

**ODŮVODNĚNÍ**  
**ZMĚNY Č. 8**  
**ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE**  
**OLOMOUCKÉHO KRAJE**

Textová část



## **OBSAH**

### **TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ**

<b>OBSAH</b> .....	<b>2</b>
<b>1. STRUČNÝ POPIS POSTUPU POŘÍZENÍ</b> .....	<b>3</b>
<b>2. VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA</b> .....	<b>4</b>
2.1. Soulad s cíli a úkoly územního plánování .....	4
2.2. Soulad s požadavky stavebního zákona .....	9
<b>3. VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ</b> .....	<b>10</b>
<b>4. VYHODNOCENÍ SOULADU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM</b> .....	<b>11</b>
4.1. Soulad s politikou územního rozvoje .....	11
4.2. Soulad s územním rozvojovým plánem .....	19
<b>5. VYHODNOCENÍ SOULADU SE ZADÁNÍM ZMĚNY</b> .....	<b>20</b>
<b>6. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b> .....	<b>23</b>
6.1. Informace o výsledcích vyhodnocení SEA .....	23
6.2. Informace o výsledcích posouzení NATURA 2000 .....	23
6.3. Informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území .....	23
<b>7. SDĚLENÍ, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ</b> .....	<b>25</b>
<b>8. STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU K VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ SE SDĚLENÍM, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO</b> .....	<b>26</b>
8.1. Stanovisko SEA .....	26
8.2. Sdělení, jak bylo stanovisko SEA zohledněno .....	26
<b>9. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ</b> .....	<b>27</b>
<b>10. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO ÚZEMNÍM ROZVOJOVÉM PLÁNU, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ</b> .....	<b>32</b>
<b>11. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO NAVRHOVANÉ PLOCHY A KORIDORY</b> .....	<b>33</b>
11.1. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF .....	34
11.2. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL .....	35
<b>12. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK</b> .....	<b>38</b>
<b>13. POSOUZENÍ SOULADU S JEDNOTNÝM STANDARDEM</b> .....	<b>39</b>

## 1. STRUČNÝ POPIS POSTUPU POŘÍZENÍ

Správa železnic, s. o. (IČ 70994234) se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, jako oprávněný investor, podala dne 11. 3. 2025 Krajskému úřadu Olomouckého kraje, Odboru strategického rozvoje kraje, podnět dle ust. § 109 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), na pořízení změny Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (dále také „Z8 ZÚR OK“) pro záměr vymezení koridoru vysokorychlostní tratě (dále jen „VRT“) v úseku Prosenice – Brodek u Přerova, umožňující umístění, povolení a realizaci stavby, která je svým charakterem stavbou veřejně prospěšnou.

Zastupitelstvo Olomouckého kraje usnesením č. UZ/4/37/2025 ze dne 28. 4. 2025 rozhodlo dle ust. § 111 odst. 3 stavebního zákona o pořízení Změny č. 8 ZÚR OK a schválilo její zadání, dle ust. § 111 odst. 4 stavebního zákona rozhodlo o sloučení společného jednání a veřejného projednání návrhu Změny č. 8 ZÚR OK a určilo v souladu s ust. § 49 odst. 1 stavebního zákona zastupitele Ing. Pavla Jelínka, PhD. pro spolupráci s pořizovatelem na pořízení Změny č. 8 ZÚR OK.

Ze stanoviska Ministerstva životního prostředí k zadání změny, č. j. MZP/2025/710/760 ze dne 21. 3. 2025, vyplynul požadavek na posouzení návrhu Změny č. 8 ZÚR OK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Vyhodnocení vlivů na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti požadováno nebylo, neboť příslušný dotčený orgán – Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Olomouckého kraje ve svém stanovisku ze dne 14. 2. 2025 vyloučil významný vliv Z8 ZÚR OK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Jako zpracovatel Změny č. 8 ZÚR OK byla na základě výběrového řízení vybrána firma knesl kynčl architekti s.r.o., (IČ 47912481), se sídlem: Šumavská 416/15, 602 00 Brno.

*(...další bude doplněno v průběhu pořizování...)*

## **2. VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA**

### **2.1. Soulad s cíli a úkoly územního plánování**

Soulad s cíli a úkoly územního plánování dle § 38 a § 39 stavebního zákona je vyhodnocen následovně:

#### **Soulad s cíli územního plánování**

(1) Cílem územního plánování je soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho funkčního a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

#### **Vyhodnocení:**

Jednou z rozhodujících vlastností zásad územního rozvoje je jejich strategický plánovací charakter. Ten se projevuje zpřesněním celostátních záměrů a zájmů stanovených v politice územního rozvoje ve specifických podmínkách a nadmístních souvislostech konkrétního kraje, a zvláště stanovením priorit územního plánování kraje a určením konkrétních požadavků na využití území kraje, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování v konkrétně vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech kraje s mezinárodním, republikovým či nadmístním významem. Zásady územního rozvoje se tím zařazují mezi zásadní strategické dokumenty kraje, mezi důležité krajské politiky, jimiž je rozvoj kraje usměrňován v krátko, středně, i dlouhodobých horizontech. Z takto pojatého poslání a charakteru lze zásady územního rozvoje označit za přínosné k rozvoji území kraje.

