

Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov – manažerské shrnutí

Objednatel: Moravskoslezský kraj, 28. října 117, Ostrava 702 18

Garant: Ing. Jaroslav Kania, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje

Zhotovitel: Ing. Bedřich Nečas, UDI MORAVA s.r.o.,
Havlíčkovo nábřeží 38, Ostrava 702 00

Koordinace: Ing. arch. Jiří Schnirch

Vizualizace a animace: Ondřej Sikula

Datum: červen 2020



1	<u>ÚVOD</u>	2
1.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE:	2
1.2	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	2
1.3	PŘEDMĚT ŘEŠENÍ A HLAVNÍ CÍLE	2
1.4	PODKLADY	2
2	<u>ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY</u>	3
3	<u>ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA NÁVRHU ŘEŠENÍ</u>	4
3.1	CHARAKTERISTIKA ROZVOJOVÝCH PLOCH	4
3.2	NÁVRH KOMUNIKAČNÍHO NAPOJENÍ	4
3.2.1	NAVROVANÁ DOSTAVBA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	4
3.2.2	ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ NA DOSTAVBU KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	5
3.2.3	VÝHLEDOVÉ ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	6
3.2.4	DOPADY NAVROVANÉ DOSTAVBY NA NADŘAZENOU KOMUNIKAČNÍ INFRASTRUKTURU KRAJE	6
3.2.5	DEFINICE POTENCIÁLNÍCH RIZIK A LIMITŮ DOSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	6
3.2.6	VLIV ROZVOJE ÚZEMÍ NA FUNKCI KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ	6
3.2.7	KOMPLETACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS V ŘEŠENÉM A NÁVAZNÉM ÚZEMÍ	7
3.3	NÁVRH VLEČKOVÉHO NAPOJENÍ	7
3.3.1	PODMÍNKY PRO ROZVOJ VLEČKOVÉ SÍTĚ ROZVOJOVÝCH PLOCH M, R1 A R2	7
3.3.2	VÝCHOZÍ POŽADAVKY PRO NÁVRH VLEČKY	7
3.3.3	IDEOVÉ VARIANTY ŘEŠENÍ VLEČKY	8
3.3.4	POVRCHOVÁ VARIANTA VLEČKY DO ROZVOJOVÝCH ZÓN M + R1 + R2	8
3.3.5	„TUNELOVÁ“ VARIANTA VLEČKY DO ROZVOJOVÝCH ZÓN M + R1 + R2	9
3.3.6	ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ NA DOSTAVBU ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	9
3.3.7	DEFINICE POTENCIÁLNÍCH RIZIK A LIMITŮ DOSTAVBY ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	9
3.4	NÁVRH TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	10
3.4.1	PODMÍNKY PRO ZAJIŠTĚNÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY ROZVOJOVÝCH PLOCH M, R1 A R2	10
3.4.2	NAVROVANÁ DOSTAVBA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	10
3.4.3	ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ NA DOSTAVBU TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	10
3.4.4	ZÁVĚR	10
3.5	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ	11
3.6	LIMITY HYDROGEOLOGICKÝCH PODMÍNEK	11
3.7	BIOLOGICKÝ PRŮZKUM ÚZEMÍ A JEHO POSOUZENÍ Z HLEDISKA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY	12
3.8	POŽADAVKY NA LIDSKÉ ZDROJE	12
3.9	ANALÝZA NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ (CBA) ROZVOJOVÉ STUDIE ROZŠÍŘENÉHO ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	12
3.9.1	FINANČNÍ EFEKTIVITA	12
3.9.2	EKONOMICKÁ EFEKTIVITA	12
4	<u>VYHODNOCENÍ ROZVOJOVÉ STUDIE</u>	12
4.1	SPLNĚNÍ ZADÁNÍ STUDIE	12
4.2	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA NADŘAZENOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	13
4.3	KVANTIFIKACE ROZVOJOVÝCH PLOCH PRO LEHKOU VÝROBU A LOGISTIKU	13
4.4	KVANTIFIKACE INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	13
4.5	NÁVRH VĚČNÉHO A ČASOVÉHO HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY A REALIZACE KLÍČOVÝCH VÝSTUPŮ ROZVOJOVÉ STUDIE	13
4.6	POŽADAVKY NA KOORDINACI S OSTATNÍMI ZÁMĚRY	14
4.7	HODNOCENÍ SOULADU ROZVOJOVÉ STUDIE JAKO KOMPLEXNÍHO ŘEŠENÍ ZÓNY S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ OBCÍ A KRAJSKOU DOKUMENTACÍ ZÚR MSK	14
4.7.1	ÚDAJE RELEVANTNÍ PRO POSOUZENÍ SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	14

4.7.2	SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM PETŘEVALD	14
4.7.3	SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM MOŠNOV	15
4.7.4	SOULAD SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	16
5	<u>ZÁVĚR</u>	16

1 ÚVOD

1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Název:	Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov – manažerské shrnutí
Objednatel:	Moravskoslezský kraj
Garant úkolu:	Ing.Jaroslav Kania, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje
Koordinátor projektu,	
urbanisticko-architektonické řešení:	Ing.arch. Jiří Schnirch, autorizovaný architekt, ČKA 00 93
Zpracovatel:	Ing.Nečas Bedřich, autorizovaný inženýr pro městské inženýrství, ČKAIT 1101444, UDI MORAVA s.r.o
Spolupráce:	Ing.Martin Vengláš , Ostravské komunikace a.s.
Vizualizace:	Ondřej Sikula, fotografické činnosti, IČO: 706 19 484, Kotkova 882, Klimkovice
Termín dokončení:	červen 2020

Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov byla zpracována jako podkladový materiál pro vedení Moravskoslezského kraje a vedení statutárního města Ostravy pro strategické úvahy o dalších směrech a podmínkách rozvoje předmětného území a koordinované spolupráci obou veřejnoprávních subjektů při jeho realizaci. Důvody pro zpracování rozvojové studie byly následující:

- potřeba zásadního komplexního koncepčního materiálu, který identifikuje možnosti využití dalšího území bezprostředně navazujícího na severovýchodě na současně rozvojové území Mošnov
- vyhodnocení dopadů a vlivů tohoto rozvoje na nadřazenou dopravní a technickou infrastrukturu včetně definování předvídatelných možných rizik a limitů

1.2 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území zahrnuje Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Logistické centrum Mošnov obsahující areál PST Logistický park (dříve Multimodální cargo Mošnov) a areál Ostrava Airport Multimodal Park (OAMP) včetně Terminálu kombinované dopravy Mošnov, území Strategické průmyslové zóny Mošnov, tzv. předletištní prostor (definován a prověřen studií proveditelnosti Administrativního a obchodního centra Leoše Janáčka Mošnov /2007/), rozvojová zóna statutárního města Ostrava, potenciální rozvojové území v prostoru jiho-východně od haly Jobair (viz seznam podkladů – Generel



rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava 2019-2030/Siebert a Talaš, 08/2019), území severozápadně letiště (dopravní obslužnost Nová Horka – Albrechtický – Petřvaldík).

1.3 PŘEDMĚT ŘEŠENÍ A HLAVNÍ CÍLE

Předmětem řešení studie bylo:

- silniční dopravní napojení území na nadřazenou silniční síť kraje vč. nezbytných opatření pro zajištění dopravní obsluhy rozvojových ploch, pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu a koordinaci se záměry kolejového napojení a výstavby technické infrastruktury
- železniční dopravní napojení
- technická infrastruktura
- ideové urbanisticko-architektonické řešení rozvojových a přestavbových ploch
- odhad stavebních nákladů
- harmonogram přípravy a realizace projektu

Cílem studie bylo zajistit nezbytné podklady pro rozhodování Moravskoslezského kraje a Statutárního města Ostravy o předmětném území definované následujícími závěry:

- vyhodnocení případných vlivů navrhovaných řešení na nadřazenou dopravní a technickou infrastrukturu
- kvantifikace ploch pro umístění halových objektů určených pro lehkou výrobu a logistiku ve třech variantách
- přehledná kvantifikace investičních nákladů nutných pro realizaci jednotlivých navrhovaných řešení dopravní a technické infrastruktury
- specifikace hlavních podmínek nezbytných pro postupnou realizaci jednotlivých cílů a výstupů studie, návrh věcného a časového harmonogramu pro přípravu a realizaci podporných dokumentů a materiálů (společné Memorandum MSK a SMO o spolupráci při přípravě území, podklady resp. případná studie RLP rozšířená o plochy R1 a R2, změny územních plánů dotčených obcí aj.)
- požadavky na koordinaci s ostatními záměry v území (přeložka sil.I/58 – obchvat Mošnova, přestavbová plocha PP v majetku SMO, rozvojové záměry letiště aj.)

1.4 PODKLADY

- Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, aktualizace č.1
- Územní plány dotčených obcí
- Strategický plán rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava 2019 – 2030
- Generel rozvoje Letiště Leoše Janáčka Ostrava 2019–2030, SIEBERT+TALAŠ, spol.s r.o., 2019
- Analýza potenciálu a přínosů Letiště Leoše Janáčka Ostrava pro Moravskoslezský kraj
- Administrativní a obchodní centrum Leoše Janáčka Mošnov – studie proveditelnosti
- Podklady k projektu Terminálu kombinované dopravy Mošnov resp. žádost o dotaci na jeho realizaci z OP Doprava
- Zmapování skutečného provedení jednotlivých stavebních objektů realizovaných v rámci stavby Investiční příprava průmyslové zóny Mošnov, Tebodín Czech Republic, s.r.o., 2012
- Studie koncepce umístění inženýrských sítí ve strategické průmyslové zóně Ostrava – Mošnov, IGEA, 2016
- Koncepce umístění inženýrských sítí v SPZ Mošnov v tzv. Malé zóně, IGEA, 2018

- Studie silničního a kolejového napojení areálu Multimodálního carga Mošnov, 2017
- Problematika křížení vlečkového napojení areálu Multimodálního carga Mošnov s veřejnou účelovou komunikací Strategické průmyslové zóny Mošnov, 2017
- Návrh optimalizace dopravního značení v oblasti SPZ Mošnov a studie zastávek pro MCM, UDI Morava s.r.o., 2018
- Dálnice, silnice I. třídy – ŘSD ČR (www.rsd.cz; mapová aplikace)
- Silnice II. a III. třídy – SSMSK (www.ssmk.cz; Bílá kniha)
- Studie dopravního zatížení pro plánovanou dostavbu výrobních hal v rozvojových plochách O8, O11, O16, O20, O23, O26 průmyslové zóny Ostrava, Hrabová (UDI Morava s.r.o., 2016)
- I/58 Mošnov – obchvat, dokumentace pro územní rozhodnutí, SHB a.s., 2016
- platné územní plány obcí řešeného území
- www.cuzk.cz
- Informace a data poskytnuté objednatelem

2 ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY

Za hlavní motiv komunikační sítě kraje lze označit tzv. „slezský kříž“, tvořený ve směru sever – jih tahy - dálnice D1 a D48, které směřují do hlavních center ostravské sídelní regionální aglomerace a pokračují dál do Polska. Zatímco tah D1 je kompletován, na tahu D48 probíhá postupná rekonstrukce na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace v dálniční kategorii.



Tahy D1 a D48 kříží tah sil.I/11 a I/57, který lze charakterizovat trasu propojující nejdůležitější sídla regionu v příhraničním pásu. Řešené území Mošnova se nachází mezi výše uvedenými tahy D1 a D48 vedenými „Moravskou branou“, na které je napojeno sil.II/464 a I/58.

