

Příloha č. 3 Návrh stanoviska ke koncepci

Návrh stanoviska

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 PRAHA 10- VRŠOVICE, Vršovická 65

Č. j.:

V Praze dne

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

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

k návrhu koncepce

„Změna č. 8 Zásad Územního Rozvoje Olomouckého kraje“

Předkladatel koncepce: Krajský úřad Olomouckého kraje
Jeremenkova 40a
779 11 Olomouc

Zpracovatel koncepce: knesl kynčl architekti s.r.o
architektonický ateliér Šumavská 416/15, 602 00 Brno

Zpracovatelé posouzení

Hlavní řešitel: Ing. Lenka Bajerová

držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí osvědčení č.j. MZP/2018/710/482, prodloužení autorizace č.j. MZP/2022/710/3775

Spolupráce: Mgr. Jakub Bucek, Bucek s.r.o.

držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí č. osv. 02/2026 (č.j. MZDR 7616/2026-2/OVZ)
držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií dle §32 odst.1 písm. c. zákona 201/2012 Sb., v platném znění, č.j. 20656/ENV/2011
Držitel autorizace ke zpracování odborných posudků dle §15, odst.1 písm. d. zákona 201/20012 Sb., v platném znění č.j. 4355/820/09/LH

Mgr. Daniela Fogašová

držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií dle §32 odst.1 písm. c. zákona 201/2012 Sb., v platném znění, č.j. MZP/2018/780/241

Stručný popis koncepce a důvody jejího zpracování:

Předmětem řešení Z8 ZÚR OK je vymezení koridoru DD12 pro umístění vysokorychlostní trati v základní šířce 200 m s rozšířením v místech, kde je to nezbytné z důvodu budoucího zpřesnění technického řešení (zejména v místech napojení na stávající a budoucí plánované tratě) a stanovení základních podmínek pro umístění vysokorychlostní trati ve vymezeném koridoru.

V rámci navrženého koridoru je možné VRT v navazujících správních řízeních umístit, tj. podrobněji řešit, směrové i výškové uspořádání VRT, včetně technických řešení (náspy, zářezy, estakády, tunely, protihluková opatření, ochranná zeleň, odvodnění, obsluha okolních pozemků atd.). V plochách dotčených vymezením koridoru a plochách sousedících, tj. i mimo koridor, je připuštěno řešení staveb souvisejících se stavbou hlavní, nebo jejich částí, bez kterých by nebylo možné tuto stavbu realizovat (chápe se možnost umístění souvisejících a vyvolaných staveb, které budou s hlavní stavbou, pro kterou je koridor vymezen, tvořit komplexní funkční celek např. zemní práce, přeložky inženýrských sítí, účelové komunikace, lokalizaci souvisejících zařízení apod.).

Nový koridor je označen kódem DD12, který navazuje na nové číslování koridorů dle Změny č. 7 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje.

Důvodem pro pořízení Z8 ZÚR OK je zapracování návrhu oprávněného investora, Správy železnic, státní organizace, spočívající ve vymezení koridoru pro umístění záměru vysokorychlostní trati (dále také „VRT“) v úseku Prosenice – Brodek u Přerova (dále také „Sjezd Olomouc“) umožňující umístění, povolení a realizaci stavby, která je svým charakterem veřejně prospěšnou stavbou.

V platných ZÚR OK je stanoveno územně hájit na území Olomouckého kraje územní rezervu pro výstavbu vysokorychlostní trati včetně kolejových spojek VRT v oblasti Rokytnice, Císařova a Brodku u Přerova. Územní rezervu pro realizaci VRT včetně kolejových spojek tvoří pás o celkové šířce 200 m.

Důvodem pro aktualizaci ZÚR OK je potřeba v řešeném území vymezit namísto koridoru územní rezervy koridor návrhový. Nově vymezovaný koridor je z velké části možné ztotožnit s dosud vymezeným koridorem územní rezervy s případnými korekcemi. VRT včetně staveb souvisejících je také nutné vymezit jako veřejně prospěšnou stavbu.