Nejvýznamnějším přínosem Z8 ZÚR OK je zajištění souladu a koordinace s řešením platné Politiky územního rozvoje České republiky, konkrétně: (1) upřesnění priorit územního plánování, (2) upřesnění rozvojových oblastí a os republikového významu, (3) koordinace ve vymezení ploch a koridorů pro záměry vyplývající z PÚR ČR, včetně územních rezerv a (4) návazné úpravy vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby.

Z8 ZÚR OK prokazuje v návaznosti na platné ZÚR z obecné povahy i z konkrétní náplně významné přínosy vytvářením vhodných územních podmínek pro předcházení zjištěných rizik ovlivňujících potřeby současné generace obyvatel Olomouckého kraje i pro předcházení předpokládaných ohrožení podmínek života generací budoucích.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a za tímto účelem vyhodnocuje potenciál rozvoje území a prognózy jeho dalšího vývoje.

#### **Vyhodnocení:**

Z8 ZÚR OK navazuje na řešení ZÚR. Komplexnost řešení účelného využití a prostorového uspořádání území kraje je zajištěna návazností na politiku územního

rozvoje a na územně analytické podklady Olomouckého kraje. Vymezení návrhového koridoru DD12, jeho návaznost na stávající koridor DD11 a nahrazení dřívějších vymezení vytváří předvídatelný a dlouhodobě udržitelný rámec pro rozvoj území, podporuje environmentálně šetrné formy dopravy a umožňuje koordinovaný rozvoj sídelní struktury a veřejné infrastruktury v souladu s očekávaným vývojem území.

(3) Cílem územního plánování je také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.

#### **Vyhodnocení:**

**Z8 ZÚR OK spolu se ZÚR OK přispívá k naplnění tohoto cíle tím, že stanovuje jasné zásady pro koordinaci územně plánovací činnosti obcí, upřesňuje a vymezuje zejména plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury a územní rezervy tak, aby rozvoj sídel probíhal systematicky, s ohledem na funkční propojení jednotlivých částí území, prostupnost území a návaznost na nadřazenou síť, čímž podporuje vytváření harmonického prostředí pro každodenní život obyvatel.**

(4) Územní plánování chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, a přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a ochranu a rozvoj zelené infrastruktury. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na možnosti rozvoje území a míru využití zastavěného území.

#### **Vyhodnocení:**

**Z8 ZÚR OK nemění principy ochrany a rozvoje hodnot, které jsou v dosud platných ZÚR OK zajištěny definovanými prioritami územního plánování kraje a stanovenými podmínkami koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a dále vymezením cílových charakteristik krajiny.**

(5) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné zájmy v území a podněty na provedení změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a jiných právních předpisů.

#### **Vyhodnocení:**

Vymezením návrhového koridoru DD12 pro vysokorychlostní dopravu nahrazuje dosavadní částečně překrývající se vymezení, zajišťuje jednoznačnou návaznost na koridor DD11 a vytváří stabilní a přehledný územně-plánovací rámec pro realizaci strategické dopravní infrastruktury. Tímto postupem jsou sladěny podněty na provedení změn v území s ochranou dalších veřejných zájmů vyplývajících ze stavebního zákona a souvisejících právních předpisů, přičemž vymezení koridoru jako veřejně prospěšné stavby konkretizuje veřejný zájem na rozvoji vysokorychlostní železniční dopravy a umožňuje jeho vyvážené uplatnění v navazujících rozhodovacích procesech.

## **Soulad s úkoly územního plánování**

Úkolem územního plánování je ve veřejném zájmu zejména

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

### **Vyhodnocení:**

**Řešení vychází ze zjištění a posouzení stavu území a jeho civilizačních hodnot, zejména z hlediska dopravní infrastruktury nadregionálního významu. Vymezení koridoru DD12 reflektuje aktuální poznatky o územních podmínkách, dopravních vazbách a dlouhodobých potřebách rozvoje železniční dopravy, přičemž zohledňuje charakter řešeného území mezi Prosenice a Brodek u Přerova jako prostoru určeného pro vedení liniových staveb dopravní infrastruktury.**

b) stanovovat s ohledem na podmínky a hodnoty území koncepci využití a rozvoje území, včetně dlouhodobé urbanistické koncepce sídel, rozvoje veřejné infrastruktury a ochrany volné krajiny a stanovení podmínek prostupnosti území,