Na území Moravskoslezského kraje jsou z pohledu rozvojových záměrů železniční infrastruktury sledovány následující infrastrukturní projekty, které zvyšují potenciál železniční dopravy:

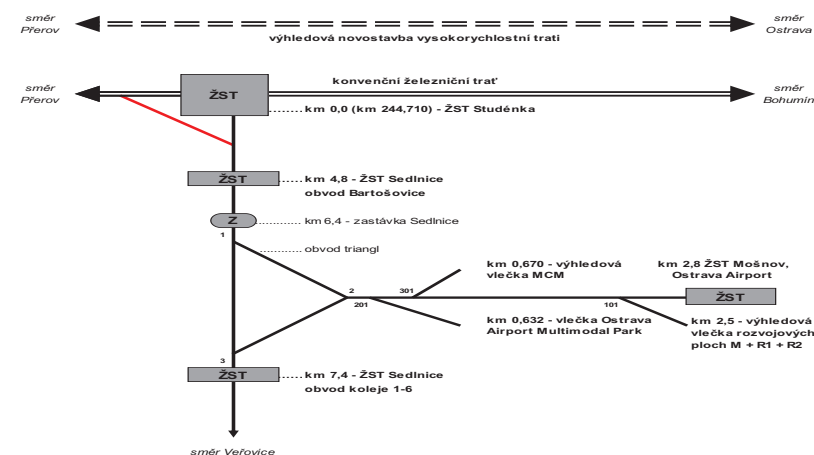
- VRT (Brno –) Přerov – Ostrava
- Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek
- Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice
- Revitalizace a elektrizace traťového úseku Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí
- Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Veřovice

Řešené území Mošnova je situováno v optimální poloze vůči páteřním dopravním tahům – viz. další schéma.



Řešené území nabízí optimální polohu i pro železniční dopravu. V souběhu s dálnicí D1 je vedena koridorová železniční trať Bohumín – Přerov (celostátní dráha 305B/270), na kterou navazuje trať Studénka – Veřovice (regionální dráha 306A/325). Řešené území Mošnova je na tuto regionální trať napojeno tratí Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport (regionální dráha 305H/270), která kromě osobní dopravy zajišťuje kolejové napojení terminálu a vlečky OAMP a PST. Územím Moravské brány prochází navíc i tah vysokorychlostní tratě, která nabídne vyšší standard osobní dopravy a odlehčí koridorovou trať a zvýší její kapacitu pro nákladní dopravu.

Pro zajištění výhledových kapacit na železniční síti jsou nezbytné infrastrukturní projekty - nová bezúvratová spojka Přerov – Sedlnice, zkapacitnění ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice a zkapacitnění ŽST Sedlnice, obvod Sedlnice. Blokové schéma železniční dopravy v širším území Mošnova dokladuje další schéma.



V širším území Mošnova jsou dostupné všechny páteřní rozvoje technické infrastruktury, které jsou nutné k dalšímu rozvoji řešeného území.

3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA NÁVRHU ŘEŠENÍ

Obsahem této kapitoly je stručná charakteristika výstupů tří souběžně řešených dokumentací, které byly podkladem pro předkládané manažerské shrnutí:



- „Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov - železniční dopravní napojení“ (UDI Morava s.r.o.)
- „Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov - železniční dopravní napojení“ (Dopravní projektování spol. s r.o.)
- „Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov - technická infrastruktura“ (Technoprojekt a.s.)

V závěru jsou dále uvedeny výstupy souběžně zpracovávaných posouzení:

- posouzení hydrogeologických poměrů v trase tunelu pro alternativu podpovrchového železničního napojení předmětného území (G-Consult, spol. s r.o.)
- biologický průzkum území a jeho posouzení ve vztahu k záměru obsaženému v rozvojové studii z hlediska ochrany přírody a krajiny (Ekogroup Czech s.r.o.)

3.1 CHARAKTERISTIKA ROZVOJOVÝCH PLOCH

V úvodu prací byly stávající i potenciální rozvojové plochy v řešeném území pro lepší přehlednost označeny krátkými znaky (A, B, C, D...). V situačním schématu jsou modrou barvou označeny stávající a rozestavěné areály, červenou rozvojové plochy. Využití severně situovaných ploch R1 a R2 je podmíněno změnou územně-plánovací dokumentace. Specifickou je pak oblast předletištního prostoru PP, v níž se předpokládá zásadní přestavba celého území. Žlutou barvou je zvýrazněn areál letiště Leoše Janáčka Ostrava, jehož rozvoj se řídí schváleným generelem (2019).

	ZASTAVĚNÉ A ROZESTAVĚNÉ PLOCHY PZ BEZ MOŽNOSTI ZABORU		ZASTAVĚNÉ PLOCHY PZ S MOŽNOSTÍ DÍLČÍHO ZABORU
	ROZVOJOVÉ PLOCHY PZ BEZ MOŽNOSTI ZABORU		ROZVOJOVÉ PLOCHY PZ S MOŽNOSTÍ DÍLČÍHO ZABORU
	PLOCHY LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA		ROZVOJOVÉ PLOCHY FODMÍNĚNÉ VYKUPEM A ZMĚNOU ÚP
	PŘELOŽKA SIL I/58		VLEČKOVÉ NAPOJENÍ PLOCHY „PST-LP, OAMP, M, R1, R2“
	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ		ROUŽITÁ ZKRATKA: PZ – PRŮMYSLOVÁ ZONA

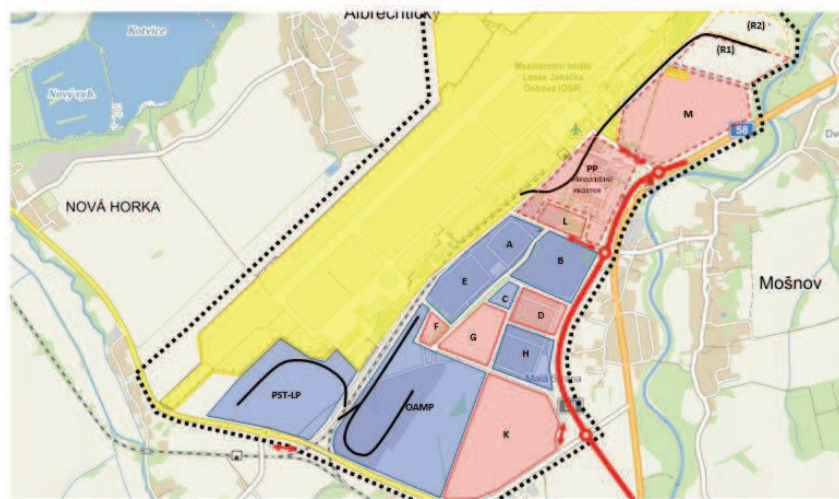
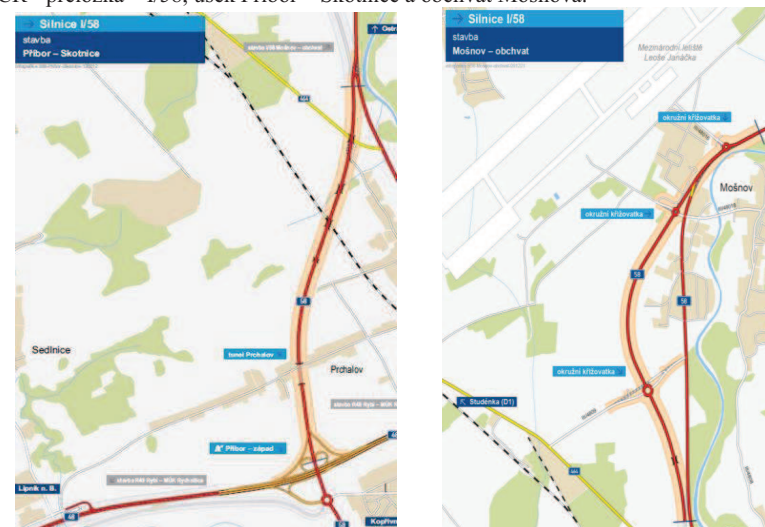


Schéma dokladuje i potenciál kolejové obsluhy areálu Ostrava Airport Multimodal Park (OAMP)– Terminál kombinované dopravy Mošnov (termín realizace do konce roku 2021), areálu PST Logistický park (původně Multimodální cargo Mošnov) a rozvojových ploch M + R1 + R2.

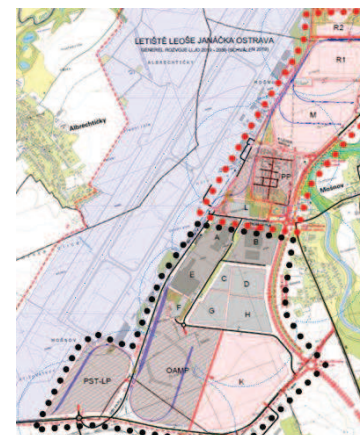
V rámci návrhu řešení bylo nutno zohlednit plánovanou dostavbu silniční sítě v bezprostředním kontaktu s řešeným územím. Jednalo se zejména o rozestavěné a připravované stavby ŘSd ČR - přeložka I/58, úsek Příbor – Skotnice a obchvat Mošnova.



V rámci studie byly pouze koordinovány přeložky inženýrských sítí vyvolané touto komunikační stavbou s návrhem dopravní a technické infrastruktury řešeného území.

3.2 NÁVRH KOMUNIKAČNÍHO NAPOJENÍ

3.2.1 NAVRHOVANÁ DOSTAVBA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ



Navrhovaný rozvoj severní části průmyslové zóny vč. její dopravní infrastruktury se tedy dotýká řešení rozvojových ploch M, R1 a R2 a přestavbové plochy PP (předletištní prostor). Území situované jižně plochy PP je již v zásadě stabilizované a navrhované úpravy jsou jen dílčí (viz schéma). Vzhledem k tomu, že v současné době ještě nejsou známi konkrétní investoři, byly rozvojové plochy M, R1 a R2 koncipovány jako území pro lehkou průmyslovou výrobu a logistiku s potenciálním využitím třemi typy investorů – malí, střední a velcí. Tomuto předpokladu byl přizpůsoben ideový návrh parcelace a nezbytná veřejně přístupná dopravní infrastruktura a koridory inženýrských sítí.

Výsledný návrh využití ploch M, R1 a R2 byl zpracován ve třech variantách - návrh parcelace pro velké, střední a malé investory.

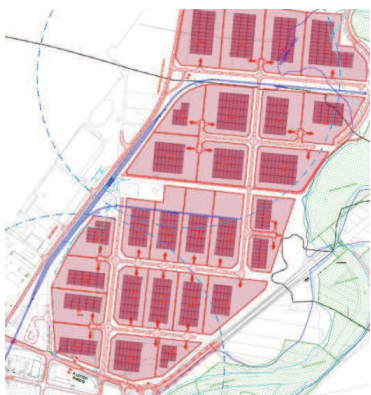
Návrh komunikační sítě pro velké investory zahrnuje následující prvky:

- respektování prvků územního systému ekologické stability v území podél řeky Lubiny,
- respektování limitů hladin Q100 a G50 vč. vymezení ploch pro provedení protipovodňových opatření,
- zohlednění invariantního návrhu trasy vlečky s tříkolejným předávkovým kolejištěm,
- obslužná komunikace mezi plochami R1 a R2 koncipovaná jako komunikace uzavřeného území s omezením vjezdu dopravní obsluhy s předností jízdy drážních vozidel,
- návrh terénních úprav pozemků zohledňující eliminaci rozlivu povodňových vod i limity podélného sklonu vlečkových kolejí,
- rekonstrukce prodloužené ul.Gen.Fajtla od křižovatky s ul.K letišti, sil.III/48016 po rozvojovou plochu R2 s doporučením na převedení do sítě silnic III.třídy.