Sjezd Olomouc, pro který se v současné době zpracovává dokumentace pro povolení záměru dle Stavebního zákona, navazuje na již projektované záměry VRT Moravská brána I mezi Prosenicemi a Hranicemi na Přerovsku a na Moravskou bránu II. Spojení z Ostravy do Olomouce je projektováno v kontextu celého úseku VRT Moravská brána. Sjezd Olomouc je úsekem VRT mezi Brodkem u Přerova a Prosenicemi, který představuje nové železniční spojení mezi Olomoucí a Ostravou, jehož hlavním cílem je napojení Olomouce na vysokorychlostní síť. Záměr zahrnuje také řešení napojení VRT do stanic Brodek u Přerova a Prosenice.

Uvedený záměr je dílčím úsekem VRT Praha – Brno – Ostrava, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. K tomuto záměru byla zpracována Studie proveditelnosti VRT (Brno –) Přerov – Ostrava, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25.1.2022. Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí.

Důvody požadovaného řešení vychází z dokumentů na mezinárodní úrovni - z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, které určuje priority rozvoje celoevropské železniční dopravní sítě; úsek vysokorychlostní trati Přerov - Ostrava je v prioritách veden jako součást tzv. Globální sítě a z dokumentů na národní úrovni - zejména z Politiky územního rozvoje, ve znění Změna č. 1, 2, 3 a 5, z Dopravní sektorové strategie - Změna 2017 a z Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.

Průběh posuzování:

Se zpracováním návrhu **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK)** probíhalo rovněž zpracování **vyhodnocení vlivů této změny na udržitelný rozvoj území**, a to v souladu s ustanovením **§ 79 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon**.

Součástí vyhodnocení vlivů návrhu Z8 ZÚR OK na udržitelný rozvoj území je rovněž **vyhodnocení vlivů této změny na životní prostředí, včetně vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (dále jen „vyhodnocení SEA“)**, zpracované v souladu se **zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**, ve znění pozdějších předpisů, a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady **2001/42/ES** o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí.

Podrobnější požadavky na obsah, rozsah a zaměření vyhodnocení SEA byly stanoveny ve **stanovisku Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení navrhovaného obsahu Změny č. 8 ZÚR Olomouckého kraje z hlediska vlivů na životní prostředí**, které bylo při zpracování vyhodnocení respektováno.

Samostatné vyhodnocení vlivů návrhu Z8 ZÚR OK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (část B vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) nebylo na základě stanoviska **Krajského úřadu Olomouckého kraje, odboru životního prostředí**, vydaného podle **§ 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny**, zpracováno, neboť nebyl sledován významný vliv na lokality soustavy Natura 2000.

Vyhodnocení vlivů návrhu **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK)** na životní prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno v souladu se **zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon**, ve znění pozdějších předpisů,

Současně bylo vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zpracováno v souladu s ustanovením **§ 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**, ve znění pozdějších předpisů.

Při zpracování vyhodnocení SEA byl dále respektován Metodický výklad přílohy č. 4 (II.) k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů vydaný Ministerstvem životního prostředí (Manuál SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislost; Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví). Případné odchylky od tohoto doporučení jsou uvedeny v **příloze č. 2 – Metodika hodnocení vlivu Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na životní prostředí**.

Při hodnocení byla použita semikvantitativní stupnice vyjádření míry vlivu od +2, +1, 0, -1 až do -2, tedy od potenciálně významného pozitivního vlivu až po potenciálně významný negativní vliv. Významnost vlivu vyjádřená touto číselnou hodnotou je dána očekávanou mírou ovlivnění, kvalitou ovlivněné složky životního prostředí a pravděpodobností, s jakou k ovlivnění při realizaci záměru, pro jehož umístění je plocha či koridor vymezen (dále také „záměr“) dojde. Dále byly sledovány vlivy krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé, vlivy trvalé a přechodné a také vlivy přímé a sekundární, kladné a záporné.

Obsahem Z8 ZÚR OK je vymezení jednoho nového koridoru pro umístění VRT (koridor DD12). Vymezení tohoto koridoru je předpokládáno v základní šíři minimálně 200 m. Rozšíření koridoru oproti základní šířce je navrženo v místech předpokládaného napojení VRT na stávající trať, navazující úsek VRT a v místech křížení se stávající a budoucí silniční a železniční infrastrukturou. Zúžená šíře koridoru je pak navržena v částech koridoru prostorově odpovídající stávající železniční trati Olomouc – Přerov.