### **Vyhodnocení:**

**Navržené řešení stanovuje koncepci rozvoje území v oblasti veřejné infrastruktury, konkrétně vysokorychlostní železniční dopravy, a to v návaznosti na koncepční dokumenty. Zajištění plynulé návaznosti koridoru DD12 na stávající koridor DD11 přispívá k dlouhodobě udržitelné koncepci rozvoje dopravního systému a podporuje vyvážený rozvoj území při zachování struktury volné krajiny.**

c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem na ochranu veřejných zájmů a hospodárné využívání území,

### **Vyhodnocení:**

**Řešení prověřuje a posuzuje potřebu změn v území s ohledem na ochranu veřejných zájmů, přičemž reaguje na pokročilý stupeň přípravy vysokorychlostní trati. Nahrazení územní rezervy návrhovým koridorem odpovídá míře prověření záměru a umožňuje hospodárné a účelné využití území bez ponechání nadbytečných či překrývajících se koridorů. Řešení Z8 ZÚR OK je odůvodněno zejména v kap. I. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.**

d) stanovovat urbanistické, architektonické, estetické a funkční požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na míru využití území, umístění, uspořádání a řešení staveb a kvalitu veřejných prostranství,

### **Vyhodnocení:**

**V měřítku zásad územního rozvoje stanovuje řešení funkční a prostorové požadavky na uspořádání území vymezením jednoznačného koridoru dopravní infrastruktury. Vymezení koridoru DD12 vytváří rámec pro umístění a uspořádání staveb vysokorychlostní trati a souvisejících zařízení a přispívá k přehlednosti a čitelnosti prostorového uspořádání území.**

e) vytvářet předpoklady pro hospodárné využívání území, zejména důsledným využíváním zastavěného území sídel prostřednictvím cílené revitalizace znehodnocených nebo zanedbaných ploch,

**Vyhodnocení:**

**V měřítku zásad územního rozvoje stanovuje řešení funkční a prostorové požadavky na uspořádání území vymezením jednoznačného koridoru dopravní infrastruktury. Vymezení koridoru DD12 vytváří rámec pro umístění a uspořádání staveb vysokorychlostní trati a souvisejících zařízení a přispívá k přehlednosti a čitelnosti prostorového uspořádání území.**

f) s ohledem na charakter území a kvalitu vystavěného prostředí vyhodnocovat a, je-li to účelné, vymezovat vhodné plochy pro výrobu; plochy pro výrobu elektřiny, plynu a tepla včetně ploch pro jejich výrobu z obnovitelných zdrojů vymezovat rovněž s ohledem na cíle energetické koncepce a klimatické cíle státu,

**Vyhodnocení:**

**Úkol vymezování ploch pro výrobu není předmětem řešení Změny č. 8 ZÚR OK. Navržené řešení je s tímto úkolem v souladu tím, že jej neomezuje ani s ním není v rozporu.**

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

**Vyhodnocení:**

**Řešení vytváří podmínky pro rozvoj sídelní struktury nepřímo, a to zlepšením dopravní dostupnosti a posílením vazeb mezi sídly. Vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy podporuje dlouhodobé předpoklady pro kvalitní bydlení, rekreaci i cestovní ruch, aniž by samo o sobě zasahovalo do sídelních ploch.**

h) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty v území a na využitelnost navazujícího území, tyto změny navrhopvat a stanovovat podmínky pro jejich provedení,

**Vyhodnocení:**

**Navržené řešení prověřuje a stanovuje změny v území s ohledem na jeho charakter a využitelnost navazujících ploch. Vymezení návrhového koridoru DD12 vytváří jasné podmínky pro další územní a projektovou přípravu staveb vysokorychlostní trati a umožňuje koordinaci se stávajícím využitím území.**

i) stanovovat pořadí provádění změn v území,

**Vyhodnocení:**

**Z8 ZÚR OK nemění podmínky stanovené pro pořadí provádění změn v území v dosud platných ZÚR OK.**

j) koordinovat veřejné zájmy a podněty na provedení změn v území,

**Vyhodnocení:**

**Z8 ZÚR OK navazuje na řešení dosud platných ZÚR a dále ho rozvíjí. Změna č. 8 přispívá k naplnění tohoto úkolu tím, že aktualizuje a zpřesňuje vymezení návrhových ploch a koridorů a územních rezerv, s ohledem na zájmy jednotlivých obcí a dotčených subjektů, čímž zajišťuje efektivní sladění veřejných zájmů a podnětů při provádění změn v území.**

k) vymezovat veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření,

**Vyhodnocení:**

**Řešení naplňuje úkol vymezování veřejně prospěšných staveb tím, že koridor vysokorychlostní dopravy včetně souvisejících staveb vymezuje jako veřejně prospěšnou stavbu nadregionálního významu.**

l) vytvářet a stanovovat podmínky pro snižování nebezpečí v území, zejména před účinky povodní, sucha, erozních jevů a extrémních teplot,