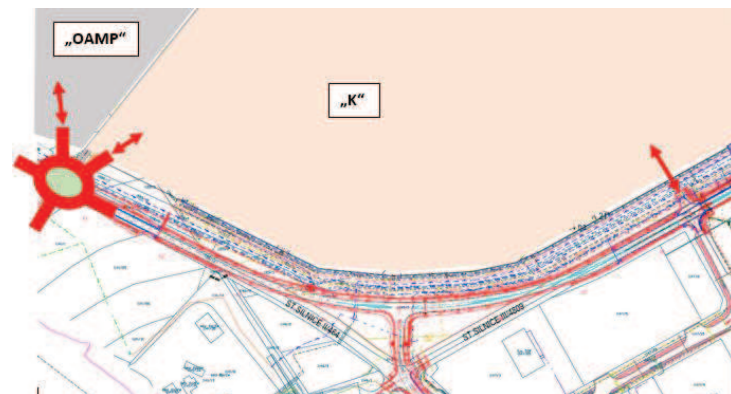
Příjezd do rozvojových ploch R1 a R2 je řešen z rekonstruované prodloužené ul.Gen.Fajtla. Na tuto komunikaci je napojena obslužná komunikace vedená mezi plochami R1 a R2, na kterou je předpokládán omezený vjezd dopravní obsluhy. Napojení plochy M je zajištěno z rekonstruované ul. K letišti, sil.III/48016. Pro přístup pěších je navržena výstavba chodníků, pro obsluhu veřejnou osobní dopravou výstavba autobusové zastávky.

V návrhu dopravní infrastruktury pro malé a střední investory je komunikační síť doplněna o příčku propojující Ul. K letišti, sil.III/48016 s obslužnou komunikací vedenou mezi plochami R1 a R2. Koridor příčky omezí „zranitelnost“ dopravní obsluhy areálů při jakékoliv nestandardní situaci (dopravní nehoda, stavební činnost atd.) a slouží i pro vedení inženýrských sítí.



Pro rozvojovou plochu PP (předletištní prostor) byla navržena komunikační síť se střední „těžnicovou“ příčkou. Plocha přestavbového území PP je limitována koridorem vlečkového napojení, který je ale trasován těsně podél parkoviště, aby omezení rozvojové plochy bylo co nejmenší.

Návrh dopravní struktury jižně plochy PP, tj. jižně ul. Průmyslové je v zásadě stabilizovaný. Nejvýraznější změnou je připravovaná přeložka sil.I/58. Napojení plochy K a OAMP zajištěno komunikací vedenou na rozhraní těchto ploch, která bude na sil.II/464 napojena okružní křižovatkou, do níž bude zaústěna i stávající příjezdová komunikace k železniční trati. Princip navrhovaných úprav v této části řešeného území je dokladován schématem.



3.2.2 ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ NA DOSTAVBU KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Odhad stavebních nákladů dostavby a rekonstrukce komunikační sítě byl zpracován pro varianty parcelace pro malé (střední) i velké investory a zahrnuje pět potenciálních dílčích položek, z nichž první je vyvolána výstavbou vlečky:



Odhad nákladů byl proveden pro parcelaci pro malé a velké investory v cenové úrovni roku 2020 dle znalostí odpovídající stupni rozpracování v rozvojové studii. V odhadu nákladů nejsou zahrnuty finanční náklady na majetkoprávní vyrovnání. Celkové náklady na výstavbu komunikací a chodníků pro parcelaci pro malé investory jsou odhadovány částkou 298,5 mil. Kč + 21% DPH, tj. 361,1 mil. Kč vč.DPH. Náklady výstavby komunikací a chodníků pro parcelaci pro velké investory jsou nižší o komunikační příčku přes plochu M a R1 a dosahují 156,2 mil. Kč + 21% DPH, tj. 189,1 mil. Kč vč.DPH.

Čís.	Rekonstrukce a výstavba komunikační sítě	Odhad investičních nákladů
1	směrová úprava ul.Gen.Fajtla, sil.III/48016	21,9 mil. Kč + 21% DPH
2	prodl.ul.Gen.Fajtla (sil.III/48016)	60,4 mil. Kč + 21% DPH
3	rekonstrukce ul.K letiště, sil.III/48016	37,5 mil. Kč + 21% DPH
4	obslužná komunikace mezi plochami R1 a R2	36,5 mil. Kč + 21% DPH
5	obslužná komunikace přes plochu M a R1 (jen komunikační síť parcelace pro malé investory)	142,2 mil. Kč + 21% DPH

3.2.3 VÝHLEDOVÉ ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

První zkušenosti a poznatky z vývoje globální ekonomiky v 1. pololetí 2020 ovlivněné dopady pandemie nového koronaviru signalizují mj. možný trend posilování národních ekonomik a jejich soběstačnosti v některých strategických výrobních odvětvích. S ohledem na limity reálné nabídky pracovních sil a její struktury bude podmínkou pro tento vývoj postupné zavádění Průmyslu 4.0 postaveného na digitalizaci a automatizaci výrobního procesu s vysokou přidanou hodnotou. Z hlediska zaměstnanecké špičkové dopravy lze proto v důsledku toho očekávat její dílčí pokles. Společně s tím lze očekávat i pozitivní trend využívání tzv. sdílené dopravy a jiné nabídky pro dopravu zaměstnanců, vč. posílení podílu veřejné dopravy.

Výhledové zatížení pro jednotlivé zatěžovací stavy vycházelo z předpokládané etapizace výstavby v řešeném území a bylo získáno součtem „základního“ (stávajícího) dopravního proudu, modifikovaného pro dostavěnou komunikační síť, navýšeného o očekávaný nárůst vlivem růstu stupně automobilizace a motorizace. Takto získaná hodnota byla navýšena o očekávaný „přítížení“ dopravního proudu o dopravu generovanou rozvojem průmyslové zóny a zvýšením počtu cestujících letišť v letních měsících.

3.2.4 DOPADY NAVRHOVANÉ DOSTAVBY NA NADŘAZENOU KOMUNIKAČNÍ INFRASTRUKTURU KRAJE

V současné době je rozestavěna přeložka sil.I/58 v oblasti Skotnice, na kterou naváže výstavba obchvatu Mošnova. Tyto stavby jsou navrhovaným rozvojem průmyslové zóny Mošnov v plném rozsahu respektovány. Přeložka sil.I/58 umožní přímé napojení sil.I/58 na modernizovaný tah D48, který se může stát určitou alternativou pro vazby směrem na jih, dosud vedené přes dálnici D1. Výstavba obchvatu I/58 a tři okružních křižovatek nabídne kapacitní napojení řešeného území na nadřazenou komunikační síť.

Z hlediska napojení na dálnici D1 bylo výstavbou přeložky sil. II/464 v úseku Bílov – dálnice D1 – Studénka zajištěno extravilánové uspořádání tohoto dálničního přivaděče. Pro zlepšení parametrů II/464 přichází v úvahu již jen dílčí úpravy některých křižovatek, úpravy pro bezpečné příčné vazby pěších a v některých úsecích dostavba pěších a cyklistických stezek, které i po nárůstu intenzity dopravy zajistí plynulost a bezpečnost dopravy.

Z výsledků kapacitního posouzení vyplývá, že vybudované napojení předletištního prostoru a průmyslové zóny rekonstruovaným tahem II/464 s obchvatem Studénky zajistí spolu s rozestavěnou a připravovanou a přeložkou sil.I/58 napojení řešeného území extravilánovými tahy bez průtahů zastavěným územím.

3.2.5 DEFINICE POTENCIÁLNÍCH RIZIK A LIMITŮ DOSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Návrh terénních úprav rozvojových ploch M, R1 a R2 a celková koncepce hrubých terénních úprav musí zohlednit eliminaci rozlivu povodňových vod definovaných hladinami Q100 a Q50 i limity podélného sklonu vlečkových kolejí

Základní podmínkou pro realizaci navrhovaného řešení jsou změny územních plánů Mošnova a Petřvaldu, kterými budou definovány nové rozvojové plochy a nové koridory dopravní a technické infrastruktury. Bez tohoto kroku nelze zahájit projekční přípravu nezbytnou pro postupnou realizaci výstupů rozvojové studie. Konkrétní postup bude stanoven po projednání rozvojové studie s příslušnými odbory Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, s orgány Moravskoslezského kraje, statutárního města Ostravy a zástupci dotčených obcí.

V návaznosti na to bude nutno dosáhnout majetkového vyrovnání se současnými vlastníky pozemků v rozvojové ploše R1 a R2. Vlastnictví pozemků vč. problémových parcel bez jednoznačného určení majitelů a pozemků s velkým počtem majitelů je předmětem samostatné grafické přílohy včetně tabulky zařazené do schémat na závěr textové části.

S ohledem na potřebu modernizace komunikační sítě bylo navrženo zařazení komunikace ul.Průmyslové a části úseků ul.Gen.Fajtla do sítě silnic III.třídy, které zlepší podmínky pro financování jejich rekonstrukce a následnou údržbu. Vstupní podmínkou je vypořádání majetkoprávních vztahů k pozemkům, na nichž jsou tyto komunikace situovány.

Skutečné výhledové objemy dopravy budou odrážet nejen postupné zavádění Průmyslu 4.0, ale i reálný rozsah postupné zástavby rozvojových ploch prodaných jednotlivým investorům. V dalším období je proto doporučováno sledovat vývoj dopravního zatížení na komunikační síti i reálné objemy generované dopravou řešeného území. V návaznosti na skutečný vývoj je doporučováno připravit drobné úpravy tahů sil.I/58 a II/464 pro zajištění plynulosti dopravy úpravou vybraných křižovatek.

3.2.6 VLIV ROZVOJE ÚZEMÍ NA FUNKCI KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ

Dle zadání byl v širším území kraje předpokládán následující postup dostavby a modernizace a dostavby stávající sítě nadřazených a páteřních komunikací - situování jednotlivých staveb je dokladováno orientačním schématem.



Komunikační síť r.2025

- modernizace D48, Běloutín - Rybí – Rychaltice (ve schématu stavba č.1)
- I/58, Skotnice, obchvat (ve schématu stavba č.2);
- I/11, Ostrava, Prodloužená Rudná (ve schématu stavba č.3);
- I/58, Mošnov, obchvat (ve schématu stavba č.4);
- III/46427, Studénka, podjezd (ve schématu stavba č.5.

Komunikační síť r.2030

- II/478, obchvat Polanky (ve schématu stavba č.6);
- II/478, Mostní II a Nová Krmelínská (ve schématu stavba č.7).

Komunikační síť po r.2030

- I/56-I/11, propojení Bartovice – Kunčice (ve schématu stavba č.8).

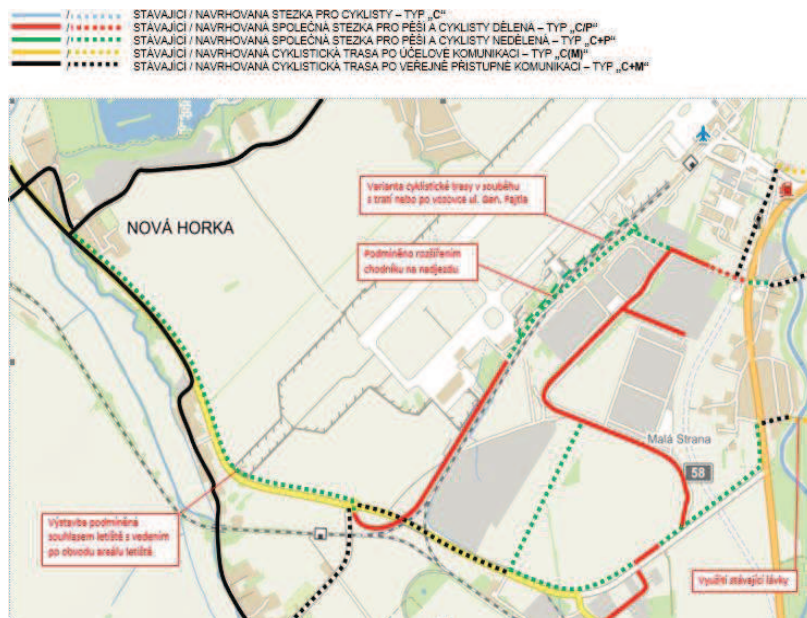
Sledovaná dostavba komunikační sítě v širším území kraje nemá přímou návaznost na rozvojové záměry řešeného území a nebude mít vliv na směřování cílové a zdrojové dopravy řešeného území Mošnova. Pro fungování zóny bude zásadním přínosem přeložka sil.I/58, která kromě vedení mimo zastavěné území nabídne přímé napojení sil.I/58 na modernizovaný tah D48, který se může stát určitou alternativou pro vazby směrem na jih, dosud vedené přes dálnici D1. Výstavbou obchvatu a tří okružních křižovatek bude zachováno stávající rozložení dopravního napojení, které nabídne kapacitnější napojení než stávající průsečné a stykové křižovatky.

