

# AKTUALIZACE Č. 6 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE



## ODŮVODNĚNÍ

### II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ



ATELIÉR  
CIHLÁŘ  
SVOBODA



Moravskoslezský  
kraj

ÚNOR 2024



# IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

---

## OBJEDNATEL

Moravskoslezský kraj

28. října 117

702 18 Ostrava



## POŘIZOVATEL

Krajský úřad Moravskoslezského kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

28. října 117

702 18 Ostrava



## ZHOTOVITEL

Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.

Na Máčovně 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. Lukáš Velebil

Mgr. Lukáš Veselý

Ing. Pavla Žídková

RNDr. Marek Banaš, Ph.D.

Ing. arch. Simona Vondráčková, Ph.D.

Ing. Tomáš Honc (PUDIS a.s.)



# OBSAH

---

## TEXTOVÁ ČÁST

SEZNAM ZKRATEK .....	7
<b>1. VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ DLE § 40 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA .....</b>	<b>9</b>
1.1. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR .....	9
1.2. Vyhodnocení souladu s Územním rozvojovým plánem .....	19
1.3. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona	19
1.4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů .....	24
1.5. Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů .....	28
<b>2. 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>	<b>29</b>
2.1. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí .....	29
2.2. Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona .....	44
2.3. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly .....	63
<b>3. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ.....</b>	<b>67</b>
<b>4. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI.....</b>	<b>69</b>
4.1. Východiska.....	70
4.2. Konzultace .....	70
<b>5. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ ZKRÁCENÝM POSTUPEM....</b>	<b>72</b>
<b>6. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 36 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA), S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ .....</b>	<b>74</b>
<b>7. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ .....</b>	<b>75</b>
<b>8. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU .....</b>	<b>91</b>

8.1.	Kvalifikovaný odhad záborů ZPF.....	91
8.2.	Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL .....	95
<b>9.</b>	<b>ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI AKTUALIZACE Č. 6.....</b>	<b>97</b>
<b>10.</b>	<b>NÁLEŽITOSTI PODLE SPRÁVNÍHO ŘÁDU.....</b>	<b>98</b>
10.1.	Rozhodnutí o námitkách.....	98
10.2.	Vyhodnocení připomínek .....	101

## **PŘÍLOHY**

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

## **GRAFICKÁ ČÁST**

B.1	Koordinační výkres	1 : 100 000
B.2	Výkres širších vztahů	1 : 500 000
B.3	SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES (ukázka úplného znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizace č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6 a 7)	1 : 100 000
B.4	SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření (ukázka úplného znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizace č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6 a 7)	1 : 100 000
B.5	SROVNÁVACÍ VÝKRES: Koordinační výkres (ukázka úplného znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizace č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6 a 7)	1 : 100 000

# SEZNAM ZKRATEK

---

A6 ZÚR MSK	Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje
č.	Číslo
CR	Česká republika
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
k. ú.	Katastrální území
MSK	Moravskoslezský kraj
NATURA 2000	Soustava chráněných území určená k ochraně nejvzácnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejvzácnějších přírodních stanovišť na území Evropské unie
PL	Polská republika
PO	Ptačí oblast
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RS	Rychlá spojení
Sb.	Sbírka zákonů
SEA	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
TEN-T	Politika transevropské dopravní sítě (The Trans-European Transport Network)
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VRT	Vysokorychlostní trať
VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje

# PRÁVNÍ RÁMEC AKTUALIZACE Č. 6 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

---

Dle § 334a odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, se ve věcech týkajících se územního plánování v přechodném období postupuje podle dosavadních právních předpisů, s výjimkou územního řízení týkajícího se vyhrazené stavby uvedené v příloze č. 3 k tomuto zákonu nebo stavby s ní související, které v přechodném období nelze zahájit, přičemž přechodným obdobím se v daném případě dle § 334 odst. 1 cit. zákona rozumí období od 1. ledna 2024 do 30. června 2024.

- ▶ **Pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje se řídí zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.**

Dle přechodného ustanovení v Čl. II bodu 2. vyhlášky č. 418/2022 Sb., kterou se mění vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 360/2021 Sb., kterou se mění vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 164/2022 Sb., se pořízení změny nebo aktualizace územně plánovací dokumentace, u níž došlo přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky ke schválení zadání nebo obsahu změny nebo obsahu aktualizace nebo zprávy o uplatňování v uplynulém období obsahující pokyny pro zpracování návrhu změny nebo aktualizace územně plánovací dokumentace, dokončí podle vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky.

- ▶ **Pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje se řídí vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů.**



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

---

## 1.1. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR

Aktualizace č. 6 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, schválená vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 6. 2021,

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

Aktualizace č. 6, schválená vládou ČR usnesením č. 542 ze dne 19. 7. 2023,

(dále též „PÚR ČR“).

Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále též „**stavební zákon**“) je PÚR ČR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje (dále též „**ZÚR**“) a Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „**A6 ZÚR MSK**“) ji proto musí plně respektovat.

Z PÚR ČR vyplývají pro řešení A6 ZÚR MSK následující požadavky (*uvedeny kurzívou červeně*). Vyhodnocení souladu A6 ZÚR MSK s požadavky PÚR ČR je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem PÚR ČR.

Vyhodnocení je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení A6 ZÚR MSK, kterým je:

- ↳ **zrušení (vypuštění) územní rezervy D507 – vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – Bohumín, nová stavba, včetně jeho větví D507a, D507b a D507c,**
- ↳ **vymezení koridoru VR2 pro vysokorychlostní trať v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice).**

*Pozn.: Nový koridor pro vysokorychlostní trať byl v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) vymezen ve dvou variantách (viz [kapitola 7.](#)).*

--

**Obsahové náležitosti A6 ZÚR MSK vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva Moravskoslezského kraje ze dne 16. 12. 2021, které usnesením č. 6/564 rozhodlo o pořízení této aktualizace na základě podaného návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. – v souladu s § 42a stavebního zákona.**

**Nové záměry vyplývající z Aktualizací č. 4 a 6 PÚR ČR nejsou předmětem řešení A6 ZÚR MSK. Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále též „ZÚR MSK“) budou uvedeny do souladu s platným zněním PÚR ČR prostřednictvím Aktualizace č. 9, o jejímž pořízení rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 13/1446 ze dne 7. 9. 2023. Aktualizace č. 9 bude pořízena na základě *Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (07/2023)*, která byla schválena stejným usnesením. Touto aktualizací budou ZÚR MSK v celém rozsahu uvedeny do souladu s PÚR ČR.**

### 1.1.1. 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 atraktivita. 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 A6 ZÚR MSK:**

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK. V rámci A6 ZÚR MSK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkolů pro územní plánování. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Moravskoslezského kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace záměru vysokorychlostní trati (dále též „VRT“).

Tyto požadavky, kritéria, podmínky a úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není rozvoj venkovských území a oblastí.

A6 ZÚR MSK respektuje potřebu zajištění ochrany lesních porostů, vodních ploch, kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje, tj. stanovením příslušných požadavků na využití území a kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru pro VRT.

Zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa byly mj. jedněmi z kritérií při vícekritériální analýze variant koridoru pro VRT provedené v SEA v rámci návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání, která sloužila jako základní východisko pro stanovení nejvhodnější varianty.

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

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace problematiky sociální segregace s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

A6 ZÚR MSK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního

zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) A6 ZÚR MSK však nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem VRT. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v nižších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro člověka a volně žijící živočichy je však jedním ze základních požadavků na využití území a kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru VR2 pro VRT stanovenými v rámci A6 ZÚR MSK.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, mající republikový význam. Vymezení koridoru pro VRT vychází z několika klíčových, vládou schválených koncepcí a strategií (např. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie 2. fáze), které se zabývaly rozvojem vysokorychlostních tratí nejen na území Moravskoslezského kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Nejvhodnější varianta koridoru pro VRT byla dle požadavků stavebního zákona vybrána zejména s ohledem na výsledky veřejného projednání, kterého se v souladu s možností stanovenými stavebním zákonem mohli zúčastnit jak obyvatelé území, tak i jeho uživatelé.

Navrhované řešení A6 ZÚR MSK je v souladu s určením rozvojových oblastí a os vymezených v PÚR ČR, zejména rozvojové osy republikového významu OS10 (Katowice –) hranice Polsko/ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko (– Bratislava) a metropolitní rozvojové oblasti republikového významu OB2 Ostrava.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Vymezení koridoru pro VRT vychází z několika klíčových, vládou schválených koncepcí a strategií (např. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie 2. fáze), které se zabývaly rozvojem vysokorychlostních tratí nejen na území Moravskoslezského kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Realizace VRT, tj. rychlého, efektivního a udržitelného dopravního systému účinně využívajícího zdrojů, přispěje k rozvoji ekonomiky, zvýší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu Evropské unie, tak Moravskoslezského kraje v rámci ČR. Zajištěním kompatibility mezi VRT a stávajícími konvenčními tratěmi jsou totiž mj. vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není lokalizace zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech.

A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti Moravskoslezského kraje, krajského města Ostravy i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se taklepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů v rámci ČR, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. V širším kontextu tak A6 ZÚR MSK přispívá k posílení hospodářského pilíře Moravskoslezského kraje

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace koncepce rozvoje sídelní struktury.

Vymezením koridoru pro VRT a zajištěním její kompatibility se stávajícími konvenčními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy a tím pádem pro posílení významu dálkové, regionální i příměstské železniční dopravy.

A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti krajského města Ostravy i hlavního města Prahy, resp. zkrácení přepravních časů v relaci Praha – Ostrava – Katowice. Zásadním způsobem se tak v širším kontextu celé ČR i Moravskoslezského krajelepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů, což pomůže posílit vazby mezi městskými a venkovskými oblastmi.

*(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 energii, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.*

### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území.

Koridor pro VRT byl vymezen i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území v souladu s cílem územního plánování stanoveným 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 A6 ZÚR MSK:**

Ze stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení návrhu A6 ZÚR MSK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 15. 10. 2021, č. j. MZP/2021/710/4756 vydaného podle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona vyplynula potřeba posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) včetně posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i odst. 2 a 13 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Současně s návrhem A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona bylo tedy zpracováno i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož nedílnou součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000). Tato vyhodnocení obsahují posouzení míry ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí předmětnou koncepcí – A6 ZÚR MSK – a stanovují opatření pro předcházení, snížení nebo vyloučení zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů.

Vymezení variant koridoru pro VRT, jejich posouzení, porovnání a následné projednání bylo nezbytným podkladem pro návrh výběru nejhodnější varianty, která by měla s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a 19 stavebního zákona, ale též naplňovat účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. kdy je zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následně schválení nejhodnější varianty přispívající k udržitelnému rozvoji společnosti definované v § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Pro vyhodnocení a následně výběr nejhodnější varianty podle § 42b odst. 8 stavebního zákona byl jedním z podkladů výsledek veřejného projednání návrhu A6 ZÚR MSK a stanoviska uplatněná v jeho průběhu, kdy podle § 4 odst. 3 stavebního zákona ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona musí dotčené orgány posuzovat každou variantu samostatně. Ve svých vyjádřeních ministerstva a krajská hygienická stanice uvedou připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení.

Potřeba stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 37 odst. 7 stavebního zákona nebyla prokázána.

*(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umístování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení 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 A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) A6 ZÚR MSK však nejsou vymežovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem VRT. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v nižších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro člověka a volně žijící živočichy je však jedním ze základních požadavků na využití území a kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru pro VRT stanovenými v rámci A6 ZÚR MSK.

*(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 nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK konkrétně není aktualizace podmínek pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu. Záměr VRT však představuje jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě, který na krátké a střední vzdálenosti představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech. Spolu s přijatelnou cenovou dostupností oproti letecké dopravě má tak VRT potenciál podpořit a rozvíjet udržitelnou formu cestovního ruchu při zachování hodnot území.

*(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístování 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 A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury vymezením koridoru pro VRT. Realizace záměru VRT má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy, zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými VRT, tak v rámci dopravního systému Moravskoslezského kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

Záměr VRT bude mít vliv na prostupnost území. Vymezení koridoru bylo provedeno s cílem minimalizovat fragmentaci území novou liniovou stavbou. Z toho důvodu je koridor pro VRT v maximální míře (< 80 % své délky) vymezen v souběhu se stávající konvenční železniční tratí.

A6 ZÚR MSK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) A6 ZÚR MSK však nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem VRT. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v nižších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro člověka a volně žijící živočichy je však jedním ze základních požadavků na využití území a kritérií

a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru pro VRT stanovenými v rámci A6 ZÚR MSK.

*(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví 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 A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry v kontextu celé ČR. Realizace VRT, tj. rychlého, efektivního a konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje,lepší dostupnost krajského města Ostravy a významným způsobem zkrátí přepravní časy v relacích Ostrava – Katowice, resp. Praha – Katowice.

Bezpečnost a plynulost dopravy vychází z obecného pojetí provozu na vysokorychlostních tratích, které musí být právě s ohledem na bezpečnost provozu oploceny a nesmí mít žádná úroňová křížení. U všech VRT je zároveň uvažováno zabezpečení moderním evropským zabezpečovacím systémem ETCS Level 2.

A6 ZÚR MSK zohledňuje ochranu obyvatelstva před hlukem v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků na ochranu obyvatelstva před hlukem a upřesnění technického řešení vedení VRT územím, vč. případné realizace protihlukových opatření, však lze řešit až v nižších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni 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.

VRT představuje environmentálně přijatelnou formu dopravy, která podporuje a naplňuje cíle EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí, je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně z dlouhodobého hlediska naplňuje principy udržitelného rozvoje.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Naplnění této priority je podrobně vyhodnoceno ve vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na životní prostředí, v rámci kterého je mimo jiné posuzována i otázka vlivu navrhovaného řešení na veřejné zdraví. Vymezením koridoru pro VRT však A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro rozvoj železniční dopravy, tj. environmentálně šetrné formy dopravy, která přispěje k rozvoji nízkouhlíkové mobility, snížení emisí skleníkových plynů, odklonu od fosilních paliv a zvýšení klimatické odolnosti. A6 ZÚR MSK tak podporuje rozvoj udržitelné (čisté) mobility založené na nízkouhlíkové ekonomice, která je deklarovaná prostřednictvím mnoha dalších koncepcí, plánů a strategií přijímaných jak na úrovni EU, tak ČR.

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není vymezování ploch pro obytnou zástavbu nebo výrobní činnosti.

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

*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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami.

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

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není vymezování zastavitelných ploch.

Vymezený koridor pro VRT se v obou variantách se dotýká stanovených záplavových území vodních toků Olše, Odry, Bohumínská stružka, Orlovská stružka, Ostravice a Lutyňka. Způsob vedení stavby VRT záplavovým územím a upřesnění technického řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů však lze řešit až v nižších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni 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.

Následné náležitosti týkající se umístování, povolování ani provádění staveb v záplavových územích se řídí příslušnými ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb., zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

*(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 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.*

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK vytváří podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými



regionálními centry v kontextu celé ČR. Realizace VRT, tj. rychlého, efektivního a konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, zlepší dostupnost krajského města Ostravy a významným způsobem zkrátí přepravní časy v relacích Ostrava – Katowice, resp. Praha – Katowice. VRT Praha – Brno – Ostrava – Katowice (PL) se stane součástí páteří středoevropské sítě rychlé železniční dopravy. A6 ZÚR MSK tak přispívá k vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy. Realizací VRT dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Uvolněné kapacity bude možno využít pro posílení regionální, příměstské či nákladní železniční dopravy.

Realizace VRT má zároveň výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy, zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými VRT, tak v rámci dopravního systému Moravskoslezského kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK zohledňuje potřeby rozvoje území v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků a nároků na změny v území ve vazbě na vymezovaný koridor pro VRT lze však řešit až v nižších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni 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.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Vymezením koridoru pro VRT a zajištěním její kompatibility se stávajícími konvenčními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy a tím pádem pro posílení významu dálkové, regionální i příměstské železniční dopravy. Realizace záměru VRT má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy, zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými VRT, tak v rámci dopravního systému Moravskoslezského kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) A6 ZÚR MSK nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem VRT. Zachování stávajících dopravních vazeb v území, tj. včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací, je však jedním ze základních požadavků na využití území a kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru pro VRT stanovenými v rámci A6 ZÚR MSK.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace koncepce zásobování vodou nebo čištění odpadních vod ani vymezení ploch a koridorů této technické infrastruktury.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů.

### **1.1.2. Rozvojové oblasti a rozvojové osy**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není změna vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR ČR.

### **1.1.3. Specifické oblasti**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není změna vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR ČR.

### **1.1.4. Koridory a plochy dopravní infrastruktury**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK je koridor vysokorychlostní dopravy ŽD5 vymezený v PÚR ČR v článku (83e). PÚR ČR stanovuje pro tento koridor následující úkoly pro územní plánování:

#### **Úkoly pro územní plánování:**

- a) Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku (Přerov–) Prosenice–Ostrava-Svinov.*
- b) Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu v úseku Ostrava-Svinov–hranice ČR/Polsko (–Katowice).*

*Zodpovídá: Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.*

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Stanovený úkol **a)** byl splněn v rámci Aktualizace č. 3 ZÚR MSK. Obsahem této aktualizace bylo vymezení koridoru VR1 pro vysokorychlostní trať v úseku (Bělotín –) hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov a zrušení koridoru územní rezervy D507 v příslušném úseku. Aktualizace č. 3 ZÚR MSK byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 7/697 ze dne 16. 3. 2022 a nabyla účinnosti dne 16. 4. 2022.

Stanovený úkol **b)** je plněn prostřednictvím A6 ZÚR MSK, v rámci které je vymezen koridor VR2 pro vysokorychlostní trať v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (–Katowice), tj. v úseku bezprostředně navazujícím na koridor VR1.

### **1.1.5. Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není žádný koridor ani plocha technické infrastruktury vymezené v PÚR ČR.

### **1.1.6. Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování**

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

A6 ZÚR MSK neovlivňuje plnění úkolů stanovených pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady stanovených v PÚR ČR.

#### **Úkoly pro územní plánování**

A6 ZÚR MSK neovlivňuje plnění úkolů pro územní plánování stanovených v PÚR ČR.

## **1.2. Vyhodnocení souladu s Územním rozvojovým plánem**

Územní rozvojový plán nebyl k datu zpracování návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona pořízen a vydán.

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

### **1.3.1. Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování stanovenými v § 18 stavebního zákona**

Stavební zákon definuje v § 18 cíle územního plánování (*uvedeny kurzívou modře*). Vyhodnocení souladu A6 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 A6 ZÚR MSK:**

Prostřednictvím A6 ZÚR MSK jsou v širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení hospodářského pilíře (např. integrace ČR do systému vysokorychlostních tratí v EU, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Moravskoslezského kraje, zvýšení konkurenceschopnosti ČR i Moravskoslezského kraje), sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy) i environmentálního pilíře (např. rozvoj environmentálně šetrné formy dopravy, rozvoj udržitelné mobility, snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech).

A6 ZÚR MSK na základě provedeného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jako celek významným způsobem přispívá k udržitelnému rozvoji území Moravskoslezského kraje i ČR.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Koridor pro VRT byl vymezen i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Koridor je vymezen v maximální míře (< 80 % své délky) v souběhu se stávající konvenční železniční tratí, což je z hlediska uspořádání území, využívání území a minimalizace fragmentace území novou liniovou stavbou účelné.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK je vymezení koridoru pro VRT, který je zároveň vymezen v PÚR ČR schvalované vládou ČR. Jedná se o koridor pro umístění veřejné dopravní infrastruktury, která je ve smyslu § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona zřizovaná a užívána ve veřejném zájmu. V případě VRT je veřejný zájem na její rozvoj významný, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU i ČR.

Vymezením, resp. zpřesněním, tohoto koridoru v rámci A6 ZÚR MSK tak dochází ke konkretizaci veřejného zájmu – zajištění ochrany veřejných zájmů podle zvláštních předpisů a koordinaci s ostatními záměry v území.

Potřeba vymezení koridoru pro VRT, přínosy záměru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou podrobně popsány v [kapitole 7.](#) tohoto odůvodnění.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK. V rámci A6 ZÚR MSK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkolů pro územní plánování. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Moravskoslezského kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace záměru VRT.

Tyto požadavky, kritéria, podmínky a úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

*(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 A6 ZÚR MSK:**

Netýká se řešení A6 ZÚR MSK, požadavek se týká nižších stupňů územně plánovací dokumentace.

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

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Netýká se řešení A6 ZÚR MSK. Měřítko zásad územního rozvoje neumožňuje identifikaci jednotlivých pozemků.

### **1.3.2. Vyhodnocení souladu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona**

Stavební zákon definuje v § 19 úkoly územního plánování (*uvedeny kurzívou modře*). Vyhodnocení souladu A6 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 A6 ZÚR MSK:**

Řešení A6 ZÚR MSK je navrženo s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území, jejichž ochrana je definována v platných ZÚR MSK. Základními analytickými materiály pro zpracování A6 ZÚR MSK byly aktuální Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje. Pro vymezení koridoru pro VRT byly dále podkladem odborné a oborové strategie a studie, které mj. komplexně prověřovaly koncept VRT v ČR z mnoha hlediska, včetně hledisek environmentálních, hospodářských či socioekonomických.

Míra dotčení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území koridorem pro VRT, který je předmětem řešení A6 ZÚR MSK, byla zjištěna a posouzena v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s důrazem na vyhodnocení vlivů na životní prostředí a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v [kapitole 2.1.](#) tohoto odůvodnění.

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

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace urbanistické koncepce stanovené v platných 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 A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK je zpracována na základě prověření a posouzení potřeb změn v území vyplývajících z rešerše a analýzy relevantních podkladů a z posouzení a vyhodnocení konkrétních požadavků na změny v území. A6 ZÚR MSK důsledně respektuje veřejné zájmy vyplývající z platných právních předpisů a v maximální možné míře dbá na jejich ochranu.

Samotný koncept, příprava a budoucí realizace VRT reprezentuje významný veřejný zájem na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU i ČR.

Potřeba vymezení koridoru pro VRT, přínosy záměru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou podrobně popsány v [kapitole 7.](#) tohoto odůvodnění.

*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 A6 ZÚR MSK:**

Pro koridor pro VRT řešený v rámci A6 ZÚR MSK nejsou s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje stanoveny urbanistické, architektonické nebo estetické požadavky. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní požadavky na prostorové uspořádání stavby VRT v rámci koridoru lze řešit v nižších stupních projektové přípravy, s ohledem na zajištění stavebně-technických nároků stavby VRT.

*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 A6 ZÚR MSK:**

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Moravskoslezského kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR MSK. V rámci A6 ZÚR MSK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkolů pro územní plánování. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Moravskoslezského kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace záměru VRT.

Tyto požadavky, kritéria, podmínky a úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

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

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

V průběhu zpracování návrhu A6 ZÚR MSK nevyplýval požadavek na stanovení pořadí změn v území. A6 ZÚR MSK nestanovuje pořadí změn v území.

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

#### **Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není aktualizace podmínek pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a odstraňování jejich důsledků.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn.

A6 ZÚR MSK vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti Moravskoslezského kraje, krajského města Ostravy i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se tak zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů v rámci ČR, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. V širším kontextu tak A6 ZÚR MSK přispívá k posílení hospodářského pilíře Moravskoslezského kraje.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není stanovení ani aktualizace podmínek pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu. A6 ZÚR MSK však vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti Moravskoslezského kraje, krajského města Ostravy i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se tak zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů v rámci ČR, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. V širším kontextu tak A6 ZÚR MSK přispívá ke zvýšení kvality bydlení.

*j) s ohledem na charakter území a kvalitu vystavěného prostředí vyhodnocovat a, je-li to účelné vymezovat vhodné plochy pro výrobu; plochy pro výrobu elektřiny, plynu a tepla včetně ploch pro jejich výrobu z obnovitelných zdrojů vymezovat rovněž s ohledem na cíle politik, strategií a koncepcí veřejné správy v oblasti energetiky a klimatu,*

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není vymezování ploch pro výrobu.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK vytváří vymezením koridoru pro VRT základní zákonný předpoklad pro umístění této veřejné infrastruktury, protože podmínkou pro umístění veřejné infrastruktury v území je soulad s platnou územně plánovací dokumentací.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není problematika zajištění civilní ochrany.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není stanovení asanačních, rekonstrukčních nebo rekultivačních zásahů.

- n) *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 A6 ZÚR MSK:**

Potřeba stanovení kompenzačních opatření byla prověřována v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně v části B – vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Potřeba stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 37 odst. 7 stavebního zákona nebyla prokázána.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK není regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů.

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

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

Při zpracování A6 ZÚR MSK byly uplatněny poznatky z uvedených oborů. Zpracovatelský tým je tvořen odborníky z uvedených oborů.

- (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 náležitosti stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.*

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v [kapitole 2.1.](#) tohoto odůvodnění.

## **1.4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů**

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

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

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.

**ZÚR MSK** byly vydány formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 16/1426 ze dne 22. 12. 2010 a 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.

**Aktualizace č. 1 ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 9/957 ze dne 13. 9. 2018 a nabyla účinnosti dne 21. 11. 2018.

Na základě usnesení č. 2/126 ze dne 17. 12. 2020 bylo Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje rozhodnuto o pořízení Aktualizace č. 5 ZÚR MSK na základě návrhu oprávněného investora – společnosti Liberty Ostrava a.s. Obsahem této aktualizace byla úprava možného využití koridoru E4, aby v úseku od k. ú. Bartovice po rozvodnu Nošovice byl využitelný i pro plánovanou přípojku 400 kV do lokální distribuční soustavy v Ostravě.

**Aktualizace č. 5 ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 4/375 ze dne 17. 6. 2021 a nabyla účinnosti dne 31. 7. 2021.

Na základě usnesení č. 10/1051 ze dne 13. 12. 2018 bylo Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje rozhodnuto o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR MSK na základě návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. (dříve Správy železniční dopravní cesty, s. o.). Obsahem této aktualizace bylo vymezení koridoru VR1 pro vysokorychlostní trať v úseku (Bělotín –) hranice Olomouckého/Moravskoslezského kraje – Ostrava-Svinov a zrušení koridoru územní rezervy D507 v příslušném úseku.