**Vyhodnocení:**

**Úkol snižování nebezpečí v území není předmětem přímého řešení Změny č. 8 ZÚR OK; navržené řešení s tímto úkolem není v rozporu a vytváří rámec pro jeho případné zohlednění v navazujících stupních dokumentace.**

m) uplatňovat požadavky na adaptaci sídel a uspořádání krajiny vyplývající ze změny klimatu,

**Vyhodnocení:**

**Navržené řešení je v souladu s požadavky adaptace na změnu klimatu zejména podporou rozvoje železniční dopravy jako environmentálně šetrného způsobu přepravy, který přispívá ke snižování emisní zátěže v širším územním měřítku.**

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

**Vyhodnocení:**

**Vymezení stabilního návrhového koridoru vytváří podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů tím, že umožňuje koordinovanou přípravu a realizaci vysokorychlostní trati bez rizika budoucích změn koncepce.**

o) vytvářet v území podmínky pro zajištění obrany a bezpečnosti státu a civilní ochrany,

**Vyhodnocení:**

**Řešení vytváří základní územní podmínky pro zajištění obrany a bezpečnosti státu a civilní ochrany tím, že vymezuje koridor strategické infrastruktury významné i z hlediska krizové mobility a zajištění dopravní obslužnosti.**

p) vytvářet v území podmínky pro odstraňování následků náhlých hospodářských změn zejména prověřováním a případným vymezováním zastavitelných ploch nebo transformačních ploch,



**Vyhodnocení:**

**Úkol odstraňování následků náhlých hospodářských změn není předmětem tohoto řešení; Změna č. 8 ZÚR OK s tímto úkolem není v rozporu.**

q) určovat nutné asanační a rekultivační zásahy do území,

**Vyhodnocení:**

**Stanovení asanačních a rekultivačních zásahů není obsahem řešení Změny č. 8 ZÚR OK a bude případně řešeno v navazujících stupních přípravy záměru.**

r) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních a nerostných zdrojů, vytvářet a stanovovat podmínky pro jejich využití,

**Vyhodnocení:**

**Z8 ZÚR OK nevymezuje žádnou plochu pro využívání přírodních a nerostných zdrojů.**

s) vytvářet podmínky pro ochranu území podle jiných právních předpisů před významnými negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud tak stanoví jiný právní předpis.

**Vyhodnocení:**

**Z8 ZÚR OK stanovuje pro nové záměry požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování, které mají zajistit v navazujících krocích minimalizaci vlivů na okolní území.**

## **2.2. Soulad s požadavky stavebního zákona**

Z8 ZÚR OK je zpracována v souladu s stavebním zákonem a v souladu s prováděcí vyhláškou č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů.

### **3. VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ**

Z8 ZÚR OK je zpracována v souladu s požadavky jiných právních předpisů. Veřejné zájmy uvedené v těchto právních předpisech jsou hájeny tzv. „dotčenými orgány“ ve stanoviscích podle § 54 stavebního zákona. Dotčené orgány uplatňují stanoviska, která nejsou rozhodnutím ve správním řízení a jejichž obsah je závazný pro pořizování územně plánovací dokumentace. Dojde-li k rozporu mezi pořizovatelem a dotčenými orgány, jakož i mezi dotčenými orgány navzájem, postupuje se podle správního řádu.

*(...bude doplněno na základě projednání...)*

## **4. VYHODNOCENÍ SOULADU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM**

### **4.1. Soulad s politikou územního rozvoje**

Výsledek přezkoumání souladu Z8 ZÚR OK s politikou územního rozvoje podle ustanovení § 40 odst. 1 písm. stavebního zákona krajským úřadem bude v souladu se stavebním zákonem doplněn před předložením návrhu na vydání Z8 ZÚR OK zastupitelstvu kraje.

Povinnost respektovat Politiku územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 5, 4, 6, 7 a Změn č. 9 a 8 (dále také „PÚR ČR“), v návrhu Z8 ZÚR OK vyplývá z § 70 odst. 3 stavebního zákona, kde je stanoveno, že PÚR ČR je závazná pro pořízení územně plánovací dokumentace, a tudíž i pro zásady územního rozvoje a jejich aktualizace.

Řešení Z8 ZÚR OK je v souladu s platnou PÚR ČR ve znění závazném od 1. 10. 2025.

