

# ÚZEMNÍ PLÁN ČELADNÁ



## III. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ 2. NÁVRHU ZMĚNY Č. 1A ÚZEMNÍHO PLÁNU ČELADNÁ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

# ÚZEMNÍ PLÁN ČELADNÁ

## III. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ 2. NÁVRHU ZMĚNY Č. 1A ÚZEMNÍHO PLÁNU ČELADNÁ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

---

Zak. č. 170201

---

OBJEDNATEL: Obec Čeladná  
Čeladná 1, 739 12

ZHOTOVITEL: Ing.arch. Miroslav Hudák  
Okružní 621/17, 739 32 Vratimov

POŘIZOVATEL: Obecní úřad Čeladná  
zajištění kvalifikace Ing. Martina Miklendová

KRAJSKÝ ORGÁN  
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ: Krajský úřad Moravskoslezského kraje v Ostravě  
Odbor územního plánování a stavebního řádu

---

ZPRACOVATELÉ: Ing.arch. Miroslav Hudák - urbanistická koncepce, koordinace  
Ing. Jiří Datinský - dopravní infrastruktura  
RNDr. Milan Poledník - demografie, životní prostředí  
Ing. Petr Šířina - územní systém ekologické stability

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing.arch. Miroslav Hudák  
autorizovaný architekt ČKA č. 03 554

červen 2023

### III. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ 2. NÁVRHU ZMĚNY č. 1A ÚZEMNÍHO PLÁNU ČELADNÁ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

Obsah	str.
Úvod.....	1
A. Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na životní prostředí.....	3
B. Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.....	4
C. Vyhodnocení vlivů posuzované územně plánovací dokumentace na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.....	5
D. Vyhodnocení vlivů posuzované územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.....	6
E. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek udržitelného rozvoje území.....	9
● <b>příloha A.</b> Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na životní prostředí	
● <b>příloha B.</b> Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (přílohy A. a B. tvoří samostatné svazky)	

## ÚVOD

Udržitelný rozvoj území (§18 Stavebního zákona č. 183/2006 Sb.) je rozvoj, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Poznání a vyhodnocení podmínek udržitelného rozvoje je nezbytným východiskem pro zvolení urbanistické koncepce rozvoje řešeného území, korekci stávajícího vývoje či optimalizaci dalšího vývoje z hlediska všech jeho tří pilířů.

Současné metody hodnocení byly ovlivněny vývojem legislativy a metodických doporučení, ustoupily zejména od hodnocení vyváženosti pilířů. Vychází ze zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ území v členění zejména na 13 tématických okruhů.

Dále se zaměřují na vyhodnocení územních podmínek a potenciálů jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území, tj. pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel, včetně jejich vzájemných vazeb a trendů vývoje území. Problémem je zejména hodnocení potenciálů rozvoje v jejich vzájemných vazbách a z hlediska překročení limitů únosnosti území (např. nadměrné rekreační využití území).

Pro analýzu podmínek pilířů udržitelného rozvoje dotýkající se řešeného území jsou výchozími dokumenty:

- ÚAP Moravskoslezského kraje. K hodnocení je zde dlouhodobě použita základní 7 stupňová škála, hodnotící převahu silných nebo slabých stránek pilířů udržitelného rozvoje. Výhodou je srovnání provedené na úrovni celého kraje a v dostatečné podrobnosti rozlišení. Srovnání je provedeno v delší časové řadě od r. 2009.
- Dále je provedeno i srovnání s ÚAP SO ORP Frýdlant nad Ostravicí (aktualizace r. 2020 a r. 2016).

Dostupné územně analytické podklady mají jak rozdílnou metodiku, podrobnost tak i míru aktuálnosti. Metodika je mnohdy ovlivněna i přístupem zpracovatele. Proto je dále provedeno shrnutí těchto podkladů a jejich doplnění, zejména upřesněné aktuální vyhodnocení na základě základního doplnění průzkumů a rozborů v řešeném území.