V rámci hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byly sledovány následující environmentální limity a citlivé prvky území:

- **Obyvatelstvo a lidské zdraví** – soubor determinantů zahrnující zejména vlivy kvality ovzduší, hluku a vibrací, faktory subjektivního vnímání kvality života a další relevantní aspekty;
- **Ovzduší** – území s překročením imisních limitů hodnocených v pětiletém klouzavém průměru;
- **Biologická rozmanitost, flóra a fauna** – zvláště chráněná území (chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace a přírodní památky), lokality soustavy Natura 2000, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů národního významu, prvky územního systému ekologické stability nadregionální a regionální úrovně, biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (migrační koridory, jádrová území a kritická místa);
- **Půda** – zemědělský půdní fond (včetně tříd ochrany ZPF a viničních tratí) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), členěné na lesy hospodářské, lesy zvláštního určení a lesy ochranné;
- **Horninové prostředí** – ložiska nerostných surovin (výhradní, nevýhradní a prognózní zdroje), poddolovaná území, svahové deformace, chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry, chráněná ložisková území a dobývací prostory;
- **Voda** – záplavová území, chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), ochranná pásma vodních zdrojů, ochranná pásma přírodních léčivých a minerálních zdrojů, svrchní útvary podzemních vod a útvary povrchových vod;
- **Klima** – vlivy na emise skleníkových plynů a na lokální (mikroklimatické) podmínky;
- **Hmotné statky** – zastavěné území a dopravní a technická infrastruktura;
- **Kulturní dědictví**, včetně dědictví architektonického a archeologického – památky UNESCO, národní nemovité kulturní památky, nemovité kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace a území s výskytem archeologických nálezů (ÚAN I. a II. kategorie);
- **Krajina** – přírodní parky a krajinné památkové zóny; hodnoceny byly rovněž vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny.

Dále byly hodnoceny vlivy na předměty ochrany a cíle dotčených zvláště chráněných území, na odtokové poměry a vodní režim krajiny a na krajinný ráz a fragmentaci krajiny.

Identifikované vlivy na sledované složky životního prostředí byly souhrnně prezentovány v hodnoticích tabulkách. Hodnotící tabulka koridoru byla sestavená z části popisné, analytické a hodnoticí, která obsahovala mimo jiné návrh opatření k předcházení, vyloučení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů a návrh ukazatelů pro sledování vlivů a celkové hodnocení daného koridoru.

Vyhodnoceny byly rovněž **kumulativní a synergické vlivy koridorů a ploch navrhovaných v rámci Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK)** se všemi záměry vymezenými v platných ZÚR Olomouckého kraje a s dalšími stávajícími a navrhovanými záměry nadmístního významu na území Olomouckého kraje, sousedních krajů a v přeshraničních souvislostech. Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo zaměřeno na možné souběhy vlivů zejména v oblasti dopravní infrastruktury, krajiny, biologické rozmanitosti, půdy, vodního režimu, kvality ovzduší a veřejného zdraví.

Pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly využity dostupné informace o stavu životního prostředí a o složkách, které by mohly být navrhovanými záměry negativně ovlivněny. Míra potenciálních kumulativních a synergických vlivů byla stanovena pomocí výše uvedené semikvantitativní stupnice. Při stanovení míry těchto vlivů bylo vycházeno z charakteru hodnocených ploch, koridorů a záměrů, z jejich prostorových vztahů a z

charakteru území, ve kterém se hodnocené plochy, koridory či záměry nacházejí. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je součástí výše popsané hodnoticí tabulky.

V rámci vyhodnocení SEA byla pro **předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci zjištěných závažných negativních vlivů** navržena, kromě specifických opatření vztahujících se k jednotlivým plochám a koridorům a uplatnitelných v navazujících územně plánovacích dokumentacích, také **obecná opatření**, kterým je nutné věnovat pozornost v dalších stupních územního plánování a v navazujících fázích přípravy záměrů, zejména na projektové úrovni a v procesu EIA. Další opatření mohou být navrhována při identifikaci dalších potenciálních negativních vlivů v navazujících úrovních plánování a projektové přípravy.