Z8 ZÚR OK je pořizovaná za účelem zajištění souladu ZÚR OK s platnou PÚR ČR. Většina zásahů do dokumentace (vyjma oprav chyb či jiných formálních změn) je tedy vedena s tímto cílem. Následující text se odkazuje do jiných kapitol odůvodnění Z8 ZÚR OK, kde jsou úpravy směřující k souladu s PÚR ČR podrobněji popsány.

#### **► Celostátní priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území**

(čl. 14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivita. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ÚP je v souladu se Změnou ZÚR. Navrhované řešení respektuje vymezení železničního koridoru VRT DD12 a nezasahuje do ochrany přírodních, kulturních ani urbanistických hodnot území.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Není relevantní. Změna ZÚR se vztahuje k vymezení dopravního koridoru VRT DD12, nikoliv k plánování rozvoje primárního sektoru ve venkovských území.**

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

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení železničního koridoru VRT DD12 v úseku Brodek u Přerova – Prosenice představuje liniový dopravní záměr nadmístního významu, který nemění urbanistickou strukturu sídel ani nevymezuje nové plochy pro bydlení či občanskou vybavenost, a tím nevytváří předpoklady pro vznik prostorové sociální segregace. Při následném zpřesňování koridoru v územně plánovací dokumentaci nižších stupňů lze uplatnit opatření k omezení bariérových účinků dopravní infrastruktury, aby nebyla narušena sociální soudržnost obyvatel v dotčeném území.**

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

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 vychází z komplexního posouzení územních, dopravních a environmentálních souvislostí a je koordinováno s rozvojovými osami a záměry vymezenými v PÚR ČR. Návrh vytváří rámec pro další koordinaci řešení v ÚPD nižších stupňů.**

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

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 je součástí integrovaného rozvoje území a přispívá ke koordinaci prostorových a odvětvových hledisek na regionální a republikové úrovni.**

(čl. 17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v strukturálně postižených krajích a hospodářsky a sociálně ohrožených územích a napomoci tak řešení problémů v těchto územích. Vytvářet podmínky pro zvýšení mobility a dostupnosti.

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy přispívá ke zvýšení mobility, dostupnosti a konkurenceschopnosti území a podporuje vyvážený hospodářský rozvoj regionů.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury a posiluje vazby mezi hlavními centry osídlení v rámci republiky.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 nemá přímý vliv na využití brownfields ani na ochranu nezastavěného území, které je řešeno v územně plánovací dokumentaci nižších stupňů.**

(čl. 20) Chránit přírodní funkce a krajinné hodnoty před negativními vlivy vytvářením podmínek pro umísťování rozvojových záměrů do co nejméně konfliktních lokalit a podporovat potřebná zmírňující a případně kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti respektovat veřejné zájmy ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Dále vytvářet územní podmínky pro zvyšování a udržování ekologické stability volné krajiny, zajištění ekologických funkcí přírodních stanovišť a jejich obnovu, implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích a zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Koridor VRT DD12 je vymezen s ohledem na ochranu krajinného rázu, přírodních hodnot a veřejných zájmů ochrany přírody a vytváří předpoklady pro uplatnění zmírňujících a kompenzačních opatření.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 umožňuje zachování migrační propustnosti krajiny prostřednictvím technických a organizačních opatření při jeho následném zpřesňování.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 nebrání zachování ani rozvoji souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v zázemí sídel.**

(čl. 22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo). Centra osídlení v turisticky atraktivních oblastech, s ohledem na specifické místní podmínky a hodnoty z hlediska kulturního a přírodního dědictví, pokud možno rozvíjet jako póly rozvoje cestovního ruchu poskytující vybavenost pro rekreaci a zázemí pro turisty.

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 nemá negativní vliv na rozvoj udržitelných forem cestovního ruchu ani na využití rekreačního potenciálu území.**

(čl. 23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na propustnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat propustnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených dopravních záměrů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 přispívá ke zkvalitnění dopravní infrastruktury při zachování prostupnosti krajiny a minimalizaci její fragmentace.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy podporuje udržitelnou mobilitu osob a zboží a přispívá ke snižování environmentálních zátěží dopravy.**

(čl. 24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti a skladování na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových, logistických nebo zemědělských areálů.