**Aktualizace č. 3 ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 7/697 ze dne 16. 3. 2022 a nabyla účinnosti dne 16. 4. 2022.

Na základě usnesení č. 14/1665 ze dne 12. 12. 2019 bylo Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje rozhodnuto o pořízení Aktualizace č. 4 ZÚR MSK na základě návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. (dříve Správy železniční dopravní cesty, s. o.). Obsahem této aktualizace bylo vymezení koridoru DZ27 pro bezúvratové napojení železniční trati Studénka – Sedlnice na hlavní železniční trať Přerov – Bohumín ve směru na Přerov.

**Aktualizace č. 4 ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 7/696 ze dne 16. 3. 2022 a nabyla účinnosti dne 16. 4. 2022.

Na základě usnesení č. 10/1053 ze dne 13. 12. 2018 bylo Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje rozhodnuto o pořízení **Aktualizace č. 2 ZÚR MSK** zkráceným postupem, jejímž předmětem mělo být 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 pořízených územních studií a odborných podkladů. Jednalo se o komplexní aktualizaci na území celého kraje. 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.

**Aktualizace č. 2a ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 8/834 ze dne 16. 6. 2022 a nabyla účinnosti dne 16. 8. 2022.

**Aktualizace č. 2b ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 9/942 ze dne 15. 9. 2022 a nabyla účinnosti dne 11. 10. 2022.

Na základě usnesení č. 10/1058 ze dne 15. 12. 2022 bylo Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje rozhodnuto o pořízení Aktualizace č. 7 ZÚR MSK na základě návrhu statutárního města Karviná. Obsahem této aktualizace bylo rozšíření plochy pro ekonomické aktivity RPZ1 Nad Barborou a úprava požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách ve vymezené ploše a úkolů pro územní plánování.

**Aktualizace č. 7 ZÚR MSK** byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje usnesením č. 12/1319 ze dne 8. 6. 2023 a nabyla účinnosti dne 13. 7. 2023.

--

Ke dni vydání A6 ZÚR MSK byla platná tato územně plánovací dokumentace kraje:

- ▶ **Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5 a 7 (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 2023)**

### **Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje**

Dopisem ze dne 23. 8. 2021 č. j. 143517/2021-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR MSK zkráceným postupem. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jejím obsahu. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje prostřednictvím uvedeného usnesení v souladu s § 42a odst. 1 stavebního zákona rozhodlo, že A6 ZÚR MSK bude pořízena zkráceným postupem, tj. postupem podle § 42a–42b stavebního zákona.

### **Souběžně pořizované aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje**

Souběžně s A6 ZÚR MSK je pořizována **Aktualizace č. 8a ZÚR MSK**, o jejímž pořízení (původně jako o Aktualizaci č. 8) rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 11/1184 ze dne 10. 3. 2023. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 13/1445 ze dne 7. 9. 2023 rozhodlo o **rozdělení pořizované Aktualizace č. 8 ZÚR MSK** na dvě samostatné aktualizace – Aktualizaci č. 8a ZÚR MSK a Aktualizaci č. 8b ZÚR MSK

- ▶ Předmětem řešení Aktualizace č. 8a ZÚR MSK je zrušení plochy E3 pro energetický zdroj Stonava.
- ▶ Předmětem řešení Aktualizace č. 8b ZÚR MSK je jednak rozšíření plochy pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu OBS1 – Logistický uzel Armády České republiky, Mošnov, jednak vymezení souvisejících dopravních koridorů a změna vymezení vybraných částí ÚSES.

Souběžně s A6 ZÚR MSK je pořizována **Aktualizace č. 9 ZÚR MSK**, o jejímž pořízení rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 13/1446 ze dne 7. 9. 2023. Aktualizace bude pořízena na základě *Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (07/2023)*, která byla schválena stejným usnesením.

Další aktualizace ZÚR MSK v současné době pořizovány nejsou.

## **A6 ZÚR MSK | POSTUP POŘÍZENÍ**

A6 ZÚR MSK byla v souladu s § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracována a projednána v rozsahu měněných částí. Krajský úřad zajistil v souladu s § 42b odst. 1 stavebního zákona zpracování návrhu A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území. Návrh A6 ZÚR MSK byl zpracován v souladu s § 158 odst. 1 stavebního zákona oprávněnou osobou.

Krajský úřad zpracovaný návrh A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a oznámení o konání veřejného projednání v souladu s § 42b odst. 2 stavebního zákona v návaznosti na § 25 a § 172 odst. 1 správního řádu, doručil veřejnou vyhláškou, tzn., že oznámení o konání veřejného projednání včas a řádně vyvěsil na úřední desce Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, současně byla písemnost vyvěšena na úředních deskách obecních úřadů dotčených obcí. V souladu s ust. § 39 odst. 1 stavebního zákona se veřejné projednání návrhu A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území konalo nejdříve 15 dnů ode dne doručení jeho oznámení. Veřejné projednání se konalo dne 19. 6. 2023. Ministerstvo pro místní rozvoj, dotčené orgány, dotčené obce

a sousední kraje krajský úřad přizval jednotlivě, a to nejméně 30 dnů předem. Oprávněným investorům zapsaným v seznamu bylo oznámení o konání veřejného projednání zasláno jednotlivě v souladu s § 23a odst. 1 stavebního zákona.

Veřejné projednání se konalo dne 19. 6. 2023 v budově krajského úřadu v Ostravě. Návrh A6 ZÚR MSK byl včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území veřejně dostupný na webových stránkách kraje. O průběhu veřejného projednání krajský úřad jako pořizovatel předmětné koncepce provedl v souladu s § 22 odst. 1 téhož zákona písemný záznam.

Krajský úřad v souladu s § 42b odst. 5 stavebního zákona Ministerstvo pro místní rozvoj požádal o vydání stanoviska k návrhu A6 ZÚR MSK z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s platnou politikou územního rozvoje. Ministerstvo pro místní rozvoj ve svém stanovisku doručeném dne 11. 1. 2024 neuplatnilo požadavky na odstranění nedostatků.

Krajský úřad dále s ohledem na veřejné zájmy zpracoval návrhy rozhodnutí o námitkách a návrhy vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu A6 ZÚR MSK a ty v souladu s § 42b odst. 8 stavebního zákona doručil dotčeným orgánům a Ministerstvu pro místní rozvoj k uplatnění stanoviska. Všechny dotčené orgány včetně s MMR s návrhy souhlasily.

## **A6 ZÚR MSK | OBSAHOVÉ NÁLEŽITOSTI**

Návrh A6 ZÚR MSK splňuje požadavky na obsah této územně plánovací dokumentace uvedené ve stavebním zákonu a vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Součástí A6 ZÚR MSK je podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. textová část a grafická část; jejich obsah je v souladu s oddílem I. přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.).

Grafická část A6 ZÚR MSK obsahuje pouze výkresy, kterými se mění výkresy ZÚR MSK. Grafická část ZÚR MSK se Aktualizací č. 6 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 A6 ZÚR MSK textová část odůvodnění, jejíž obsah je v souladu s oddílem II. odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Samostatnou součástí textové části odůvodnění A6 ZÚR MSK je i text s vyznačením změn (II.B TEXT S VYZNAČENÍM ZMĚN), který slouží jako ukázka úplného znění ZÚR MSK po vydání Aktualizace 6.

Součástí odůvodnění A6 ZÚR MSK je i grafická část, jejíž obsah je v souladu s oddílem II. odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Grafická část A6 ZÚR MSK je dle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb. zpracována v měřítku 1:100 000.

**A6 ZÚR MSK je v souladu s § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracována, projednávána v rozsahu měněných částí.**

## **A6 ZÚR MSK | VÝCHOZÍ PODKLADY**

Výchozím podkladem pro zpracování A6 ZÚR MSK je usnesení Zastupitelstva Moravskoslezského kraje č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021, kterým Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje rozhodlo o pořízení A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a o jejím obsahu na základě podaného návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. – v souladu s § 42a stavebního zákona.

A6 ZÚR MSK respektuje v podmínkách kraje PÚR ČR, závaznou pro její pořízení a vydávání podle požadavku § 31 odst. 4 stavebního zákona.

Ke zpracování A6 ZÚR MSK byly rovněž využity průběžně aktualizované Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje, které dle § 25 stavebního zákona slouží jako podklad k pořizování územně plánovací dokumentace.

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

A6 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.

## 2. 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

---

### 2.1. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Dle stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správy CHKO Poodří (dále též „Agentura“) ze dne 6. 9. 2021, č. j. 00857/PO/21-3, je Agentura v rámci Moravskoslezského kraje místně příslušným orgánem ochrany přírody na území Chráněné krajinné oblasti Poodří (dále též „CHKO Poodří“) a na území maloplošných zvláště chráněných území národního významu včetně jejich ochranných pásem. Evropsky významná lokalita Niva Olše – Věřňovice se nachází mimo CHKO Poodří a maloplošná zvláště chráněná území národního významu, tedy mimo působnost Agentury. Dle § 77a odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je místně příslušným orgánem ochrany přírody Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

Dle stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 25. 8. 2021, č. j. MSK 106202/2021, koncepce A6 ZÚR MSK může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Stanoviskem Ministerstvo životního prostředí k potřebě posouzení návrhu A6 ZÚR MSK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 15. 10. 2021, č. j. MZP/2021/710/4756, byla stanovena potřeba posouzení vlivů na životní prostředí včetně posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i odst. 2 a 13 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Současně s návrhem A6 ZÚR MSK bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“), jehož součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)<sup>1</sup> a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000)<sup>2</sup>. Zpracovatelem VVURÚ je společnost Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.

---

<sup>1</sup> ČÁST A: Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí (Žídková a kol., 2022)

<sup>2</sup> ČÁST B: Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš a kol., 2022)

Osobou oprávněnou ke zpracování ČÁSTI A VVURÚ – vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – je Ing. Pavla Žídková, držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (č. osvědčení č. j. 094/435/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutím MZP/2021/710/4653 ze dne 10. 9. 2021).

Osobou oprávněnou ke zpracování ČÁSTI B VVURÚ – vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti – je RNDr. Marek Banaš, Ph.D., držitel autorizace dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (rozhodnutí č. j. 57148/ENV/09-1837/630/09, prodlouženo rozhodnutím MZP/2019/630/2563 ze dne 18. 10. 2019).

**Dokumentace VVURÚ odpovídá obsahu dokumentace návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022). Níže uvedené závěry v kapitolách 2.1.3., 2.1.4. a 2.1.5. jsou tedy vztaženy k původnímu (variantnímu) návrhu této aktualizace (viz [kapitola 7.](#)).**

### 2.1.1. Struktura VVURÚ

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

#### ČÁST A

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

#### ČÁST B

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

#### ČÁST C–F

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

### 2.1.2. Stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona

Stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona ze dne 15. 10. 2021, č. j. MZP/2021/710/4756, je uvedeno na následujících stranách.

Praha dne 15. října 2021  
Č. j.: MZP/2021/710/4756  
Vyřizuje: Ing. Beránková Jančí  
Tel.: 267 122 107  
E-mail: [Simona.Janci@mzp.cz](mailto:Simona.Janci@mzp.cz)

Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## Stanovisko MŽP k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí

Oprávněný investor, Správa železnic, státní organizace, zažádal dne 16. 9. 2021 v rámci zkráceného postupu pořizování Aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále také „AZÚR MSK“) dle ustanovení § 42a zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) k vydání stanoviska podle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, zda má být návrh obsahu AZÚR MSK posouzen z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.

Oprávněný investor uvedl, že připravuje ve spolupráci s polskou státní organizací Centralny Port Komunikacyjny (dále jen „CPK“) výstavbu vysokorychlostní tratě (dále jen „VRT“) v úseku Katowice – Ostrava, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Ve vazbě na nezbytný zásah do Evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Niva Olše – Věřňovice jsou předkládány dvě varianty možného vedení koridoru pro VRT. Obě varianty koridoru pro VRT vychází z variant územně-technické studie „VRT Bohumín – Přerov“ a byly upraveny tak, aby jejich vedení odpovídalo výsledkům mezinárodních jednání a aby navazovaly na aktuálně prověřované koridory pro VRT na území Polské republiky. Jsou tedy sledovány koridory, které potenciálně minimalizují vliv na zastavěné území obcí i na EVL Niva Olše – Věřňovice. Obě varianty koridoru pro VRT jsou navrženy tak, aby bylo zajištěno kapacitní napojení do železničního uzlu Bohumín. Varianty koridoru pro VRT se týkají katastrálních území obcí Nový Bohumín, Skřečoch, Dolní Lutyně a Věřňovice.

Na základě výše uvedeného řeší návrh obsahu AZÚR MSK následující:

- Variantní posouzení a vymezení návrhového koridoru pro VRT Ostrava – státní hranice s Polskem umožňující umístění, povolení a realizaci stavby včetně všech souvisejících staveb a současně vymezení výsledného koridoru jako veřejně prospěšnou stavbu.

*(Předpokládaná základní šířka tohoto koridoru je 200 m s rozšířením v prostoru zapojení nové trati do stávající.)*

- Stanovení základních podmínek pro umístění záměru ve vymezených koridorech.

*(Obecná formulace pro pořizovatele, který v rámci pořizování AZÚR MSK stanoví základní požadavky na koridor pro VRT ve vazbě na podrobnost zásad územního rozvoje.)*

Oprávněný investor předložil MŽP pro vydání požadovaného stanoviska následující podklady:

- popis návrhu obsahu AZÚR MSK včetně záměru,
- záměr koridoru pro VRT ve variantách zobrazující limity využití území,
- stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody (Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství) z hlediska možného významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) se závěrem, že návrh obsahu AZÚR MSK může mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL a ptačích oblastí (dále jen „PO“) ležících na území Moravskoslezského kraje, resp. v působnosti tohoto orgánu ochrany přírody.

K výše uvedenému Vám sdělujeme následující:

MŽP dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) vydává na základě Vaší žádosti následující stanovisko:

Na základě obdržených podkladů s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména k předmětu změny koncepce, charakteristice dotčeného území a stanovisku příslušného orgánu ochrany přírody, požaduje posouzení návrhu obsahu AZÚR MSK z hlediska vlivů na životní prostředí a zároveň stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů zmiňované Aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí a na lokality soustavy Natura 2000. Návrh obsahu AZÚR MSK může mít významný vliv na životní prostředí, a proto je nezbytné provést jeho posouzení jak z hlediska vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona, tak i z hlediska vlivů na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.

#### **Odůvodnění:**

Porovnání s kritérii pro zjišťovací řízení podle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (*pakliže není uvedeno, o kterou variantu koridoru VRT se jedná, platí uvedené pro obě varianty koridoru*):



## 1. Obsah koncepce, zejména s ohledem na:

**a. účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů koncepce** – Návrh obsahu AZÚR MSK obsahuje variantní řešení výše zmíněného koridoru pro VRT. Obě varianty koridoru pro VRT vychází z variant územně-technické studie „VRT Bohumín – Přerov“ a byly upraveny tak, aby jejich vedení odpovídalo výsledkům mezinárodních jednání a aby navazovaly na aktuálně prověřované koridory pro VRT na území Polské republiky. Rovněž u těchto dvou variant koridoru pro VRT, který je navržen v návrhu obsahu AZÚR MSK, bude znamenat menší dotčení zastavěného území, resp. menší potenciálních negativní vlivy na obytnou zástavbu a na PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice.

**b. míru, v jaké koncepci stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje** – Koridor pro záměr VRT, který bude realizovaný na základě předkládané AZÚR MSK, stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to jak svou povahou, rozsahem (velikostí) atd.

**c. míru, v jaké ovlivňuje jiné koncepce** – AZÚR MSK bude mít vztah zejména k Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR a k řadě dokumentů na národní i regionální úrovni (mj. územní plány obcí, koncepce týkající se dopravní a technické infrastruktury). V rámci zpracování AZÚR MSK bude také prověřen soulad s republikovými prioritami vymezenými v Politice územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021).

**d. význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje** – Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, resp. AZÚR MSK, jakožto územně plánovací dokumentace, je koncepcí s významným potenciálem pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Jelikož předkládaná AZÚR MSK řeší železniční koridor, u kterého se očekává přímé dotčení předmětu ochrany PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice, je posouzení vlivů návrhu zmíněné aktualizace na životní prostředí důvodné.

**e. vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálně-ekonomických aspektů)** – Návrh předmětné aktualizace bude mít významný vliv na zlepšení dopravní obslužnosti nejen v rámci Moravskoslezského kraje, ale i Polské republiky včetně zajištění větší bezpečnosti železničního provozu, a v úhrnu tedy i na zajištění předpokladů pro udržitelný rozvoj území.

**f. problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci** – V dotčeném území se nachází záplavové území Q100 vodního toku Olše. Dále může realizací předmětné AZÚR MSK dojít k významnému ovlivnění předmětů ochrany a celistvosti PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice, lze předpokládat negativní ovlivnění prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“). Koridor pro

VRT (varianta 2) okrajově zasahuje do chráněného ložiskového území (dále také „CHLÚ“) šterkopísku Dolní Lutyně a dobývacího prostoru šterkopísku Dolní Lutyně.

**g. význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví** – Předkládaná aktualizace územně plánovací dokumentace neobsahuje takové změny, které by představovaly významné dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí EU.

## **2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:**

- a. pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivu** – V rámci návrhu AZÚR MSK lze předpokládat vlivy trvalé a nevratné, např. z hlediska záboru zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) nebo z hlediska předpokládaných střetů s EVL Niva Olše – Věřňovice při zpřesňování a úpravě trasy koridoru pro VRT.
- b. kumulativní a synergickou povahu vlivu** – Je nezbytné důkladně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení těchto zjištěných vlivů. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů návrhu AZÚR MSK by mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy (záměry) v Polsku.
- c. přeshraniční povahu vlivu** – Jak je uvedeno v předchozím bodě, je nutné se zabývat i přeshraniční povahou možných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
- d. rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách, při haváriích)** – V dotčeném území se nachází záplavové území Q100 vodního toku Olše, je zde možné povodňové riziko. Proto je možné očekávat rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví při přírodních katastrofách.
- e. závažnost a rozsah vlivu (počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen)** – Obě předložené varianty koridoru pro VRT byly již navrženy tak, aby vliv na zastavěná území obcí byl co nejmenšího charakteru. Varianta 1 koridoru pro VRT je trasována v blízkosti Věřňovic, části obce Dolní Lutyně. Varianta 2 koridoru pro VRT je trasována v blízkosti Nerad, části obce Dolní Lutyně.
- f. důležitost a zranitelnost oblastí, která by mohla být zasažena, s ohledem na:**
  - i. zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví** – Nelze vyloučit negativní vlivy na přírodní památku Věřňovice (varianta 1 koridoru pro VRT), Přírodní památku Niva Olše-Věřňovice, předmět ochrany a celistvost PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice, ÚSES ani na další přírodní a kulturní hodnoty v dotčeném území.
  - ii. hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace** – Ve vazbě na trasování obou variant koridoru pro VRT se nepředpokládají potenciální významné negativní vlivy na obyvatelstvo.

**iii. překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot** – Ani zde se nepředpokládá další navýšení stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví v dotčeném území.

**iv. kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání** – Je nutné vyhodnotit, zda nemůže dojít k ohrožení předmětu a cílů ochrany ZPF.

**v. dopady změny klimatu** – Vzhledem k charakteru návrhu obsahu AZÚR MSK není v této fázi předpokládáno negativní ovlivnění (mikro)klimatu v dotčeném území.

- g. dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunitární nebo mezinárodní úrovni** – Předpokládá se ovlivnění předmětů ochrany a celistvosti PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice. Stejně tak lze předpokládat negativní ovlivnění Přírodní památky Niva Olše-Věřňovice.

**3. Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti** – Přínos posouzení AZÚR MSK, který navrhuje koridor pro VRT, je považován za významný především z důvodu zajištění environmentální integrity a prevence závažných či nevratných poškození životního prostředí a lidského zdraví. Pro VRT v úseku Ostrava – státní hranice Polska je v platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje vymezen pouze koridor územní rezervy D507 „Vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín-) hranice kraje – Ostrava – Bohumín“, který se v prostoru obce Dolní Lutyně větví na D507a, D507b a D507c. Návrh obsahu na aktualizaci Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje je předkládán jako variantní, obě varianty koridoru pro VRT jsou již trasovány tak, aby byly potenciální negativní vlivy nejen na zdraví obyvatel, ale též na předmět ochrany a celistvost PO Heřmanský stav – Odra – Poolší a EVL Niva Olše – Věřňovice co nejmenší. Nicméně i tak je očekáváno přímé dotčení této EVL a PO. Variantní strategické posouzení koridoru pro VRT se jeví jako nezbytné z důvodu výběru takové varianty, která bude mít menší možné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude svým zásahem do životního prostředí akceptovatelná (mj. i ve vazbě na nutná minimalizační opatření zasažených složek a oblastí životního prostředí, která budou muset být na koncepční úrovni stanovena, v dalších fázích přípravy záměru VRT však i realizována).

MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s ustanovením § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanovuje níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah tzv. vyhodnocení SEA. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR MSK na životní prostředí a veřejné zdraví dle přílohy ke stavebnímu zákonu, a to v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování návrhu AZÚR MSK.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR ÚK na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“) je důvodné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2). Rovněž

je nezbytné, aby zpracované vyhodnocení SEA bylo zpracováno dle jednotlivých bodů přílohy ke stavebnímu zákonu, bylo přezkoumatelné, logicky srozumitelné a konzistentní apod. Autorizovaná osoba zmocněná ke zpracování vyhodnocení SEA dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí musí stanovit a následně uvést metodiku pro zpracování jednotlivých bodů, resp. kapitol vyhodnocení SEA. Rovněž je povinna veškeré zjištěné potenciální vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a navržená minimalizační opatření ve vazbě na tyto zjištěné vlivy s pořizovatelem či zpracovatelem aktualizace územně plánovací dokumentace konzultovat, aby mohl návrh AZÚR MSK pružně reagovat na výsledky tzv. procesu SEA. Následující požadavky na rozsah a obsah vyhodnocení SEA se vztahují k oběma variantám koridoru pro VRT.

1. U návrhu AZÚR MSK požadujeme jednotlivě vyhodnotit vliv na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy AZÚR MSK na fragmentaci krajiny; střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti.
2. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů AZÚR MSK na životní prostředí vypracoval závěry hodnocení obou variant koridoru pro VRT včetně návrhu stanoviska MŽP s jasným výrokem, zda lze s návrhem AZÚR MSK jako celkem souhlasit, souhlasit s požadavky (zajišťující minimální možné dopady realizace aktualizace územně plánovací dokumentace na životní prostředí), nebo nesouhlasit. Dále doporučil jednu z variant koridoru pro VRT. To vše činil při respektování platných právních předpisů, a to nejen ustanovení § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, a dalších metodických východisek).
3. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR MSK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby a v souvislosti se stavem v území a záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.
4. Požadujeme vyhodnotit vlivy AZÚR MSK z hlediska možných vlivů na ÚSES a významné krajinné prvky. Hodnocení zaměřit také na migrační koridory, zejména ve vztahu k vybraným zvláště chráněným druhům velkých savců. Přímou se zaměřit na míru dotčení migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a varianty z tohoto hlediska porovnat.
5. Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR MSK na zvláště chráněná území, resp. zda realizaci aktualizace územně plánovací dokumentace nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy zvláště chráněných území (v tomto případě Přírodní památka Niva Olše-Věřňovice, Přírodní památka Věřňovice).

6. Ve vazbě na výše uvedené požadujeme navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů koridoru pro VRT na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy.
7. Posoudit vlivy AZÚR MSK na odtokové poměry, resp. na zhoršení povodňového nebezpečí. Dále vyhodnotit vlivy navrhovaného koridoru na podzemní a povrchové vody, ochranná pásma vodních zdrojů a změny vodního režimu krajiny. Vyhodnotit vlivy jednotlivých opatření na dotčené vodní útvary. Vyhodnotit, zda je vyloučena možnost zhoršení stavu či potenciálu nebo nedosažení dobrého stavu či potenciálu dotčených vodních útvarů následkem realizace těchto opatření.
8. Požadujeme vyhodnotit, zda realizací AZUR MSK nemůže dojít k ohrožení předmětu a cílů ochrany ZPF, a to především ve vztahu k zásadám ochrany ZPF vymezené § 4 odst. 1 písm. a) až f) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a to zejména nezbytnost odnětí zemědělské půdy ze ZPF, zvláště mimo zastavěné území, posouzení jiného veřejného zájmu, který výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF, pokud budou navrhovaným záměrem dotčeny zemědělské pozemky, na nichž se vyskytují půdy zařazené dle bonitace půdně ekologických jednotek do I. a II. třídy ochrany. Rovněž požadujeme, aby byla minimálně narušena organizace ZPF, hydrologické a odtokové poměry v území a snížení záborů ZPF, tj. aby byla odnímána jen nejnútnejší plocha ZPF, případně požadujeme uvést opatření vůči těmto negativním vlivům (viz § 5 zákona, § 3 a § 5 vyhlášky 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu).
9. Požadujeme se zaměřit na výskyt ložisek nerostných surovin a jejich ochranu (CHLÚ), svahové nestability a poddolovaná území.
10. Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR MSK naplňuje cíle národních koncepčních dokumentů (např. Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, Politika ochrany klimatu v ČR (zohlednit potřeby a požadavky v oblasti ochrany klimatu s cílem snižování emisí skleníkových plynů), Politika územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021) atd.).
11. Požadavky uvedené v tomto stanovisku je nezbytné ve vyhodnocení vlivů AZÚR MSK na životní prostředí a veřejné zdraví relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit i s odkazem na příslušnou kapitolu (čísla stran).

Jelikož příslušný orgán ochrany přírody nevyločil ve svém stanovisku dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny významný vliv AZÚR MSK na lokality soustavy Natura 2000, musí být AZÚR MSK předmětem posouzení podle § 45i odst. 2 a 13 zákona o ochraně přírody a krajiny a jeho prováděcího předpisu (§ 5 vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na EVL a PO a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny).