**Tab. Vývoj hodnocení pilířů udržitelného rozvoje podle ÚAP Moravskoslezského kraje**

Pilíř-podmínky	hodnocení - hodnoty: 1=nejlepší (výborné), 2=dobré, 3=nadprůměrné, 4=průměrné, 5=podprůměrné, 6=špatné, 7-nejhorší (velmi špatné)					
	ÚAP MSK					
rok	2009	2011	2013	2015	2017	2021
Životní prostředí	1	1	2	1	1	3
Soudržnost obyvatel území	1	1	2	4	2	2
Hospodářské podmínky území	1	2	1	3	3	3

Do předchozí tabulky bylo uvedeno dlouhodobé hodnocení podle ÚAP Moravskoslezského kraje od r. 2009, míra shody byla poměrně velká až do r. 2015, kdy došlo ke změně náhledu zejména na soudržnost obyvatel území.

Z dlouhodobého hlediska je patrná značná setrvačnost pozitivního hodnocení, zejména u pilíře životního prostředí. Faktický stav podmínek je rozdílný v severní (hustě osídlené) a ostatních částech obce, což se promítlo do zhoršení hodnocení v roce 2021. Otázkou je i promítnutí prudkého rozvoje bydlení a rekreace na území obce po r. 2000 do vlastního hodnocení.

Pozitivní hodnocení životního prostředí nelze zaměňovat s vysokou rekreační a obytnou atraktivitou obce, která způsobuje vysokou rekreační zátěž značné části řešeného území. Výrazným fenoménem je i druhé (z velké části rekreační) bydlení, které je obtížně odlišitelné od prvního (obvyklého) bydlení. Regulace druhého bydlení ekonomickými nástroji je v podmínkách ČR minimální, možnosti územního plánování jsou zde omezené.

**Tab. Hodnocení pilířů udržitelného rozvoje a vliv na rozvoj obce**

Pilíř-podmínky	hodnocení - hodnoty: 1=nejlepší (výborné), 2=dobré, 3=nadprůměrné, 4=průměrné, 5=podprůměrné, 6=špatné, 7=nejhorší (velmi špatné)			Vliv pilíře na rozvoj obce
	ÚAP SO ORP Frýdlant n.O.		hodnocení změny č. 1A ÚP	
rok	2016*	2020	2023	
Životní prostředí	1	2	3	<b>Velmi vysoký (základ obytné a rekreační atraktivity)</b>
Soudržnost obyvatel území	3	2	3	<b>Podprůměrný</b>
Hospodářské podmínky území	2	2	3	<b>Nadprůměrný až vysoký (dobrá adresa)</b>

\*Převedení na srovnatelné hodnocení provedeno expertním odhadem.

Výsledné hodnocení Čeladné v 5. úplné aktualizaci ÚAP SO ORP Frýdlant nad Ostravicí v roce 2020 znamená, že tato obec patří v rámci SO ORP k nejlépe hodnoceným obcím, s vyváženým stavem všech pilířů - environmentálních podmínek, hospodářských podmínek i soudržnosti obyvatel území.

**Výsledné hodnocení provedené při zpracování 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu z r.2023** je v celku pozitivní, liší se pouze velmi mírně horším hodnocením podmínek soudržnosti obyvatel (vzhledem k ÚAP MSK z r.2021) a mírně horším hodnocením podmínek u všech pilířů vzhledem k ÚAP SO ORP. Obec do značné míry narazila na limity (přírodní a sociální) z hlediska expanze nové bytové výstavby a rekreační zátěže území. „Kovidová krize“ navíc ukázala omezení hospodářského pilíře, náchylnost sektoru rekreace na výkyvy v poptávce a to nejen z hlediska sezónnosti rekreačních aktivit.

Stále ještě příznivé hodnocení hospodářských podmínek je do značné míry podmíněné hospodářským cyklem a prosperitou širšího regionu Podbeskydí. Otázkou je míra ohrožení

v případě hospodářské krize (jednostranná vazba na automobilový průmysl, změn v rámci dekarbonizace ekonomiky, přesunu rekreační poptávky apod).

Je tedy možno konstatovat, že **řešené území vykazuje z hlediska udržitelnosti rozvoje území velmi mírné ohrožení podmínek soudržnosti obyvatel** v případě alokace nadměrné bytové výstavby. V rámci rozvoje území je nutno reagovat na řadu procesů, které jsou stále problémem – zejména problémů s růstem druhého bydlení a rychlým růstem počtu obyvatel obce. Během poslední generace (cca 20 let) došlo k výrazné obměně obyvatel obce, zájmy starousedlíků a nových obyvatel je nezbytné sladovat, brát ohled na vysoký a kolísající počet přítomných obyvatel, ovlivněný průběhem rekreační sezóny (doprava, parkování).