Vzhledem k tomu, že v průběhu strategického posuzování vlivů návrhu Z8 ZÚR OK na životní prostředí probíhala **průběžná spolupráce mezi zpracovateli vyhodnocení SEA, pořizovatelem a projektantem**, byla již navržena minimalizační opatření pro koridor s potenciálně negativním vlivem na životní prostředí nebo veřejné zdraví promítnuta do **výrokové části Z8 ZÚR OK**.

Závěry posuzování:

Vlivy na ovzduší a klima

Záměry v oblasti **železniční dopravy na elektrifikovaných tratích**, mezi něž náleží i vysokorychlostní železniční tratě, nejsou obecně považovány za významný zdroj přímých emisí znečišťujících látek do ovzduší v místě provozu. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má zároveň potenciál ke snížení emisní zátěže z individuální automobilové dopravy, a to převzetím části dopravních výkonů. Z tohoto důvodu byl u **koridoru DD12** identifikován **potenciálně mírný nepřímý pozitivní vliv (+1)** na kvalitu ovzduší.

V případě záměrů, jejichž realizace je spojena se **zemními pracemi a stavební činností**, lze obecně očekávat dočasné zhoršení kvality ovzduší v místě výstavby, v jeho bezprostředním okolí a podél přístupových tras. Tyto vlivy jsou lokálního a krátkodobého charakteru a jsou hodnoceny jako **zanedbatelné až mírně negativní (0/-1)**. Jejich působení je časově omezené, nepřesahuje běžný rámec typický pro stavby obdobného charakteru a je řešitelné uplatněním standardních organizačních a technických opatření.

Vlivy záměrů dopravní infrastruktury na **klimatický systém** lze rozdělit na **vlivy na emise skleníkových plynů** a na **lokální ovlivnění (mikro)klimatických podmínek** v místě realizace záměru. V případě železniční infrastruktury lze uvažovat zejména s nepřímými emisemi skleníkových plynů, které souvisejí se spotřebou elektrické energie. Vzhledem ke skutečnosti, že podle platných metodik jsou jednotkové emise skleníkových plynů z přepravy po železnici (na osobokilometr či tunokilometr) výrazně nižší než u silniční dopravy, lze vlivy výstavby a provozu železničních tratí na emise skleníkových plynů hodnotit obecně jako mírně pozitivní. S ohledem na celkový objem potenciálně produkovaných emisí CO₂ ve vztahu k širšímu územnímu měřítku jsou tyto vlivy v rámci hodnocení SEA považovány za **zanedbatelné**.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, hluková zátěž

Obdobně jako u vlivů na kvalitu ovzduší platí i u **hlukové zátěže**, že realizace záměru umístěného do **koridoru DD12** může mít **potenciálně mírný nepřímý pozitivní vliv (+1)**, a to v důsledku předpokládaného převedení části dopravních výkonů ze silniční dopravy na dopravu železniční. Tento přesun může vést ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo a veřejné zdraví zejména podél významných silničních tahů.

Současně však při umísťování koridorů pro nové železniční tratě nelze předem vyloučit vznik potenciálních mírných až významných negativních vlivů na hlukovou zátěž v bezprostředním okolí trasy. Tyto vlivy jsou obecně hodnoceny jako **potenciálně mírné až významné, přímé**,

dlouhodobé a trvalé negativní vlivy (-1/-2), jejichž skutečná intenzita bude záviset na technickém řešení stavby, provozních parametrech trati a uplatnění obecně používaných ochranných opatření.

Vlivy Z8 ZÚR OK na **veřejné zdraví** odpovídají výše popsaným **přímým a nepřímým vlivům na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž**. Z hlediska veřejného zdraví nelze dále vyloučit ani negativní vlivy související se snížením prostupnosti území, případně vlivy na kvalitu bydlení v dotčených lokalitách. Za nejvýznamnější faktor ovlivňující veřejné zdraví je však považována právě hluková zátěž z provozu železniční dopravy.

Vedle hluku je u železničních tratí nutné zohlednit rovněž vlivy vibrací. Projíždějící vlaky jsou zdrojem kmitání, které se může přenášet prostřednictvím půdního prostředí do okolní zástavby. Vzniklé vibrace mohou působit jako rušivý nebo obtěžující faktor, zejména v blízkosti obytných objektů.