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

Pokud by vlivy obou variant koridoru pro VRT měly být hodnoceny jako významně negativní ve smyslu § 45i odst. 9 zákona o ochraně přírody a krajiny, je nutné se též zabývat tím, zda navržené varianty s oporou v územně-technické studii vyhoví ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny, tedy že neexistuje v úvahu přicházející varianta vymezení koridoru bez významně negativního vlivu na lokality soustavy Natura 2000.

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

#### Na vědomí

- MŽP, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, zde
- MŽP, odbor geologie, zde
- MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny, zde
- MŽP, OVSS IX – Ostrava, zde
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov

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

### Závěr SEA:

Na základě provedeného hodnocení návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona zpracovatelka SEA konstatuje, že naplnění této koncepce bude v obou variantách spojeno maximálně s mírně negativními vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo částečně kompenzovat zohledněním opatření navržených v kapitole 8., resp. požadavků stanovených v kapitole 11. SEA.

S ohledem na měřítko posuzované koncepce a požadovanou míru podrobnosti stanovenou § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, lze konstatovat, že identifikované disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (VR2A / VR2B) ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou plně srovnatelné, a proto zpracovatelka SEA nestanovuje jejich pořadí z hlediska ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví.

**Obě varianty koridoru (VR2A / VR2B) jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví přípustné a jsou stejně hodnoceny z hlediska významnosti vlivů, malé odchylky v záboru ZPF (menší zábor vyžaduje VR2B) a PUPFL (menší zábor vyžaduje VR2A) jsou v měřítku ZÚR zcela nepodstatné.**

**Zpracovatelka SEA doporučuje A6 ZÚR MSK v obou variantách k uplatnění při splnění podmínek uvedených v kapitolách 8. a 11. Výběr vhodnější varianty ponechává plně v zákonné kompetenci zastupitelstva kraje s konstatováním, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nejsou pro výběr varianty v tomto případě hlavním určujícím kritériem.**

--

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou kromě podmínek u jednotlivých variant koridoru navržena následující opatření, kterým je nutno věnovat pozornost v územně plánovacích dokumentacích, jejichž úkolem bude upřesnění navrhovaných koridorů, a při rozhodování v území. Opatření uvedená slouží rovněž pro jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

S ohledem na měřítko a míru podrobnosti zásad územního rozvoje jsou navrhovaná opatření pouze obecná, neboť konkretizace technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru.

*Tabulka 1: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru VR2A z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí*

VARIANTA A   koridor VR2A	
<b>Požadavky na koncepční opatření</b>	Souhlasit s vymezením koridoru VR2A při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
<b>Požadavky na prostorová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>↘ Zohlednit stanovené záplavové území a jeho aktivní zónu, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.</li><li>↘ Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.</li><li>↘ Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.</li><li>↘ Zohlednit existenci poddolovaných území.</li><li>↘ Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA</li></ul>

	<p>2000.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.</li> <li>➤ Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.</li> <li>➤ Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše v návaznosti na těleso dálnice D1.</li> <li>➤ Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí.</li> <li>➤ Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na krajinný ráz.</li> </ul>
<b>Požadavky na projektová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Těleso stavby VRT západně od sídla Věřňovice vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D1 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.</li> <li>➤ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>➤ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>➤ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>➤ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání, bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>

Tabulka 2: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru VR2B z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

<b>VARIANTA B   koridor VR2B</b>	
<b>Požadavky na koncepční opatření</b>	Souhlasit s vymezením koridoru VR2B při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
<b>Požadavky na prostorová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zohlednit stanovené záplavové území a jeho aktivní zónu, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.</li> <li>➤ Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.</li> <li>➤ Zohlednit existenci poddolovaných území.</li> <li>➤ Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy NATURA 2000.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.</li> <li>➤ Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.</li> <li>➤ Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše.</li> <li>↘ Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí.</li> <li>↘ Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.</li> <li>↘ Minimalizovat vlivy na krajinný ráz.</li> </ul>
<b>Požadavky na projektová opatření</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Při průchodu lesním komplexem Borek v maximální míře využít stávající lesní průsek podél železniční trati a minimalizovat rozsah kácení dřevin na nezbytné minimum.</li> <li>↘ Těleso stavby VRT v prostoru sídla Dolní Lutyně vést v souběhu se stávající železniční tratí ze severní strany s cílem eliminace zásahu do obytné zástavby (ul. U Závor, Neradská).</li> <li>↘ V prostoru severně od sídla Dolní Lutyně v maximální míře respektovat areál velkokapacitních skleníků pro zemědělskou činnost.</li> <li>↘ V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.</li> <li>↘ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.</li> <li>↘ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.</li> <li>↘ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání, bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.</li> </ul>

Požadavky na projektová opatření nebyly zapracovány do výrokové části A6 ZÚR MSK. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby a její realizace, tedy mimo působnost a míru podrobnosti zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje, tedy i A6 ZÚR MSK, nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Tato opatření mají v rámci odůvodnění A6 ZÚR MSK pouze informativní charakter.

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

##### Závěr NATURA 2000:

Cílem hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „naturové hodnocení“) bylo zjistit, zda má A6 ZÚR MSK významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních evropsky významných lokalit a/nebo ptačích oblastí. Pozornost naturového hodnocení byla zaměřena zejména na vyhodnocení vlivu konkrétních jevů, které byly shledány jako potenciálně kolizní s lokalitami soustavy NATURA 2000.

Po provedeném hodnocení bylo konstatováno, že u obou navržených variant VR2A a VR2B předkládané koncepce lze vyslovit potenciální riziko negativního ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000, konkrétně: EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanský stav – Odra - Poolší. U ostatních lokalit soustavy NATURA 2000 byl negativní vliv koncepce vyloučen.

U obou variant koridoru VRT byl konstatován **mírně negativní vliv** (-1 dle stupnice hodnocení) koncepce na páchníka hnědého, který je předmětem ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice. Budoucí záměr VRT v rámci vymezených variant koridoru lze dle provedeného hodnocení realizovat tak, že nemusí dojít k vyvolání významného negativního vlivu na tento předmět ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice.

Dále bylo v souvislosti s oběma variantami koridoru stanoveno **mírně negativní ovlivnění** (-1 dle stupnice hodnocení) v případě dalších předmětů ochrany lokalit soustavy NATURA 2000. Konkrétně lze očekávat mírně negativní ovlivnění **čolka velkého** (předmět ochrany EVL Heřmanický rybník), mírně negativní ovlivnění **kuňky žlutobřiché** (předmět ochrany EVL Niva Olše-Věřňovice) a mírně negativní ovlivnění **ledňáčka říčního** (předmět ochrany PO Heřmanský stav-Odra-Poolší) **v případě obou variant koridoru.**

Dále byl v souvislosti s oběma variantami koridoru stanoven **nulový až mírně negativní vliv** (0 až -1 dle stupnice hodnocení) na **slavíka modráčka střeoevropského** (předmět ochrany PO Heřmanský stav-Odra-Poolší).

Na základě vyhodnocení předložené koncepce A6 ZÚR MSK bylo konstatováno, že předložená koncepce v obou navržených variantách **nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

--

### **Opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů koncepce, včetně odůvodnění jejich stanovení**

---

Pro minimalizaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnocené koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000 jsou v kapitole 11. naturového hodnocení definována následující opatření:

- *Při přípravě konkrétního budoucího záměru výstavby VRT je nezbytné minimalizovat prostorovou kolizi záměru s územím lokalit soustavy Natura 2000, resp. s biotopy předmětů ochrany.*
- *Na projektové úrovni záměru výstavby VRT je tento záměr nezbytné podrobit procesu dle § 45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (stanovisko orgánu ochrany přírody a navazující hodnocení dle zákona - „naturové hodnocení“).*
- *Na projektové úrovni realizace konkrétního záměru VRT vyloučit pojezdy stavební mechanizace a mezideponie materiálů v porostech mimo prostor stavby (trasu záměru) na území EVL a PO. Minimalizovat kácení porostů dřevin na území EVL a PO v trase záměru. Řešit opatření k zamezení splachů zemin či jiných stavebních materiálů z prostoru stavby do přilehlého vodního prostředí a přijmout bezpečnostní a havarijní plány, které zamezí znečištění přilehlého vodního prostředí ze stavební mechanizace na území EVL a PO.*
- *Za účelem ochrany kuňky žlutobřiché, která je předmětem ochrany EVL Niva Olše – Věřňovice a čolka velkého, který je předmětem ochrany EVL Heřmanický rybník, je třeba, aby na úrovni realizace budoucího záměru VRT u obou variant koridoru byl zajištěn odborný biologický dozor. Úkolem biologického dozoru bude zajistit monitoring případného pohybu kuňky žlutobřiché a čolka velkého v prostoru staveb na území EVL, provedení jejich případného transferu mimo stavbou ohrožená místa a realizaci dalších případných ochranných opatření (např. vymezení dočasných oplůtků omezujících pohyb dotčených druhů směrem do prostoru stavby). Pro zajištění dostatečné migrační propustnosti tělesa VRT na území obou EVL pro uvedené druhy je nezbytné tuto otázku dořešit na projektové úrovni konkrétního budoucího záměru VRT.*
- *Pro zamezení vzniku významného negativního vlivu budoucího záměru VRT na páchníka hnědého je nutné na projektové úrovni budoucího záměru řešit minimalizaci zásahu záměru do dřevin s prokázáním či potenciálním biotopem druhu. Konkrétně je pro řešení jednotlivých variant VRT navrženo následující:*
  - *V případě realizace koridoru ve variantě VR2A je žádoucí, aby budoucí záměr VRT byl v prostoru aleje vzrostlých dřevin při jižní hranici EVL Niva Olše-Věřňovice veden mimo západní okraj koridoru VR2A (tj. ve zbylé části koridoru). Nedojde tak k negativnímu dotčení do budoucího potenciálního biotopu páchníka hnědého (vzrostlých dřevin). Dále je nutné trasu vedení VRT na úrovni záměru (v případě var. VR2A) navrhnout tak, aby došlo k přimknutí navrženého záměru co nejbližší k tělesu dálnice D1 a omezil se zásah záměru do potenciálních*

*stromů, které představují biotop páchníka hnědého (sensu Kočárek 2019<sup>3</sup>).*

- *Bude-li to technicky možné je doporučeno, aby konkrétní budoucí záměr VRT byl i ve variantě VR2A (tj. shodně jako u var. VR2B) řešen v celé šíři průchodu přes EVL Niva Olše-Věřňovice mimoúrovňově (po estakádě). Toto opatření by snížilo rizika fragmentace biotopu páchníka a umožnilo úspěšnější migraci kuňky žlutobřiché či dalších druhů živočichů v nivě Olše.*
- *V případě realizace koridoru ve variantě VR2B je nutné se na úrovni budoucího konkrétního záměru VRT vyhnout zásahu do dřevin s prokázaným výskytem páchníka hnědého a omezit zásahy do potenciálních stromů, které představují biotop druhu (sensu Kočárek 2019).*

Navržená opatření nebyla zapracována do výrokové části A6 ZÚR MSK. Opatření jsou stavebně-technického charakteru a jedná se tak o projektová opatření, která lze zohlednit až v dalších fázích projektové přípravy konkrétní stavby, včetně dokumentace EIA, tedy mimo působnost a míru podrobnosti zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje, tedy i A6 ZÚR MSK, nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Tato opatření mají v rámci odůvodnění A6 ZÚR MSK pouze informativní charakter.

Z uvedeného důvodu bylo při zpracování výrokové části A6 ZÚR MSK provedeno zobecnění minimalizačních opatření takovým způsobem, aby formulačně odpovídala požadované míře obecnosti, měřítku (1 : 100 000) a koncepčnímu pojetí zásad územního rozvoje. Následně byla takto zobecněná opatření zapracována do výrokové části A6 ZÚR MSK k příslušným variantám koridoru formou požadavků na využití území a kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru (viz A6 ZÚR MSK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – článek 42).

## **2.1.5. Část C–F: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území**

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

Souhrnně lze konstatovat, že A6 ZÚR MSK jako celek bude mít na podmínky pro příznivé životní prostředí **mírně negativní** vliv. Negativní vlivy nelze vyloučit zejména s ohledem na dotčení zvláště chráněných území a lokalit soustavy NATURA 2000. Tyto negativní vlivy lze však účinně minimalizovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace, při návrhu stavebně-technického řešení stavby VRT v rámci podrobnějšího stupně projektové přípravy a při rozhodování v území.

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

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

A6 ZÚR MSK vymezením koridoru pro VRT vytváří území podmínky pro rozvoj rychlé železniční dopravy, která je zejména ve státech západní Evropy již plně rozvinuta a ČR v tomto ohledu zatím zaostává. Realizace VRT, tj. rychlého a efektivního dopravního systému, na území ČR s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území – měst a regionů – v kontextu ČR.

Budoucí trasa VRT Praha – Brno – Ostrava – PL (– Katowice) s odbočením ve směru na Břeclav se stane páteří střeoevropské sítě rychlé železniční dopravy, která propojí mj. hlavní města zemí

---

<sup>3</sup> Kočárek P. (2019): Entomologický inventarizační průzkum EVL Niva Olše – Věřňovice: páchník hnědý (*Osmoderma barnabita*) – závěrečná zpráva, Ostrava, 33 s.

Visegrádské skupiny a naváže na připravované projekty v sousedních státech. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

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

Vliv A6 ZÚR MSK na hospodářský rozvoj lze tedy hodnotit jako **významně pozitivní**.

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

A6 ZÚR MSK vymezením koridoru pro VRT vytváří územní podmínky pro umístění vysokorychlostní tratě. Jedná se o rychlý a efektivní dopravní systém, který s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost napojených území. Prostřednictvím A6 ZÚR MSK jsou v tak širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Moravskoslezského kraje, zlepšení dostupnosti pracovních příležitostí). Právě ve vazbě na celkový rozvoj dopravní infrastruktury lze predikovat lepší dostupnost pracovních příležitostí či nadmístní občanské vybavenosti situované do vyšších center osídlení.

Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení A6 ZÚR MSK **mírně pozitivní**.

#### **Závěr VVURÚ:**

A6 ZÚR MSK jako celek přispívá k udržitelnému rozvoji území kraje i k naplňování republikových priorit územního plánování vedoucích k udržitelnému rozvoji. A6 ZÚR MSK nepřináší principiální změnu ZÚR MSK.

## **2.2. Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona**

Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 k návrhu A6 ZÚR MSK je uvedeno na následujících stranách.

Praha dne 10. ledna 2024  
Č. j.: MZP/2023/710/4260  
Vyřizuje: Ing. Tenglerová  
Tel.: 267 122 073  
E-mail: [Nikola.Tenglerova@mzp.cz](mailto:Nikola.Tenglerova@mzp.cz)

Krajský úřad Moravskoslezského kraje  
Odbor územního plánování  
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. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“

<b>Předkladatel koncepce:</b>	<b>Krajský úřad Moravskoslezského kraje</b> Odbor územního plánování 28. října 117 702 18 Ostrava
<b>Zpracovatel koncepce:</b>	<b>Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.</b> Na Máchovně 1610 266 01 Beroun
<b>Zpracovatelé hodnocení:</b>	<b>Ing. Pavla Žídková</b> <i>(držitelka 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“), autorizace prodloužena rozhodnutím č. j. MZP/2021/710/4653.)</i>

**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“), autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.: MZP/2019/630/2563)*

**RNDr. Milan Svoboda**

**Ing. Pavla Hofmanová**

**Ing. Lukáš Velebil**

**Ing. Jan Cihlář**

**Stručný popis koncepce:**

O pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále také „A6 ZÚR MSK“ či „aktualizace“) tzv. zkráceným postupem z vlastního podnětu rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 6/564 ze dne 16. prosince 2021. Předmětem návrhu A6 ZÚR MSK je především variantní vymezení návrhového koridoru VR2 (ve variantě VR2A a VR2B) pro vysokorychlostní trať (dále jen „VRT“) Ostrava-Svinov – hranice České republiky/Polské republiky (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury. Přičemž obě varianty jsou v úseku Ostrava-Svinov – Bohumín až po křížení se silnicí III/46813 v prostoru sídla Nová ves (Bohumín) (cca 15 km) vymezeny invariantně, avšak mezi Bohumínem a státní hranicí České republiky (dále také „ČR“) a Polskem (dále také „PL“) jsou v úseku cca 4 km vymezeny variantně. Varianta koridoru VR2A se dále odklání od stávající konvenční železniční trati severovýchodním směrem a je vedena přes severozápadní část lesního komplexu Borek. Po křížení vodního toku Lutyňka se v prostoru severně od sídla Věřňovice koridor přimyká k dálnici D1 a pokračuje s ní v souběhu cca 1 km až na státní hranici ČR/PL. Naopak varianta koridoru VR2B vede dále přes lesní komplex Borek (obce Dolní Lutyně) a železniční stanici Dolní Lutyně až do prostoru severně od výhradního ložiska Dolní Lutyně Nerad. Zde se v prostoru severně od pískovny koridor odklání severovýchodním směrem a přechází do volné, zemědělské krajiny a následně přes lesní komplex pokračuje až na státní hranici ČR/PL. Rovněž dojde ke zrušení (vypuštění) územní rezervy D507 – VRT Ostrava-Svinov – Bohumín, nová stavba, včetně jeho větví D507a, D507b a D507c.

**Průběh posuzování:**

Oprávněný investor, Správa železnic, státní organizace, požádal dopisem „Žádost o stanovisko orgánu SEA podle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona k návrhu obsahu aktualizace ZÚR Moravskoslezského kraje“ dne 16. září 2021 pod č. j.: 148684/2021-SŽ-GR-O6 Ministerstvo

životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také „MŽP“), dle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) o vydání stanoviska k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „AZÚR MSK“) z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“). Předmětem návrhu AZÚR MSK je variantní řešení výstavby VRT v úseku Katowice – Ostrava, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. MŽP vydalo dne 15. října 2021 pod č. j.: MZP/2021/710/4756 stanovisko k potřebě posouzení „Stanovisko MŽP k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí“ se sdělením, že návrh obsahu AZÚR MSK může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bylo nezbytné provést jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Rovněž byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA“). Jelikož Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ze dne 25. srpna 2021 (s č. j.: MSK 106202/2021) nevyločil významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (dále také „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále také „PO“) bylo nutné rovněž zpracovat posouzení vlivů této aktualizace na EVL a PO podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny (dále také „naturové posouzení“).

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování (dříve odbor územního plánování a stavebního řádu) (dále také „KÚ MSK“ nebo „pořizovatel“), jako příslušný orgán územního plánování dle ustanovení § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) zaslal dne 27. února 2023 MŽP dopis „Zaslání návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Polské republiky společně s nabídkou konzultací“ s č. j.: MSK 16212/2023, ve kterém uvádí, že v rámci vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) nebyl zjištěn významný vliv na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 na území sousedních států, tedy ani na území PL. KÚ MSK avšak s ohledem na potenciálně možné dotčení území Polské republiky zažádal, ve vazbě na ustanovení § 37 odst. 4 stavebního zákona a v zájmu korektního naplnění tzv. Protokolu SEA spadajícího pod úmluvu Espoo, kterou ČR ratifikovala dne 19. července 2005, o zaslání návrhu A6 ZÚR MSK včetně VVURÚ PL s nabídkou konzultací.

MŽP dne 6. března 2023 zaslalo KÚ MSK dopis „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje – zaslání návrhu aktualizace Polské republiky“ pod č. j.: MZP/2023/710/872, ve kterém sděluje, že po prostudování předložených dokumentů nebyly zjištěny žádné přeshraniční vlivy A6 ZÚR MSK na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000. Rovněž je ve zmiňovaném dopise uvedeno, že PL nepožádala o zapojení do procesu posuzování vlivů A6 ZÚR MSK na životní prostředí a veřejné zdraví,

z uvedených důvodů není žádoucí využít institutu mezistátních konzultací ve smyslu Protokolu SEA, neboť nejsou naplněny podmínky pro takovýto postup.

Poživatel dle ustanovení § 42b odst. 2 stavebního zákona zaslal dopisem dne 14. dubna 2023 (pod č. j.: MSK 53307/2023) MŽP pozvánku k veřejnému projednání návrhu A6 ZÚR MSK a VVURÚ, které proběhlo v budově Krajského úřadu Ústeckého kraje dne 19. června 2023.

MŽP vydalo dne 20. června 2023 pod č. j.: MZP/2023/710/1344 „Stanovisko MŽP k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů tohoto návrhu na udržitelný rozvoj území“. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku souhlas s oběma variantami návrhu aktualizace z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, přičemž dospělo k závěru, že variantní podoba navrhovaného koridoru VRT VR2A, kdy jsou dotčeny i půdy zařazené dle bonitace půdně ekologických jednotek (dále jen „BPEJ“) do II. třídy ochrany na rozdíl od navrhovaného koridoru ve variantní podobě VR2B, kdy jsou dotčeny půdy pouze průměrné až podprůměrné zařazené dle BPEJ do III. a IV. třídy ochrany, považuje variantu VR2B i z důvodu menšího záboru zemědělské půdy (o 3,23 ha) za přijatelnější, tudíž preferuje variantu VR2B. Dále z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (ve vazbě na obecnou ochranu přírody a krajiny) byl v rámci stanoviska vyjádřen souhlas s oběma variantami, avšak v tomto případě je preferována varianta VRT VR2A z hlediska míry dotčení nadregionálního územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), tedy z hlediska zajištění funkčnosti biokoridoru po realizaci záměru VRT, jelikož realizací záměru VR2B dojde k výrazné změně charakteru migrační překážky podstatným zesílením jejího bariérového efektu, tj. významným omezením prostupnosti nadregionálního biokoridoru. Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „horní zákon“), zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů MŽP uplatnilo k oběma variantám souhlasné stanovisko. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí uplatnilo MŽP k předloženému návrhu A6 ZÚR MSK vyjádření se zásadními připomínkami k jednotlivým kapitolám vyhodnocení SEA návrhu aktualizace a z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (ve vazbě na lokality soustavy Natura 2000) byla v rámci vyjádření uplatněna připomínka k naturovému posouzení, která se týkala zapracování navržených minimalizačních opatření do textové části odůvodnění návrhu aktualizace.

Dne 11. prosince 2023 obdrželo MŽP žádost KÚ MSK včetně všech podkladů (pod č. j.: MSK 165719/2023) o vydání stanoviska MŽP podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů A6 ZÚR MSK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“) spolu se žádostí o stanovisko podle § 42b odst. 8 stavebního zákona ke zpracovaným návrhům rozhodnutí o námítkách a návrhům vyhodnocení připomínek A6 ZÚR MSK. V dopisu ke zmíněným žádostem byl připojen internetový odkaz (na datovou úschovnu pořizovatele) ke stažení podkladů ve smyslu ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona, tzn. stanovisek, vyjádření včetně vypořádání, připomínek a námitek



(včetně jejich vyhodnocení) uplatněných v rámci veřejného projednání návrhu aktualizace a VVURÚ, které se uskutečnilo dne 19. června 2023. Dále byl přiložen internetový odkaz na webové stránky Moravskoslezského kraje, kde se nachází návrh aktualizace (výroková část a textová část odůvodnění) včetně VVURÚ.

#### Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA k návrhu A6 ZÚR MSK bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem a zpracováno v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a ustanovení § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dále bylo při hodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví respektováno „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu A6 ZÚR MSK vymezeny. Vlastní identifikace vlivů hodnocených koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítka 1: 100 000. Při zpracovávání hodnocení byla užita zásada předběžné opatrnosti.

V procesu SEA byly sledovány vlivy na potenciálně dotčené složky či jevy životního prostředí, a sice na:

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

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. Sledovány byly vlivy dle účinku (přímé nebo nepřímé či sekundární), dle času a trvání (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé, trvalé a přechodné) a vlivy z hlediska lokalizace (včetně vlivů přesahujících hranice řešeného území, zejména hranice státu).

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní a synergické vlivy, a to na základě zhodnocení stávající zátěže území. Bylo hodnoceno, jak může být v důsledku

uplatnění návrhu A6 ZÚR MSK zátěž celého území a také konkrétních lokalit významně ovlivněna. Podkladem pro hodnocení byly údaje uvedené v kapitolách 3 „Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna posuzovaná územně plánovací dokumentace“, 4 „Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny“ a 5 „Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti“ vyhodnocení SEA, které obsahují informace o současném stavu životního prostředí s jeho charakteristikou v dotčeném území a o problémech životního prostředí významných pro koncepci. V rámci provedené složkové a prostorové analýzy byl sledován charakter a míra zatížení složek životního prostředí a oblastí dotčených předměty návrhu A6 ZÚR MSK a také zda jsou v daném území připravovány jiné záměry – hodnocení tedy proběhlo nejen ve vztahu k již realizovaným činnostem (záměrům), ale i z hlediska činností plánovaných. Následně bylo provedeno hodnocení (v rámci kapitoly 6 „Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení“ vyhodnocení SEA) s cílem identifikace rizika vzniku potenciálních kumulativních a synergických vlivů. V případě sledování rizika vzniku negativních kumulativních či synergických vlivů byla provedena jejich klasifikace s doprovodným komentářem.

Zjištěné či předpokládané vlivy navrhovaných koridorů na sledované složky a jevy životního prostředí jsou prezentovány a okomentovány v hodnotících tabulkách v podkapitolách 6.3 „Hodnocení koridoru VR2A“ a 6.4 „Hodnocení koridoru VR2B“ vyhodnocení SEA. K zjištěným či předpokládaným negativním vlivům jsou následně v kapitole 8 „Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí“, resp. v kapitole 11 „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí“ navržena ve vyhodnocení SEA opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci identifikovaných potenciálních negativních vlivů (dále také „minimalizační opatření“) na životní prostředí a veřejné zdraví. Stanovená zmírňující opatření byla rozdělena na opatření koncepční, prostorová a projektová, kterým bude nutné věnovat pozornost v dalších fázích přípravy, resp. v navazujících řízeních. Obdobně bylo provedeno vyhodnocení vlivu jednotlivých jevů navrhovaných v rámci A6 ZÚR MSK na předměty ochrany a celistvost EVL a PO. Pro minimalizaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnocené A6 ZÚR MSK v obou variantách na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000 byla definována pouze minimalizační opatření projektového charakteru.