## A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ 2. NÁVRHU ZMĚNY Č. 1A ÚZEMNÍHO PLÁNU ČELADNÁ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

---

Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na životní prostředí je zpracováno v souladu s §10i zák. č. 100/2201 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů a v rozsahu dle přílohy zák. č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů. Požadavek na jeho zpracování vznesl Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Moravskoslezského kraje v Ostravě. Elaborát „Vyhodnocení“ je zpracován jako samostatný svazek – příloha A. k Vyhodnocení předpokládaných vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A územního plánu Čeladná na udržitelný rozvoj území.

V kapitole 12 „Vyhodnocení“, v odstavci "Závěry a doporučení" se konstatuje, že **předložený 2. Návrh Změny č. 1A Územního plánu obce Čeladná nebude mít v žádném řešeném koridoru ani ploše významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.**

U navrhovaných variant přeložky silnice II/483 (koridor D136) byly zjištěny dílčí mírně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Opatření a doporučení pro snížení jejich negativního působení uvádíme níže. Rovněž jsou zde uvedena doporučení pro zmírnění nebo minimalizaci případného negativního působení 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná jako celku.

- Obecně u budoucích konkrétních záměrů, kdy nebude stanoviskem orgánu ochrany přírody vyloučen možný významný vliv na soustavu Natura 2000, posoudit konkrétní záměry dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
- Zpracování biologického hodnocení v území dotčeného úsekem silnice a železniční trati
- Zajištění migrační propustnosti pro migrující živočichy u objektů, které převádějí silnici přes vodní tok.
- V rámci ochrany před hlukem doporučujeme v místech, kde to bude vhodné, realizovat protihlukové opatření (týká se zejména varianty 2 obchvatu silnice II/483 a koridoru DZ19).
- Již v současnosti je překročen imisní limit pro benzo(a)pyren a v roce 2040 se předpokládá obdobná situace. Z tohoto důvodu by bylo vhodné tuto situaci řešit například výsadbou

izolační zeleně – pokud možno dbát na biogeografické hledisko (týká se obou variant obchvatu silnice II/483).

- Při průchodu obchvatu aktivní zónou záplavového území a záplavovým územím Q<sub>100</sub> bude zapotřebí tuto skutečnost zohlednit (týká se obou variant obchvatu silnice II/483). Zároveň by bylo vhodné zajistit překonání vodních toků co nejvíce přírodně blízkým způsobem (varianta 2) se zachováním migrační propustnosti vodního toku.

Jako podklad pro porovnání a zvolení nejvhodnější varianty přeložky silnice II/483 (koridor D136) byla ve Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na životní prostředí zvolena multikriteriální analýza všech sledovaných aspektů ŽP.

Obě výše uvedené varianty se jeví jako akceptovatelné a vzájemně srovnatelné, avšak jako o něco vhodnější vychází varianta 1 (zelená, krátká) z důvodu absence křížení s tokem Frýdlantská Ondřejnice, srovnatelných vlivů z hlediska hlukového zatížení i srovnatelných minimálních vlivů na lokality a druhy soustavy Natura 2000 (bez pravděpodobnosti ovlivnění migrace vydry říční) a požadavky ochrany přírody, jako zbývající varianta 2. Dále také z důvodu menšího záboru PUPFL a absence nutnosti likvidace dvou obytných domů. Negativní dopady naopak představuje větší emisní zatížení přilehlého území, větší zábor ZPF a vedení trasy obchvatu v menší vzdálenosti od zastavěného území. Žádný z vlivů však nelze považovat za významně negativní.