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 samo o sobě nepředstavuje významné zhoršení imisní situace a umožňuje uplatnění ochranných opatření v navazujících stupních ÚPD.**

(čl. 25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho, přehřívání atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodně blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu. V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha. Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení železničního koridoru VRT DD12 v úseku Brodek u Přerova – Prosenice nezasahuje do vymezených záplavových území ani neomezuje realizaci stávajících či navržených opatření na ochranu před povodněmi. Záměr nebrání uplatnění přírodě blízkých adaptačních opatření ke zvyšování retenční schopnosti krajiny a vytváří rámec pro jejich zohlednění v navazující územně plánovací dokumentaci a v následných stupních přípravy stavby.**

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

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 nevyžaduje nové zastavitelné plochy v záplavových územích ani neomezuje ochranu území před povodňovými riziky.**

(čl. 27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

#### **Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 představuje koordinované řešení veřejné dopravní infrastruktury nadmístního významu, které je v souladu s koncepcí rozvoje dopravní sítě vymezenou v PÚR ČR. Záměr přispívá ke zlepšení dopravní dostupnosti území a posiluje propojení regionálních a republikových center, přičemž umožňuje koordinaci s ostatními druhy veřejné infrastruktury v území při následném zpřesňování řešení.**

(čl. 28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby udržitelného rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně zelené infrastruktury a veřejných prostranství. Vytvářet podmínky pro rozvoj území s dostupnou krajinou a sídelní zelení a pro rozvoj kvalitních veřejných prostranství s dostatečným zastoupením vegetačních prvků. Návrh a ochranu kvalitních městských nebo venkovských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností. Při vymezování ploch bydlení a stanovování podmínek pro rozvoj bydlení zohledňovat požadavky na veřejná prostranství.



**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Návrh vytváří předpoklady pro dlouhodobé zlepšování kvality života obyvatel prostřednictvím rozvoje moderní a kapacitní veřejné dopravy.**

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

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 posiluje návaznost jednotlivých druhů dopravy a podporuje železniční dopravu jako páteřní prvek dopravního systému.**

(čl. 30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti. Je nezbytné vytvářet územní podmínky pro zásobování pitnou vodou a pro optimální odvádění a čištění odpadních vod. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou technickou infrastrukturu.

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Vymezení koridoru VRT DD12 nemá negativní vliv na koncepci technické infrastruktury ani na zásobování území vodou a odvádění odpadních vod.**

(čl. 31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, případně z dalších nízkouhlíkových zdrojů, včetně zajištění bezpečného zásobování území energiemi, šetrné k životnímu prostředí a kulturním hodnotám území, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik.

**Vyhodnocení souladu:**

**Změna ZÚR je v souladu s PÚR ČR. Rozvoj železniční dopravy přispívá ke snižování energetické náročnosti dopravy a podporuje nízkouhlíkový rozvoj.**

(čl.31a) Prověřovat podmínky v území pro snižování množství oxidu uhličitého formou jeho ukládání do přírodních horninových struktur a upřesnění vymezování ploch a koridorů pro zařízení k ukládání oxidu uhličitého do přírodních horninových struktur včetně vymezování ploch a koridorů pro přepravní síť.

**Vyhodnocení souladu:**

**Není relevantní. Změna ZÚR se týká dopravní infrastruktury a neřeší ukládání oxidu uhličitého do horninových struktur.**

(čl. 32) Článek zrušen.

**Vyhodnocení souladu:**

**Bez hodnocení – článek zrušen.**

**► Sídlní struktura, rozvojové oblasti a rozvojové osy**

V kap. 3. PÚR ČR je stanovena koncepce sídelní struktury a jsou zde vymezeny rozvojové oblasti a rozvojové osy mezinárodního a celostátního významu.

**Vyhodnocení souladu:**

**Z8 ZÚR OK se nedotýká této části PÚR ČR.**

**► Specifické oblasti**

V kap. 4. PÚR jsou vymezeny oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy mezinárodního a celostátního významu.

**Vyhodnocení souladu:**

**Z8 ZÚR OK se nedotýká této části PÚR ČR.**

**► Záměry dopravní infrastruktury**

V kap. 5. PÚR jsou vymezeny záměry dopravní infrastruktury mezinárodního a celostátního významu.

**Vyhodnocení souladu:**

**Z8 ZÚR OK se dotýká v PÚR ČR stanovené železniční dopravy, konkrétně v článku (83f) PÚR ČR je stanoven koridor ŽD6: RS1 úsek Brno–(Přerov)–Prosenice s napojením části železniční trati Brno–Prosenice od Ostravy ve směru na Olomouc. Z8 ZÚR OK vymezuje koridor DD12, který reflektuje koridor ŽD6. Ostatních záměrů PÚR ČR v oblasti dopravní infrastruktury se Z8 ZÚR OK nedotýká.**

**► Záměry technické infrastruktury a související záměry**

V kap. 6. PÚR jsou vymezeny záměry technické infrastruktury mezinárodního a celostátního významu.

**Vyhodnocení souladu:**

**Z8 ZÚR OK se nedotýká této části PÚR ČR.**

► **Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování**

V kap. 7. PÚR jsou stanoveny další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.