Vyhodnocení SEA bylo realizováno tzv. metodou „ex ante“. Při pořizování návrhu A6 ZÚR MSK probíhala vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce

a posuzovatelkou vyhodnocení SEA, která je v rámci posuzování vlivů tohoto návrhu aktualizace na životní prostředí informovala o výsledcích prováděného hodnocení. V této souvislosti byla prověřena navržená minimalizační opatření na životní prostředí a veřejné zdraví s uvedením, která navržená minimalizační opatření byla zapracována do výrokové části a do textové části odůvodnění návrhu A6 ZÚR MSK.

Rovněž posuzovatelka v rámci kapitoly 10 „Návrh ukazatelů pro sledování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí“ vyhodnocení SEA navrhla ukazatele pro sledování zjištěných potenciálních (negativních) vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví.

#### Závěry posuzování:

Na základě provedeného hodnocení jsou při naplňování A6 ZÚR MSK očekávány následující potenciální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

I. Hodnocení vlivů návrhu A6 ZÚR MSK bylo provedeno pro každou variantu koridoru zvlášť. V rámci obou variant (VR2A, VR2B) byl na složku **ZCHÚ a lokality Natura 2000, přírodní parky, VKP a památné stromy** identifikován nulový až potenciálně mírně negativní vliv. U varianty VR2A je tento vliv předpokládán v důsledku ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 (EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanický stav – Odra – Poolší), narušení migračních koridorů (ÚSES) a okrajových zásahů VKP. V případě varianty VR2B je tento vliv predikován rovněž z důvodu ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 (EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše – Věřňovice a PO Heřmanický stav – Odra – Poolší), zásahu do prostoru přírodní památky Věřňovice, fragmentace území, narušení migračních koridorů (ÚSES) a zásahu do registrovaného VKP v prostoru Marxova sadu v místní části Hrušov. Vliv na památné stromy a přírodní parky byl vyloučen, jelikož se v trase obou variant koridoru nevyskytují. Tyto potenciální negativní vlivy u obou variant jsou dle vyhodnocení SEA ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Zpřesnit koridor v maximální míře mimo zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy Natura 2000.“, „Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokality soustavy Natura 2000.“, „Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy.“ a „Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.“, přičemž se jedná o prostorová opatření, která byla zohledněna ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování.

Na složku životního prostředí **flóra, fauna, ekosystémy a biodiverzita** je u obou variant (VR2A, VR2B) předpokládán nulový až potenciálně mírně negativní vliv. Celkově byl zmíněný vliv hodnocen v důsledku, že realizace předkládané koncepce může v případě obou variant částečně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů, biotopy a ekosystémy. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku vymezených variant koridorů VRT se však nepředpokládá. Důvodem je zejména omezený rozsah záměru

a dostatek vhodných biotopů pro potenciálně dotčené druhy v okolí navrženého záměru v obou variantách. Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „V prostoru EVL Niva Olše – Věřňovice vést stavbu VRT v maximální míře po estakádě či mostních konstrukcích a minimalizovat plošný zábor EVL na nezbytné minimum.“, přičemž jde o projektové opatření stanovené pro variantu VR2A, dále minimalizačními opatřeními navrženými v rámci naturového posouzení, a to např. „Při přípravě konkrétního budoucího záměru výstavby VRT je nezbytné minimalizovat prostorovou kolizi záměru s územím lokalit soustavy Natura 2000, resp. s biotopy předmětů ochrany.“, „Na projektové úrovni záměru výstavby VRT je tento záměr nezbytné podrobit procesu dle § 45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (stanovisko orgánu ochrany přírody a navazující hodnocení dle zákona „naturové hodnocení“).“, „Na projektové úrovni realizace konkrétního záměru VRT vyloučit pojezdy stavební mechanizace a mezideponie materiálu v porostech mimo prostor stavby (trasu záměru) na území EVL a PO. Minimalizovat kácení porostů dřevin na území EVL a PO v trase záměru. Řešit opatření k zamezení splachů zemin či jiných stavebních materiálů z prostoru stavby do přilehlého vodního prostředí a přijmout bezpečnostní a havarijní plány, které zamezí znečištění přilehlého vodního prostředí ze stavební mechanizace na území EVL a PO.“, „Za účelem ochrany kuňky žlutobřiché, která je předmětem ochrany EVL Niva Olše Věřňovice a čolka velkého, který je předmětem ochrany EVL Heřmanický rybník, je třeba, aby na úrovni realizace budoucího záměru VRT u obou variant koridoru byl zajištěn odborný biologický dozor. Úkolem biologického dozoru bude zajistit monitoring případného pohybu kuňky žlutobřiché a čolka velkého v prostoru staveb na území EVL, provedení jejich případného transferu mimo stavbou ohrožená místa a realizaci dalších případných ochranných opatření (např. vymezení dočasných oplůtků omezujících pohyb dotčených druhů směrem do prostoru stavby). Pro zajištění dostatečné migrační propustnosti tělesa VRT na území obou EVL pro uvedené druhy je nezbytné tuto otázku dořešit na projektové úrovni konkrétního budoucího záměru VRT.“ a „Pro zamezení vzniku významného negativního vlivu budoucího záměru VRT na páchníka hnědého je nutné na projektové úrovni budoucího záměru řešit minimalizační zásahu záměru do dřevin s prokázaným či potenciálním biotopem druhu.“; uvedená minimalizační opatření jsou obsažena společně s dalšími navrženými v odůvodnění návrhu A6 ZÚR MSK .

V rámci obou variant (VR2A, VR2B) byl na složku **migrační koridory a ÚSES** identifikován nulový až potenciální mírně negativní vliv. U obou variant je tento vliv předpokládán v důsledku narušení migrační propustnosti území (především v případě řeky Olše a Odry) pro některé druhy ptáků a další živočichy (např. obojživelníky, drobné savce apod.). V případě obou variant dojde k ovlivnění ÚSES, konkrétně byly detekovány kolize např. s místním biocentrem 1-4, které je součástí nadregionálního biokoridoru (dále jen „NRBK“) 1-2 A; NRBK 2-3; NRBK K98; regionálním biocentrem (dále jen „RBC“) C129; lokálního biokoridoru (dále jen „LBC“) K4; LBC ÚSES 28 a 31; LBC ÚSES 29 a 32; RBC 264 Věřňovická niva; RBC 164 Lutyňský Borek; RBC 102 Bezdínek aj. Tyto potenciální negativní vlivy u obou variant jsou dle vyhodnocení SEA ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Zajistit migrační propustnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, zejména v rámci údolní nivy řeky Olše v návaznosti na těleso dálnice D1.“

a „Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.“, přičemž se jedná o prostorová opatření, která byla zohledněna ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování.

Na složku životního prostředí **krajina, krajinný ráz, fragmentace krajiny a ekologická stabilita** je u obou variant (VR2A, VR2B) predikován nulový až potenciální mírně negativní vliv. Celkově byl uvedený vliv vyhodnocen v důsledku, že realizace předkládané koncepce v případě obou variant částečně ovlivní krajinný ráz (dálkové pohledy), fragmentaci krajiny, přetížení lokálně technicistního vjemu, zábor travních porostů a PUPFL. Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „Minimalizovat vlivy na krajinný ráz.“ a „Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.“, přičemž se jedná o prostorová opatření, která byla zohledněna ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále byla navržena v rámci vyhodnocení SEA projektová minimalizační opatření. Pro variantu VR2A ve znění „Těleso stavby VRT západně od sídla Věřňovice vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D1 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území.“ A rovněž pro variantu VRB2, a to „Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.“. Opatření jsou obsažena společně s dalšími navrženými v odůvodnění návrhu A6 ZÚR MSK.

Co se týká ZPF, tak zde je u obou variant (VR2A a VR2B) predikován nulový až potenciální mírně negativní vliv v konsekvenci nového záboru ZPF. V případě varianty VR2A je odhadován nový zábor ZPF v celém rozsahu na 9,04 ha na půdách II. a III. třídy ochrany, přičemž v tomto případě lze akceptovat i zábor půd II. třídy ochrany, protože zde převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hlukové zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. U varianty VR2B se očekává přímé ovlivnění novým zábohem půd III. a IV. třídy ochrany, který je v celém rozsahu odhadován na 5,81 ha. Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.“, přičemž se jedná o prostorové opatření, které bylo zohledněno ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování. Rovněž lze uvést, že ochrana přírodní hodnoty ZPF je v platných Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „ZÚR MSK“) obecně zajištěna prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území (viz platné ZÚR MSK, článek 14. ve znění „Ochrana

*přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území“).*

Z hlediska PUPFL lze předpokládat u obou variant (VR2A, VR2B) nulový až potenciální mírně negativní vliv v důsledku záboru PUPFL. Uplatněním koridoru VR2A bude tento vliv dán zábořem PUPFL v rozsahu 2,79 ha, taktéž u varianty VR2B bude dán zábořem PUPFL, a to v rozsahu až 6,15 ha, přičemž se v obou případech jedná o zábor lesů zvláštního určení. Dále jsou předpokládány potenciálně sekundární mírné negativní vlivy, a to na fragmentaci lesních porostů, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny aj. Pro ošetření uvedených potenciálních negativních vlivů bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.“, přičemž se jedná o prostorové opatření, které bylo zohledněno ve výrokové části návrhu A6 ZÚR MSK, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále bylo v rámci vyhodnocení SEA navrženo pro koridor VR2A projektové minimalizační opatření, a to „Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině.“ a dále pro koridor VR2B minimalizační opatření projektového charakteru ve znění „Při průchodu lesním komplexem Borek v maximální míře využít stávající lesní průsek podél železniční trati a minimalizovat rozsah kácení dřevin na nezbytné minimum.“; uvedená opatření jsou obsažena v odůvodnění návrhu koncepce. Ochrana přírodní hodnoty PUPFL je dále v platných ZÚR MSK obecně zajištěna prostřednictvím priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území (viz platné ZÚR MSK, článek 14. ve znění „Ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území.“).

Na složku **horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území a stará důlní díla** je předpokládán nulový až potenciální mírně negativní vliv v případě obou variant koridorů (VR2A, VR2B). Koridory VR2A a VR2B v celé trase prochází územím, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Uvedený vliv byl tedy vyhodnocen v důsledku, že realizace předkládané koncepce v případě obou variant zasáhne svým zábořem části ložisek (česká část Hornoslezské pánve, Rychvald, Věřňovice, Důl Odra, střední Heřmanice, Ostrava-Koblov, Ostrava-Přívoz, Mariánské hory) a znemožnění jejich úplné vytěžení, dále zasáhne do několika dobývacích prostorů (Přívoz I, Mariánské Hory I, Heřmanice I), poddolovaných území a starých důlních děl. Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory.“ a „Zohlednit existenci poddolovaných území.“, přičemž se jedná o prostorová opatření, která byla zohledněna ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování.

Dále bylo v rámci vyhodnocení SEA navrženo konkrétně pro oba koridory (VR2A, VR2B) minimalizační opatření projektového charakteru ve znění „*Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.*“, pro koridor VR2B bylo v rámci vyhodnocení SEA navrženo projektové minimalizační opatření, a to „*V prostoru severně od sídla Dolní Lutyně v maximální míře respektovat areál velkokapacitních skleníků pro zemědělskou činnost.*“, uvedená opatření jsou obsažena v odůvodnění návrhu A6 ZÚR MSK .

Z hlediska složky **povrchové a podzemní vody, vodní zdroje a riziko povodní** lze očekávat pro oba koridory (VR2A, VR2B) nulové až potenciálně mírně negativní vlivy, konkrétně během výstavby dojde k negativnímu ovlivnění proudění podzemních vod, a to zejména při realizaci zářezů. Dále je predikován u obou variant negativní vliv v době provozu v podobě kontaminace vod podzemních i povrchových, jelikož obecně železniční doprava představuje určitý zdroj znečištění (generování malých pevných částic, užití maziv a olejů) vod v okolí železniční tratě. Dalším očekávaným negativním důsledkem výstavby je omezení průchodu povodňových vln, zejména v místech křížení vodních toků, a změna odtokových poměrů v území. Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „*Zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.*“ a „*Zajistit křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na nezhoršení průchodu povodňových průtoků a odtokových poměrů.*“, přičemž se jedná o prostorová opatření, která byla zohledněna ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování.

Další složkou životního prostředí je **klima a ovzduší**, kde je předpokládán u obou variant koridoru (VR2A, VR2B) potenciálně mírně negativní až potenciálně mírně pozitivní vliv. V případě obou koridorů nedojde k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy s ohledem na předpokládanou elektrizaci trati. Nicméně se očekává potenciálně mírně negativní vliv zvláště v době výstavby trati, jelikož dojde ke zvýšení resuspenze prachu kvůli manipulaci se zeminami a taktéž se zvýší intenzita nákladní dopravy (resp. zvýší se tak emise škodlivin ze spalování pohonných hmot). Co se týká potenciálně mírně pozitivního vlivu, tak ten je předpokládán v době provozu důsledkem převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici (zvýší se kvalita ovzduší a klima, a to z důvodu snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu). Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno pro oba koridory (VR2A, VR2B) minimalizační opatření projektového charakteru ve znění „*Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemisťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací.*“; uvedené opatření je obsaženo v odůvodnění návrhu koncepce.

V rámci obou variant (VR2A, VR2B) byl na složku **obyvatelstvo, hluk, vibrace a veřejné zdraví** identifikován potenciálně mírně negativní až potenciálně mírně pozitivní vliv.

Oba koridory jsou navrženy převážně mimo zastavěná území měst a obcí (ve volné krajině), dotčeny jsou pouze okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. Přičemž potenciálně mírně negativní vliv je předpokládán u obou koridorů v době výstavby, kdy dojde k dočasnému zvýšení intenzity dopravy (zvýšení hlukové a imisní zátěže), a rovněž během provozu, a to v důsledku zvýšení hlukové zátěže a vibrací. Potenciálně mírně pozitivní vliv je očekáván podél stávajících silnic, poněvadž dojde k převedení části dopravy ze silnic na železnici s následným snížením imisní a hlukové zátěže ovlivňující veřejné zdraví. Pro ošetření uvedeného potenciálního negativního vlivu byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy na přilehlé obytné prostředí.“ a „Zpřesnit koridor pokud možno mimo zastavěná území obcí, v maximální míře eliminovat střety s plochami pro bydlení.“, zároveň se jedná o prostorová opatření, která byla zohledněna ve výrokové části návrhu aktualizace, kde pro obě varianty koridoru byla stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, konkrétně v bodě 1. – článek 42. Znění tohoto článku se nachází v druhé části těchto závěrů posuzování. V rámci vyhodnocení SEA bylo pro koridor VR2B navrženo minimalizační opatření projektového charakteru ve znění „Těleso stavby VRT v prostoru sídla Dolní Lutyně vést v souběhu se stávající železniční tratí ze severní strany s cílem eliminace zásahu do obytné zástavby (ul. U Závor, Neradská).“, které je obsaženo v odůvodnění návrhu koncepce.

Na složku **kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotný majetek** je pro obě varianty (VR2A, VR2B) koridoru předpokládán zanedbatelný vliv. V současném stupni rozpracovanosti se neočekávají žádné demolice obytných domů nebo podnikatelských objektů většího rozsahu. Dále ani jeden z předmětných koridorů neprochází územím žádné krajinné památkové zóny ani územím nebo ochranným pásmem městské nebo vesnické památkové rezervace. Oba koridory se přímo dotýkají dvou lokalit archeologických nálezů a také se přibližují k městské památkové zóně Moravská Ostrava, avšak v obou případech jde o území, kde je již v současné době vedena konvenční železniční trať.

**Přeshraniční vlivy** obou variant (VR2A, VR2B) jsou hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách. Obě varianty koridoru jsou navrženy tak, že mají navazovat na koridor VRT vymezený na území Polska, kde se budou projevovat vlivy polského koridoru, nikoliv koridoru českého. V místě státní hranice budou veškeré vlivy na ovzduší, klima, hlukovou situaci, vibrace a veřejné zdraví koridoru z polské i české strany shodné a nemůže dojít k jejich kumulaci, protože se bude jednat o trať s jednotným provozem. Na území Polska se v blízkosti přechodu koridoru přes státní hranici nenacházejí žádná ZCHÚ nebo lokality soustavy Natura 2000 či přírodní parky. Z uvedených důvodů se vlivy na území Polska se sledovatelným způsobem neprojeví.

V důsledku navrhovaných variant (VR2A, VR2B) jsou předpokládány potenciálně mírně negativní **kumulativní vlivy**, a to na složky obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk); ovzduší; flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES; krajina. Přičemž konkrétně vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví jsou očekávány, neboť dojde ke kumulaci vlivů podél tras variant (VR2A, VR2B)



na hlukovou situaci s provozem na stávajících silnicích (silnice III/470, silnice III/ 0581, silnice I/56, silnice II/647, silnice I/67, silnice III/46813, dálnice D1) v místě křížení a napojení navrhovaných koridorů na koridor VR1 (VRT (Bělotín -) hranice kraje - Ostrava-Svinov). Co se týká ovzduší, tak zde se očekává kumulace potenciálně mírně negativních vlivů podél navrhovaných tras (VR2A, VR2B) na imisní situaci s provozem na stávajících silnicích (silnice III/470, silnice III/ 0581, silnice I/56, silnice II/647, silnice I/67, silnice III/46813, dálnice D1) v místě křížení nebo přiblížení. Potenciálně mírně negativní kumulativní vlivy se také projeví s koridory DR4 (lehká kolejová dráha Ostrava, tramvajové smyčkové obratiště Hlavní nádraží - Orlová, ulice Na Olmovci), D15 (Bohumín (D1, MÚK Vrbice) - Havířov) a s plochou D188 (terminál s logistickým centrem Bohumín - Vrbice) rušivými vlivy na některé zvláště chráněné druhy fauny (čejka chocholatá, moták pochop), dále na předměty ochrany lokalit Natura 2000 a na zbor potravních biotopů. Na složku krajinný ráz a fragmentace krajiny se projeví vlivy obou variant (VR2A, VR2B) se stávající silniční sítí, zejména s dálnicí D1, silnicí I/56 a I/67 a s koridory D15 (Bohumín (D1, MÚK Vrbice) - Havířov), DR4 (lehká kolejová dráha Ostrava, tramvajové smyčkové obratiště Hlavní nádraží - Orlová, ulice Na Olmovci), DZ5 (I/67 Bohumín - Karviná) i s koridory vodní cesty D518 a D517 (vodní cesta, kanál Dunaj - Odra - Labe). Na složku horninové prostředí a nerostné bohatství, konkrétně na předměty ložiskové ochrany, jsou potenciálně kumulativní vlivy hodnoceny jako zanedbatelné. Dále jsou pro obě varianty (VR2A, VR2B) očekávány potenciálně mírně negativní **synergetické vlivy** na složky obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk) v důsledku spolupůsobení hluku z provozu navrhovaných koridorů (VR2A, VR2B) a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy. Dále je tento vliv předpokládán na složku ovzduší, neboť je dán spolupůsobením hluku navrhovaných tras (VR2A, VR2B) a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy. U ostatních složek životního prostředí nebyl shledán žádný potenciálně kumulativní či synergický vliv. Uvedené potenciální negativní vlivy budou dle vyhodnocení SEA minimalizovány prostřednictvím výše zmíněných minimalizačních opatření vztahující se ke složkám obyvatelstvo, hluk, vibrace a veřejné zdraví; klima a ovzduší; flóra, fauna, ekosystémy a biodiverzita; ZCHÚ a lokality Natura 2000, přírodní parky, VKP a památné stromy; migrační koridory a ÚSES; krajina, krajinný ráz, fragmentace krajiny a ekologická stabilita.

Z naturového posouzení vyplývá, že u obou navržených variant VR2A a VR2B předkládané koncepce lze vyslovit potenciální riziko negativního vlivu na lokality soustavy Natura 2000, konkrétně na EVL Heřmanický rybník, EVL Niva Olše - Věřňovice a PO Heřmanský stav - Odra - Poolší. U ostatních lokalit soustavy Natura 2000 byl potenciálně negativní vliv koncepce vyloučen. U obou variant koridoru je očekáván potenciálně mírně negativní vliv koncepce na páchníka hnědého, který je předmětem ochrany EVL Niva Olše - Věřňovice, nicméně dle provedeného hodnocení lze realizovat varianty koridoru tak, aby nedošlo k vyvolání významného negativního vlivu na uvedený předmět ochrany EVL Niva Olše - Věřňovice. Dále je v souvislosti s oběma variantami koridoru předpokládán potenciálně mírně negativní vliv v případě čolka velkého (předmět ochrany EVL Heřmanický rybník), kuňky žlutobřiché (předmět ochrany EVL Niva Olše - Věřňovice) a ledňáčka říčního (předmět ochrany PO Heřmanský stav - Odra - Poolší) v případě obou variant koridoru. V souvislosti s oběma variantami koridoru byl

stanoven nulový až mírně negativní vliv na slavička modráčka středoevropského (předmět ochrany PO Heřmanský stav – Odra – Poolší). Na základě naturového posouzení bylo konstatováno, že předložená koncepce v obou navržených variantách nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO. Z naturového posouzení taktéž vyplývá, že předpokládané potenciální mírně negativní vlivy lze účinně minimalizovat přijetím konkrétních zmírňujících opatření, a to „Při přípravě konkrétního budoucího záměru výstavby VRT je nezbytné minimalizovat prostorovou kolizi záměru s územím lokalit soustavy Natura 2000, resp. s biotopy předmětů ochrany.“; „Na projektové úrovni záměru výstavby VRT je tento záměr nezbytné podrobit procesu dle § 45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (stanovisko orgánu ochrany přírody a navazující hodnocení dle zákona „naturové hodnocení“).“; „Na projektové úrovni realizace konkrétního záměru VRT vyloučit pojezdy stavební mechanizace a mezideponie materiálu v porostech mimo prostor stavby (trasu záměru) na území EVL a PO. Minimalizovat kácení porostů dřevin na území EVL a PO v trase záměru. Řešit opatření k zamezení splachů zemin či jiných stavebních materiálů z prostoru stavby do přilehlého vodního prostředí a přijmout bezpečnostní a havarijní plány, které zamezí znečištění přilehlého vodního prostředí ze stavební mechanizace na území EVL a PO.“; „Za účelem ochrany kuňky žlutobřiché, která je předmětem ochrany EVL Niva Olše Věřňovice a čolka velkého, který je předmětem ochrany EVL Heřmanický rybník, je třeba, aby na úrovni realizace budoucího záměru VRT u obou variant koridoru byl zajištěn odborný biologický dozor. Úkolem biologického dozoru bude zajistit monitoring případného pohybu kuňky žlutobřiché a čolka velkého v prostoru staveb na území EVL, provedení jejich případného transferu mimo stavbou ohrožená místa a realizaci dalších případných ochranných opatření (např. vymezení dočasných oplůtků omezujících pohyb dotčených druhů směrem do prostoru stavby). Pro zajištění dostatečné migrační propustnosti tělesa VRT na území obou EVL pro uvedené druhy je nezbytné tuto otázku dořešit na projektové úrovni konkrétního budoucího záměru VRT.“; „Pro zamezení vzniku významného negativního vlivu budoucího záměru VRT na páchníka hnědého je nutné na projektové úrovni budoucího záměru řešit minimalizaci zásahu záměru do dřevin s prokázaným či potenciálním biotopem druhu. Konkrétně je pro řešení jednotlivých variant VRT navrženo následující: V případě realizace koridoru ve variantě VR2A je žádoucí, aby budoucí záměr VRT byl v prostoru aleje vzrostlých dřevin při jižní hranici EVL Niva Olše Věřňovice veden mimo západní okraj koridoru VR2A (tj. ve zbylé části koridoru). Nedojde tak k negativnímu dotčení do budoucího potenciálního biotopu páchníka hnědého (vzrostlých dřevin). Dále je nutné trasu vedení VRT na úrovni záměru (v případě var. VR2A) navrhnout tak, aby došlo k přimknutí navrženého záměru co nejbližší k tělesu dálnice D1 a omezil se zásah záměru do potenciálních stromů, které představují biotop páchníka hnědého (sensu Kočárek 2019). Bude-li to technicky možné je doporučeno, aby konkrétní budoucí záměr VRT byl i ve variantě VR2A (tj. shodně jako u var. VR2B) řešen v celé šíři průchodu přes EVL Niva Olše Věřňovice mimoúrovňově (po estakádě). Toto opatření by snížilo rizika fragmentace biotopu páchníka a umožnilo úspěšnější migraci kuňky žlutobřiché či dalších druhů živočichů v nivě Olše. V případě realizace koridoru ve variantě VR2B je nutné se na úrovni budoucího konkrétního záměru VRT vyhnout zásahu do dřevin s prokázaným výskytem páchníka hnědého a omezit zásahy

do potenciálních stromů, které představují biotop druhu (sensu Kočárek 2019).", jež byly zapracovány do textové části odůvodnění návrhu aktualizace (viz podkapitola „2.1.4. Část B: Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000)“) pro další navazující fáze projektové přípravy stavby. Další podrobnější prověření z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá z platných právních předpisů.

**V rámci podkapitoly 7.1. „Srovnání variant VR2A a VR2B“ vyhodnocení SEA bylo provedeno srovnání variant koridoru za účelem stanovení jejich pořadí z hlediska ovlivnění životního prostředí.** Smyslem tohoto srovnání bylo poukázat výhradně na jednotlivé disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (VR2A / VR2B) z hlediska jejich ovlivnění životního prostředí. Provedeným srovnáním bylo zjištěno, že pouze ve dvou hodnocených složkách se vlivy navrhovaných variant liší, a to u ZPF, kde převažuje potenciální negativní vliv u VR2A (zábor ZPF je větší o 3,23 ha oproti VR2B), a u PUPFL, kde převažuje potenciální negativní vliv u VR2B (zábor PUPFL je větší o 3,36 ha oproti VR2A). V měřítku ZÚR se mezi oběma variantami jedná o zcela zanedbatelný rozdíl záboru půdy (ZPF, PUPFL) jako celku (0,13 ha), který se navíc při konečném technickém provedení stavby může zmenšit, nebo i změnit do opačného pořadí variant.