**Ve srovnání s variantou 2 vychází varianta 1 jako o něco málo příznivější k životnímu prostředí i zdraví obyvatel. Obě varianty jsou si však velmi podobné, a jelikož jsou rozdíly velmi nízké, ve výsledku jsou akceptovatelné obě. Žádná z uvedených variant nepředstavuje významný negativní vliv na životní prostředí.**

## **B. VYHODNOCENÍ VLIVŮ 2. NÁVRHU ZMĚNY Č. 1A ÚZEMNÍHO PLÁNU ČELADNÁ NA PŘEDMĚT OCHRANY NEBO CELISTVOST EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI**

---

Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti je zpracováno v souladu s §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Požadavek na jeho zpracování vznesl Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Moravskoslezského kraje v Ostravě. Elaborát „Vyhodnocení“ je zpracován jako samostatný svazek – příloha B. k Vyhodnocení předpokládaných vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A územního plánu Čeladná na udržitelný rozvoj území.

**Ze závěru „Vyhodnocení“ vyplývá, že předložený 2. návrh změny č. 1A územního plánu Čeladná nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.**

Koridor pro přeložku D136 je předložen ve dvou variantách. Obě byly z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny jako akceptovatelné a vzájemně srovnatelné.

Nebyly zjištěny žádné závažné negativní vlivy. Byly identifikovány pouze velmi mírné až zanedbatelné potenciální vlivy na vydrů říční.

Níže jsou uvedena doporučení pro zmírnění nebo minimalizaci případného negativního působení 2. návrhu změny č. 1A územního plánu Čeladná:

- Obecně u budoucích konkrétních záměrů, kdy nebude stanoviskem orgánu ochrany přírody vyloučen možný významný vliv na soustavu Natura 2000, posoudit konkrétní záměry dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
- Zpracování biologického hodnocení v území dotčeného úsekem silnice a železniční trati.
- Zajištění migrační propustnosti pro migrující živočichy u objektů, které převádějí silnici přes vodní tok.

### **C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ POSUZOVANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ**

---

Ve změně č. 1A jsou navrženy pouze koridory dopravní infrastruktury D136 - II/483 Kunčice p. Ondřejníkem, přeložka, DZ19 - optimalizace, elektrizace celostátní tratě č. 323 v úseku Frýdek-Místek - Frenštát pod Radhoštěm - (Valašské Meziříčí) a upřesněny prvky ÚSES. Nejsou navrženy zastavitelné plochy, které by rozvíjely zástavbu a funkce zastavěného území - bydlení, rekreaci nebo výrobu. Vliv 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území tak bude spíše nepřímý.

Koridory dopravní infrastruktury zlepšují dopravní spojení obce s okolím a přispějí k rozvoji všech funkcí v území včetně bydlení, rekreace, cestovního ruchu a občanského vybavení, které tak bude lépe dostupné pro obyvatele i návštěvníky obce. Mohou přispět k uspokojení poptávky po bydlení přenesené z okolí a zamezit odchodu obyvatel Čeladné do jiných měst a obcí, mohou přispět ke zvýšení počtu obyvatel obce. Přiměřený rozvoj obytného území obce lze hodnotit jako pozitivní – může přispět k udržení mladších věkových skupin v obci.

Zlepšením dopravní infrastruktury se zvýší standard obytného území v obci, což přispěje ke zlepšení soudržnosti společenství obyvatel. Koridory dopravní infrastruktury také přispějí k řešení některých problémů vzniklých rychlým rozvojem obce, růstem druhého bydlení a růstem počtu obyvatel obce v posledních cca 20 letech, které mohly vytvořit rozpory mezi zájmy starousedlíků a nových obyvatel.

Koridor pro přeložku silnice II/483 umožní odvést tranzitní dopravu mimo zastavěné území centra obce a zlepšit dopravní obsluhu stávající zástavby. Vhodné šířkové a směrové parametry přeložky silnice zlepšují kvalitu, plynulost a bezpečnost dopravy. Poklesem intenzity provozu na úseku stávající silnice II/483 se zlepšuje bezpečnost v centrální části obce. Přeložka silnice umožní zlepšení parametrů pěší a cyklistické dopravy v centrální části obce, přispěje k bezpečnosti pěších a cyklistů a zajistí lepší návaznost těchto druhů dopravy na hromadnou dopravu. Koridor dopravní infrastruktury D136 (zejména ve variantě 2) umožní zlepšit parametry autobusového obratiště u



železniční zastávky i odstavování vozidel v této lokalitě. Optimalizace a elektrizace železniční tratě zvýší kvalitu a komfort železniční dopravy.