Dalším významným prvkem bude kompletace západových příčky v jižní partii Ostravy vedené v koridoru ul.Mostní, která na komunikačním vstupu sil.I/58 nabídne rozvedení dopravy na jednotlivé severojižní příčky komunikačního roštu bez nutnosti tranzitu přes zastavěné území Jižního města a průjezd po exponované sil.I/11, ul.Rudné.

3.2.7 KOMPLETACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS V ŘEŠENÉM A NÁVAZNÉM ÚZEMÍ

V řešeném území jsou vybudované izolované úseky v režimu dělené stezky pro pěší a cyklisty vedené v přidruženém dopravním prostoru bez návaznosti na okolní síť cyklistických tras, které jsou vedeny po málo frekventovaných komunikacích. V rámci studie byl proto zpracován ideový návrh kompletace sítě cyklistických tras zahrnující návrh dostavby cyklistických tras v řešeném území a to převážně v režimu společné nedělené stezky pro pěší a cyklisty a jejich navázání na síť tras v širším území.

Jedná se pouze o ideový návrh, konkrétní řešení bude nutno upřesnit až v rámci návazné projektové přípravy.



3.3 NÁVRH VLEČKOVÉHO NAPOJENÍ

3.3.1 PODMÍNKY PRO ROZVOJ VLEČKOVÉ SÍTĚ ROZVOJOVÝCH PLOCH M, R1 A R2

Návrhy dostavby železniční sítě ve vztahu k RZÚM je možno rozdělit do tří kategorií. Jednak se jedná o doplnění vlečkové sítě (zavlečkování) jednotlivých rozvojových zón v samotném RZÚM, kdy se jedná o novostavbu vleček OAMP a PST a dále o prověření možného trasování vlečky pro obsluhu zón M + R1 + R2. Všechny vlečky budou zaústěny do regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport, která je v majetku Moravskoslezského kraje. Realizace vleček je nutná pro naplnění předpokladů obsluhy vybraných lokalit RZÚM zdrojovou a cílovou železniční dopravou (obsluha „poslední míle“).

V rámci širšího území RZÚM se jedná o infrastrukturní úpravy v návazné síti Správy železnic, které umožní rychlý a plynulý návoz a odvoz zátěže ve vztahu k páteřní trati, celostátní dráze Bohumín – Přerov. Jedná se zejména o úpravy ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice a Sedlnice a dále zřízení bezúvratového napojení pro jízdy vlaků směr Přerov.

Zvláštní postavení má realizace novostavby vysokorychlostní trati (Brno –) Přerov – Bohumín (– Katowice). Z hlediska stavebního není v přímé vazbě na dotčené území RZÚM, ale z hlediska kapacitního umožní odlehčení stávající konvenční trati Bohumín – Přerov a tím zajištění navýšení kapacit pro vlaky nákladní dopravy, vč. spojení vedených pro obsluhu RZÚM.

Obdobně soubor staveb vyplývající ze SP Beskydy má charakter umožnění druhého strategického napojení RZÚM na nadřazenou železniční síť s možnostmi operativních odklonových tras v případě nesjízdnosti či dočasné nedostupnosti základní trasy přes ŽST Studénka.

3.3.2 VÝCHOZÍ POŽADAVKY PRO NÁVRH VLEČKY

Pro stanovení koncepce technického řešení vlečky byly stanoveny tyto základní vstupní předpoklady:

Dopravně-technologická charakteristika vlečky

- Vzhledem k nemožnosti určit budoucího investora rozvojových ploch M + R1 + R2, bylo navrženo řešení, které umožní nepravidelnou obsluhu jednotlivými vozy i obsluhu ucelenými vlaky.
- Zpracování zátěže končících a výchozích vlaků proběhne na předávkovém kolejišti v obvodu vlečky, případně tak může být učiněno na kolejových kapacitách přípojné stanice, příp. jiné vlečky.
- Obsluha vlečky bude zajištěna hnacími vozidly nezávislé trakce.
- Pro potřeby vlečky se předpokládá vedení vlaků s normativy délky 610 m + hnací vozidla a normativy hmotnosti až 1 600 tun.
- Potřebná užitečná délka na vlečce je stanovena optimálně na 650 metrů.
- Rozsah předávacího kolejiště se doporučuje v základní variantě o třech kolejích.
- Sklonové poměry předávacího kolejiště ideálně ve vodorovné (nulový sklon), směrové poměry v přímé, na navazujících a spojovacích úsecích sklonové poměry optimálně do 10 ‰, směrové poměry od poloměru R = 190 m, v odůvodněných případech (stísněné poměry) lze akceptovat úlevové řešení na poloměr 150 metrů se snížením rychlosti.

Úrovňová křížení

- Křížení železniční dráhy je požadováno v normových parametrech, tj. alespoň 75 stupňů úhlu

- křížení dráhy s pozemní komunikací.
- Počet křížení je třeba minimalizovat.
- O způsobu zabezpečení přejezdů rozhodne DÚ v rámci řízení k projektu stavby, pro potřeby studie a orientačních nákladů stavby máme uvažovat zřízení PZS (světelné signalizace) u všech přejezdů na vlečce.
- Možné zahloubení vlečky jako alternativa k úrovnovým křížením přichází v úvahu při dodržení normových sklonů pro dráhy s adhezním provozem (tj. do 40 ‰).

Trakční vedení

Návrh řešení však nesmí znemožnit výhledovou elektrizaci předávkového kolejiště ve vazbě na návaznou infrastrukturu.

3.3.3 IDEDOVÉ VARIANTY ŘEŠENÍ VLEČKY

Prvním krokem konceptu návrhové části byla stabilizace kolejového napojení rozvojových ploch M, R1 a R2. Bylo posuzováno celkem sedmi možných variant zavlečkování. Zásadní komplikací je průchod územím, které je z větší části rozparcelováno, případně již rozprodáno a zastavěno. Z povrchových variant se k realizaci doporučuje modrá varianta, která je z hlediska provozu drážní dopravy bezproblémová a není v kolizi s rozvojovými plochami. V oblasti rozvojových zón M + R1 + R2 je možné rozvinout předávkové kolejiště s možnými výběhy kusých kolejí do jednotlivých ploch dle požadavků investorů.



Nevýhodou této povrchové varianty jsou úrovnová křížení hlavní příjezdové cesty k letištnímu terminálu s novostavbou železniční vlečky. Výše uvedená negativa odstraňuje alternativní „tunelová varianta“, která byla zpracována na žádost MMO. Vlečka je v této verzi vedena přes předletištní prostor v zahloubené trase. To je však vykoupeno provozními negativy (podélné sklony vlečky nevhodné pro nákladní dopravu, nutnost zřídit předávkové kolejiště v oblouku), zásadní investiční náročností (převyšující doporučené povrchové řešení v řádu stovek milionů korun), náročným technickým řešením a vysokými náklady na provoz a údržbu.

3.3.4 POVRCHOVÁ VARIANTA VLEČKY DO ROZVOJOVÝCH ZÓN M + R1 + R2

Charakteristika vlečky

Novostavba vlečky je zaústěna do obvodu ŽST Mošnov, Ostrava Airport. Veškeré manipulace musí být prováděny až v obvodu vlečky na tříkolejném předávkovém kolejišti. Předávkové kolejiště a kolejové větvení je možné zřídit v západní části zón M + R1 + R2.

Kolejové řešení

Navržená trasa vlečky je zaústěna do km cca 2,400 regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport v obvodu ŽST Mošnov, Ostrava Airport. Celková délka vlečkové koleje od začátku odbočné výhybky po zarážedlo koleje č 1a je navržena v délce cca 2,2 km. Délka spojovacího úseku mezi odbočnou výhybkou a předávkovým kolejištěm dosahuje délky cca 0,8 kilometru. Na začátku úseku, v prostoru úrovnového křížení komunikace na ul. Gen. Fajtla, je trasa koleje z důvodu dodržení normového úhlu křížení vedena dvěma protisměrnými oblouky a pokračuje podél oplocení nového parkoviště až do předletištního prostoru.

V předletištním prostoru je navrženo počet křížení stávajících komunikací redukovat na jeden úrovnový přejezd, za kterým je trasa vedena po severozápadním okraji rozvojových ploch M+R1+R2. Cca 70 m za přejezdem je situován začátek zhlaví předávkového kolejiště.

Předávkové kolejiště je navrženo s možnými výběhy kusých kolejí do jednotlivých ploch dle požadavků investorů. Předávkové kolejiště je navrženo jako tříkolejné, všechny tři koleje mají užitečnou délku 650 m.

Křížení vlečky s veřejnými pozemními komunikacemi jsou navrženy v normových parametrech, tj. alespoň 75 stupňů úhlu křížení dráhy s pozemní komunikací a vzdálenost mezi hranicí nejbližší křižovatky pozemní komunikace a nebezpečným pásmem dráhy je navržena min. 30 m. Pro dosažení normového řešení křížení komunikace na ul. Gen. Fajtla je navrženo vyosení pozemní komunikace na ul. Gen. Fajtla tzv. šikanou a zároveň byly v tomto úseku použity mezní hodnoty poloměrů směrových oblouků vlečkové koleje ($R = 160$ m). V prostoru před letištěm bude vlečka úrovnově křížovat komunikaci III. třídy, ul. K Letišti. Komunikace bude navržena se třemi jízdními pruhy, dva pruhy budou ve směru k letišti.

Zhodnocení varianty

Jako výhody varianty lze označit následující parametry:

- Z hlediska provozu drážní dopravy bezproblémová.
- Z hlediska technického řešení bez zásadních kolizí.
- Z hlediska územního minimum kolizí s rozvojovými plochami.
- Možnost kolejového větvení v oblasti zón M + R1 + R2 bez zásadního rozdělení území.

Jako nevýhody varianty lze označit následující parametry:

- Úrovnově kříží hlavní příjezdové cesty k letištnímu terminálu.
- Vyžaduje lokální přeložky pozemních komunikací v místech nově zřizovaných železničních přejezdů.

Nejméně kolizní varianta z hlediska územního, provozně vyhovující a technicky realizovatelná bez zásadních problémů – povrchové řešení vlečky je doporučeno jako výsledné řešení.

3.3.5 „TUNELOVÁ“ VARIANTA VLEČKY DO ROZVOJOVÝCH ZÓN M + R1 + R2

Charakteristika vlečky

Jedná se o alternativu předchozí varianty, která se snaží redukovat některé z jejích nevýhod. Je zaústěna do odvodu ŽST Mošnov, Ostrava Airport. Následně klesá v zárubních zdech a zahlubuje se do hloubeného tunelu, kterým prochází předletištní prostor. Následně opět vystoupá v zárubních zdech a navazuje kolejovým větvením předávkového kolejiště.