II. Niže jsou uvedena navržená prostorová opatření ke zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vztahující se i ke zjištěným potenciálním vlivům kumulativním a synergickým negativního charakteru, u kterých lze navrhnout minimalizační opatření v podrobnosti ZÚR a která jsou doplněna do návrhu A6 ZÚR MSK, konkrétně do výrokové části, a to formou úkolů pro územní plánování nebo formou kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezených koridorů:

#### **Znění výrokové části návrhu aktualizace pro varianty koridoru (VR2A, VR2B):**

*„Bod 1 [článek 42] Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury*

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

- Minimalizace střetů se zastavěným územím, zejména s obytnou zástavbou.
- Vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.
- Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry.
- Minimalizace střetů se zvláště chráněnými územími, lokalitami soustavy NATURA 2000, lokalitami výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významnými krajinnými prvky a skladebnými částmi ÚSES.

- Minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty, zejména zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významné krajinné prvky a skladebné části ÚSES.
- Míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy.
- Minimalizace vlivů na chráněná ložisková území, výhradní ložiska, dobývací prostory a zohlednění poddolovaných území.

#### Úkoly pro územní plánování

- V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:
  - o minimalizovat střety koridoru se zastavěným územím, zastavitelnými plochami a plochami přestavby;
  - o řešit prostorovou koordinaci s ostatními plochami a koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK.

III. V rámci vyhodnocení SEA předmětné A6 ZÚR MSK byly identifikovány a popsány nulové až potenciální mírné negativní vlivy (tj. 0/-1) na ZCHÚ a lokality Natura 2000, přírodní parky, VKP a památné stromy; flóra, fauna, ekosystémy a biodiverzita; migrační koridory a ÚSES; krajina, krajinný ráz, fragmentace krajiny a ekologická stabilita; ZPF; PUPFL; horninové prostředí, nerostné bohatství, poddolovaná a sesuvná území a stará důlní díla či povrchové a podzemní vody, vodní zdroje a riziko povodní (včetně předpokládaných potenciálních mírných negativních vlivů na lokality soustavy Natura 2000), dále mírné negativní a pozitivní vlivy (tj. -1/+1) na klima a ovzduší či obyvatelstvo, hluk, vibrace a veřejné zdraví. Zmíněné negativní vlivy lze snížit či vyloučit prostřednictvím minimalizačních opatření, která byla navržena v rámci vyhodnocení SEA, resp. zpracována ve výrokové části či v textové části odůvodnění návrhu A6 ZÚR MSK, a požadavky stanovenými v tomto stanovisku SEA. Dále vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotný majetek či přeshraniční vlivy byly hodnoceny jako zanedbatelné (tj. 0). Z naturového posouzení vyplývá, že předmětná A6 ZÚR MSK nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PŮ. Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že s návrhem A6 ZÚR MSK jako celkem, resp. s navrhovanými variantami koridorů, je možné souhlasit za dodržení všech uvedených požadavků.

Ačkoli jsou veškerá minimalizační opatření na ošetření zjištěných potenciálních negativních vlivů navržena ve vyhodnocení SEA již zpracována do návrhu A6 ZÚR MSK, resp. do výrokové části a textové části odůvodnění, stanovuje MŽP další požadavky k eliminaci a snížení potenciálních negativních vlivů aktualizace na životní prostředí, jež vycházejí ze stanoviska MŽP ze dne 20. června 2023 (č. j.: MZP/2023/710/1344), přičemž tyto požadavky je nutné zpracovat do výrokové části A6 ZÚR MSK, aby došlo k adekvátnímu ošetření všech potenciálních negativních vlivů koncepce. Další opatření mohou být stanovována při zjištění případných negativních vlivů v následujících úrovních územního plánování, projektové přípravy a navazujících řízeních.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu A6 ZÚR MSK, podkladů dle ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů návrhu A6 ZÚR MSK na životní prostředí a naturového posouzení, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

## SOUHLASNÉ STANOVISKO

### K návrhu koncepce

#### „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“

a stanoví dle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující další požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí.

V případě, že bude s ohledem na zajištění či ochranu jiných veřejných zájmů zvolena varianta VR2B, je nezbytné zapracovat do výrokové části návrhu A6 ZÚR MSK, konkrétně do úkolů pro územní plánování, následující požadavky na předcházení, snížení či eliminaci zjištěných potenciálních neqativních vlivů na životní prostředí:

- 1) Provéřít možnost změny, resp. dílčí úpravy vymezení ÚSES všech hierarchických úrovní v dotčeném území (optimalizace vymezení ÚSES) s cílem minimalizovat negativní dopady křížení koridorů a zajistit územní podmínky pro funkčnost ÚSES v dotčeném území alespoň ve stávající míře.
- 2) Provéřít možnost vedení železniční tratě přes území RBC 164 „Lodyňský Borek“ tunelem.

MŽP upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné leqitimně zohlednit:

- 3) 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.
- 4) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje 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 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).

- 5) 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.
- 6) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdrženy po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

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

**Mgr. Evžen Doležal**

ředitel odboru posuzování vlivů  
na životní prostředí a integrované  
prevence

**v z. Ing. Petr Slezák**

zástupce ředitele odboru posuzování  
vlivů na životní prostředí a integrované  
prevence  
*podepsáno elektronicky*

## 2.3. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále též „MŽP“) dle § 42b odst. 6 stavebního zákona (uvedeny níže **zeleně**) v A6 ZÚR MSK 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. V případě, že bude s ohledem na zajištění či ochranu jiných veřejných zájmů zvolena varianta VR2B, je nezbytné zapracovat do výrokové části návrhu A6 ZÚR MSK, konkrétně do úkolů pro územní plánování, následující požadavky na předcházení, snížení či eliminaci zjištěných potenciálních negativních vlivů na životní prostředí:**

1. Provéřit možnost změny, resp. dílčí úpravy vymezení ÚSES všech hierarchických úrovní v dotčeném území (optimalizace vymezení ÚSES) s cílem minimalizovat negativní dopady křížení koridorů a zajistit územní podmínky pro funkčnost ÚSES v dotčeném území alespoň ve stávající míře.

Požadavek nebyl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK. Obsah A6 ZÚR MSK byl mj. navrhován s ohledem na požadavky a principy vymezení a zajištění funkčnosti ÚSES, jehož ochrana je zakotvena v § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Na zpracování A6 ZÚR MSK se podílel autorizovaný projektant ÚSES a navrhované řešení splňuje principy a požadavky na vymezení a funkčnost ÚSES, nekoliduje s koncepcí a prvky ÚSES stanovené v platných ZÚR MSK a nebrání zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení jedné ze základních přirozených funkcí krajiny – ekologické stability.

ÚSES jako jedna složka životního prostředí byla zároveň hodnocena v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), přičemž i na tomto vyhodnocení se podílel autorizovaný projektant ÚSES. V hodnocení SEA byla stanovena příslušná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, mj. i na ÚSES, a tato opatření byla následně zohledněna ve výrokové části A6 ZÚR MSK v měřítku a požadované míře podrobnosti, která dle § 36 odst. 3 stavebního zákona náleží ZÚR. Opatření formulované jako výše požadovaný úkol pro územní plánování ve stanovisku MŽP však stanoveno nebylo, jelikož nebyla prokázána potřeba jeho stanovení.

Závěrem lze uvést, že ochrana ÚSES je v rámci A6 ZÚR MSK jednak řešena při vymezení koridoru VR2B (*Pozn.: Nyní označen VR2.*) prostřednictvím stanovených kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, a dále je řešena již v platných ZÚR MSK, které v článku 70. stanovují pro ochranu ÚSES komplexní soubor požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování, které je nezbytné respektovat při navazujícím územně plánovací činnosti a rozhodování v území.

2. Provéřit možnost vedení železniční tratě přes území RBC 164 „Lodyňský Borek“ tunelem.

Požadavek nebyl zohledněn ve výrokové části A6 ZÚR MSK. Možnost vedení trati tunelem je otázkou stavebně-technického provedení stavby, jehož prověření nepřísluší navazujícím územně plánovacím dokumentacím. Uložení předmětného úkolu pro územní plánování by bylo v rozporu s § 36 odst. 3,

resp. § 43 odst. 3 stavebního zákona, podle kterých ZÚR ani územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem navazujícím rozhodnutím, tj. podrobnějším dokumentacím (např. dokumentaci pro územní rozhodnutí). ZÚR proto nemohou takový úkol pro územní plánování stanovit.

Varianty stavebně-technického řešení včetně případného vedení trati tunelem lze prověřovat v rámci navazujícího řízení o umístění stavby, z hledisek vlivů na životní prostředí a případného vedení trasy trati tunelem v údolní nivě řeky Olše v morfologicky rovinatém terénu pak v rámci procesu EIA.

## II. MŽP upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit.

3. 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. Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona je uvedeno výše v této kapitole.

4. Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje 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 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, bude v upraveném návrhu A6 ZÚR MSK na základě veřejného projednání uvedeno, že se jedná o příslušnou část zmíněného prohlášení.

Aktualizace č. 6 ZÚR MSK (zejména její odůvodnění) je zpracována v souladu s *Metodickým sdělením 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)*.

5. 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 A6 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 A6 ZÚR MSK na životní prostředí jsou dle dokumentace SEA navrženy následovně:

- I. Změna podílu výměry oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (% rozlohy kraje)  
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí
- II. Změna pětiletých průměrů ročních průměrných koncentrací PM10, PM2,5, NOx, CO, benzenu a benzo(a)pyrenu.  
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí
- III. Vývoj míry znečištění povrchových a podzemních vod (mg/l)  
Zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
- IV. Meziroční úbytek ZPF a PUPFL (ha)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- V. Změna rozlohy lokalit soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (ha)  
Zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Český statistický úřad
- VI. Změna rozsahu území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice, případně změny počtu osob zasažených překročenými mezními hodnotami hlukové expozice, primárně ve vybraných bodech obytné zástavby Vrbice a Bohumína – (ha, %, počet zasažených obyvatel)  
Zdroj: Krajská hygienická stanice MSK, Ministerstvo zdravotnictví
- VII. Vývoj počtu trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního a denního hluku (počet obyvatel).  
Zdroj: Krajská hygienická stanice MSK, Ministerstvo zdravotnictví
- VIII. Změna podílu výměry rozlohy záplavového území na celkové rozloze obcí (%)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- IX. Změna výměry dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km<sup>2</sup> (%)  
Zdroj dat: Český statistický úřad
- X. Změna plošné výměry území s ložiskovou ochranou (ha) a změna počtu sesuvných území (%).  
Zdroj dat: Česká geologická služba

V rámci hodnocené koncepce nebyl zjištěn negativní vliv na životní prostředí, který nelze monitorovat.

Navržené indikátory 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 internetových stránkách Moravskoslezského kraje v sekci [územní plánování](#).

**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.**

6. Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržených po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Vzato na vědomí. Vypořádání stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek uplatněných k A6 ZÚR MSK a Vyhodnocení vlivů A6 ZÚR MSK na udržitelný rozvoj území v průběhu pořízení jsou nedílnou součástí tohoto odůvodnění (viz kapitola 10).

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, správní orgán oznámit veřejnou vyhláškou, přičemž opatření obecné povahy zveřejní též na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech 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.

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

---

Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení A6 ZÚR MSK, kterým je:

- ↳ zrušení (vypuštění) územní rezervy D507 – vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – Bohumín, nová stavba, včetně jeho větví D507a, D507b a D507c,
- ↳ vymezení koridoru VR2 pro vysokorychlostní trať v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice).

Směřování rozvoje Moravskoslezského kraje je koordinováno z hlediska širších vztahů s územím sousedních krajů (Olomoucký, Zlínský) a sousedními státy (Polsko, Slovensko).

#### Koordinace s Olomouckým krajem

V rámci A6 ZÚR MSK není vymezena žádná plocha ani koridor na hranici Moravskoslezského a Olomouckého kraje.

*Koordinace je zajištěna.*

#### Koordinace se Zlínským krajem

V rámci A6 ZÚR MSK není vymezena žádná plocha ani koridor na hranici Moravskoslezského a Zlínského kraje.

*Koordinace je zajištěna.*

#### Koordinace se Slovenskem

V rámci A6 ZÚR MSK není vymezena žádná plocha ani koridor na hranici Moravskoslezského kraje a Slovenska.

*Koordinace je zajištěna.*

#### Koordinace s Polskem

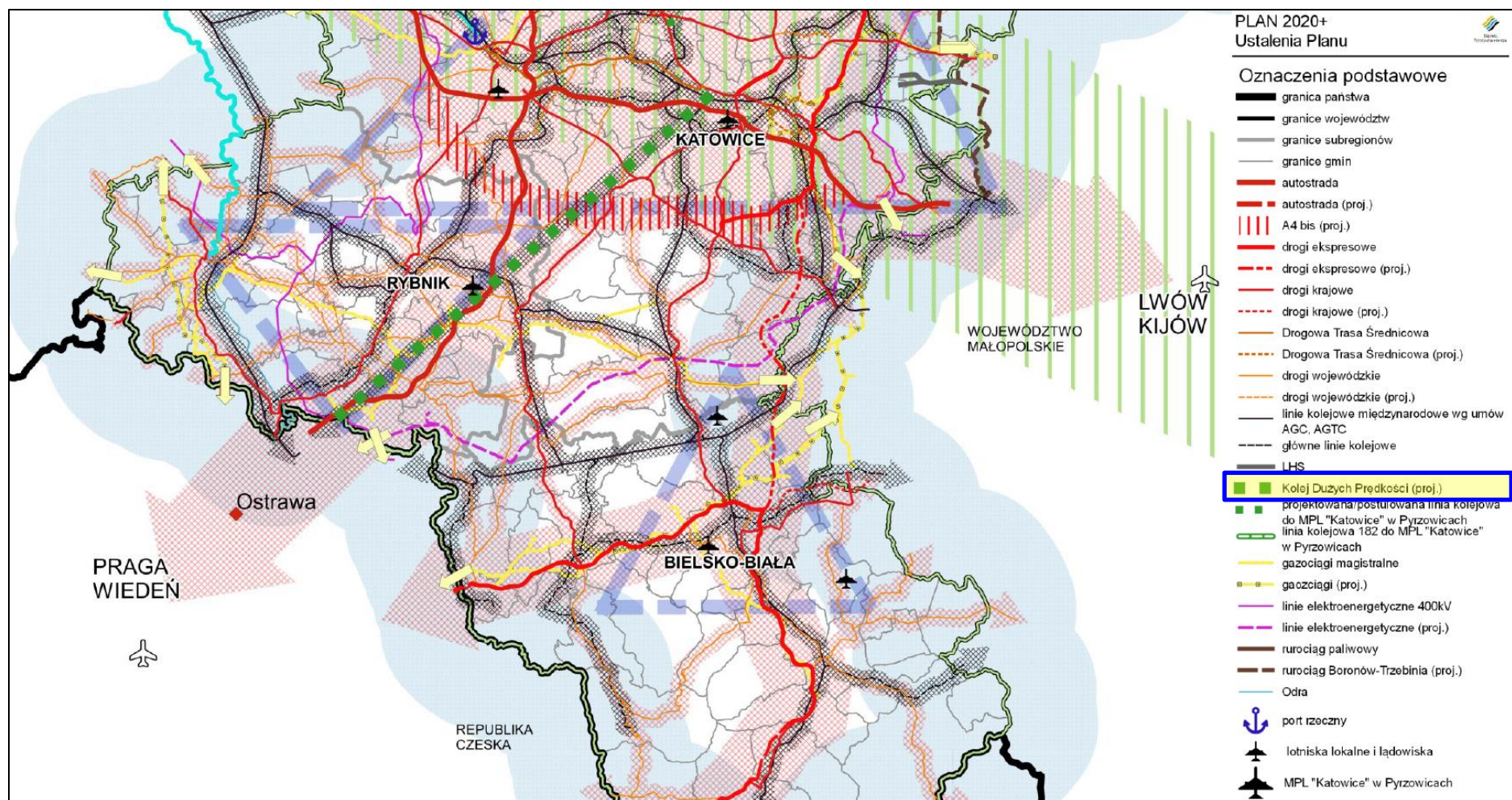
V rámci A6 ZÚR MSK je vymezen koridor VR2 pro VRT na hranici Moravskoslezského kraje a Polska.

V Polsku dne 28. 10. 2020 přijala Rada ministrů usnesení č. 156 o zřízení víceletého investičního programu<sup>4</sup>, v jehož první etapě mezi lety 2020–2023 mají být provedeny mj. přípravné práce pro síť nových železničních tratí, včetně vysokorychlostních tratí. Program deklaruje cíl na propojení hlavních měst Visegrádské čtyřky, jehož součástí má být i přeshraniční spojení Katowice – Ostrava. Záměr na výstavbu vysokorychlostní trati Varšava – Katowice – Ostrava je v koncepční rovině též nedílnou součástí *Plánu územního rozvoje Slezského vojvodství 2020+*<sup>5</sup>, jakožto základního koncepčního rozvojového dokumentu Slezského vojvodství. Konkrétní trasa záměru však není dokumentem předjímana (viz obr. níže).

---

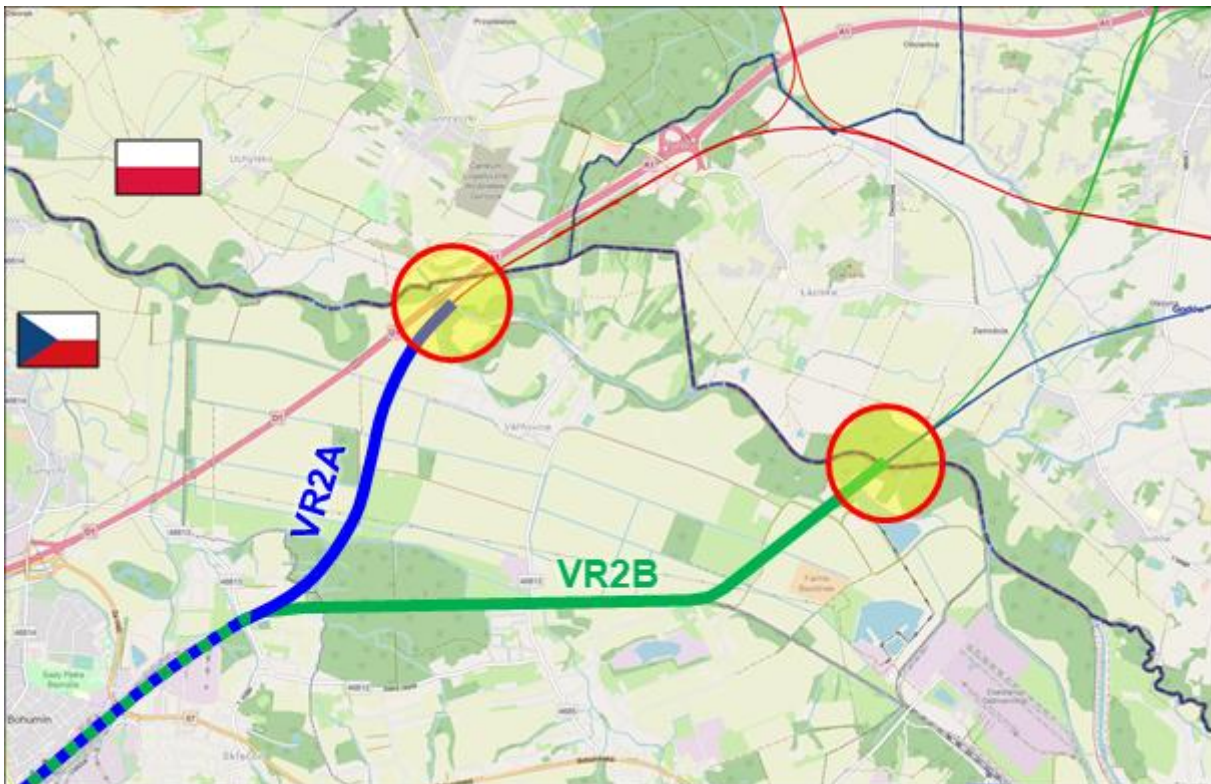
<sup>4</sup> Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny: Etap I. 2020-2023

<sup>5</sup> Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020



Obrázek 1: Plán územního rozvoje Slezského vojvodství 2020+, Infrastrukturální vazby regionu / Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+, Relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązania regionu.

Příprava vysokorychlostní tratě propojující oba státy je dlouhodobě vzájemně koordinována. Úsek VRT Katowice – Ostrava je připravován Správou železnic s. o. ve spolupráci s polskou státní organizací Centralny Port Komunikacyjny, která je v Polsku odpovědná za přípravu nových železničních tratí, VRT a nového centrálního letiště. Za účelem posílení vzájemné spolupráce byla založena pracovní skupina, jejímž cílem je zejména zajištění efektivnější přípravy a realizace, ale také výměna zkušeností v oblasti přípravy nových vysokorychlostních tratí mezi českou a polskou stranou. Zároveň dlouhodobě probíhají jednání mezi ministerstvy dopravy obou zemí a také s Moravskoslezským krajem o územní přípravě VRT. Na základě této spolupráce v rámci pracovní skupiny byla v roce 2022, tedy v době zpracování návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání, doporučena dvě potenciální místa přechodu státní hranice ČR/PL, obě situována v rámci správního obvodu obce Dolní Lutyně. Tato místa byla v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání (10/2022) respektována a představovala základní východiska pro vymezení variant koridoru pro VRT, (VR2A / VR2B).



Obrázek 2: Prověřované varianty vedení VRT na území Polské republiky a uvažovaná místa přechodu státní hranice (Zdroj: Projekt "Budowa linii kolejowej na odc. Katowice - granica państwa - Ostrawa", Centralny Port Komunikacyjny, 09/2022)

**Na základě výsledků veřejného projednání a zohlednění závěrů neformální konzultace k návrhu A6 ZÚR MSK konané za přítomnosti zástupců Moravskoslezského kraje a Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, Správy železnic s. o., polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny a zpracovatele A6 ZÚR MSK konané dne 27. 4. 2023 v Ostravě byla v souladu s § 42b odst. 8 stavebního zákona navržena k výběru jako nejvhodnější varianta VR2B.**

*Koordinace s Polskem je zajištěna.*

## 4. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI

---

### 4.1. Východiska

#### Směrnice SEA

Směrnice SEA<sup>6</sup> v článku 7. Přeshraniční konzultace stanovuje:

- [1] *Domnívá-li se členský stát, že provedení plánu nebo programu připravovaného pro jeho území může mít významný vliv na životní prostředí jiného členského státu, nebo požaduje-li to členský stát, kterého se to může významně dotýkat, zašle členský stát, na jehož území se plán nebo program vypracovává, před jeho přijetím nebo předáním k legislativnímu procesu, druhému členskému státu kopii návrhu plánu nebo programu a příslušnou zprávu o vlivech na životní prostředí.*
- [2] *Obdrží-li členský stát kopii návrhu plánu nebo programu a zprávu o vlivech na životní prostředí podle odstavce 1, sdělí druhému členskému státu, zda si přeje zahájit konzultace před přijetím plánu nebo programu nebo před jeho předáním k legislativnímu procesu, a je-li tomu tak, zahájí dotyčné členské státy konzultace, týkající se možných přeshraničních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provádění plánu nebo z programu, a plánovaná opatření ke snížení nebo vyloučení těchto vlivů.*

#### Stavební zákon

Dle § 37 odst. 4. stavebního zákona krajský úřad ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí a Ministerstvem životního prostředí zašle návrh zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sousedním státům, jejichž území může být uplatňováním zásad územního rozvoje významně ovlivněno, a nabídne jim konzultace. Pokud sousední stát o konzultace projeví zájem, krajský úřad se ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí a Ministerstvem životního prostředí konzultací účastní.

### 4.2. Konzultace

Z uvedených východisek vyplývá, že povinnost informovat potenciálně dotčený stát nastává pouze v situaci, kdy jsou předpokládány významné vlivy plánu nebo programu na životní prostředí na jeho území<sup>7</sup>, nebo kdy o to členský stát sám zažádá. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani ve vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti však **nebyl zjištěn významný vliv na území sousedních států**, jejichž území by mohlo být uplatňováním A6 ZÚR MSK významně ovlivněno (ve vztahu k životnímu prostředí). Tímto nebyl naplněn zákonný předpoklad pro nabídnutí konzultací s příslušnými orgány sousedních států ve smyslu § 37 odst. 4 stavebního zákona. Sousední stát (Polsko) zároveň o konzultace nepožádal.

Nad rámec zákonných povinností však pořizovatel na základě dobré spolupráce, avšak mimo Směrnici SEA a § 37 odst. 4 stavebního zákona, oslovil polskou stranu (Województwo śląskie, Urząd

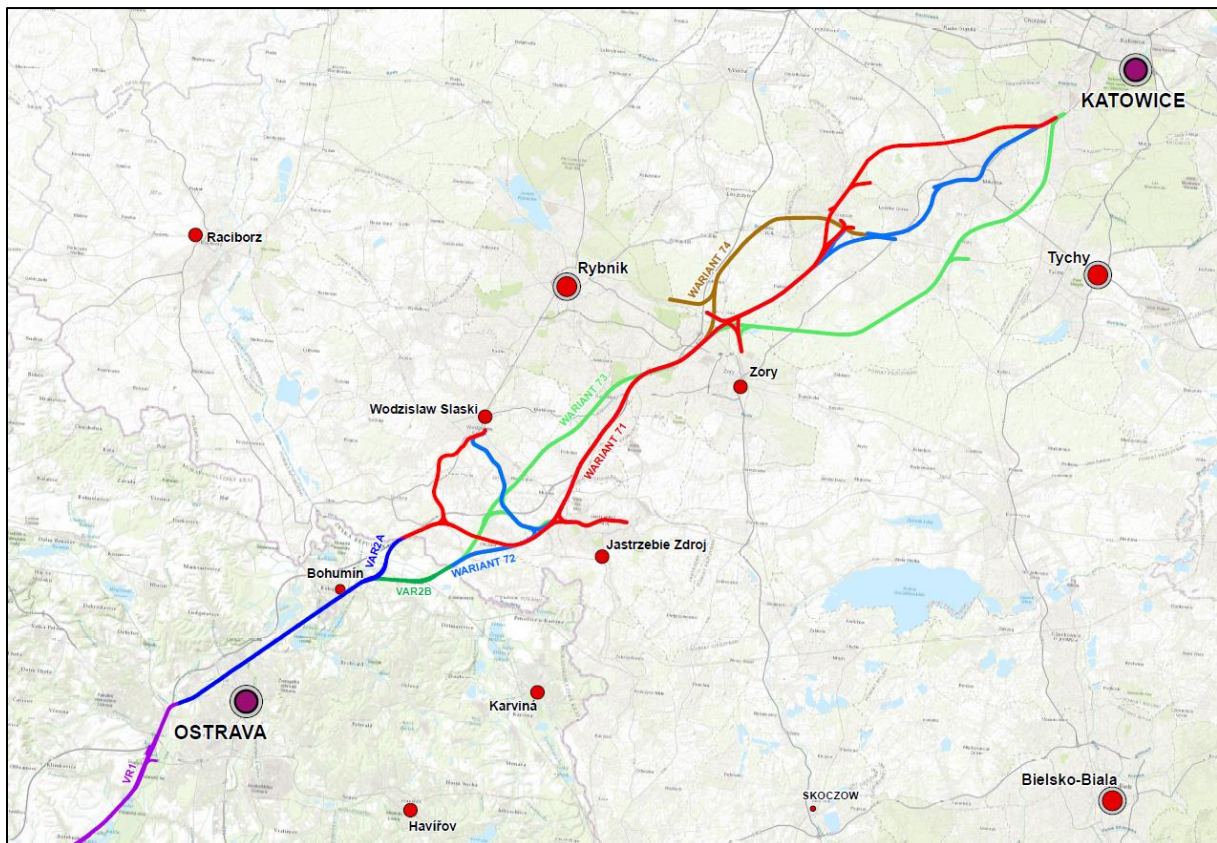
---

<sup>6</sup> SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí

<sup>7</sup> Důvodová zpráva k novele stavebního zákona, I. Obecná část, k části první – změna stavebního zákona k § 37 odst. 4

Marszałkowski Województwa Śląskiego a Województwo opolskie, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego) s nabídkou neformální konzultace ke zpracovanému návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání. Zástupci příslušných polských úřadů této nabídky nevyužili.