Expanze nové bytové výstavby a rekreační zátěže území, které jsou největší ohrožením soudržnosti společenství obyvatel území, ale nejsou Změnou č. 1A Územního plánu Čeladná řešitelné.

Koridory dopravní infrastruktury přispějí ke zlepšení dopravního napojení regionu na nadřazenou silniční a železniční síť regionálního významu i ke spojení Čeladné s okolními městy a obcemi. Tím přispějí také k rozvoji výroby a podnikání a podpoří hospodářský rozvoj obce.

Zlepšení dopravní dostupnosti obce umožní rozšířit a diverzifikovat podnikatelskou a výrobní základnu v obci, která bude jednodušeji dostupná zaměstnancům z okolních obcí a měst. Stejně tak selepší (zkrátí) i dojížděka obyvatel obce ke zdrojům pracovních příležitostí v okolí, včetně průmyslových zón ve Frýdku-Místku, Nošovicích, Kopřivnici nebo Frenštátu pod Radhoštěm. To vše umožní eliminovat poměrně jednostrannou orientaci na sektor cestovního ruchu v Čeladné a na automobilový průmysl u zaměstnanců vyjíždějících za prací mimo obec.

#### **D. VYHODNOCENÍ VLIVŮ POSUZOVANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, KTERÉ SPOČÍVÁ V POSOUZENÍ VZTAHU A ZLEPŠOVÁNÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ**

---

**Očekávané pozitivní nebo neutrální dopady navrženého řešení na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území:**

- Změna č. 1A nebude mít v žádném řešeném koridoru ani ploše významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Obě varianty koridoru dopravní infrastruktury D136 se jeví jako akceptovatelné a vzájemně srovnatelné, avšak jako vhodnější vychází varianta 1, která je o něco málo příznivější k životnímu prostředí i zdraví obyvatel.
- Koridory dopravní infrastruktury nezasahují do CHKO Beskydy ani evropsky významné lokality Natura 2000, respektují cenné části přírody.
- Změna č. 1A nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000. Obě varianty koridoru dopravní infrastruktury D136 byly z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny jako akceptovatelné a vzájemně srovnatelné. Nebyly zjištěny žádné závažné negativní vlivy. Byly identifikovány pouze velmi mírné až zanedbatelné potenciální vlivy na vydrů říční u koridoru D136 ve variantě 2.
- Navržené prvky ÚSES přispějí k posílení ekologické stability krajiny.
- Návrh prvků ÚSES přispěje ke zlepšení druhového složení části lesních porostů.
- Koridory dopravní infrastruktury respektují stávající charakter krajiny – lesní masivy, zemědělsky využívanou půdu, utváření zástavby - není narušen krajinný ráz.
- Koridory dopravní infrastruktury neleží ve vizuálně exponovaných lokalitách, nenaruší pohledové vnímání krajiny ani významné krajinné horizonty.