Z dalších vlivů na obyvatelstvo lze identifikovat zejména **vlivy na pohodu bydlení, prostupnost území a vnímání kvality prostředí**. Samotná vysokorychlostní železniční trať může rovněž působit jako **rušivý vizuální prvek v krajině**, přičemž tento aspekt je zpravidla **méně významný než vlivy hluku z provozu trati**.

Za předpokladu, že při realizaci záměru v koridoru budou volena technická řešení zajišťující plnění zákonných požadavků a technických norem, která jsou obvykle uplatňována u staveb tohoto druhu, lze vliv koridoru na obyvatelstvo a veřejné zdraví hodnotit jako přijatelný, byť negativní. Negativní vliv je hodnocen na hranici **mírného až významného vlivu (-1/-2)** podle rozsahu zasažení a důslednosti uplatňování technických požadavků na nové železniční tratě. Současně je identifikován **potenciální nepřímý pozitivní vliv (+1)** na obyvatelstvo, spočívající zejména ve snížení obtěžujících vlivů silniční dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravního provozu v širším území.

Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Realizace záměrů **dopravní infrastruktury** je obecně spojena s **potenciálně negativními vlivy na povrchové a podzemní vody**. U nových dopravních staveb nelze vyloučit riziko ovlivnění útvarů povrchových a podzemních vod, a to jak v průběhu výstavby, tak i během provozu. Negativně mohou být ovlivněny zejména hydromorfologické poměry vodních toků, a to v místech jejich křížení nebo souběhu s trasou stavby, a dále hladina podzemní vody, zejména v souvislosti s realizací hlubších zářezů nebo tunelových úseků.

K významnějším negativním vlivům na odtokové poměry může docházet zejména při průchodu záplavovými územími, kde existuje riziko vzduť hladiny, omezení přirozené transformace povodňové vlny nebo zhoršení průtočných poměrů. K lokálnímu vzduť vodní hladiny může rovněž docházet v případě nedostatečně kapacitních mostních objektů, propustků nebo mostků.

Koridor **DD12 Změny č. 8 ZÚR Olomouckého kraje** ve své východní části **zasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)**, přičemž se jedná o úsek vedený převážně v trase stávající železniční tratě. Dále koridor místně zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů I. a II. stupně a do ochranných pásem přírodních minerálních vod. Z tohoto důvodu jsou **potenciální vlivy koridoru DD12 na podzemní vody hodnoceny jako mírně negativní (-1)**. Potenciální mírný negativní vliv na podzemní vody byl u koridoru DD12 identifikován rovněž s ohledem na předpokládanou realizaci záměru v zářezových a tunelových úsecích, kde může docházet k lokálním změnám hladiny podzemní vody nebo ke změnám drenážních poměrů.

Koridor DD12 dále **zasahuje do záplavových území Q100 vodních toků Morava a Bečva**. Tyto **potenciální mírné až místy významné negativní vlivy (-1/-2)** je nutné ošetřit v rámci návrhu technického řešení stavby, zejména vhodným dimenzováním mostních objektů, zajištěním dostatečné průtočnosti území a zachováním přirozených rozlivových funkcí niv.

Souhrnně lze konstatovat, že **v měřítku zpracování ZÚR** lze vznik vlivů na režim povrchových a podzemních vod obecně předpokládat, jejich skutečnou významnost však bude možné jednoznačně vyhodnotit až v rámci podrobné projektové přípravy záměru. V navazujících

stupních přípravy je nezbytné přijmout veškerá technicky a environmentálně schůdná opatření k omezení nepříznivých vlivů na stav vodních útvarů. V případě, že by realizace záměru vedla ke zhoršení stavu nebo znemožnění dosažení dobrého stavu či dobrého ekologického potenciálu útvarů povrchových nebo podzemních vod, je možné záměr realizovat pouze za splnění podmínek výjimky podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, stanovené příslušným vodoprávním úřadem.

Vlivy na půdu

Realizace nové liniové stavby je obecně spojena s dlouhodobými až trvalými negativními vlivy na půdu, zejména ve formě trvalých záborů půdního fondu. Za významně negativní vlivy lze považovat především zábory půd I. a II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu a zásahy do lesních pozemků ochranných a lesů zvláštního určení.