Neformální mezistátní konzultace k návrhu A6 ZÚR MSK se i přesto za přítomnosti zástupců Moravskoslezského kraje, Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, Správy železnic s. o., polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny a zpracovatele A6 ZÚR MSK uskutečnila dne 27. 4. 2023 v Ostravě. Zástupci polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny bylo v rámci konzultace konstatováno, že na základě vlastních hodnocení vlivů, provedených konzultací a dalších ekonomických a technických posouzení a analýz se jako nejvýhodnější varianta jeví varianta W72 s přechodem přes polsko-českou hranici na území obce Godów, který navazuje na území ČR na variantu VR2B v katastrálním území Dolní Lutyně.



Obrázek 3: Prověřované varianty vedení VRT na území Polské republiky (Zdroj: Projekt "Budowa linii kolejowej na odc. Katowice - granica państwa - Ostrawa", Centralny Port Komunikacyjny, 09/2022)

**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.**

## 5. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ ZKRÁCENÝM POSTUPEM A VYHODNOCENÍ SOULADU SE SCHVÁLENÝM VÝBĚREM NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTY

---

Dopisem ze dne 23. 8. 2021 č. j. 143517/2021-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR MSK zkráceným postupem. Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jejím obsahu.

Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje prostřednictvím uvedeného usnesení v souladu s § 42a odst. 1 stavebního zákona rozhodlo, že A6 ZÚR MSK bude pořízena zkráceným postupem, tj. postupem podle § 42a–42b stavebního zákona.

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva Moravskoslezského kraje byl zpracován návrh A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona.

--

Z uvedeného usnesení Zastupitelstva Moravskoslezského kraje vyplývají ve vazbě na návrh oprávněného investora následující požadavky na obsah A6 ZÚR MSK (**uvedeny červeně tučně**):

- ▾ **Variantní posouzení a vymezení návrhového koridoru pro VRT Ostrava – státní hranice s Polskem umožňující umístění, povolení a realizaci stavby včetně všech souvisejících staveb a současně vymezení výsledného koridoru jako veřejně prospěšnou stavbu. Předpokládaná základní šířka koridoru je 200 m s rozšířením v prostoru zapojení nové trati do stávající.**

### Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:

A6 ZÚR MSK požadavek splňuje. V rámci návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) byl vymezen koridor pro vysokorychlostní trať v úseku Ostrava – hranice ČR/PL – (Katowice) ve dvou variantách vybraných Ministerstvem dopravy v souladu se stanoveným úkolem pro územní plánování v článku (83e) PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje. Cílem variantního vymezení koridoru pro VRT bylo prověřit a nalézt řešení, u kterého bude vyloučen významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Koridor byl vymezen následovně:

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

Dle § 42b odst. 8 stavebního zákona obsahuje-li návrh aktualizace zásad územního rozvoje varianty řešení, krajský úřad ve spolupráci s projektantem na základě uplatněných stanovisek, popřípadě řešení rozporů, námitek a připomínek navrhne výběr nejvhodnější varianty. Na základě výsledků veřejného projednání a při zohlednění závěrů neformální konzultace k návrhu A6 ZÚR MSK konané za přítomnosti zástupců Moravskoslezského kraje a Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, Správy železnic s. o., polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny a zpracovatele A6 ZÚR MSK konané dne 27. 4. 2023 v Ostravě byla v souladu s § 42b odst. 8 stavebního zákona navržena k výběru



jako **nejvhodnější varianta VR2B**.

--

Koridor označený v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání jako VR2B, který byl navržen jako nevhodnější varianta, je nově označen jako koridor VR2 z důvodu zachování analogie ZÚR MSK a návaznosti na již vymezený koridor VR1.

↳ **Stanovení základních podmínek pro umístění záměru ve vymezených koridorech.**

**Plnění v rámci A6 ZÚR MSK:**

A6 ZÚR MSK požadavek splňuje. Pro koridor VR2 (dle návrhu pro veřejné projednání VR2B) jsou stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru, která mají za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí vyplývající z umístění stavby VRT do území.

Podrobné odůvodnění provedených změn v A6 ZÚR MSK je uvedeno níže v [kapitole 7](#).

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

---

Předmětem řešení A6 ZÚR MSK nejsou záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v PÚR ČR.

## 7. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

---

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je zpracováno odůvodněním jednotlivých bodů textové části A6 ZÚR MSK (I. Textová část). Odůvodnění jednotlivých bodů je provedeno *modře*.

### ODŮVODNĚNÍ BODU 1. TEXTOVÉ ČÁSTI A6 ZÚR MSK

---

A6 ZÚR MSK je zpracována na základě návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. (dále též „oprávněný investor“) – a následného rozhodnutí Zastupitelstva Moravskoslezského kraje, které usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a jejím obsahu. V rámci A6 ZÚR MSK dochází ke zrušení (vypuštění) územní rezervy D507 – vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – Bohumín, nová stavba, včetně jeho větví D507a, D507b a D507c. Současně dochází k vymezení koridoru VR2 pro vysokorychlostní trať (dále též „VRT“) v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice).

### ODŮVODNĚNÍ VYBRANÉ VARIANTY

---

V návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) byl vymezen koridor pro vysokorychlostní trať v úseku Ostrava – hranice ČR/PL – (Katowice) ve dvou variantách (viz níže obrázek 5) vybraných Ministerstvem dopravy v souladu se stanoveným úkolem pro územní plánování v článku (83e) PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje.

#### Orientační popis vymezení variant koridorů pro VRT

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

Koridor byl vymezen v bezprostřední návaznosti na koridor VR1 od hranice katastrálních území Třebovice ve Slezsku/Nová Ves u Ostravy, tj. v místě, kde stávající konvenční železniční trať (II. a III. tranzitní železniční koridor) kříží řeku Odru. Odtud koridor pokračuje v souběhu se stávající konvenční železniční tratí přes žst. Ostrava hlavní nádraží a žst. Bohumín až do k. ú. Skřečoň (místní část Nová Ves). V daném úseku je koridor veden urbanizovaným územím s převažujícím zastoupením ploch lehké i těžké výroby.

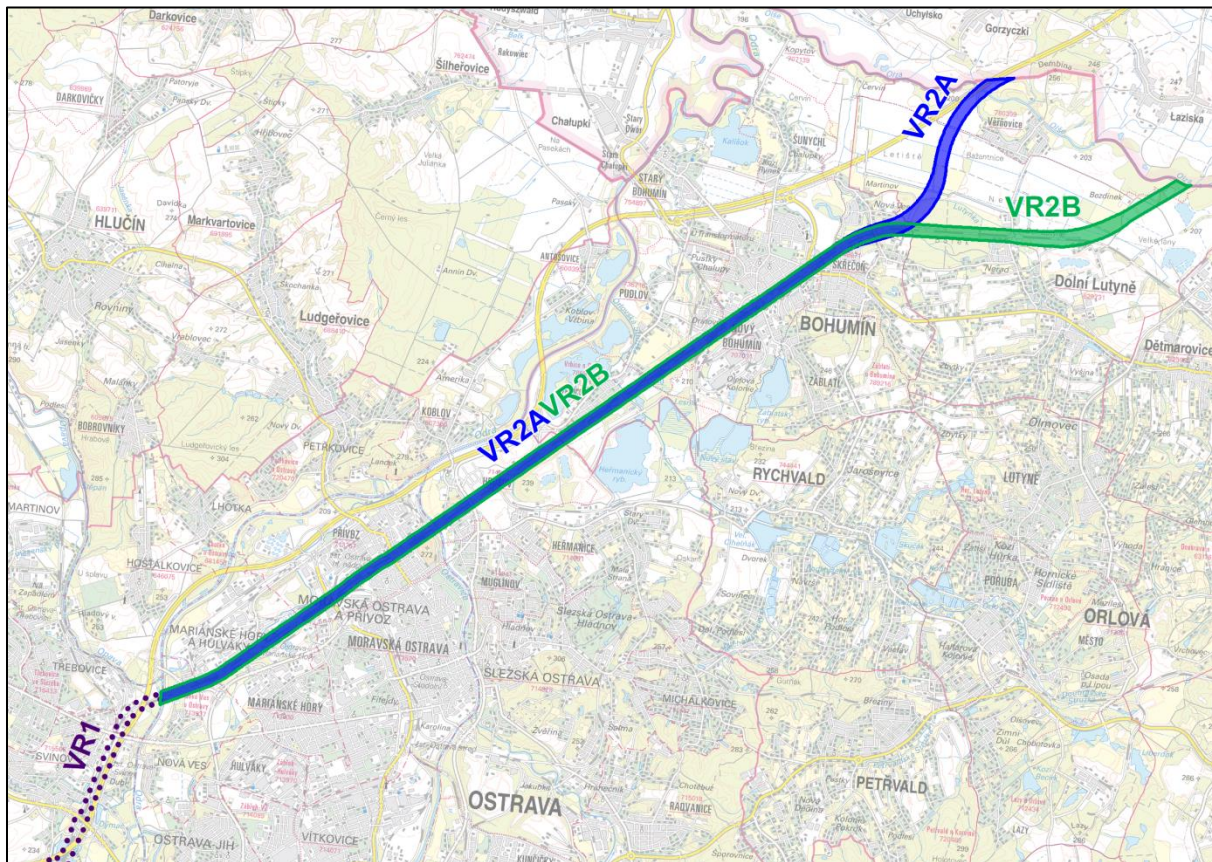
Po křížení se silnicí III/46813 v prostoru Skřečoně (Nové Vsi) se koridor odklání od stávající konvenční železniční trati severovýchodním směrem a je veden přes severozápadní část lesního komplexu Borek. Po křížení vodního toku Lutyňka koridor přechází do volné zemědělské krajiny, až se v prostoru severně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

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

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

ČR/PL.

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



Obrázek 4: Varianty VR2A a VR2B, které byly součástí návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022)

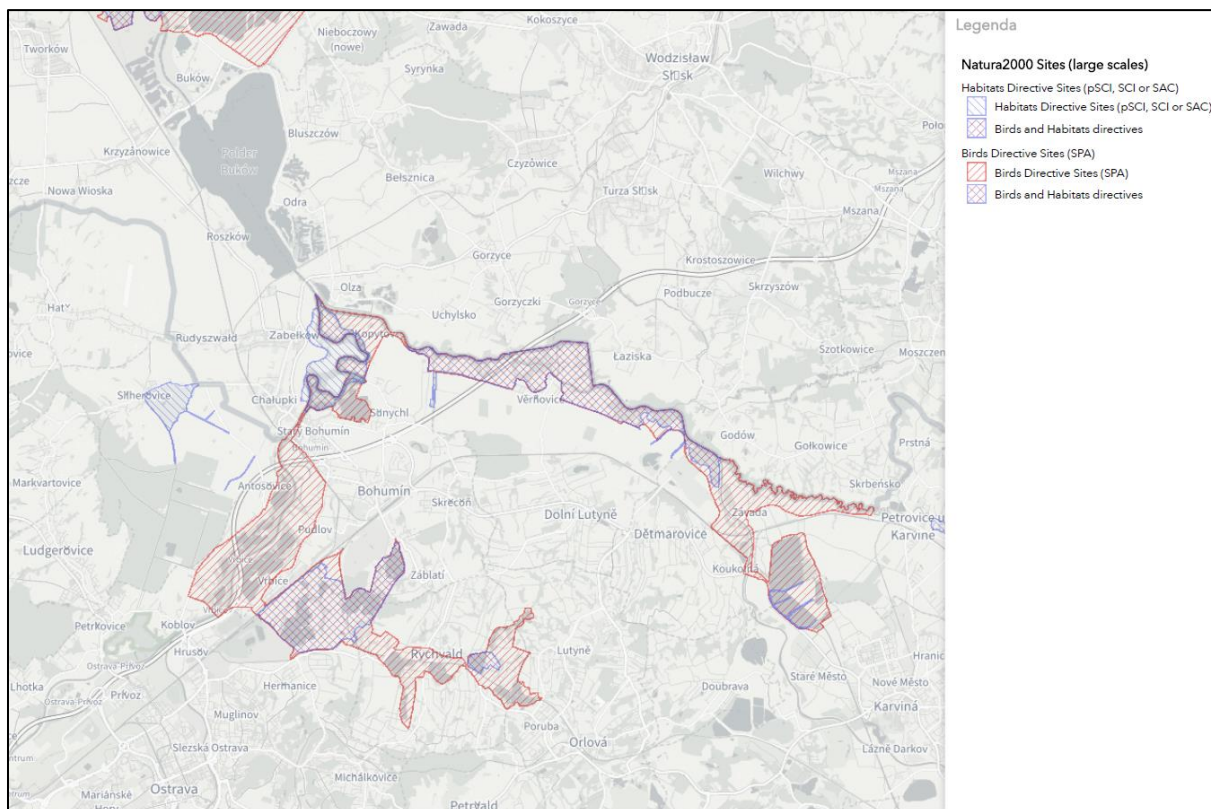
### Požadavek na variantní vymezení koridoru pro VRT

Požadavek na variantní vymezení koridoru pro VRT v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání byl uplatněn již ze strany oprávněného investora při návrhu na pořízení aktualizace ZÚR MSK<sup>8</sup>. V rámci uplatněného návrhu oprávněný investor předložil 2 varianty k vymezení a posouzení v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání. V příhraniční oblasti mezi Bohumínem a Dětmovicemi je na území ČR vymezena EVL Niva Olše – Věřňovice. Dále je v příhraniční oblasti mezi Bohumínem a Petrovicemi u Karviné na území ČR vymezena PO Heřmanský stav – Odra – Poolší. Předmětné lokality soustavy NATURA 2000 nejsou vymezeny na území sousedního státu Polsko, jejich severní hranici představuje státní hranice (viz obrázek 6 níže).

Při vymezení koridoru pro VRT v daném území byl střet s předmětnými lokalitami soustavy NATURA 2000 nevyhnutelný. Ze stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydaného dle § 42a odst. 2 písm. d) stavebního zákona, ze dne 25. 8. 2021, č. j. MSK 106202/2021, vyplynulo, že A6 ZÚR MSK může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Z tohoto důvodu byl již v rámci návrhu na pořízení aktualizace ZÚR MSK ze

<sup>8</sup> Dopisem ze dne 23. 8. 2021 č. j. 143517/2021-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR MSK zkráceným postupem.

strany oprávněného investora uplatněn požadavek na vymezení koridoru pro VRT ve dvou variantách. Cílem zpracování variant řešení bylo ve vztahu k soustavě NATURA 2000 významný negativní vliv vyloučit, nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit tak, jak stanoví § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Na základě provedeného naturového posouzení<sup>9</sup> však nebyly identifikovány významně negativní vlivy.



Obrázek 5: Situace lokalit soustavy NATURA 2000 v příhraniční oblasti (Zdroj: NATURA 2000 Network Viewer)

Vymezení variant koridoru pro VRT, jejich posouzení, porovnání a následné projednání bylo nezbytným podkladem pro návrh výběru nejvhodnější varianty, která by měla s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a 19 stavebního zákona, ale též naplňovat účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. kdy je zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následně schválení nejvhodnější varianty přispívající k udržitelnému rozvoji společnosti definovanému v § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

### Způsob vymezení koridoru pro VRT

V prvních ZÚR MSK v roce 2011 byl vymezen koridor územní rezervy D507 – vysokorychlostní trať (VRT) Běltoín – Ostrava, nová stavba, který byl převzat z ÚPN VÚC Beskydy, jež měl za cíl územní ochranu pro možnou výhledovou průchodnost územím Moravskoslezského kraje pro VRT, tzn., aby dosavadní využití území nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

Aktualizací č. 1 ZÚR MSK v roce 2018 došlo ke změně vymezení předmětného koridoru územní rezervy, zejména rozšíření v oblasti Bohumína a Dolní Lutyně. Zároveň došlo k upřesnění označení

<sup>9</sup> VVURÚ, ČÁST B: Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš a kol., 2022)

koridoru, resp. plochy, územní rezervy na D507a, D507b a D507c; takto byly označeny jednotlivé větve v závislosti na místě přechodu přes státní hranici ČR/PL. Výchozím podkladem pro změnu vymezení územní rezervy byla *Územně technická studie „VRT Bohumín – Přerov“ (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2013)*.

V následujících letech byla možnost vedení VRT přes území Moravskoslezského kraje a její pokračování přes státní hranici ČR/PL ve směru Katowice (součást TEN-T) prověřována a koordinována ze strany oprávněného investora – Správy železnic s. o. – ve spolupráci s polskou státní organizací Centralny Port Komunikacyjny, která je v Polsku odpovědná za přípravu nových železničních tratí, VRT a nového centrálního letiště. Za účelem posílení vzájemné spolupráce byla založena pracovní skupina, jejímž cílem je zejména zajištění efektivnější přípravy a realizace, ale také výměna zkušeností v oblasti přípravy nových vysokorychlostních tratí mezi českou a polskou stranou. Zároveň dlouhodobě probíhala (a neustále probíhají) jednání mezi ministerstvy dopravy obou zemí a také s Moravskoslezským krajem o územní přípravě VRT. Na základě této spolupráce v rámci pracovní skupiny byla v roce 2022 doporučena dvě potenciální místa přechodu státní hranice ČR/PL. Tato místa byla v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání (10/2022) respektována a představovala základní východiska pro vymezení variant koridoru pro VRT (VR2A / VR2B).

Obě varianty rámcově vycházely z variant *Územně technické studie „VRT Bohumín – Přerov“ (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2013)*. Na základě prověření aktuálního stavu byly upraveny tak, aby odpovídaly výsledkům mezinárodních jednání a navazovaly na aktuálně prověřované koridory na území Polska, které byly součástí projektu *Budowa linii kolejowej na odc. Katowice - granica państwa – Ostrawa (Centralny Port Komunikacyjny, 09/2022)*.

Tímto způsobem byla mj. naplněna dílčí část § 23b odst. 1 stavebního zákona, tedy byla prověřena potřeba a plošné nároky územní rezervy (D507a, D507b, D507c) pro stanovené využití.

### Porovnání variant

Na základě vyhodnocení výsledků VVURÚ bylo konstatováno, že obě varianty VR2A a VR2B jsou srovnatelné a nebyla identifikována žádná složka v území, která by byla uplatněním koncepce v té které variantě významněji ovlivněna. Tato skutečnost je dána zejména tím, že varianty koridoru jsou v cca 15km úseku vymezeny invariantně (v úplném překryvu) a pouze v prostoru mezi Bohumínem a státní hranicí ČR/PL byly v cca 4km úseku vymezeny variantně. Z toho vyplývá, že převážná většina hodnocených ukazatelů byla pro obě varianty koncepce rozsahem a významem shodná nebo velmi podobná. Stejně závěry byly konstatovány i v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí (část A VVURÚ) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (část B VVURÚ).

Doporučené pořadí variant tak nebylo stanoveno, bylo konstatováno, že obě varianty jsou akceptovatelné a přípustné. Bylo stanoveno, že míra vhodnosti jedné varianty oproti variantě druhé při zohlednění všech provedených vyhodnocení a porovnání je 100 %.

### Návrh výběru nejvhodnější varianty

**Stanoviska:** Pro vyhodnocení a následný návrh výběru nejvhodnější varianty byly kromě výsledků VVURÚ jedním z významných podkladů výsledky veřejného projednání o návrhu A6 ZÚR MSK a stanoviska uplatněná v jeho průběhu, v rámci kterého podle § 4 odst. 3 stavebního zákona mají dotčené orgány posuzovat každou variantu samostatně a podle § 37 odst. 5 stavebního zákona ve svých vyjádřeních ministerstva a krajská hygienická stanice uvedou připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení.

Dotčené orgány ve svých stanoviscích s návrhem A6 ZÚR MSK souhlasily. Zjednodušený přehled vyjádření k jednotlivým variantám ve stanoviscích je uveden níže. Pokud se dotčený orgán k variantám nevyjádřil, má se za to, že souhlasí s oběma variantami.

- ▶ Ministerstvo práce a sociálních věcí (souhlas s oběma variantami),

- ▶ Ministerstvo obrany (souhlas s oběma variantami),
- ▶ Ministerstvo vnitra (souhlas s oběma variantami),
- ▶ Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě (souhlas s oběma variantami),
- ▶ Ministerstvo životního prostředí:
  - Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů: souhlas s oběma variantami, preferována je varianta VR2B,
  - Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů: souhlas s oběma variantami, preferována je varianta VR2A,
  - Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů: souhlas s oběma variantami.
  - Z hlediska 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: souhlas s oběma variantami.
- ▶ Ministerstvo dopravy: souhlas s oběma variantami, preferována je varianta VR2B,
- ▶ Český Báňský úřad: souhlas s oběma variantami,
- ▶ Agentura ochrany přírody a krajiny ČR: souhlas s oběma variantami,
- ▶ Ministerstvo zemědělství: souhlas s oběma variantami,
- ▶ Ministerstvo kultury: souhlas s oběma variantami,
- ▶ Krajský úřad Moravskoslezského kraje (koordinované stanovisko): souhlas s oběma variantami.

Podle § 42b odst. 9 stavebního zákona je zastupitelstvo kraje při schvalování výběru nejvhodnější varianty vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů.

**Námítky:** Proti návrhu A6 ZÚR MSK, resp. jednotlivým variantám, byly uplatněny následující námítky. Pokud k jednotlivým variantám nebyly uvedeny konkrétní požadavky, má se za to, že byl vyjádřen souhlas s oběma variantami.

- ▶ Ředitelství silnic a dálnic: souhlas s oběma variantami,
- ▶ Správa železnic, s. o.: souhlas s oběma variantami, preferována je varianta VR2B,
- ▶ Statutární město Ostrava: souhlas s oběma variantami.

**Připomínky:** K návrhu A6 ZÚR MSK, resp. jednotlivým variantám, byly uplatněny následující připomínky. Pokud k jednotlivým variantám nebyly uvedeny konkrétní požadavky, má se za to, že byl vyjádřen souhlas s oběma variantami.

- ▶ Krajský úřad Olomouckého kraje: souhlas s oběma variantami.

Důležitým aspektem výběru byl též výsledek neformální mezistátní konzultace, která se za přítomnosti zástupců Moravskoslezského kraje, Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, Správy železnic s. o., polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny a zpracovatele A6 ZÚR MSK uskutečnila dne 27. 4. 2023 v Ostravě. K této konzultaci byli přizváni i zástupci příslušných polských úřadů

(Województwo śląskie, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego a Województwo opolskie, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego), avšak ti této nabídky nevyužili. Zástupci polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny bylo v rámci konzultace konstatováno, že na základě vlastních hodnocení vlivů, provedených konzultací a dalších ekonomických a technických posouzení a analýz se jako nejvýhodnější varianta jeví varianta W72 s přechodem přes polsko-českou hranici na území obce Godów, který navazuje na území ČR na variantu VR2B v katastrálním území Dolní Lutyně.

Na základě provedeného porovnání variant, vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů a zohlednění námitek a připomínek bylo konstatováno, že obě varianty jsou srovnatelné a akceptovatelné. Rozhodujícím faktorem při návrhu výběru nejvhodnější varianty tak bylo stanovisko Ministerstva dopravy ze dne 21. 6. 2023, č. j. MD/12349/2023/910, a námitka oprávněného investora Správy železnic, s. o. ze dne 20. 6. 2023, č. j. 41943/2023-SŽ-GŘ-O6, v nichž bylo shodně uvedeno, že preferovanou a nejvýhodnější variantou je varianta VR2B, a to zejména ve vztahu k území sousedního státu, což bylo potvrzeno i v rámci neformální konzultace zástupci polské státní organizace Centralny Port Komunikacyjny (viz předchozí odstavec).

V souladu s § 42b odst. 8 stavebního zákona byla navržena k výběru jako **nejvhodnější varianta VR2B**. Dle § 42b odst. 8 stavebního zákona se zároveň ostatní varianty zařadí do odůvodnění včetně informace, jaké k nim byly uplatněny stanoviska, námítka a připomínky (viz výše).

--

Koridor označený v návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání jako VR2B, který byl navržen jako nevhodnější varianta, je nově označen jako koridor VR2 z důvodu zachování analogie ZÚR MSK a návaznosti na již vymezený koridor VR1.