- Prostupnost krajiny je zachována lokalizováním dopravních koridorů mimo dálkové migrační koridory, mimo migračně významné území velkých savců.
- Koridory dopravní infrastruktury nemají vliv na využitelnost chráněných ložiskových území, výhradních ložisek, dobývacího prostoru ani prognózního zdroje zasahujícího do území obce.
- Koridory dopravní infrastruktury přispějí ke zlepšení dopravního napojení kraje na nadřazenou silniční a železniční síť mezinárodního a republikového významu.
- Koridory dopravní infrastruktury zlepší dopravní vazbu Čeladné na okolní obce a města, zlepší dopravní dostupnost této podhorské a okrajové lokality v rámci regionu.
- Koridory dopravní infrastruktury zlepší dopravní spojení obce s okolím a tím přispějí k rozvoji všech funkcí v území - bydlení, rekreace, cestovního ruchu, občanského vybavení, výroby.
- Zlepšení dopravní infrastruktury podpoří růst počtu obyvatel obce, přispěje k udržení mladší vrstvy obyvatel v obci a umožní využít zájem o výstavbu ze širšího regionu.
- Koridory dopravní infrastruktury přispějí ke zkvalitnění obytné funkce obce a jejího rekreačního zázemí, zlepší podmínky pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu v Moravskoslezských Beskydech.
- Stavba přeložky silnice II/483, zejména ve variantě 1, může být využita jako součást protipovodňových opatření podél Frýdlantské Ondřejnice
- Přeložka silnice II/483 v koridoru D136 sníží dopravní zatížení v centrální části obce, odvede tranzitní dopravu mimo zastavěné území, zlepší dopravní obsluhu stávající zástavby a zlepší bezpečnost na úseku stávající silnice II/483.
- Vhodné šířkové a směrové parametry přeložky silnice zlepší kvalitu, plynulost a bezpečnost dopravy.
- Po realizaci přeložky silnice v koridoru D136, zejména ve variantě 2, se sníží zatížení hlukem, imisemi a prachem podél úseku stávající silnice II/483 v centrální části obce.
- Koridor D136 ve variantě 2 umožní zlepšit parametry autobusového obratiště u železniční zastávky i odstavování vozidel v této lokalitě.
- Koridor dopravní infrastruktury D136 může přispět ke zlepšení pěší a cyklistické dopravy v centrální části obce, k řešení návaznosti těchto druhů dopravy na hromadnou dopravu i k řešení parkovacích ploch a veřejných prostranství.
- Po realizaci optimalizace a elektrizace železniční tratě v koridoru DZ19 se sníží zatížení hlukem a imisemi v přilehlé zástavbě.
- Optimalizace a elektrizace železniční tratě v koridoru DZ19 zvýší kvalitu a komfort železniční dopravy.
- Optimalizace a elektrizace železniční tratě v koridoru DZ19 přispěje k lepší obsluze zastavěného území hromadnou dopravou.
- Nemovité kulturní památky, památky místního významu ani jiné historicky nebo architektonicky hodnotné stavby nejsou řešením změny č. 1A dotčeny.
- Čistota půd se vlivem navrhovaného řešení nezhorší.

**Možné negativní dopady navrženého řešení na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území:**

- Koridory dopravní infrastruktury zasahují do významných krajinných prvků - vodních toků (ve variantě 2 koridoru D136), lesních pozemků, údolních niv.
- Koridor dopravní infrastruktury D136 přispěje k urbanizaci volné krajiny, ke zvýšení podílu zastavěných ploch, k částečné fragmentaci údolí Frýdlantské Ondřejnice mezi centrem obce a tokem této řeky.
- Zlepšení dopravní dostupnosti území může vést k většímu přílivu obyvatel a rekreantů a tím ke snížení obytné a rekreační atraktivity obce.
- Zlepšenou dopravní obslužností území se zvýší počet obyvatel v obci, závislých na vyjížděcí za prací do okolních měst a obcí. To může představovat určité riziko jak z hlediska budoucích (dnes nejasných) nákladů na dopravu, tak z hlediska soudržnosti společenství obyvatel území (domácí x „cizí“).
- U koridoru dopravní infrastruktury D136 ve variantě 2 bude muset být provedena přeložka části potoka Stanovec u železniční zastávky a bude muset být zmenšen přilehlý rybník. Varianta 2 také dvakrát kříží tok Frýdlantské Ondřejnice. Výstavbou v koridoru dopravní infrastruktury D 136 ve variantě 2 může dojít ke změnám vodního režimu v území.
- V okolí koridoru dopravní infrastruktury D136 dojde k nárůstu hluku, imisí a prachu.
- Dojde k záborům zemědělské půdy u koridoru dopravní infrastruktury D136, u varianty 1 - 2,79 ha, u varianty 2 - 2,45 ha, z nichž je v obou variantách cca 0,3 ha kvalitní půdy II. třídy ochrany.
- Dojde k záboru lesních pozemků u koridoru D136, u varianty 1 - 1,18 ha, u varianty 2 - 1,90 ha.
- Koeficient KES se mírně sníží.
- Koridory dopravní infrastruktury zasahují do záplavového území Frýdlantské Ondřejnice.
- Koridor dopravní infrastruktury DZ19 zasahuje do lokalit svahových nestabilit. V těchto lokalitách musí být veškerá výstavba individuálně posouzena, zejména z hlediska zakládání staveb.