Kolejové řešení

Trasa vlečky se bezprostředně za odbočnou výhybkou v prostoru mezi trasou regionální dráhy a pozemní komunikací na ul. Gen. Fajtla v úseku dlouhém cca 390 m zapouští do terénu. Kvůli nedostatku prostoru pro otevřený výkop je trasa v tomto úseku lemována zárubními zdmi. Od km 0,446 začíná jednokolejný tunel, který vede přes celý předletištní prostor a končí v km 0,706, tj. za křížením s hlavní příjezdovou komunikací k odbavovací hale ve směru od obce Mošnov a silnice I/58, kde trasa opět vystupuje na terén a je dále vedena po severozápadním okraji rozvojových ploch M + R1. Trasa vlečky této varianty tak mimoúrovňově křížuje veškeré pozemní komunikační trasy v prostoru před odbavovací halou letiště. V koncové části je pak trasa vlečky vedena na hranici rozvojových ploch R1 a R2. Limitním prvkem návrhu sklonových poměrů koleje je mimoúrovňové (tunelové) křížení předletištního prostoru, které je oboustranně zajištěno klesáním vlečkové koleje cca 20 ‰ do tunelového objektu. Délka obou klesání je cca 390 m. V tunelovém objektu bude navržen sklon 0,5 ‰. V koncovém úseku vlečkové trasy je navrženo předávkové kolejiště s možnými výběhy kusých kolejí do jednotlivých ploch.

Zhodnocení varianty

Jako výhody varianty lze označit následující parametry:

- Jako jediná z variant absolutně redukuje úrovně křížení s pozemními komunikacemi.
- Z hlediska územního bez kolizí s rozvojovými plochami (nejméně kolizí).

Jako nevýhody varianty lze označit následující parametry:

- Z hlediska provozního je řešení ve formě tunelového s navazujícími úseky se sklony až 20 ‰ značně nevhodné.
- Z hlediska technického znamená nutnost vysunutí předávkového kolejiště, které je navrženo v oblouku o malém poloměru a větší záběr území ploch M + R1 + R2.
- Řešení předávkového kolejiště v oblouku zhoršuje viditelnost návěstidel.
- Technicky, investičně a z hlediska provozních a udržovacích nákladů náročné řešení neodpovídající významu uvažované vlečky a jejímu dopravnímu zatížení.
- Investiční náklady tunelové varianty jsou proti povrchové variantě výrazně nižší (636,6 mil. Kč u povrchové vs. 1 166,7 mil. Kč u tunelové varianty).

Varianta řeší mimoúrovňové křížení a průchod předletištním prostorem, což je vykoupeno provozními negativy a investičně vysoce náročným technickým řešením – tunelové řešení není doporučováno.

3.3.6 ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ NA DOSTAVBU ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

Odhad stavebních nákladů dostavby a rekonstrukce železniční sítě byl zpracován pro vlastní vlečku v řešeném území i návazném úseku napojení na koridorovou trať. Investiční náklad je shodný pro všechny varianty parcelace a zahrnuje čtyři dílčí položky:

Rekonstrukce a výstavba železniční sítě	Odhad investičních nákladů
vlečka do rozvojových zón M + R1 + R2	636,6 mil Kč + 21% DPH
zkapacitnění ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice	159,26 mil. Kč + 21% DPH
zkapacitnění ŽST Sedlnice, obvod Sedlnice	288,9 mil. Kč + 21% DPH
bezúvratňová spojka Přerov – Sedlnice	431,8 mil. Kč + 21% DPH

Další stavby zlepšující možnosti dopravní obsluhy území a navyšující kapacitu železniční sítě

- VRT (Brno –) Přerov – Ostrava - Cena za kilometr VRT je asi 400 milionů korun v širém terénu, na estakádách cca 1 miliarda za kilometr, investiční náklady pro úsek Přerov – Ostrava byly odborným odhadem stanoveny na cca 50 mld. Kč.
- Soubor staveb podle SP Beskydy - souhrnně stavby „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek“, „Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice“ a „Revitalizace a elektrizace traťového úseku Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí“ nárokuje investiční náklady ve výši 10,586 mld. Kč.
- Stavba „Modernizace a elektrizace trati Sedlnice – Veřovice“ - 3,458 mld. Kč.

3.3.7 DEFINICE POTENCIÁLNÍCH RIZIK A LIMITŮ DOSTAVBY ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

Na základě provedených výpočtů je zřejmé, které prvky se stávají limitními pro rozsah dopravy trasovaný po železnici pro potřeby plnohodnotného provozu vleček v RZÚM. V případě jejich nerealizace lze očekávat kapacitní problémy při obsluze RZÚM drážní dopravou. Z posouzení vyplývají následující závěry:

- Jednokolejný traťový úsek Studénka – jednokolejný úsek trati není z hlediska výhledové dopravy limitující a není nutné přijímat opatření k jeho zdvoukolejnění.
- Železniční stanice Studénka na síti SŽDC je zásadním a limitujícím prvkem. Rozšíření stanice však není reálné. Jako provozně vyhovující alternativní řešení k úpravám ŽST Studénka je realizace nové bezúvratňové spojky Přerov – Sedlnice.
- Železniční stanice Sedlnice, obvod Bartošovice - pro zajištění přísunu vlaků do a z RZÚM je nutné kapacitně navýšit ŽST Sedlnice, obvod Bartošovice. V opačném případě bude limitována jízda nákladních vlaků.
- Železniční stanice Sedlnice - pro zajištění přísunu vlaků do a z území Mošnova je nutné kapacitně navýšit ŽST Sedlnice, obvod Sedlnice. V opačném případě bude limitována jízda nákladních vlaků.
- Návazná železniční síť tvořená koridorovou tratí Bohumín – Přerov je v krátkodobém pohledu (zhruba do roku 2030) schopna kapacitně pokrýt nárůst dopravy. Další růst nákladní dopravy lze očekávat po roce 2030 do roku 2050, kdy stávající kapacitní možnosti budou zásadně překročeny. Z kapacitních posouzení plyne, že bez realizace VRT se stávající konvenční železniční trať Bohumín – Přerov stane limitujícím prvkem pro vedení vlaků nákladní dopravy.

3.4 NÁVRH TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

3.4.1 PODMÍNKY PRO ZAJIŠTĚNÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY ROZVOJOVÝCH PLOCH M, R1 A R2

V širším území Mošnova jsou dostupné všechny páteřní rozvody, které jsou nutné k dalšímu rozvoji. Většina těchto rozvodů je ukončena mimo rozvojové plochy M, R1 a R2 nebo tyto plochy kříží a bude nutné je prodloužit nebo přeložit.

Na jih od zájmového území (cca 400m) v blízkosti silnice I/58 se nachází regulační stanice plynu VTL/STL. Tuto stanici bude nutné upravit a přemístit směrem na okraj zájmového území. Dá se předpokládat, že většina uživatelů bude preferovat připojení na vysokotlak jak je tomu ve stávající provozované části PZ Mošnov. Hlavní transformační stanice elektro rozvodů VVN/VN (110/22kV) se nachází cca 2,3km jihozápadně od zájmového území. Tato stanice napájí veškeré VN rozvody v PZ Mošnov. Přívod z transformovny do zájmového území je již projekčně řešen jiným subjektem (Statutárním Městem Ostrava) v rámci projektu „Průmyslová zóna Mošnov – Malá zóna připojení VN 22kV“. Tento projekt prochází legislativním procesem a bude nutné s ním koordinovat rozvoj zájmového území, zejména umístění vstupního bodu VN v zájmovém území.

Zájmové území již křížuje stávající vodovodní přívaděč DN 350LT, který je zásoben vodou z dvojice vodojemů Petřvald II, které se nachází cca 1,1 km severovýchodním směrem. Tento vodovodní přívaděč bude nutné po vstup do zóny přeložit do nové trasy.

Uvnitř zájmového území se nachází stávající čistírna odpadních vod, na kterou budou napojeny splaškové vody zóny. Dešťové vody v zóně budou napojeny do recipientu. Dešťové vody uvnitř areálu budou utráceny podle platné legislativy v místě vzniku.

Zájmové území kříží hlavní trasy sdělovacího vedení (metalického a optického) pro letiště. Tyto kabelové trasy budou přeloženy po obvodu zóny. V místě, kde stávající trasy protínají obvod zóny vzniknou napojovací body pro rozvody v zóně.

Severovýchodní část zóny je ovlivněno záplavovým územím toku Lubina (Q50 i Q100). Z tohoto důvodu jsou navržena protipovodňová opatření formou valu a obslužná komunikace za val pro přístup správce a údržbu.

3.4.2 NAVRHOVANÁ DOSTAVBA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

V zájmovém území jsou uloženy kabelové (zemní) sítě nízkého a vysokého napětí, dále pak sdělovací, optické a metalické, kabely. Tyto je nutno před vlastní stavbou přeložit dle návrhu jednotlivých stavebních ploch. Pro přeložení bude využito inženýrských koridorů mezi objekty, příp. obklopující plochy. Návrh je založen na odborném odhadu a předpokládaném možném vedení tras přeložek a na konzultaci se správci se zapracováním jejich vstupních požadavků do návrhu.

V rámci rozšířeného zájmového území Mošnov byly simulovány různé varianty obsazení území. Tyto varianty podle velikosti alokovaných ploch byly rozděleny na investory „malé“, „střední“ a „velké“.

Malí a střední investoři

Vedení inženýrských sítí se přizpůsobilo navrženému členění území. Byl stanoven hlavní koridor vedoucí v souběhu s páteřní komunikací směrem od napojovacích bodů elektro (TS) a plynu (RSN). Byla zvažována i varianta vedení koridoru podél účelové komunikace lemující letiště. Vzhledem k požadavku na vlečku a koliznímu místu před ČOV byla většina rozvodů vymístěna do tohoto páteřního koridoru. Výjimku tvoří pouze překládané rozvody a napojení splaškových vod do

ČOV. Šířka koridoru vč. komunikace byla stanovena na 30m. Splaškové vody budou směřovány do levé části zóny do čistírny odpadních vod. Dešťové vody z veřejných komunikací a zpevněných ploch směřovány do pravé části směrem k toku Lubiny. Navrženo je jedno napojení do recipientu v souladu s požadavky správce. V rámci koridorů dojde i k zokruhování vodovodního řádu.

Velcí investoři

Principy řešení jsou obdobné jako u malých a středních investorů. Přeložky stávajících sítí jsou vedeny po obvodu zóny. Páteřní koridor obchází zónu zprava podél její východní hranice.

3.4.3 ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ NA DOSTAVBU TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Odhad cenových nákladů za realizaci úprav přívodů, přeložek a nových sítí je uveden v následujících tabulkách. Vzhledem k menší délce sítí v rámci uvažované zóny vychází levnější varianta pro velké investory.

Výstavba a přeložky technické infrastruktury - parcelace rozvojových ploch pro <u>malé a střední investory</u>	Odhad investičních nákladů
Silnoproudá vedení a elektronické komunikace	55,4 mil Kč + 21% DPH
Plynovod VTL, STL a regulační stanice	41,7 mil. Kč + 21% DPH
Kanalizace a vodovod	201,6 mil. Kč + 21% DPH
Úpravy inženýrských sítí v rámci směrové úpravy ul.Gen.Fajtla	1,9 mil. Kč + 21% DPH
celkem	300,6 mil. Kč + 21% DPH

Výstavba a přeložky technické infrastruktury - parcelace rozvojových ploch pro <u>velké investory</u>	Odhad investičních nákladů
Silnoproudá vedení a elektronické komunikace	55,4 mil Kč + 21% DPH
Plynovod VTL, STL a regulační stanice	34,1 mil. Kč + 21% DPH
Kanalizace a vodovod	180,2 mil. Kč + 21% DPH
Úpravy inženýrských sítí v rámci směrové úpravy ul.Gen.Fajtla	1,9 mil. Kč + 21% DPH
celkem	270,6 mil. Kč + 21% DPH

3.4.4 ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat, že sítě v území mají dostatečnou kapacitu pro připojení rozvojových ploch na energie. Bude však nutné provést přípravné práce na přeložení sítí křížující zájmovou plochu včetně koridorů pro budoucí komunikace a železnice.

Pro plné využití plochy zóny, vyvstal požadavek na provedení protipovodňových opatření podél toku Lubiny.