**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.**

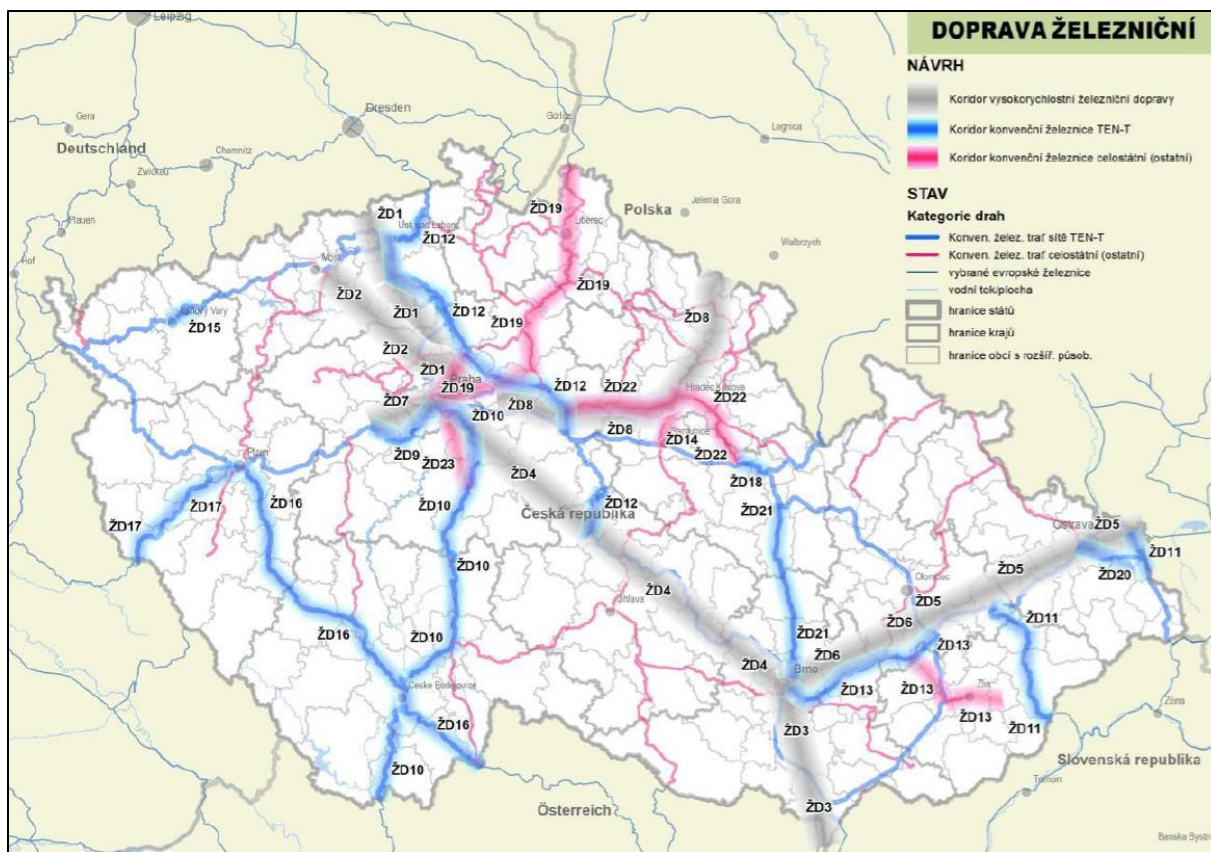
## POTŘEBA VYMEZENÍ KORIDORU

---

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

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





Obrázek 6: Vymezení koridorů železniční dopravy v PÚR ČR (Schéma 4 Doprava železniční)

Vysokorychlostní trať v předmětném úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice) je dále nedílnou součástí systému **rychlých spojení (RS)** definovaným *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* a schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017. Tento systém představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Směr **Brno – Ostrava – Katowice**, který zajistí dokončení páteřní trasy ČR, byl uvedeným programem, v souladu s evropskou politikou transevropských sítí TEN-T (nařízení č. 1315/2013/EU), identifikován jako jeden z hlavních směrů rozvoje systému rychlých spojení (RS).

Koridor VR2, který je předmětem řešení A6 ZÚR MSK, je určen pro záměr **RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – hranice PL**, který je jedním z prioritních záměrů dopravní infrastruktury v oblasti rychlých spojení (RS), pro jejichž urychlení výstavby byl přijat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V případě Moravskoslezského kraje, kde je koridor v dílčích úsecích vymezen v souběhu se stávajícími konvenčními tratěmi, lze předpokládat, že systém rychlých spojení (RS) bude reprezentován kombinací vysokorychlostních tratí a modernizovaných konvenčních tratí vyšších parametrů (viz níže v této kapitole část *ORIENTAČNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY VRT*).

A6 ZÚR MSK tak v souladu s požadavky na koncepční pojetí, míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) zásad územního rozvoje vytváří územní podmínky pro rozvoj systému rychlých spojení (RS).

## VAZBA NA OBOROVÉ STRATEGICKÉ A KONCEPČNÍ DOKUMENTY

Potřeba vytváření územních podmínek pro realizaci VRT, tj. vymezení koridoru pro VRT v ZÚR MSK,

dále vyplývá z několika oborových dokumentů mezinárodního a republikového významu. Vztah VRT k vybraným významným dokumentům je vyhodnocen následovně:

#### **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.
- ↳ Dokument stanovuje Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %; jedněmi z těchto cílů jsou:
  - (3) 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 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
  - (4) Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- ↳ Vymezením koridoru VR2 pro VRT v rámci A6 ZÚR MSK tak dochází k naplnění předmětných cílů. Realizací VRT dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Tyto uvolněné kapacity lze efektivně využít mj. pro nákladní dopravu a převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť. Významným způsobem též dojde k posílení systému veřejné hromadné dopravy, které ve svém důsledku pravděpodobně přinese snížení podílu individuální automobilové dopravy, tedy i snížení jejich negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

- ↳ Tento závazný dokument byl schválen jako *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU*. Jedná se o nejvyšší úroveň plánování dopravní infrastruktury v rámci Evropské unie.
- ↳ Předmětné nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě a určuje projekty společného zájmu, a stanoví požadavky, které je třeba při řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat. Dále stanoví priority rozvoje transevropské dopravní sítě a opatření pro realizaci transevropské sítě. Toto nařízení mj. stanoví, že členské státy musí vynaložit veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení nařízení do 31. prosince 2050. Členské státy musí přijmout příslušná opatření, aby hlavní síť byla rozvíjena tak, aby splňovala příslušná ustanovení nařízení do 31. prosince 2030.
- ↳ Do sítě TEN-T je zařazen i tzv. Baltsko-jadranský koridor propojující Polsko (Gdaňsk) s Itálií (Ravenna), jeho součástí je i úsek (Katovice –) – Bohumín – Ostrava – Brno.

### Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, a 5

- ↘ Základní republikový územně plánovací nástroj schvalovaný vládou ČR. PÚR ČR je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje.
- ↘ Vymezením koridoru VR2 pro VRT v A6 ZÚR MSK je zajištěn soulad ZÚR MSK s článkem (83e) PÚR ČR a plně respektován princip hierarchie územně plánovacích nástrojů (viz podrobné vyhodnocení v [kapitole 1.1.](#)).

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

- ↘ Vrcholový strategický nelegislativní dokument vlády ČR pro sektor dopravy, schválený usnesením vlády ČR ze dne 21. 3. 2021 č. 259. Ministerstvo dopravy je hlavní institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.
- ↘ Modernizace konvenčních železničních tratí a výstavba vysokorychlostních tratí je jednou ze základních investic plánované do rozvoje železniční infrastruktury.
- ↘ Politika stanovuje opatření vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích na území ČR. Z toho důvodu je v politice deklarována potřeba pokračovat v přípravě projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy *Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050.

### Dopravní sektorové strategie 2. fáze

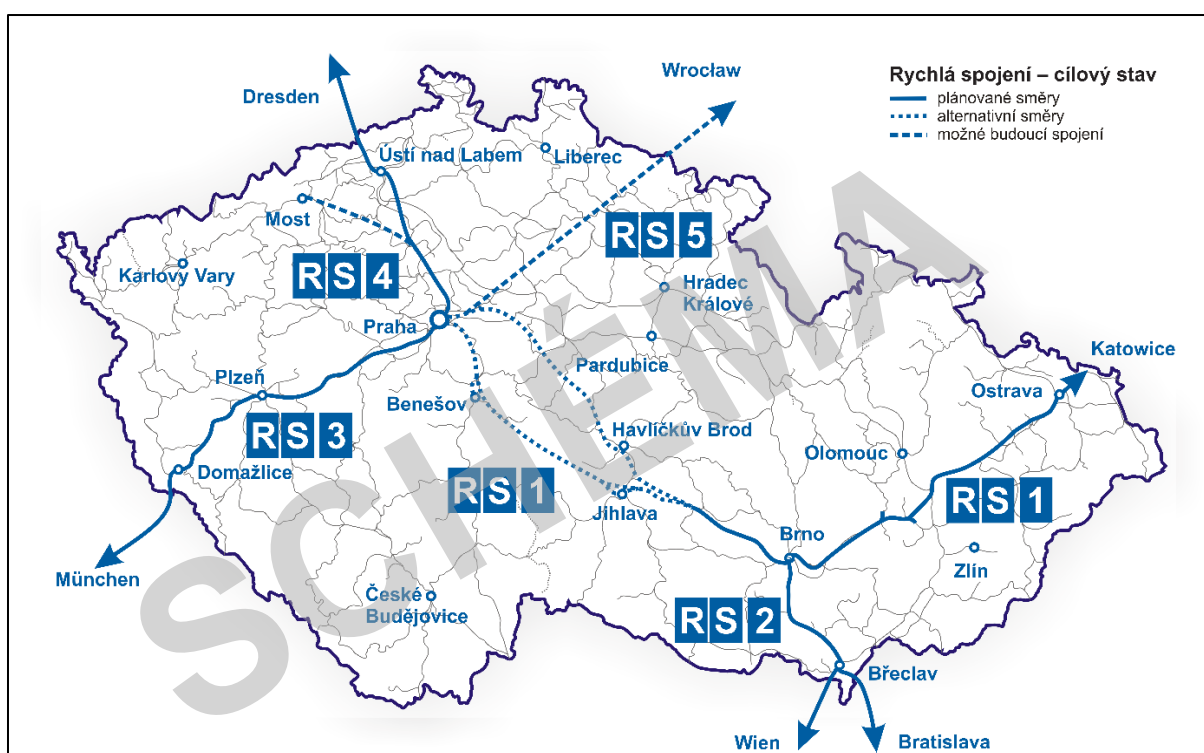
- ↘ Vládou ČR dne 27. 2. 2018 schválené strategie rozvíjejí do věcných i finančních podrobností výše uvedený nadřazený koncepční dokument *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*.
- ↘ Dokument se mj. věnuje problematice rychlých nadregionálních železničních spojení (koncepce VRT), a to zejména z pohledu koncepce rozvoje nadregionální železniční dopravy (a pro ni potřebné infrastruktury) pro období po roce 2020 a deklaruje potřebu dokončení tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů tak, aby železniční koridory byly uceleně funkční.
- ↘ Z tohoto pohledu tak A6 ZÚR MSK přispívá k dosažení stanoveného cíle a naplnění koncepce.

### Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

- ↘ Dokument byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389. Na základě tohoto dokumentu vláda potvrdila potřebu přípravy systému rychlých spojení.
- ↘ Rychlá spojení (RS) = provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.
- ↘ Při přijetí tohoto programu vláda ČR konstatovala následující:
  - rozvoj sítě rychlých spojení představuje výraznou příležitost a impuls pro udržitelný rozvoj České republiky a jejích regionů v celoevropském kontextu;
  - vybudováním a provozováním rychlých spojení dojde k zásadnímu zkvalitnění nabízených cenově dostupných dopravních služeb, což posílí mezinárodní

konkurenceschopnost a zvýší atraktivitu České republiky při současném snížení vlivů realizované dopravy na životní prostředí;

- systém rychlých spojení zajistí novou dostupnost i regionálních center a z kvalitní spojení s důležitými metropolemi sousedních zemí;
  - rychlá spojení představují zcela nový investičně i provozně významný dopravní projekt v rámci dopravní soustavy státu pro období dalších třiceti let;
  - předpokládané parametry systému rychlých spojení budou srovnatelné s parametry obdobných dopravních projektů mezi nejvyspělejšími zeměmi Evropy;
  - rychlá železniční doprava se stane běžně využívaným a dostupným dopravním prostředkem pro všechny skupiny obyvatelstva.
- ↳ Směr Brno – Ostrava – Katowice, který zajistí dokončení páteřní trasy ČR, byl programem v souladu s evropskou politikou transevropských sítí TEN-T (nařízení č. 1315/2013/EU), identifikován jako jeden z hlavních směrů rozvoje systému rychlých spojení.
- ↳ V usnesení vlády ČR č. 389 ze dne 22. 5. 2017 vláda mj. žádá hejtmany a primátory statutárních měst respektovat při plánování modernizace krajské a městské dopravní infrastruktury rozvoj rychlých spojení v České republice v územně plánovací dokumentaci a zajistit kvalitní napojení regionální dopravní infrastruktury na dálkovou.



Obrázek 7: Schéma předpokládané sítě rychlých spojení (Zdroj: Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, 2017)

Vymezením koridoru VR2 pro VRT na území Moravskoslezského kraje v rámci A6 ZÚR MSK tak dochází nejenom k respektování a zohlednění strategických a koncepčních dokumentů přijatých vládou ČR, ale i k naplnění požadavku vlády ČR jako vrcholného orgánu výkonné moci České republiky.

Záměr RS 1 Praha — Brno — Přešov — Ostrava — hranice PL je rovněž jedním z prioritních záměrů dopravní infrastruktury (dráhy), pro jejichž urychlení výstavby byl přijat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů.

## Územně analytické podklady Moravskoslezského kraje

- ↘ Pátá aktualizace tohoto územně plánovacího podkladu byla Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje projednána dne 16. 9. 2021 usnesením ř. 5/469. Územně analytické podklady jsou podle § 25 stavebního zákona jedním z podkladů pro pořizování A6 ZÚR MSK.
- ↘ Záměr VRT je dlouhodobě sledován v ÚAP Moravskoslezského kraje; stejně tak je identifikován problém P-D30 – střet záměru VRT se zájmy ochrany přírody (CHKO Poodří, NATURA 2000).
- ↘ Koridoru pro VRT byl v rámci návrhu A6 ZÚR MSK pro veřejné projednání vymezen ve dvou variantách (VR2A, VR2B). Cílem zpracování variant řešení bylo ve vztahu k soustavě NATURA 2000 významný negativní vliv vyloučit, nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit tak, jak stanoví § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Na základě provedeného naturového posouzení však nebyly identifikovány významné negativní vlivy.

## Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje pro období 2019–2027

- ↘ Strategii rozvoje Moravskoslezského kraje pro období 2019–2027 schválilo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje svým usnesením č. 14/1717 ze dne 12. 12. 2019.
- ↘ Strategie je zpracována jako střednědobý dokument dle zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů, a určuje ve stanoveném období zaměření a cíle rozvoje kraje zejména s ohledem na dynamický a vyvážený rozvoj kraje a jednotlivých částí jeho území a stanoví základní podmínky pro naplňování těchto cílů.
- ↘ Strategie definuje 6 prioritních tematických oblastí a 28 strategických oblastí změn. Podpora VRT je definována v prioritní oblasti **5. Propojenější a chytřejší kraj**, strategická oblast **5.4 Vnější dostupnost kraje**, pro kterou je stanoven strategický cíl „Zahájení výstavby vysokorychlostní železniční trati a provozu linky do letištního uzlu mezinárodního významu“. A6 ZÚR MSK přímo přispívá k naplnění strategické cíle vymezením koridoru VR2 pro VRT.
- ↘ A6 ZÚR MSK dále nepřímou přispívá k naplnění dalších prioritních tematických oblastí a strategických oblastí změn, zejména orientovaným na snižování emisí CO<sub>2</sub> v dopravě, podporu rozvoje železniční infrastruktury, omezení individuální automobilové dopravy apod.

## HLAVNÍ CÍLE A PŘÍNOSY VRT

Cílem projektu VRT v mezinárodním i republikovém kontextu je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie i České republiky pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Její výstavba má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a podpořit právo všech občanů na volný pohyb. Nová VRT je základem pro posílení role železniční dopravy na dopravním trhu, její realizací dojde k vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Je schopna plnit jak vnitřní přepravní vztahy v ČR (propojení krajských měst), tak i mezinárodní přepravní vztahy v rámci EU, kde na krátké a střední vzdálenosti představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech. Tato environmentálně přijatelná forma dopravy podporuje cíle EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí, je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně z dlouhodobého hlediska naplňuje principy udržitelného rozvoje. Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava – Katowice (PL) se stane součástí páteří střeoevropské sítě rychlé železniční dopravy. Její výstavbou dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

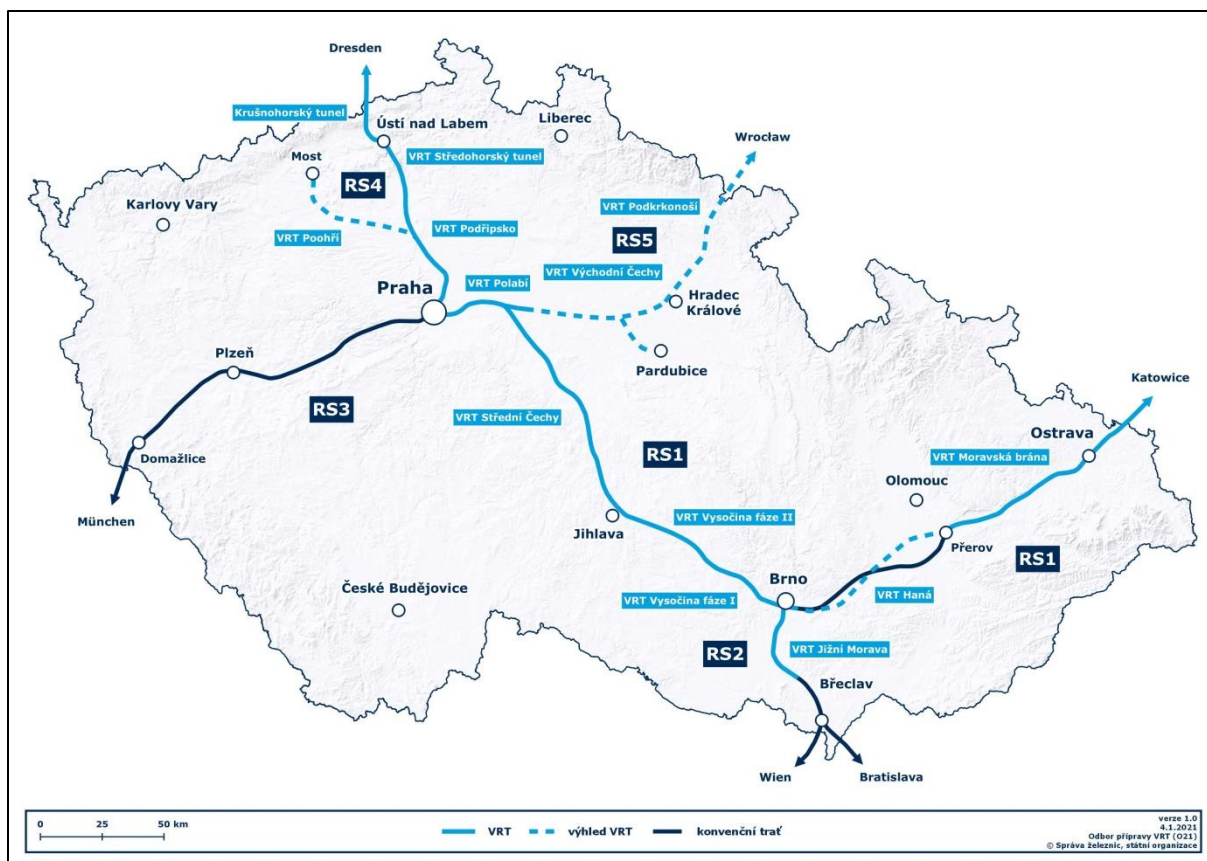
Nová VRT je plánována včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy. Zlepší se dostupnost krajského města Ostravy i hlavního města Prahy a zkrátí přepravní časy v relaci Praha – Ostrava – Katowice. Zásadním způsobem se zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů, v širším kontextu též vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. Vysokorychlostní vlakové soupravy budou díky kompatibilitě vysokorychlostní trati a konvenční trati moci být převedeny i mimo síť vysokorychlostních tratí a saturovat tak potřeby významné části území Moravskoslezského kraje. Významným způsobem tak dojde k posílení systému veřejné hromadné dopravy, které ve svém důsledku pravděpodobně přinese snížení podílu individuální automobilové dopravy, tedy i snížení jejích negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Jedním z nejdůležitějších přínosů realizace VRT v mezinárodním, republikovém i regionálním kontextu je uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Zejména nárůst přepravních kapacit pro nákladní dopravu lze označit za významně pozitivní jev; převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy – přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, a tedy snížení emisí.

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

#### **Hlavní cíle a přínosy VRT, shrnutí:**

- + **Přímé propojení ČR a Polska vysokorychlostní tratí.**
- + **Zvýšení konkurenceschopnosti ČR v rámci EU.**
- + **Zvýšení konkurenceschopnosti Moravskoslezského kraje v rámci ČR.**
- + **Zvýšení konkurenceschopnosti regionů a v širším kontextu též vnitřních periferií Moravskoslezského kraje.**
- + **Naplnění dlouhodobých cílů EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí (přechod k nízkouhlíkové ekonomice, snížení závislosti na tradičních uhlovodíkových palivech, snížení emisí skleníkových plynů).**
- + **Uvolnění kapacit na stávajících koridorových tratích pro regionální, příměstskou a nákladní dopravu.**
- + **Posílení významu veřejné hromadné dopravy v udržitelné formě → snížení podílu individuální automobilové dopravy, snížení emisí.**
- + **Posílení významu železniční nákladní dopravy v udržitelné formě → snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí.**
- + **Snížení podílu letecké dopravy.**
- + **Snížení energetické náročnosti na přepravu osob a zboží.**
- + **Významné zkrácení přepravních časů v relacích Ostrava – Katowice, resp. Praha – Katowice.**
- + **Kompatibilita mezi VRT a stávajícími konvenčními tratěmi → vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy.**



Obrázek 8: Schéma plánovaných vysokorychlostních tratí v ČR (Zdroj: SŽ, s. o., 2021)

## PROPOJENÍ SÍŤE VRT SE STÁVAJÍCÍMI KONVENČNÍMI TRATĚMI

Koridor VR2 pro VRT vytváří územní podmínky pro propojení VRT se stávajícími konvenčními železničními tratěmi č. 271 a 320. Předmětné konvenční tratě jsou součástí tranzitních železničních koridorů a zároveň transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN). Zajištěním kompatibility mezi VRT a stávajícími konvenčními tratěmi dojde ke vzniku výkonné sítě osobní a nákladní železniční dopravy na území Moravskoslezského kraje, resp. celé ČR v kontextu střední Evropy.

**A6 ZÚR MSK nepředjímá místo ani způsob stavebně-technického řešení propojení sítě VRT se stávajícími konvenčními tratěmi. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.**

## ŠÍŘKA KORIDORU

**Koridor VR2 je vymezen v proměnné šířce 200–270 m tak, jak je zobrazeno v grafické části A6 ZÚR MSK (A.2 Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES).**

Stanovená šířka koridoru v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti zásad územního rozvoje a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území.

Orientační šířkové uspořádání koridoru ve vybraných úsecích:

#### ↳ Rozšíření až na 270 m v k. ú. Dolní Lutyně v prostoru zaústění do stávající železniční trati

- Rozšíření je navrženo v prostoru odklonu VRT od stávající železniční trati. Pro případ, že by VRT v místě směrového odklonu křížila stávající konvenční železniční trať přesmykem, je v tomto prostoru navrženo rozšíření koridoru pro případnou realizaci tohoto řešení, a to zejména pro získání potřebné nadjezdové výšky při dodržení maximálních sklonových poměrů. A6 ZÚR MSK tímto vytváří územní podmínky pro zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu jak vlakových souprav využívající VRT, tak souprav využívajících stávající konvenční železniční trať.

### **POŽADAVKY NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ, KRITÉRIA A PODMÍNKY PRO ROZHODOVÁNÍ O MOŽNÝCH VARIANTÁCH V PLOŠE VYMEZENÉHO KORIDORU, ÚKOLY PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ**

---

V textové části A6 ZÚR MSK jsou pro koridor VR2 stanoveny požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkoly pro územní plánování, které mají primárně za cíl minimalizovat negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí a veřejné zdraví identifikované ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí byla v dokumentaci SEA navržena opatření. Zohlednění těchto opatření v A6 ZÚR MSK je uvedeno v kapitole 2.1.3.

Analogicky byla v naturovém hodnocení stanovena opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000. Zohlednění těchto opatření v A6 ZÚR MSK je uvedeno v kapitole 2.1.4.

**Předmětné požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkoly pro územní plánování jsou formulovány a stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.**

Respektováním stanovených požadavků, kritérií, podmínek a úkolů pro územní plánování lze předejít takovému zatížení území, které by pro ostatní dotčené veřejné zájmy nebylo únosné.

### **ORIENTAČNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY VRT**

---

V případě VRT se v obecné rovině jedná zpravidla o novostavbu dvoukolejné trati elektrizované střídavou napájecí soustavou a zabezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETCS Level 2. V řešeném úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL je uvažován smíšený provoz (osobní i nákladní doprava).

Při návrhu trasování VRT je nezbytné dodržení vybraných stavebně-technických parametrů konstrukce trati, zejména:

- ↳ poloměr oblouku tratě min. 7150 m (při použití limitních parametrů min. 6025 m),
- ↳ podélný sklon tratě max. 20 ‰, v případě krátkých ramp max. 35 ‰,

Předmětné parametry zásadním způsobem determinují možnost vedení VRT, resp. možnost vymezení koridoru pro VRT v území.

Přestože A6 ZÚR MSK neřeší stavebně-technické provedení stavby VRT, s ohledem na specifické místní podmínky, kdy koridor je z velké části veden urbanizovaným územím ostravské aglomerace a zároveň v bezprostřední blízkosti lokalit soustavy NATURA 2000, byla otázkou způsobu realizace stavby VRT



konzultována se zástupci oprávněného investora a Ministerstva dopravy.