V případě **koridoru DD12** je přibližně 93 % jeho plochy umístěno na zemědělské půdě, přičemž zhruba dvě třetiny této plochy tvoří půdy I. a II. třídy ochrany. Z tohoto důvodu představuje záměr významný zásah do kvalitního zemědělského půdního fondu. Vlivy koridoru na ZPF jsou hodnoceny jako **významné negativní trvalé (-2)**.

Umístění koridoru vysokorychlostní tratě **DD12** v daném území nemá reálnou alternativu, neboť s ohledem na morfologii terénu, technické parametry vysokorychlostní tratě a nutnou návaznost na stávající a navrhovanou železniční síť není možné vymezit trasu v podstatně odlišné poloze. U navrženého řešení převažuje veřejný zájem zejména v oblasti zlepšení dopravní dostupnosti, kapacitního propojení hospodářských center České republiky a jejich napojení na evropskou dopravní síť.

Z hlediska vlivů na půdu je proto navržený koridor DD12 hodnocen jako **akceptovatelný**, a to za předpokladu uplatnění navržených minimalizačních opatření, která jsou promítnuta do Z8 ZÚR OK a budou dále rozpracována v navazujících stupních přípravy záměru.

Prostorový střet navrhovaného koridoru s **pozemky určenými k plnění funkcí lesa (PUPFL)** byl rovněž identifikován. Vzhledem k charakteru dotčených lesních porostů, které jsou převážně lesy hospodářské, a k rozsahu zásahu, byl vliv koridoru na lesní půdy hodnocen jako **potenciálně mírný, dlouhodobý a trvalý (-1)**. Mírné až zanedbatelné negativní hodnocení bylo zvoleno s ohledem na skutečnost, že koridor prochází převážně okrajovými částmi stávajících lesních porostů, bez zásahu do jejich klíčových funkčních částí.

Vlivy na horninové prostředí

Významné vlivy na **horninové prostředí** mohou stavby dopravní infrastruktury vyvolávat zejména v případech, kdy přímo zasahují do horninového masivu, například formou zářezů, násypů nebo tunelových staveb, případně pokud zasahují do ložisek nerostných surovin, jejich chráněných ložiskových území (CHLÚ) nebo dobývacích prostorů.

K významnému ovlivnění nerostného bohatství dochází především v situacích, kdy koridor stavby v celé své šíři prochází územím ložiska vhodného pro povrchovou těžbu, zejména výhradního ložiska, CHLÚ nebo dobývacího prostoru, a kdy nelze negativní vlivy účelně minimalizovat technickými nebo prostorovými opatřeními. Potenciálním prostorovým střetům s ložisky nerostných surovin se proto v takových případech nelze zcela vyhnout.

Koridor **DD12** přímo prochází chráněným ložiskovým územím a vyhrazenými ložisky. Vlivy koridoru na horninové prostředí jsou proto z výše uvedených důvodů hodnoceny jako **významné negativní (-2)**. Koridor je navržen pro **vysokorychlostní železniční trať nadmístního významu**, která představuje **významný veřejný zájem** zejména v oblasti zajištění dopravní dostupnosti a rozvoje kapacitní železniční dopravy. Alternativní vedení trasy v daném území není s ohledem na širší územní vazby, technické parametry tratě a návaznost na nadřazenou dopravní síť reálně možné.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Navrhovaný **koridor DD12** není ve střetu s žádným velkoplošným ani maloplošným zvláště chráněným územím. Realizací záměru nedojde k negativnímu ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000; **významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany ani na celistvost**

evropsky významných lokalit a ptačích oblastí byl stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody **vyloučen**. Koridor rovněž není v prostorovém kontaktu s územím žádného přírodního parku.

Vlivy na **flóru a faunu** jsou u předmětného záměru dány zejména zábory zemědělské a lesní půdy a s nimi spojeným lokálním poškozením druhů vázaných na tyto biotopy. V trase koridoru DD12 **nejsou evidována významná území z hlediska migrace velkých savců** ani identifikována kritická migrační místa nadregionálního významu.

S ohledem na charakter záměru a rozsah možného ovlivnění byly vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES) hodnoceny jako **potenciálně mírně negativní (-1)**.