Studie rovněž identifikovala kolize s již probíhajícími stavbami. Jedná se zejména o přeložku I/58 ve vazbě na přemístění regulační stanice VTL do zóny, posun připojovacího bodu ČEZ na okraj plochy a kolize s ORL Mošnov ve správě SmVak.

Koridory vzešlé ze studie by měly zůstat veřejně přístupné, ať už se zvolí jakákoliv varianta parcelace případně kombinace více variant.

3.5 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ

Podmínkou pro přípravu území bude i dosažení majetkového vyrovnání se současnými vlastníky pozemků v rozvojové ploše R1 a R2. Vlastnictví pozemků vč. problémových parcel bez jednoznačného určení majitelů a pozemků s velkým počtem majitelů je charakterizováno samostatnou grafickou přílohou.

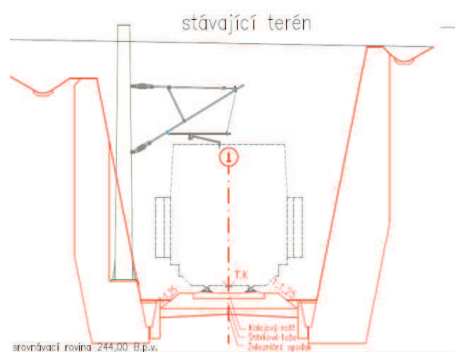
3.6 LIMITY HYDROGEOLOGICKÝCH PODMÍNEK

Na základě objednávky Krajského úřadu Moravskoslezského kraje č. 0410/2020/DSH/O ze dne 23.03.2020 byl vypracován odborný hydrogeologický posudek hodnotící vliv vybudování kolejového napojení vedeného v tunelu na hydrogeologické poměry v prostoru kolem letiště LJ a jeho infrastruktury.

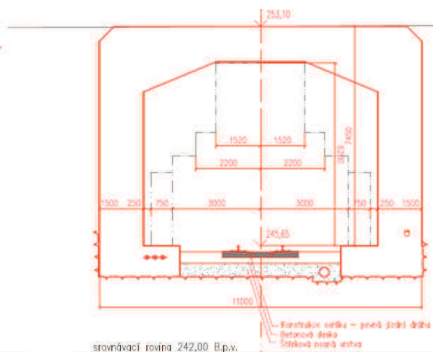
Pro zpracování posudku bylo využito především archívních podkladů získaných v databázích Geofondu, archívu společnosti G-Consult s.r.o. a spolupracujících geologických firem působících v daném území. Souhrnná data z několika desítek průzkumných vrtů byla analyzována a na jejich základě byla vybudována databáze. Databáze se stala zdrojem pro konstrukce řady analytických map, charakterizujících geologické prostředí a zvodnění kvartérní geologické struktury, v které bylo studii navrženo vybudování tunelu.

Cílem hydrogeologického posudku bylo posoudit možnost vybudování podzemního tunelu v prostoru letištní budovy a její infrastruktury z pohledu ovlivnění hydrogeologických poměrů v uvažované trase stavby. Navrhovaný tunel má za úkol převedení nákladní vlakové dopravy v úseku 830 m pod povrch terénu. Realizace tohoto rozsáhlého inženýrského dopravního díla by byla pod úrovní terénu v hloubce cca 8 - 9 m pod terémem. Tunel by byl vybudován jako jednokolejný.

Příčný řez mimo tunel



Příčný řez tunelem (Cross-section through the tunnel). The diagram shows a cross-section of the tunnel with a ground level of 242,00 B.p.v. It details the tunnel's structure, including the track bed, and shows its position relative to the surrounding geological layers.



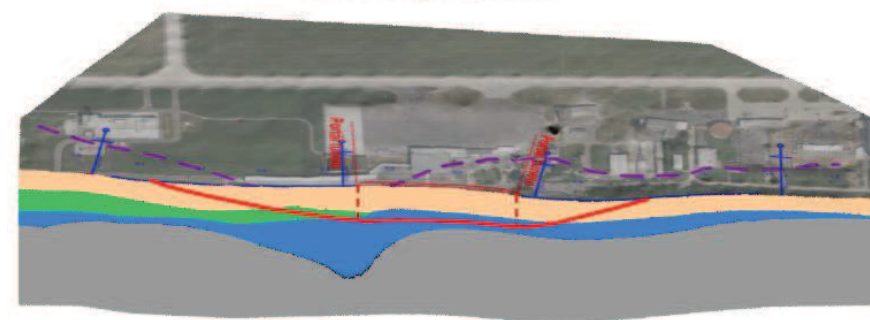
Projektovaný stavební záměr - výstavba tunelu je navrhován v hydrogeologicky komplikovaném území údolní terasy řeky Odry, které je významně zvodněno, především v úrovni fluvialních štěrků a navazujícím přehloubeném korytě.

Oba systémy vytvářejí nadregionální hydrogeologickou strukturu vysoké významnosti s průlinovou propustností. Hladina podzemní vody v posuzovaném území je volná až silně napjatá a nachází se 4 - 12 m pod terémem. V linii ražby tunelu je vedena na rozhraní obou popsáných hydrogeologických jednotek, které vytvářejí nedělitelné hydrogeologické prostředí, které je z hlediska výstavby komplikované. Hydrogeologické prostředí je významně zvodněno a je rovněž dobře propustné pro podzemní vodu.

Vysoká rizika (stavbu ohrožující)

- Odvodňování v trase tunelu si vyžádá významný zásah do hydrogeologické struktury v úseku cca 800 - 1000 m, dojde v etapách k „osušení“ zvodněného prostředí s vlivem na okolní stavby a infrastrukturu (objekty železničního terminálu, letištní budovy LLJ).
- V průběhu výstavby, vybudováním tubusu tunelu, dojde k výraznému vzduť hladiny podzemní vody s možností trvalého zaplavení povrchu terénu. Detailní výpočet ovlivnění (rozsah vzestupu hladiny a plocha ovlivnění) je možný pouze pomocí Matematického hydraulického modelu.
- Vzduť hladiny podzemní vody ovlivní veškeré zasakovací systémy v dosahu stavby a bude mít vliv na jejich znefunkčnění. (zasakovací objekty kolejové napojení).

Pohled od jihovýchodu (View from the southeast).



- Hliny
- Štěrky, písky - kolektor
- Neogénní jíly - nepropustné podloží
- Zvodnělá část kolektoru

Střední rizika komplikující některé části výstavby a provoz díla za provozu

- V průběhu realizace a následného provozu bude vyžadovat stavba řadu opatření zamezující přítokům vody do tubusu tunelu a odčerpávání drobných průsaků.
- Dočasně ovlivnění (chráněné oblasti Poodří a Kotvice) v průběhu čerpání v prostoru stavební jámy ovlivní hydrologické poměry spojené s odvodňováním pramenních struktur do Oderské nivy.

- Dočasné ovlivnění - riziko spojené s odváděním čerpané vody z prostoru výstavby při odvodňování, zamokření terénu a ovlivnění hydrologických poměrů po dobu výstavby.
- Vzduší hladiny podzemní vody před tubusem tunelu ovlivní základové poměry okolních drobných staveb.

Malá rizika

- Nepředpokládá se ovlivnění přistávací dráhy letiště zásahy spojenými s realizací stavby.
- Dobrá organizace výstavby neohrozí provoz letiště LJ.

Navrhané technické dílo představuje významný zásah do hydrogeologické struktury, která představuje jedinečný systém propojení fluviální terasy a přehloubeného koryta, mající nadregionální význam. Struktura reprezentuje rozsáhlé zásoby podzemní vody a její významné ovlivnění může mít nevratný vliv na hydrogeologické poměry kolem Letiště Leoše Janáčka Ostrava.

Výstavba tunelu uvnitř již vybudované infrastruktury může mít nevratný efekt na hydrogeologické a hydrologické poměry v území.

Stavba takto rozsáhlého hydrotechnického díla z hydrogeologického hlediska v území není posudkem doporučována.

3.7 BIOLOGICKÝ PRŮZKUM ÚZEMÍ A JEHO POSOUZENÍ Z HLEDISKA OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

Vzhledem k termínu svého dokončení bude předmětný materiál tvořit samostatnou přílohu manažerského shrnutí.

3.8 POŽADAVKY NA LIDSKÉ ZDROJE

Vzhledem k termínu svého dokončení bude předmětný materiál tvořit samostatnou přílohu manažerského shrnutí.

3.9 ANALÝZA NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ (CBA) ROZVOJOVÉ STUDIE ROZŠÍŘENÉHO ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

3.9.1 FINANČNÍ EFEKTIVITA

Z provedené CBA analýzy vyplývá, že projekt negeneruje provozní příjmy v dostatečný výši. Investice nevytváří čisté diskontované provozní přírůstky finanční hotovosti. Vnitřní výnosové procento investice kalkulované z finančních hotovostních toků je záporné a nepřevyšuje tak finanční reálnou diskontní sazbu. Při zohlednění časové hodnoty peněz, tj. z diskontovaných finančních cash flow projektu, se celkové vynaložené investice v hodnoceném časovém horizontu, tj. 30 let, nevrátí.

Z uvedených výsledků finanční analýzy vyplývá, že projekt nedosahuje přijatelných hodnot u žádného z kritériálních ukazatelů kalkulovaných z finančních hotovostních toků investice. Bez ohledu na způsob financování celkové investice lze projekt považovat za finančně neefektivní.

3.9.2 EKONOMICKÁ EFEKTIVITA

Tabulka – Ekonomická efektivnost

Název a označení ukazatele	Hodnota	Jednotka	Kritérium
ENPV - Ekonomická čistá současná hodnota investice	1 500 000 - 4 500 000	tis. Kč	≥ 0
ERR - Ekonomická vnitřní míra návratnosti investice	15 - 30	%	≥ 5,5
ENPV/I - Index ekonomické rentability investice	1,00 – 3,00		≥ 0
EPDN - Prostá doba ekonomické návratnosti investice	7 – 15	let	<30
EDDN - Diskontovaná doba ekonomické návratnosti investice	8 - 16	let	< 30

Přesné hodnoty ekonomické efektivity budou určeny na základě výpočtu Multiplikačního efektu. Multiplikační efekt vyjadřuje provázanost jednoho odvětví ekonomiky s dalšími jejími částmi, resp. vliv změny v jednom odvětví na odvětví ostatní.

Stavebnictví je v současné české ekonomice prakticky jediným odvětvím, jehož prostřednictvím může veřejný sektor nějak výrazněji a přímým způsobem, tzn. cestou stavebních zakázek, působit na dynamiku ekonomického rozvoje a zaměstnanosti. Příčina je v tom, že stavebnictví v důsledku své vysoké a dostatečně pestré závislosti na tuzemských dodávkách pro svoji výrobní spotřebu má ve všech odvětvích nejvyšší přímé multiplikační účinky na celkovou domácí produkci.

Hodnota tohoto multiplikačního efektu činí ve stavebnictví ČR v současné době 3,2 až 3,5. Znamená to, že každá stavební investice ve výši 1,2 mil. Kč vytváří v ekonomice 3,2 – 3,5 pracovních míst, z toho 1 ve stavebnictví a 2,2 – 2,5 v ostatních oborech. Neznamená to nutně, že se vytvoří nová pracovní místa, ale že se udrží stávající zaměstnanost, tzn., nedojde k poklesu stávajících pracovních míst.

Z provedené CBA analýzy vyplývá, že projekt generuje čisté diskontované přírůstky socioekonomických přínosů, které v souhrnu převyšují vynaložené investice při zohlednění zbytkové hodnoty. Dle výsledné hodnoty ekonomické čisté současné hodnoty lze projekt hodnotit jako realizovatelný.

Z výsledků ekonomické analýzy vyplývá, že projekt dosahuje pozitivní hodnoty u všech kritériálních ukazatelů kalkulovaných ze socioekonomických cash flow investice.