V současné fázi projektové přípravy je uvažováno s následujícím řešením:

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

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

#### **Úsek Ostrava hl. n. – Bohumín**

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

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

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

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 2. TEXTOVÉ ČÁSTI A6 ZÚR MSK**

---

V souvislosti s vymezením koridoru VR2 pro vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (–Katowice) dochází ke zrušení (vypuštění) územní rezervy D507, včetně větví D507a, D507b a D507c.

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 3. TEXTOVÉ ČÁSTI A6 ZÚR MSK**

---

Zrušením územní rezervy D507, včetně větví D507a, D507b a D507c (viz předchozí bod), nejsou součástí ZÚR MSK žádné další územní rezervy k prověření možnosti budoucího využití pro záměry železniční dopravy mezinárodního, republikového nebo nadmístního významu.

### **ODŮVODNĚNÍ BODU 4. TEXTOVÉ ČÁSTI A6 ZÚR MSK**

---

Stavba s názvem **Vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (–Katowice)**, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury byla do kapitoly G. *Veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezená asanační území, pro které lze práva k pozemkům*

*a stavbám vyvlastnit* doplněna v souladu s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, a to v souvislosti s vymezením odpovídajícího nového koridoru mezinárodního a republikového významu pro umístění této dopravní stavby.

Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury dle § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona je zřizována a využívána ve veřejném zájmu.

## **ODŮVODNĚNÍ BODŮ 5. – 10. TEXTOVÉ ČÁSTI A6 ZÚR MSK**

---

Tabulka stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v ÚPD obcí je upravena v souvislosti se zrušením územní rezervy D507, včetně větví D507a, D507b a D507c, a vymezením koridoru VR2.

## 8. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

---

### 8.1. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

#### 8.1.1. Metodika a kvalifikovaný odhadu záborů ZPF

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

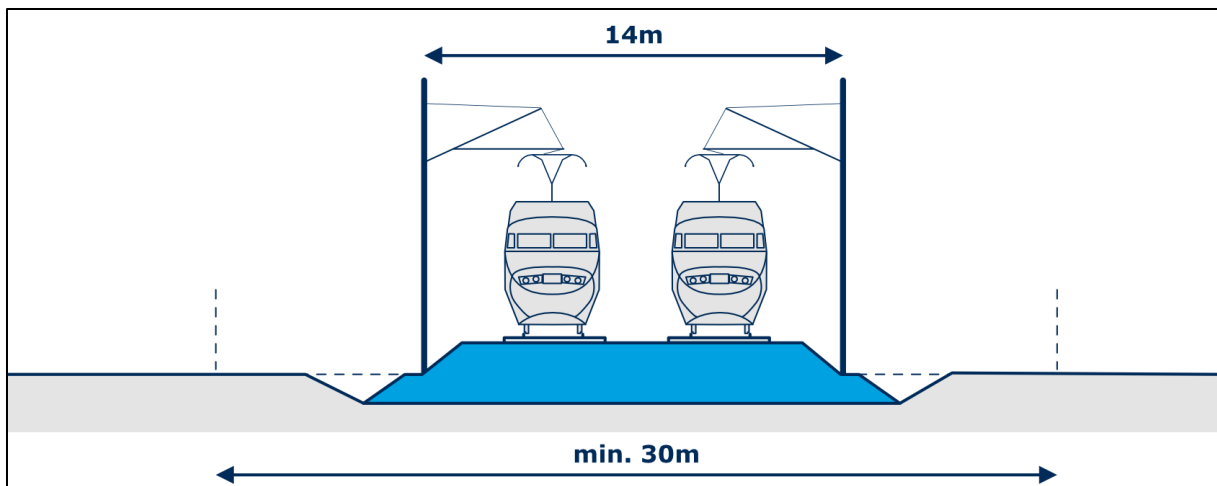
Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je zpracován pro nově vymezený koridor železniční dopravy pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku **Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice)**, který je předmětem řešení A6 ZÚR MSK.

Do součtu kvalifikovaného 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 a nejsou proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty.

**Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF odpovídá použitému měřítku grafické části A6 ZÚR MSK (1 : 100 000). Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.**

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF vychází z následujících předpokladů:

- ↳ VRT bude ve vybraných úsecích vedena **na rostlém terénu**. Šířka pláně železničního spodku VRT bude cca 14 m. V případě vedení VRT v zářezu nebo na náspu pak bude tato šířka zvětšena o šířku svahů, která je variabilní a není ji možné v současné době na základě dostupných podkladů přesně stanovit; rámcově lze však tuto šířku odhadnout na 25–40 m. Zároveň je potřeba uvažovat s prostorem pro odvodnění stavby, realizaci ochranných pásů izolační zeleně a stavbu oplocení vč. manipulačního prostoru vně prostoru stavby VRT. **Tento způsob vedení VRT zvyšuje reálný zábor ZPF.**



Obrázek 9: Orientační šířkové uspořádání v příčném řezu VRT (Zdroj: SŽ, s. o., 2021)



Obrázek 10: Ukázka vedení VRT na rostlém terénu: Itálie, Olcenengo, vlaková souprava ETR.400 "Frecciarossa 1000" (Foto: Enrico Bavestrello)

- ↳ VRT bude ve vybraných úsecích (zejména v místech křížení s vodními toky Odry a Olše) vedena mimoúrovňově – **po mostních konstrukcích** s proměnným rozpětím. V tomto případě bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění zakládacích pilotů a opěr při okrajích příslušné mostní konstrukce. Samotný zábor ZPF bude v tomto případě minimální a v měřítku ZÚR zanedbatelný. **Tento způsob vedení VRT snižuje reálný zábor ZPF.**
- ↳ VRT lze ve vybraných úsecích (např. i ve volné krajině) vést mimoúrovňově – **po estakádě**. V tomto případě je zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění zakládacích patek pilířů, přičemž půdorysná plocha jedné zakládací patky je cca 20 m<sup>2</sup> a vzdálenost mezi jednotlivými patkami je cca 25–35 m. Vedení VRT po estakádách v konkrétních úsecích není v současné projektové přípravě známo. Vedení VRT po estakádě snižuje oproti vedení VRT po rostlém terénu (bez nutnosti zářezů či násypů) reálný zábor ZPF o cca 95 %. **Tento způsob vedení VRT snižuje reálný zábor ZPF.**



Obrázek 11: Ukázka vedení VRT po estakádě: Viaduc de Jaulny, Francie (Zdroj: International Database and Gallery of Structures, Structurae.net)

- Vedení VRT v úseku Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n je uvažováno po stávajících modernizovaných kolejích v rámci II. a III. tranzitního železničního koridoru. **Tento způsob vedení VRT negeneruje zábor ZPF.**
- Vedení VRT v úseku Ostrava hl. n – Bohumín je uvažováno jako novostavba elektrizované dvoukolejné trati v bezprostředním souběhu se stávajícími kolejemi, které jsou součástí II. a III. tranzitního železničního koridoru. V tomto případě lze však s vysokou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že umístění stavby VRT bude možné v rámci stávajících drážních pozemků, které jsou dle katastru nemovitostí zařazeny do druhu pozemku „ostatní plochy“. Tyto pozemky dle § 1 odst. 2 zákona o ZPF tvoří zemědělský půdní fond. **Tento způsob vedení VRT negeneruje zábor ZPF.**
- Vedení VRT v úseku Bohumín – státní hranice ČR/PL je uvažováno jako novostavba elektrizované dvoukolejné trati. **Tento způsob vedení VRT generuje zábor ZPF.**

Na základě výše uvedených předpokladů a odborné konzultaci s oprávněným investorem stavby je **pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů ZPF v rámci A6 ZÚR MSK** stanovena jednotná odhadovaná šířka tělesa stavby VRT včetně ostatních součástí stavby a včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů, příkopů, odvodňovacích ploch, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení, manipulačního prostoru vně prostoru stavby VRT na **40 m**.

Tabulka kvalifikovaného odhadu záborů ZPF je uvedena na následující stránce.

Tabulka 3: Kvalifikovaný odhad záborů ZPF koridoru VR2 pro VRT

Navržené využití -- Označení koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochrany ZPF [m]					Šířka stavby, pro kterou je koridor vymezen [m]	Odhad reálného záboru ZPF podle tříd ochrany [ha]						Informace o existenci		
	I.	II.	III.	IV.	V.		I.	II.	III.	IV.	V.	CELKEM [ha]	Závlah	Odvodnění	Staveb k ochraně pozemku před erozní činností vody
<b>ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA</b>															
<b>VR2</b>	0	0	1 128	325	0	<b>40</b>	0,00	0,00	4,51	1,30	0,00	<b>5,81</b>			

### 8.1.2. Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany

Dle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o zemědělském půdním fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany ZPF odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. V rámci A6 ZÚR MSK se však v případě koridoru VR2 nepředpokládá zábor na půdách I. a II. třídy ochrany ZPF.

## 8.2. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL

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

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL je zpracován pro nově vymezený koridor železniční dopravy pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku **Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice)**, který je předmětem řešení A6 ZÚR MSK.

V rámci kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL je rozlišováno:

- ▶ **odnětí PUPFL**, tj. uvolnění těchto pozemků pro jiné využití;
- ▶ **omezení využívání PUPFL**, stav, kdy na dotčených pozemcích nemohou být plněny některé funkce lesa v obvyklém rozsahu.

Odnětí nebo omezení může být trvalé nebo dočasné. Plochy předpokládaných dočasných záborů PUPFL jsou však ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný a nejsou proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL zahrnuty.

**Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL odpovídá použitému měřítku grafické části A6 ZÚR MSK (1 : 100 000). Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.**

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL vychází ze stejných předpokladů jako kvalifikovaný odhad záborů ZPF (viz kapitola 8.1.1).

Tabulka 4: Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL koridoru VR2 pro VRT

Navržené využití -- Označení koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou kategorii lesa [m]				Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru PUPFL podle kategorie lesa [ha]				
	Les ochranný	Les zvl. určení	Les hospodář.	Celkem [m]		Les ochranný	Les zvl. určení	Les hospodář.	Charakter záboru	CELKEM [ha]
<b>ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA</b>										
VR2	0	224	0	224	40*	0,00	0,90	0,00	odnětí	6,15
	0	1 312	0	1 312	20**	0,00	5,25	0,00	odnětí	

\* Pro výpočet v příhraničním úseku (Poolšší) je uvažována šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor (tj. šířka průseku), **40 m**. V tomto úseku neexistuje v tuto chvíli žádný průsek lesními porosty.

**\*\*** Pro výpočet v úseku Skřečoš – Dolní Lutyně, tj. úsek vedený přes lesní komplex Borek, je uvažována šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor (tj. šířka průseku), **20 m**. V tomto úseku již existuje průsek lesním porostem v souvislosti se stávajícím vedením železniční trati č. 320. V případě, že bude VRT v tomto úseku realizována jako novostavba dvoukolejné trati vedená v souběhu se stávající železniční tratí, dojde pouze k dílčímu rozšíření stávajícího průseku.



## 9. ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI AKTUALIZACE Č. 6

---

Textová část platných ZÚR MSK s vyznačením změn provedených Aktualizací č. 6 tvoří samostatnou přílohu odůvodnění A6 ZÚR MSK (II.B TEXT S VYZNAČENÍM ZMĚN).

Výchozím textem pro zpracování textu s vyznačením změn je Úplné znění Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje po vydání Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5 a 7 (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 2023).

## 10. NÁLEŽITOSTI PODLE SPRÁVNÍHO ŘÁDU

---

### 10.1. Rozhodnutí o námitkách

K návrhu A6 ZÚR MSK byly uplatněny 3 námitky ze strany:

- ▶ Ředitelství silnic a dálnic ČR,
- ▶ Správy železnic, s. o.,
- ▶ Statutárního města Ostrava.

#### 1. Ředitelství silnic a dálnic ČR

Námitka ze dne 7. 6. 2023, č. j. RSD-111239/2022-8

##### Obsah námítky:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Odbor investiční přípravy staveb, jako oprávněný investor ve smyslu ust. § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), upozornilo na křížení obou variant řešení se stávající silnicí I/67. Uvedlo, že varianta VR2A se navíc přimyká ke stávající dálnici D1 a upozornilo také, že obě varianty zasahují i do koridoru pro záměr přeložky „I/67 Bohumín – Karviná“, ozn. DZ5, vyjádřilo nutnost zajistit koordinaci přípravy záměrů těchto dopravních staveb.

##### Rozhodnutí o námitce:

Námitka se bere na vědomí a návrh A6 ZÚR MSK se ponechává beze změn.

##### Odůvodnění:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování (do 31. 8. 2023 „Odbor územního plánování a stavebního řádu“), jako pořizovatel zásad územního rozvoje (dále jen „pořizovatel“) ve smyslu ust. § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nejprve uvádí, že usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „A6 ZÚR MSK“) včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem podle ust. § 42a–42b téhož zákona.

Veřejné projednání A6 ZÚR MSK se uskutečnilo dne 19. 6. 2023 v budově Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Podle ust. § 42b odst. 4 stavebního zákona se pro uplatňování námitek a připomínek použije obdobně § 39 odst. 2 a 3, přičemž podle ust. § 39 odst. 2 téhož zákona má mj. oprávněný investor možnost podat proti návrhu zásad územního rozvoje námitky. Námitky lze uplatnit do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání. Veřejné projednání návrhu A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se konalo dne 19. 6. 2023. Námitky tak mohly být uplatněny nejpozději do 26. 6. 2023. Pořizovateli byla námitka doručena dne 7. 6. 2023, jedná se tedy o námitku podanou v zákonem stanovené lhůtě.

Ředitelství silnic a dálnic ČR ve svém podání uvádí, že se jako oprávněný investor rozhodlo *neuplatnit námitky k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území*. Pořizovatel k tomuto uvádí, že ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. Ao 1/2008-51 ze dne 28. 3. 2008 je rozhodujícím kritériem, podle kterého je podání obsahující výhrady proti návrhu opatření obecné povahy kvalifikováno, to, kdo výhrady vznesl, nikoliv kvalita či obsahové náležitosti tohoto podání. Podání je proto vyhodnoceno jako námitka vznesená k návrhu A6-ZÚR MSK, neboť ust. § 39 odst. 2 stavebního zákona přiznává oprávněnému investorovi možnost uplatnit pouze námitky.

Upozornění Ředitelství silnic a dálnic ČR na **křížení obou variant řešení se stávající silnicí I/67 a dále upozornění na skutečnost, že varianta VR2A se navíc přimyká ke stávající dálnici D1**, je vyhodnoceno ve vazbě na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Křížení vymezeného koridoru pro vysokorychlostní železnici s již existující stavbou dopravní infrastruktury, silnicí I/67, a přimykání varianty VR2A ke stávající dálnici D1, bude předmětem konkrétního technického řešení budoucí stavby, v tomto případě vysokorychlostní železnice, posuzovaného stavebním úřadem v řízení vedeném dle stavebního zákona. S těmito otázkami, včetně případných křížení s jinými stávajícími stavbami dopravní infrastruktury se bude muset technicky i věcně vypořádat příslušná dokumentace záměru zpracovaná pro příslušné povolovací řízení.

V rámci koncepčního řešení územně plánovací dokumentace A6 ZÚR MSK nelze v souladu s výše uvedenou omezenou podrobností této koncepce stanovovat konkrétní podmínky pro budoucí technické řešení stavby, neboť tyto podmínky jsou obsahem dokumentace pro navazující rozhodnutí, dle stávající právní úpravy tedy dokumentace pro územní rozhodnutí, obsahem které je v souladu s ust. vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, přílohy č. 1 Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby, mj. dopravní řešení ve vztahu ke stávajícím stavbám.

Upozornění Ředitelství silnic a dálnic ČR na **zásah obou variant i do koridoru pro záměr přeložky „I/67 Bohumín – Karviná“, ozn. DZ5, a vyjádření nutnosti zajistit koordinaci přípravy záměrů těchto dopravních staveb** je vyhodnoceno nejen ve vazbě na výše uvedené ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona, ale současně ve vazbě na skutečnost, že koncepce A6 ZÚR MSK nestanovuje pro koridor silniční infrastruktury a koridor vysokorychlostní železnice etapizaci, která by koordinaci, resp. následnost realizace předmětných staveb dopravní infrastruktury mohla stanovit. Prostorová koordinace záměru vysokorychlostní železnice se záměrem silnice I/67 Bohumín – Karviná je přímo stanoveným požadavkem na využití území pro koridor VR2A i VR2B, koordinace ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury vymezených v ZÚR MSK je přímo stanovena jako úkol pro územní plánování v navazujících územně plánovacích dokumentacích.

Koncepce A6 ZÚR MSK nemůže dle zákona obsahovat podrobnosti náležející navazujícím rozhodnutím. Oba koridory (vysokorychlostní železnice a silnice I. třídy) jsou záměry různých oprávněných investorů, v jejichž kompetencích je i příprava realizace těchto záměrů. Koncepce A6 ZÚR MSK proto nemůže stanovit podrobnější podmínky pro realizaci výše uvedených staveb v čase ani ve vztahu k záměrům vymezeným v době přípravy realizace stavby v územně plánovací dokumentaci. Konkrétní podmínky pro realizaci výše uvedených staveb nad rámec projektové dokumentace mohou být v případě potřeby následně stanoveny v rámci rozhodnutí o povolení konkrétní stavby.

**Námítka Ředitelství silnic a dálnic ČR je vzata na vědomí**, neprojeví se na obsahu dokumentace a není proto úpravou návrhu A6 ZÚR MSK, která by vyvolávala opakované veřejné projednání ve smyslu ust. § 39 odst. 5 stavebního zákona.

## 2. Správa železnic, s. o.

Námítka ze dne 20. 6. 2023, č. j. 41943/2023-SŽ-GŘ-O6

### Obsah námítky:

Ve své námítce Správa železnic s. o., odbor přípravy staveb, jako oprávněný investor ve smyslu ust. § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), uvedla, že s projednávaným návrhem Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen A6 ZÚR MSK) souhlasí, navrhla vypustit variantní části D507a,b,c koridoru územní rezervy D507 pro vysokorychlostní trať (VRT) Ostrava-Svinov – Bohumín, novou stavbu na území Moravskoslezského kraje, a vymezit nový návrhový koridor pro VRT v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice) včetně staveb

vedlejších, který je součástí záměru RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – hranice PL v systému rychlých spojení (RS). K oběma projednávaným variantám řešení koridoru se vyjádřila takto:

Varianta VR2A (Věřňovice – Gorzyczki, modrá) na území sousedního Polska nemá návaznost na vysokorychlostní železniční trať na území Polska. Varianta, která byla na území Polska sledována přes obec Gorzyczki, má nejméně výhodný sklon trati a má nejdelší průchod územím Natura 2000. Z těchto důvodů není variantou preferovanou.

Varianta VR2B (Dolní Lutyně – Godów, zelená) na území sousedního Polska přechází v katastrálním území Dolní Lutyně. VR2B navazuje na vybranou trasu W72 vysokorychlostní železniční trati na území Polska v úseku Katowice – hranice PL/ČR s přechodem před polsko-českou hranici na území obce Godów. Pro Správu železnic se jeví tato varianta ve vztahu k území jako nejvýhodnější.

#### **Rozhodnutí o námitce:**

Námitka se bere na vědomí. Vyjádření Správy železnic, s. o., k variantám řešení je podkladem pro výběr varianty Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje v souladu s ust. § 42b odst. 8 stavebního zákona.

#### **Odůvodnění:**

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování (do 31. 8. 2023 „Odbor územního plánování a stavebního řádu“), jako pořizovatel zásad územního rozvoje (dále jen „pořizovatel“) ve smyslu ust. § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nejprve uvádí, že usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem podle ust. § 42a–42b téhož zákona.

Veřejné projednání A6 ZÚR MSK se uskutečnilo dne 19. 6. 2023 v budově Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Podle ust. § 42b odst. 4 stavebního zákona se pro uplatňování námitek a připomínek použije obdobně § 39 odst. 2 a 3, přičemž podle ust. § 39 odst. 2 téhož zákona má mj. oprávněný investor možnost podat proti návrhu zásad územního rozvoje námitku. Námitky lze uplatnit do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání. Veřejné projednání návrhu A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se konalo dne 19. 6. 2023. Námitky tak mohly být uplatněny nejpozději do 26. 6. 2023. Pořizovateli byla námitka doručena dne 20. 6. 2023, jedná se tedy o námitku podanou v zákonem stanovené lhůtě.

Správa železnic, s. o., se jako oprávněný investor rozhodla neuplatnit námitky k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. Ao 1/2008-51 ze dne 28. 3. 2008 je rozhodujícím kritériem, podle kterého je podání obsahující výhrady proti návrhu opatření obecné povahy kvalifikováno to, kdo výhrady vznesl, nikoliv kvalita či obsahové náležitosti tohoto podání. Podání je proto vyhodnoceno jako námitka vznesená k návrhu A6 ZÚR MSK, neboť ust. § 39 odst. 2 stavebního zákona přiznává oprávněnému investorovi možnost uplatnit pouze námitky.

Správa železnic s. o., ve své námitce vyjádřila souhlas s projednávaným návrhem koncepce A6 ZÚR MSK a vyjádřila se samostatně ke každé z projednávaných variant řešení koridoru pro novou stavbu na území Moravskoslezského kraje, tj. k novému návrhovému koridoru pro VRT v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice) včetně staveb vedlejších, který je součástí záměru RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – hranice PL v systému rychlých spojení (RS).

Námitka Správy železnic s. o., je vzata na vědomí, vyjádření k variantám řešení koridoru vysokorychlostní trati se projeví na obsahu dokumentace výběrem varianty řešení Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje v souladu s ust. § 42b odst. 8 stavebního zákona, není proto úpravou návrhu A6-ZÚR MSK, která by vyvolávala opakované veřejné projednání ve smyslu ust. § 39 odst. 5 stavebního zákona.

### 3. Statutární město Ostrava

Námitka ze dne 20. 6. 2023, č. j. SMO/338615/23/ÚPaSŘ/Nov

#### Obsah námítky:

Statutární město Ostrava jako dotčená obec návrhem Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje uplatnilo námitku, ve které uvedlo, že *Rada města projednala na svém zasedání dne 20. 6. 2023 materiál týkající se návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje a ve smyslu § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a neuplatňuje proti tomuto návrhu žádné námítky.*

#### Rozhodnutí o námitce:

Námitka se bere na vědomí a návrh A6 ZÚR MSK se ponechává beze změn.

#### Odůvodnění:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování (do 31. 8. 2023 „Odbor územního plánování a stavebního řádu“), jako pořizovatel zásad územního rozvoje (dále jen „pořizovatel“) ve smyslu ust. § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nejprve uvádí, že usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „A6 ZÚR MSK“) včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem podle ust. § 42a–42b téhož zákona.

Veřejné projednání A6 ZÚR MSK se uskutečnilo dne 19. 6. 2023 v budově Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Podle ust. § 42b odst. 4 stavebního zákona se pro uplatňování námitek a připomínek použije obdobně § 39 odst. 2 a 3, přičemž podle ust. § 39 odst. 2 téhož zákona má mj. dotčená obec možnost podat proti návrhu zásad územního rozvoje námitku. Námitky lze uplatnit do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání. Veřejné projednání návrhu A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se konalo dne 19. 6. 2023. Námitky tak mohly být uplatněny nejpozději do 26. 6. 2023. Pořizovateli byla námitka doručena dne 22. 6. 2023, jedná se tedy o námitku podanou v zákonem stanovené lhůtě.

Statutární město Ostrava ve své námitce neuplatnilo žádný konkrétní argument proti nebo k projednávaným variantám koridoru vysokorychlostní železnice, proto uplatněná námitka nemá vliv na podobu návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR MSK, a je pouze vzata na vědomí.

## 10.2. Vyhodnocení připomínek

K návrhu A6 ZÚR MSK byla uplatněna 1 připomínka ze strany Krajského úřadu Olomouckého kraje.

### 1. Krajský úřad Olomouckého kraje

Připomínka ze dne 12. 6. 2023, č. j. KÚOK/44364/2023/OSR/9183

#### Obsah připomínky:

**Krajský úřad Olomouckého kraje** jako zástupce sousedního kraje k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje uplatnil připomínku, ve které uvedl, že *Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, jako orgán územního plánování sousedního kraje, Vám sděluje, že ani k jedné z variant navrhovaného vymezení návrhového koridoru VR2 pro vysokorychlostní železniční trať v úseku Ostrava-Svinov – hranice ČR/PL (– Katowice), namísto stávající územní rezervy D507, nemá připomínky.*

### **Vyhodnocení připomínky:**

Připomínka se bere na vědomí a návrh A6 ZÚR MSK se ponechává beze změn.

### **Odůvodnění:**

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování (do 31. 8. 2023 „Odbor územního plánování a stavebního řádu“), jako pořizovatel zásad územního rozvoje (dále jen „pořizovatel“) ve smyslu ust. § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona nejprve uvádí, že usnesením č. 6/564 ze dne 16. 12. 2021 rozhodlo Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „A6 ZÚR MSK“) včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zkráceným postupem podle ust. § 42a–42b téhož zákona.

Veřejné projednání A6 ZÚR MSK se uskutečnilo dne 19. 6. 2023 v budově Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Podle ust. § 42b odst. 4 stavebního zákona se pro uplatňování námitek a připomínek použije obdobně § 39 odst. 2 a 3, přičemž podle ust. § 39 odst. 2 téhož zákona má mj. sousední kraj možnost podat proti návrhu zásad územního rozvoje připomínky. Připomínky lze uplatnit do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání. Veřejné projednání návrhu A6 ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se konalo dne 19. 6. 2023. Námitky tak mohly být uplatněny nejpozději do 26. 6. 2023. Pořizovateli byla připomínka doručena dne 19. 6. 2023, jedná se tedy o připomínku podanou v zákonem stanovené lhůtě.

Krajský úřad Olomouckého kraje ve své připomínce neuplatnil žádný konkrétní argument k projednávaným variantám koridoru vysokorychlostní železnice, proto uplatněná připomínka nemá vliv na podobu návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR MSK, a je pouze vzata na vědomí.

**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.**

# POUČENÍ

---

A6 ZÚR MSK nabývá účinnosti podle § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, 15. dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Podle § 173 odst. 2 téhož zákona proti A6 ZÚR MSK, jež je opatřením obecné povahy, nelze podat opravný prostředek. Soulad A6 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.