Vlivy na kulturní a historické památky, archeologické dědictví a hmotné statky

Navrhovaný koridor vysokorychlostní železniční tratě zasahuje do hmotných statků, zejména pozemků a staveb ve vlastnictví třetích osob. Tyto zásahy budou řešeny v rámci majetkoprávního vypořádání v navazujících stupních přípravy a realizace záměru, v souladu s příslušnými právními předpisy.

Z hlediska kulturních hodnot je návrhem koridoru přímo dotčena nemovitá kulturní památka – výpravní budova železniční stanice v Brodce u Přerova. Případné zásahy do této památky bude nutné řešit v souladu s požadavky orgánů státní památkové péče a s ohledem na zachování jejích kulturně-historických hodnot. Koridor zasahuje území s archeologickými nálezy.

Celkově jsou vlivy na **hmotné statky** hodnoceny jako **potenciálně mírné až významné, negativní, přímé a trvalé**. Vlivy na **kulturní a historické dědictví** jsou hodnoceny jako **potenciálně mírné až zanedbatelné (-1/0)**, negativní, přímé a trvalé, přičemž jejich skutečný rozsah bude záviset na konkrétním technickém řešení záměru a uplatnění ochranných opatření v navazujících stupních přípravy.

Vlivy na krajinu

Realizace **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje** bude spojena s vlivy na krajinu, zejména na **krajinný ráz** dotčeného území. Uplatněním koridoru **DD12** dojde k posílení antropogenního charakteru krajiny, zejména v územích, kde se dosud uplatňovaly převážně zemědělské či otevřené krajinné struktury.

Navrhovaný koridor nezasahuje do území přírodních parků ani do oblastí se zvlášť cennými nebo jedinečnými znaky krajinného rázu. Z tohoto důvodu jsou potenciální vlivy koridoru na krajinu hodnoceny jako **dlouhodobé až trvalé, mírně negativní (-1)**, přičemž jejich intenzitu lze dále snížit vhodnými krajinářskými a technickými opatřeními uplatněnými v navazujících stupních přípravy záměru.

Hodnocení synergických a kumulativních vlivů

Předmětem **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje** je vymezení jednoho nového návrhového koridoru, konkrétně koridoru DD12, určeného pro stavbu vysokorychlostní železniční tratě (VRT). Do hodnocení možných **kumulativních a synergických vlivů** byly dále zahrnuty záměry vymezené v platných ZÚR Olomouckého kraje, jakož i stávající záměry a stavby v území již provozované, které se nacházejí v přímém prostorovém střetu s nově vymezovaným koridorem DD12 nebo v jeho bezprostřední blízkosti.

Ze stávajících staveb se jedná zejména o železniční trať č. 270 (001) (Praha – Česká Třebová – Přerov – Bohumín), dálnice D1 a D55, silnice I/47, I/55, II/150 a II/486 a elektrická vedení velmi vysokého napětí (VVN) 110 kV. V platném znění ZÚR Olomouckého kraje jsou dále vymezeny koridory TE1, TE8 a TE15 pro přestavbu nebo rozšíření stávajících vedení zvláště vysokého napětí.

Potenciálně **významné negativní kumulativní vlivy (-2) na hlukovou zátěž** byly identifikovány zejména ve vztahu k dálnici D1, silnici II/150 a železniční trati č. 001, a to především ve východní části koridoru DD12, kde jsou tyto stavby dopravní infrastruktury

vedeny souběžně s navrhovaným koridorem VRT. Potenciálně významný negativní kumulativní vliv na hlukovou zátěž byl hodnocen rovněž ve vztahu ke koridorům DS65 (dálnice D55 s předpokládanou vysokou intenzitou dopravy) a DS63 (dálnice D1).

U ostatních dopravních staveb a koridorů byly potenciální negativní kumulativní vlivy na hlukovou zátěž hodnoceny jako **mírné (-1)**, a to zejména z důvodu omezeného prostorového souběhu (křížení koridorů) nebo předpokládaných nižších intenzit dopravy. V případě stávající železniční trati č. 270 v prostoru Brodku u Přerova byl potenciální negativní kumulativní vliv hodnocen jako **mírný až zanedbatelný**, neboť se jedná o místo napojení nové vysokorychlostní tratě v koridoru DD12 na stávající železniční infrastrukturu, která již za stávajícího stavu významně ovlivňuje hlukovou zátěž v území.