Z pohledu celospolečenského (všech zainteresovaných subjektů) lze projekt považovat za ekonomicky efektivní a přínosný.

4 VYHODNOCENÍ ROZVOJOVÉ STUDIE

4.1 SPLNĚNÍ ZADÁNÍ STUDIE

Rozvojová studie rozšířeného zájmového území Mošnov splnila požadavky zadání – definovala rozvojové záměry severovýchodním kvadrantu zájmového území Mošnova, příležitosti rozvoje, potřeby dopravní a technické infrastruktury a vyhodnotila dopad těchto záměrů na nadřazenou dopravní a technickou infrastrukturu v koridoru Moravské Brány a centrální části Moravskoslezského kraje.

V rámci práce byly definovány dopravní a technické funkce ploch a bylo navrženo napojení zájmového území na dopravní a technickou infrastrukturu. Byla prokázána dostatečná kapacita stávajících pozemních komunikací, bylo navrženo doplnění obslužných

komunikací, byl zpracován návrh kolejového napojení a návrh zkapacitnění sítí technické infrastruktury.

Studie potvrdila, že území je uspokojivě napojeno na nadřazené dopravní a technické sítě; rozvoj rozšířeného zájmového území a potvrdila význam dřívějších strategických investic – prvky navržené dopravní a technické infrastruktury vhodně navazují a využívají nedávno vybudovanou kapacitu zejména dálnice D1 včetně přeložek silnice č. II/464 (Butovice – Mošnov), dálnice D48 včetně propojení Příbor – Skotnice a plánovaného obchvatu Mošnova i kolejového napojení Studénka – Sedlnice - Mošnov, Ostrava Airport.

Rozvoj rozšířeného zájmového území nevyžaduje revizi strategických investic a nesignalizuje intenzivní potřebu řešení bodových závad. Studie obsahuje soubor návrhů na úpravy dopravní a technické infrastruktury, které zajistí potřebné kapacity pro užití zájmové území. Jedná se zejména o komunikace s obslužnou funkcí a kolejové napojení. Návrh prokazuje udržitelné řešení z hlediska ochrany strategických investic (zejména přeložky I/58, Mošnov, obchvat), zdroje investic (volba realistických stavebně a dopravně technických řešení) i udržitelná řešení (ochrana zájmů klíčových vlastníků nemovitostí, ochrana přírody).

4.2 VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA NADŘAZENOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Sledovaná dostavba komunikační sítě v širším území kraje nemá přímou návaznost na rozvojové záměry řešeného území a nebude mít vliv na směřování cílové a zdrojové dopravy řešeného území Mošnova.

Pro fungování zóny bude zásadním přínosem přeložka sil.I/58, která kromě vedení mimo zastavěné území nabídne přímé napojení sil.I/58 na modernizovaný tah D48, který se může stát určitou alternativou pro vazby směrem na jih, dosud vedené přes dálnici D1. Výstavbou obchvatu a tři okružních křižovatek bude zachováno stávající rozložení dopravního napojení, které nabídne kapacitnější napojení než stávající průsečné a stykové křižovatky.

4.3 KVANTIFIKACE ROZVOJOVÝCH PLOCH PRO LEHKOU VÝROBU A LOGISTIKU

Obsahem návazné tabulky je shrnutí základních výměr pozemků rozvojových ploch. Výměry zastavěných ploch jsou pouze ilustrativní, vychází z ideového návrhu zástavby, který bude teprve konkrétními investory upřesněn.

Parcelace rozvojových ploch pro rozdílné druhy investorů	M	R1	R2	M+R1+R2
	pozemky/ zastavěná plocha v ha	pozemky/ zastavěná plocha v ha	pozemky/ zastavěná plocha v ha	pozemky/ zastavěná plocha v ha
parcelace rozvojových ploch M, R1 a R2 pro <u>malé investory</u>	30,22 / 10,08	16,88 / 5,93	12,17 / 4,49	59,25 / 20,51
parcelace rozvojových ploch M, R1 a R2 pro <u>střední investory</u>	30,50 / 9,91	17,96 / 6,80	12,25 / 5,88	60,71 / 22,58
parcelace rozvojových ploch M, R1 a R2 pro <u>velké investory</u>	34,83 / 17,34	18,48 / 8,06	12,25 / 6,05	65,56 / 31,45

4.4 KVANTIFIKACE INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Výstavba a přeložky dopravní a technické infrastruktury - parcelace rozvojových ploch pro <u>malé a střední investory</u>	Odhad investičních nákladů
výstavba a přeložky komunikační infrastruktury	298,5 mil. Kč + 21% DPH
výstavba vlečky	636,6 mil Kč + 21% DPH
výstavba a přeložky technické infrastruktury	300,6 mil. Kč + 21% DPH
celkem	1235,7 mil. Kč + 21% DPH

Výstavba a přeložky dopravní a technické infrastruktury - parcelace rozvojových ploch pro <u>velké investory</u>	Odhad investičních nákladů
výstavba a přeložky komunikační infrastruktury	156,2 mil. Kč + 21% DPH
výstavba vlečky	636,6 mil Kč + 21% DPH
výstavba a přeložky technické infrastruktury	270,6 mil. Kč + 21% DPH
celkem	1063,4 mil. Kč + 21% DPH

4.5 NÁVRH VĚCNÉHO A ČASOVÉHO HARMONOGRAMU PŘÍPRAVY A REALIZACE KLÍČOVÝCH VÝSTUPŮ ROZVOJOVÉ STUDIE

	Aktivita	Nositel aktivity	Termín
1.	MEMORANDUM o vzájemné spolupráci mezi Moravskoslezským krajem (MSK) a statutárním městem Ostravou (SMO)-viz pozn.	Orgány MSK a SMO	09/2020
2.	změna ZUR Moravskoslezského kraje	MSK	2021 – 2022
3.	změny územních plánů obcí Mošnov, Petřvald	obce Mošnov, Petřvald	2021 – 2024
4.	výkupy pozemků v územích R1 a R2	MSK	2022 – 2025
5.	příprava a realizace technické a dopravní infrastruktury v územích M, R1 a R2	MSK, SMO	2022 – 2026
6.	prodej pozemků investorům, zahájení realizace investičních projektů v územích R1 a R2	MSK	2023 - 2027

Poznámka:
MEMORANDUM o vzájemné spolupráci a koordinaci při přípravě a realizaci projektů v rozšířeném zájmovém území Mošnov

4.6 POŽADAVKY NA KOORDINACI S OSTATNÍMI ZÁMĚRY

V rámci studie byly definovány základní parametry dopravní a technické infrastruktury, jejichž realizace je podmínkou pro využití potenciálních rozvojových ploch v řešeném území. Byla navržena nezbytná dostavba obslužných komunikací, jejichž návrh byl koordinován s návrhem kolejového napojení rozvojových ploch M, R1 a R2 a s návrhy na zkapacitnění a dostavbu sítě technické infrastruktury inženýrských sítí. Návrh respektuje limit územního systému ekologické stability (biocentrum a biokoridor podél řeky Lubiny).

Návrh dopravní infrastruktury vytváří nezbytné podmínky pro dopravní obsluhu rozvojových ploch M, R1, R2 a PP. Koridor vlečky je situován podél ul. Gen. Fajtla a minimalizuje dopad na přestavbovou plochu PP. Šířka uličních profilů zahrnuje i nezbytné plochy pro koridory inženýrských sítí, výstavbu chodníků i případné rozšíření vozovek pro vybudování pruhů pro levá odbočení.

Návrh zhodnocuje přínosy předchozích investic do dopravní a technické infrastruktury a „rozvíjí“ motiv komunikačního třmene ul. K Letišti a návazné ul. Gen. Fajtla.

4.7 HODNOCENÍ SOULADU ROZVOJOVÉ STUDIE JAKO KOMPLEXNÍHO ŘEŠENÍ ZÓNY S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ OBCÍ A KRAJSKOU DOKUMENTACÍ ZÚR MSK

Studie řeší rozšíření zóny Mošnov včetně dopravního řešení a technické infrastruktury. Vzhledem k tomu, že v současné době ještě nejsou známi konkrétní investoři, byly rozvojové plochy M, R1 a R2 koncipovány jako území pro lehkou průmyslovou výrobu a logistiku s potenciálním využitím třemi typy investorů – malí, střední a velcí. Tomuto předpokladu byl přizpůsoben ideový návrh parcelace a nezbytná veřejně přístupná dopravní infrastruktura a koridory inženýrských sítí – výsledkem jsou 3 varianty parcelace, které se však ve vztahu k územně plánovací dokumentaci neliší, rozdíl je pouze v jedné komunikaci navíc uvnitř řešeného území – viz níže

4.7.1 ÚDAJE RELEVANTNÍ PRO POSOUZENÍ SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Zásadními výchozími údaji pro posouzení jsou následující výstupy studie:

- rozvojové plochy jsou navrženy pro lehkou výrobu a logistiku, z větší části na území Mošnova, částečně na území Petřvaldu
- varianty se liší způsobem parcelace (rozdělení pozemků) pouze uvnitř zájmového území
- dopravní řešení pro všechny varianty je v podstatě shodné, liší se pouze tím, že na rozdíl od dopravní infrastruktury pro velké investory je komunikační síť doplněna o příčku propojující ulici „K letišti“, silnici III/48016, s obslužnou komunikací vedenou mezi plochami R1 a R2 (uvnitř plochy záměru)
- společné znaky všech variant:
 - respektování prvků územního systému ekologické stability vymezeného územně-plánovací dokumentací podél řeky Lubiny
 - respektování limitů hladin Q100 a G50 vč. vymezení ploch pro provedení protipovodňových opatření s adekvátním přizpůsobením rozvojových ploch (s ohledem na podrobnost studie se jednalo pouze o prvotní vstupní úvahy)

- invariantní trasa vlečky s koncovým úsekem vlečky vedeným v souběhu s příjezdovou komunikací mezi plochami R1 a R2
- návrh terénních úprav pozemků rozvojových ploch M, R1 a R2 a celková koncepce hrubých terénních úprav musí zohlednit nejen eliminaci rozlivu povodňových vod definovaných hladinami Q100 a Q50, ale i limity podélného sklonu vlečkových kolejí
- výstavba účelové komunikace kolem řeky Lubiny pro údržbu břehových partií navazující na stávající nebezpečnou levobřežní komunikaci (potenciální trasa pro cyklistickou dopravu),
- obratišť s autobusovou zastávkou určené pro obsluhu rozvojových ploch „R1“ a „R2“ autobusovou dopravou v oblasti křižovatky prodloužení ul. Gen. Fajtla s obslužnou komunikací ploch R1 a R2
- potenciální plocha pro odstavení autobusů, případně pro vybudování parkoviště pro osobní automobily na úkor „trojúhelníkové plochy“ podél sil. III/48016, situované mezi areálem letiště a plochou M (detailní návrh bude upřesněn až v dalších stupních projektové dokumentace)
- ideový námět na možné doplnění napojení areálu ČS PHM pro omezení blokáce provozu na silnici III/48016 - příjezdová komunikace k letišti, vlevo odbočujícími vozidly do areálu ČS PHM (úprava přichází v úvahu, pokud tato situace ve výhledu nastane), navrhovaná úprava nemá dopad na plánovanou stavbu přeložky I/58
- rekonstrukce křižovatky napojující rozvojovou oblast „M“ a oblast „PP“ na silnici III/48016 s podmínkou koordinace s přeložkami inženýrských sítí v rámci stavby přeložky silnici I/58, úsek obchvat Mošnov

4.7.2 SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM PETŘVALD

Plochy a komunikace studie zasahující do ÚP Petřvald

- rozvojová plocha R2 (plocha pro lehkou výrobu a skladování) do ploch VL, Z, SN
- rozvojová plocha R1 (plocha pro lehkou výrobu a skladování) do ploch Z, L
- železniční vlečka do ploch VL, Z
- prodloužená silnice III/48016 do ploch KV, VL
- nově navržená obslužná komunikace mezi plochami R1 a R2 rovnoběžná s vlečkou do ploch VL, Z
- účelová komunikace kolem řeky Lubiny do ploch SN, Z

Obecné podmínky ÚP Petřvald vztahující se k záměru:

- V území neurbanizovaném (tj. mimo vymezené zastavěné území a zastavitelné plochy) se připouští vybudování společných zařízení v rámci komplexních pozemkových úprav, tj. polních cest, vodohospodářských a protierozních zařízení, územního systému ekologické stability, apod.
- Nepovolovat novou výstavbu včetně oplocení v provozních pásmech pro údržbu koryt a břehů vodních toků, a to podél vodního toku Odry a Lubiny v šířce do 8 m a u ostatních vodních toků nacházejících se ve správním území obce v šířce do 6 m od břehových hran, kromě nezbytných staveb a zařízení technické infrastruktury, přípojek na technickou infrastrukturu a nezbytné dopravní infrastruktury.

- Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání.
- Ostatní návrhy komunikací pro obsluhu zastavěného území nebo zastavitelných ploch budou řešeny zejména ve vymezeném zastavěném území nebo v zastavitelných plochách.

Plochy a koridory v ÚP Petřvald přímo dotčené záměrem:

- **VL - PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ – LEHKÉHO PRŮMYSLU**
 - plocha pro stavby a zařízení lehké průmyslové výroby a pro skladování, přípustné jsou železniční vlečky, stavby komunikací funkční skupina C a D, účelové komunikace, parkovací a manipulační plochy, stavby a zařízení technické infrastruktury
 - **plocha umožňuje umístění rozvojové plochy R2 (část), železniční vlečky (část) a příslušných komunikací (část)**
- **KV - PLOCHY KOMUNIKACÍ VEŘEJNÝCH**
 - plocha pro komunikace, odstavné plochy, výhybny, odpočívadla, menší parkoviště apod., přípustné jsou stavby nezbytného technického vybavení a přípojek na technickou infrastrukturu
 - **plocha umožňuje umístění prodloužené silnice III/48016**
- **SN - PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ**
 - plocha pro zeleň, přípustné jsou pouze stavby technické infrastruktury a přípojek na technickou infrastrukturu, jejichž umístění, nebo trasování mimo plochu by bylo obtížně řešitelné nebo ekonomicky neúměrné a stavby pěších, cyklistických a účelových komunikací s povrchovou úpravou blízkou přírodě
 - **plocha umožňuje pouze umístění účelové komunikace kolem řeky Lubiny**
 - **umístění rozvojové plochy R2 je nepřipustné**
- **L - PLOCHY LESNÍ**
 - plocha pro lesní výrobu a zemědělskou výrobu související s lesním hospodářstvím, přípustné jsou pouze stavby technické infrastruktury a přípojek na technickou infrastrukturu, jejichž umístění nebo trasování mimo plochu by bylo neřešitelné nebo ekonomicky neúměrně náročné, komunikace pouze související s lesní výrobou VL
 - **umístění rozvojové plochy R1 je nepřipustné**
- **Z - PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ**
 - plocha pro zemědělskou rostlinnou výrobu a chov zvířat, přípustné jsou stavby a zařízení nezbytné technické infrastruktury a přípojek na technickou infrastrukturu, stavby komunikací třídy C a D a další stavby související s dopravní infrastrukturou
 - **plocha umožňuje umístění obslužných a účelových komunikací**
 - **plocha umožňuje umístění účelové komunikace kolem řeky Lubiny**
 - **umístění rozvojových ploch R1 a R2 je nepřipustné**
 - **umístění železniční vlečky je nepřipustné**

Závěr

V souladu s ÚP Petřvald lze do území umístit:

- západní část rozvojové plochy R2
- část vlečky
- část prodloužené silnice III/48016
- část nově navržené obslužné komunikace mezi plochami R1 a R2
- účelovou komunikaci kolem řeky Lubiny

Pro umístění záměru v celém plánovaném rozsahu je nutno pořídit změnu ÚP Petřvald.

4.7.3 SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM MOŠNOV

Plochy a komunikace studie zasahující do ÚP Mošnov:

- *rozvojová plocha R1 (plocha pro lehkou výrobu a skladování)* do plochy VL
- *rozvojová plocha M (plocha pro lehkou výrobu a skladování)* do ploch VL, DS
- *rozvojová plocha K* do plochy VL, KPR
- *železniční vlečka* do ploch VL, DL, DZ, DS (krátký úsek křížení s ulicí K letišti)
- *prodloužená silnice III/48016* do ploch DL, VL, KV
- *prodloužená ulice K letišti včetně úprav* do ploch KV, DS
- *účelová komunikace kolem řeky Lubiny* do plochy VL
- *ostatní nově navržené komunikace* do ploch VL, DS

Obecné podmínky ÚP Mošnov vztahující se k záměru:

- Přestavba trasy silnice III/48016, včetně úpravy stávajícího ukončení u plochy dopravní infrastruktury letecké (DL) bude realizována v rámci příslušných ploch dopravní infrastruktury silniční nebo ploch veřejných prostranství, případně navazujících ploch v rámci podmínek pro jejich využívání.
- Cílem rozvoje drážní dopravy je její využití v oblasti osobní a nákladní dopravy. Úpravy železniční trati a související infrastruktury budou realizovány ve stabilizovaných a zastavitelných plochách dopravní infrastruktury železniční (DZ).
- Síť technické infrastruktury je možno realizovat ve všech plochách zastavěného území, plochách zastavitelných a plochách nezastavěných smíšených, lesních a zemědělských v souladu s podmínkami uvedenými v oddíle F textové části.
- Ochrana před povodněmi pomocí protipovodňové hráze je navržena na pravém břehu Lubiny v severní části území obce. Ve stanoveném záplavovém území řeky Lubiny nepovolovat nové stavby, kromě staveb a zařízení nezbytné dopravní a technické infrastruktury.
- Ve vymezeném koridoru pro prodloužení produktovodu v úseku Loukov - Sedlnice a Sedlnice - letiště Mošnov nepovolovat realizaci staveb a zařízení, které by významným způsobem ztížily nebo případně znemožnily prodloužení produktovodu v úseku Sedlnice - letiště Mošnov

Plochy a koridory v ÚP Mošnov dotčené záměrem:

- **VL - PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ – LEHKÉHO PRŮMYSLU**
 - plocha pro stavby a zařízení lehké průmyslové výroby, skladování, čerpací stanice pohonných hmot, ČOV, výtopny, rozvodné závody, spalovny, stavby komunikací funkční skupina C a D, účelové komunikace, parkovací a manipulační plochy, přípustné jsou stavby pro obchod, služby, ubytování, stravování a administrativu aj., železniční vlečky
 - **plocha umožňuje umístění rozvojové plochy R1, M a K, železniční vlečky a příslušných komunikací**
- **KV - PLOCHY KOMUNIKACÍ VEŘEJNÝCH**

- plocha pro veřejně přístupné komunikace všeho druhu, přípustné jsou stavby a zařízení nezbytného technického vybavení a přípojek na technickou infrastrukturu
- **plocha umožňuje umístění prodloužené silnice III/48016 a prodloužené ulice K letišti včetně úprav**
- **DS - PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY SILNIČNÍ**
 - plocha pro stavby komunikací a služby motoristům, ubytovací a stravovací zařízení, přípustné jsou zařízení a sítě nezbytné technické infrastruktury a přípojek na technickou infrastrukturu
 - **plocha umožňuje umístění obslužných a účelových komunikací**
 - **umístění rozvojové plochy M je nepřipustné**
 - **umístění železniční vlečky je nepřipustné**
- **DZ - PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY ŽELEZNIČNÍ**
 - plocha pro stavby související s železniční dopravou včetně sítí, přípustné jsou stavby komunikací funkční skupiny C a D, účelové komunikace a nezbytné stavby a zařízení technické infrastruktury
 - **plocha umožňuje umístění železniční vlečky**
- **DL - PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY LETECKÉ**
 - plocha pro stavby a zařízení související s leteckou dopravou včetně sítí a zařízení technické infrastruktury, pro obchod, služby a administrativu související s přepravou cestujících, přípustné jsou stavby a zařízení lehké průmyslové výroby, skladování, komunikace skupiny C a D a účelové komunikace, železniční vlečky
 - **plocha umožňuje umístění železniční vlečky a prodloužené silnice III/48016**
- **KPR – koridor pro produktovod v úseku Loukov - Sedlnice a Sedlnice - letiště Mošnov**
 - v koridoru platí podmínky stanovené pro plochu „VL - plochy výroby a skladování – lehkého průmyslu“ s tím, že není přípustné povolovat realizaci nových staveb a zařízení, jejichž provoz by mohl ohrozit nebo omezit bezpečný a spolehlivý provoz skladu pohonných hmot a stavby a zařízení, které by mohly být ohroženy provozem skladu pohonných hmot; zároveň ve vymezeném koridoru nepovolovat realizaci staveb a zařízení, které by významným způsobem ztížily nebo případně znemožnily prodloužení produktovodu v úseku Sedlnice - letiště Mošnov
 - **umístění jižní části rozvojové plochy K je pouze podmíněně přípustné**

Závěr

V souladu s ÚP Mošnov lze do území umístit:

- rozvojovou plochu R1
- rozvojovou plochu M mimo její jižní část v ploše DS dle ÚP
- rozvojovou plochu K s podmínkou stanovenou pro koridor KPR dle ÚP
- vlečku s výjimkou plochy DS v místě jejího křížení s ulicí „K letišti“
- silniční komunikace
- účelovou komunikaci kolem řeky Lubiny

Pro umístění záměru v celém plánovaném rozsahu je nutno pořídit změnu ÚP Mošnov.

4.7.4 SOULAD SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

ZÚR MSK vymezují na území obcí Petřvald, Mošnov, Sedlnice a Skotnice plochu pro rozvoj letiště a průmyslovou zónu RP301 jako plochu pro ekonomické aktivity republikového a nadmístního významu. Záměr rozšíření zóny Mošnov včetně dopravního řešení je v souladu s vymezenou plochou s výjimkou jeho severovýchodní části na území obce Petřvald (rozvojová plocha R2) a částí na území obce Mošnov (rozvojová plocha M).

Závěr

Pro umístění záměru v celém plánovaném rozsahu je nutno pořídit aktualizaci ZÚR MSK.

5 ZÁVĚR

Hlavním úkolem zpracované rozvojové studie rozšířeného zájmového území Mošnov bylo vytvoření komplexního koncepčního materiálu pro vedení kraje jako podkladu a východiska pro strategické úvahy o směrech a podmínkách dalšího možného rozvoje území a na základě vyhodnocení dopadů a vlivů tohoto rozvoje na nadřazenou dopravní a technickou infrastrukturu definování předvídatelných možných rizik a limitů.

Součástí studie bylo vyhodnocení investiční náročnosti spojené s uvedeným rozvojem dopravní a technické infrastruktury v rozšířeném zájmovém území, výstupem jsou i nezbytné požadavky a termíny další předprojektové a projektové přípravy.

Z provedeního posouzení vyplývá, že řešené území je uspokojivě napojeno na nadřazenou dopravní a technickou infrastrukturu a zhodnocuje přínosy dobudovaných či rozestavěných strategických investic.

Zpracovaná rozvojová studie bude podkladem pro projednání návrhů příslušnými odbory Krajského úřadu Moravskoslezského kraje a volenými orgány Moravskoslezského kraje a statutárního města Ostravy. Výstup tohoto projednání bude mj. podkladem pro zpracování výsledného řešení do příslušné územně plánovací dokumentace.

V Ostravě 25.6.2020

Ing.Nečas Bedřich, Ing.arch. Jiří Schnirch