**Vyhodnocení souladu:**

**Z8 ZÚR OK se nedotýká této části PÚR ČR.**

## **4.2. Soulad s územním rozvojovým plánem**

Vláda České republiky vydala svým usnesením č. 581 ze dne 28. srpna 2024 Územní rozvojový plán (v souladu s § 104 odst. 2 ve spojení s § 20 písm. e) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů).

**Z8 ZÚR OK k územnímu rozvojovému plánu nepřihlíží** v souladu s § 319 odst. 5 stavebního zákona.

## 5. VYHODNOCENÍ SOULADU SE ZADÁNÍM ZMĚNY

Správa železnic, s. o. , jako oprávněný investor, podala dne 11. 3. 2025 Krajskému úřadu Olomouckého kraje, Odboru strategického rozvoje kraje, podnět dle ust. § 109 stavebního zákona, na pořízení změny Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (dále jen „Z8 ZÚR OK“) pro záměr vymezení koridoru vysokorychlostní tratě (dále jen „VRT“) v úseku Prosenice – Brodek u Přerova, umožňující umístění, povolení a realizaci stavby, která je svým charakterem stavbou veřejně prospěšnou.

Zastupitelstvo Olomouckého kraje usnesením č. UZ/4/37/2025 ze dne 28. 4. 2025 rozhodlo dle ust. § 111 odst. 3 stavebního zákona o pořízení Změny č. 8 ZÚR OK a schválilo její zadání.

### Popis obsahu navrhované změny

Obsahem Z8 ZÚR OK je:

- posouzení a vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať (dále jen „VRT“) včetně všech souvisejících staveb v úseku Prosenice – Brodek u Přerova (dále také jen „Sjezd Olomouc“);
- vymezení koridoru se předpokládá v základní šířce 200 metrů s případným rozšířením v místech, kde je to nezbytné z důvodu budoucího zpřesnění technického řešení;
- stanovení základních podmínek pro umístění záměru v koridoru;
- vymezení VRT včetně souvisejících staveb jako veřejně prospěšné stavby.

### Vyhodnocení:

**Navržené řešení Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je v souladu se zadáním změny, neboť na základě posouzení vedení vysokorychlostní trati v úseku mezi Prosenice a Brodek u Přerova vymezuje návrhový koridor DD12 pro VRT včetně všech souvisejících staveb, a to v základní šířce 200 m s možností nezbytného lokálního rozšíření. Řešení nahrazuje dosavadní územní rezervu RDD1 a koridor DD5 „Dluhonický přesmyk“, zajišťuje jednoznačnou návaznost na koridor DD11 a stanovuje základní podmínky pro napojení záměru na existující železniční tratě, přičemž vymezením VRT jako veřejně prospěšné stavby naplňuje požadavek zadání na ochranu a prosazení veřejného zájmu na realizaci této strategické dopravní infrastruktury (podrobněji viz kap. I tohoto odůvodnění).**

### Popis účelu navrhované změny

V platných ZÚR OK je stanoveno územně hájit na území Olomouckého kraje územní rezervu (RD4) pro koridor vysokorychlostní dopravy (VRT), včetně kolejových spojek v oblasti Rokytnice, Císařov a Brodek u Přerova. Územní rezervu pro realizaci VRT včetně kolejových spojek tvoří pás o celkové šířce 200 m.

Důvodem pro pořízení Z8 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 KÚOK 54444/2025

VRT do stanic Brodek u Přerova a Prosenice. Dále koridor zahrnuje úpravu traťového úseku Dluhonice – Majetín.

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.

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.

#### **Vyhodnocení:**

**Navržené řešení Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je v souladu s uvedeným koncepčním rámcem platných ZÚR OK, neboť převádí dosud vymezenou územní rezervu pro koridor vysokorychlostní dopravy v řešeném úseku do návrhového koridoru DD12, a to v základní šířce 200 m, při zachování jeho převážné polohy a návaznosti na stávající vymezení s pouze nezbytnými korekcemi. Řešení reaguje na pokročilý stupeň přípravy záměru „Sjezd Olomouc“ mezi Brodek u Přerova a Prosenice, zajišťuje jeho návaznost na projektované úseky VRT Moravská brána I a II a umožňuje napojení Olomouce na vysokorychlostní železniční síť v kontextu celého tahu Praha – Brno – Ostrava, který je součástí transevropské dopravní sítě. Vymezení koridoru jako návrhového a jeho označení jako veřejně prospěšné stavby odpovídá závěrům schválené studie proveditelnosti i aktuálním projektovým podkladům a vytváří jednoznačný a stabilní územně-plánovací rámec pro další povolovací a realizační fáze tohoto strategického dopravního záměru (podrobněji viz kap. I tohoto odůvodnění).**

#### **Požadavky na vyhodnocení předpokládaných vlivů změny na udržitelný rozvoj území**

Dle stanoviska MŽP č. j. MZP/2025/710/760 ze dne 21. 3. 2025 bude k návrhu Z8 ZÚR OK vypracováno v souladu s požadavkem ust. § 40 stavebního zákona Vyhodnocení vlivů návrhu Z8 ZÚR OK na udržitelný rozvoj území, včetně posouzení vlivů na životní prostředí, které bude vyhodnoceno v plném rozsahu dle přílohy č. 4 (II.) stavebního zákona.