Pozitivní vlivy řešení změny č. 1A územního plánu na vyváženost vztahu územních podmínek převládají. Nejvíce pozitivních dopadů lze očekávat na životní prostředí, na kvalitu obytného území, na zlepšení dopravní obsluhy území a na posílení ekologické stability krajiny.

Negativní vlivy lze očekávat především na zemědělskou půdu, lesní pozemky a významné krajinné prvky v trase koridoru D136, zejména ve variantě 2. Negativní vlivy lze zmírnit splněním podmínek stanovených ve Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na životní prostředí.

**Z navržených variant koridoru dopravní infrastruktury D136 se jeví jako vhodnější varianta 1, která má méně negativních vlivů na přírodní hodnoty území a životní prostředí a lépe zajistí průchodnost území a dopravní obslužnost území.** Varianta 2 je lepší z pohledu jejího zapojení do urbanistické struktury zástavby a kvality obytného prostředí, má ale větší negativní vlivy na přírodní hodnoty území a životní prostředí než varianta 1.

Obě varianty jsou si však velmi podobné, jak se konstatuje i ve Vyhodnocení vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na životní prostředí. Protože jsou jejich rozdíly velmi malé a případné vlivy velmi podobné, jsou ve výsledku akceptovatelné varianty obě.

S ohledem na funkce obce ve struktuře osídlení (především bydlení, rekreaci a obslužné funkce) je předpokladem udržitelnosti rozvoje řešeného území jejich stabilizace eventuálně jejich přiměřený rozvoj zejména s ohledem na zachování soudržnosti obyvatel území a stabilizaci podmínek životního prostředí, a to zejména v její severní části. Využití vysokého potenciálu obytné a rekreační funkce obce musí probíhat, při minimalizaci negativních dopadů v oblasti životního prostředí (zejména omezení negativních vlivů dopravy a dalších dopadů zástavby na krajinu). Koridory dopravní infrastruktury umožní využití potenciálu území a rozvoj vhodných funkcí v obci bez významného narušení životního prostředí. Navržené a upřesněné prvky ÚSES přispějí k posílení ekologické stability krajiny a tím i podmínek pro příznivé životní prostředí.

**Závěrem lze konstatovat, že 2. Návrh Změny č. 1A Územního plánu Čeladná je pro obec přijatelný, a že přínos navrženého řešení převáží jeho možné negativní dopady. Jeho realizaci by neměly být ohroženy podmínky života budoucích generací.**

## **E. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA ZAJIŠTĚNÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ**

Na základě Vyhodnocení předpokládaných vlivů 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná na udržitelný rozvoj území nebyla shledána nutnost určení požadavků k zapracování do změny územního plánu a k úpravám předkládané koncepce, tj. koncepční a prostorová opatření.

Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách se proto týká pouze doporučení k rozhodování v území po přijetí 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná – projektová opatření.

**Návrh požadavků na rozhodování v plochách a koridorech vymezených v 2. Návrhu Změny č. 1A Územního plánu Čeladná:**

- Obecně u budoucích konkrétních záměrů, kdy nebude stanoviskem orgánu ochrany přírody vyloučen možný významný vliv na soustavu Natura 2000, posoudit konkrétní záměry dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
- Zpracovat biologického hodnocení v území dotčeném úsekem silnice a železniční trati
- Zajistit migrační prostupnost pro migrující živočichy u objektů, které převádějí silnici přes vodní tok.
- V rámci ochrany před hlukem v místech, kde to bude vhodné, realizovat protihlukové opatření (týká se zejména varianty 2 obchvatu silnice II/483 a koridoru DZ19).
- Již v současnosti je překročen imisní limit pro benzo(a)pyren a v roce 2040 se předpokládá obdobná situace. Z tohoto důvodu tuto situaci řešit například výsadbou izolační zeleně – pokud možno dbát na biogeografické hledisko (týká se obou variant obchvatu silnice II/483).
- Při průchodu obchvatu aktivní zónou záplavového území a záplavovým územím Q<sub>100</sub> tuto skutečnost zohlednit (týká se obou variant obchvatu silnice II/483). Zároveň by bylo vhodné

zajistit překonání vodních toků co nejvíce přírodně blízkým způsobem (varianta 2) se zachováním migrační prostupnosti vodního toku.