Obecně platí, že v případě **kumulace hlukových vlivů** stávajících a navrhovaných železničních tratí je nutné **dodržet hygienické limity hluku z železniční dopravy** při zohlednění provozu na všech tratích v dané lokalitě. Hygienický limit se stanovuje podle dominantního zdroje hluku v území, přičemž tento limit je rozhodný pro posuzování vlivů na dotčenou chráněnou zástavbu v celé lokalitě, kde působí více zdrojů hluku současně.

Pro minimalizaci identifikovaných kumulativních a synergických vlivů jsou navržena odpovídající opatření, která jsou podrobně rozpracována v příslušných kapitolách vyhodnocení SEA k Z8 ZÚR OK.

Přeshraniční vlivy

V rámci hodnocení vlivů **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK)** na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány **žádné potenciálně významné (ani mírné) negativní vlivy, které by přesahovaly státní hranice České republiky**.

U posuzovaného koridoru nebyly vzhledem k jeho umístění identifikovány žádné pozitivní či negativní vlivy na životní prostředí na území sousedních krajů (kraje Moravskoslezský, Zlínský, Olomoucký, Pardubický).

Porovnání variant

Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK) byla zpracována v **jedné aktivní variantě**. V rámci vyhodnocení byla tato aktivní varianta porovnána s **variantou nulovou**. Z porovnání vyplynulo, že z hlediska vlivů na životní prostředí je varianta nulová obecně méně zatěžující. To je dáno zejména předpokladem zachování stávajícího stavu, bez dalšího rozvoje území spojeného s novou antropogenní činností a novou zástavbou.

Na základě výsledků hodnocení však nebyly identifikovány takové významné negativní vlivy na životní prostředí ani na veřejné zdraví, které by odůvodňovaly zpracování dalších variantních řešení. Zjištěné potenciální negativní vlivy návrhu Z8 ZÚR OK je možné **účinně minimalizovat prostřednictvím navržených opatření**, a to jak na strategické úrovni ZÚR, tak v navazujících stupních územního plánování a projektové přípravy.

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle **§ 21 písm. k) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**, ve znění pozdějších předpisů, na základě návrhu **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje**, podkladů předložených v souladu s **§ 79 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon**, ve znění pozdějších předpisů, a na základě **vyhodnocení vlivů této změny na životní prostředí a veřejné zdraví**, včetně vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, vydává postupem podle **§ 10g zákona č. 100/2001 Sb.**, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví toto:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Změna č.8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje“

verze ke společnému jednání

bez stanovení podmínek.

Vyhodnocení vlivů návrhu Změny č.8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK) na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Opatření navržená na základě provedeného vyhodnocení vlivů na životní prostředí byla zohledněna ve výrokové části a v textové části odůvodnění Z8 ZÚR OK. Způsob zohlednění navrhovaných opatření je uveden v kap. 13 vyhodnocení.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje schvalující orgán na povinnost podle **§ 10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s příslušnými ustanoveními **zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon**, zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska při schvalování koncepce.

Předkladatel, resp. pořizovatel **Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje**, je povinen postupovat v souladu s **§ 10g odst. 5 a 6 zákona č. 100/2001 Sb.** a zajistit zveřejnění schválené koncepce, včetně **prohlášení o způsobu zohlednění stanoviska SEA**, způsobem stanoveným právními předpisy.

Ministerstvo životního prostředí dále upozorňuje na povinnost zajistit **sledování a vyhodnocování vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví** a plnění dalších povinností vyplývajících z **§ 10h zákona č. 100/2001 Sb.**, a to v návaznosti na monitoringové požadavky stanovené ve vyhodnocení SEA.

Předkladatel zajistí zveřejnění, způsobem umožňujícím dálkový přístup, **vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek** uplatněných v průběhu pořizování koncepce, včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V případě, že dojde k **úpravám koncepce** na základě výsledků projednání, dohod a uplatněných stanovisek, připomínek a vyjádření, je nutné v dotčeném rozsahu **odpovídajícím způsobem aktualizovat také vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území**, zejména jeho část týkající se vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA), aby byla zachována vzájemná věcná a časová provázanost obou dokumentů.

ředitel odboru posuzování vlivů na
životní prostředí a integrované
prevence