Zpracování posouzení podle ustanovení § 45i odst. 2 a 9 zákona o ochraně přírody a krajiny

MŽP nepožaduje, neboť příslušný dotčený orgán – Odbor životního prostředí a zemědělství KÚOK ve svém stanovisku vyloučil významný vliv Z8 ZÚR OK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

**Vyhodnocení:**

**Navržené řešení Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je v souladu s uvedeným požadavkem, neboť k návrhu Z8 ZÚR OK je v souladu s § 40 stavebního zákona zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně posouzení vlivů na životní prostředí v plném rozsahu dle přílohy č. 4 stavebního zákona, které prověřuje navržené vymezení koridoru DD12 pro vysokorychlostní dopravu a jeho související stavby.**

## **6. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **6.1. Informace o výsledcích vyhodnocení SEA**

**Změna č. 8 Zásad územního rozvoje nevyvolává při respektování podmínek pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.**

Na základě vyhodnocení vlivu koridoru DD12 na jednotlivé složky životního prostředí dospěl zpracovatelský tým Vyhodnocení Z8 ZÚR OK k závěru, že Změna č. 8 Zásad územního rozvoje nevyvolává při respektování podmínek pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Opatření, která byla navržena jako prostorová opatření pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů na životní prostředí, jsou již součástí výrokové části platných ZÚR OK anebo byla ve spolupráci s pořizovatelem zapracována do návrhu Z8 ZÚR OK.

Na základě provedeného vyhodnocení vlivů životní prostředí je zpracovatelem tohoto vyhodnocení doporučeno vydání souhlasného stanoviska k návrhu koncepce „Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje“ s požadavkem realizovat opatření uvedená v přiloženém návrhu závazného stanoviska.

### **6.2. Informace o výsledcích posouzení NATURA 2000**

**Vyhodnocení vlivů Z8 ZÚR OK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti se nezpracovává. Uvedená koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.**

Toto vyhodnocení nebylo zpracováno, neboť dotčený orgán (tj. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4) písm. n/zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) po posouzení koncepce „Návrh Změny Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje – vymezení koridoru VRT Prosenice – Brodek u Přerova“ uvedl, že podle § 45i odstavce 1) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, že uvedená koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (stanovisko Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, č. j.: KUOK 241514/2025 ze dne 14.2.2025).

### **6.3. Informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území**

**Z8 ZÚR OK má pozitivní vliv z hlediska hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.**

Z8 ZÚR OK má ve většině tematických okruhů indiferentní vliv na pozitiva, negativa a problémy, avšak kromě okruhu „Dopravní infrastruktura včetně její dostupnosti“ a okruhů s ním souvisejícím, kde Změna č. 8 významně podporuje pozitivum „Významné železniční koridory s významnými železničními uzly (Zábřeh, Olomouc, Přerov)“.

V rámci zpracování Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Z8 ZÚR OK nebyly známy jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech.

Z8 ZÚR OK upravuje ZÚR OK do souladu s aktuální PÚR ČR. Lze tedy konstatovat, že prostřednictvím Z8 ZÚR OK dochází k naplnění celostátních priorit PÚR ČR. Jednotlivě je možné hodnotit vliv Z8 ZÚR OK na skutečnosti obsažené v prioritách PÚR ČR jako potenciálně indiferentní až pozitivní.



## **7. SDĚLENÍ, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

Pro plánování a usměrňování územního rozvoje koridorů zpracovatel SEA doporučil ve spolupráci se zpracovatelem Z8 ZÚR OK stanovit požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech, které jsou sestaveny na základě návrhu opatření uvedených v oddílu E Vyhodnocení vlivů Změny č. 8 ZÚR OK na udržitelný rozvoj území (VVURÚ). Tyto požadavky jsou zařazeny do výrokové části Z8 ZÚR OK (podrobněji viz Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).

**8. STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU K VYHODNOCENÍ Vlivů NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ SE SDĚLENÍM, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO**

**8.1. Stanovisko SEA**

*(...bude doplněno na základě projednání...)*

**8.2. Sdělení, jak bylo stanovisko SEA zohledněno**

*(...bude doplněno na základě projednání...)*

## 9. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

### Řešení:

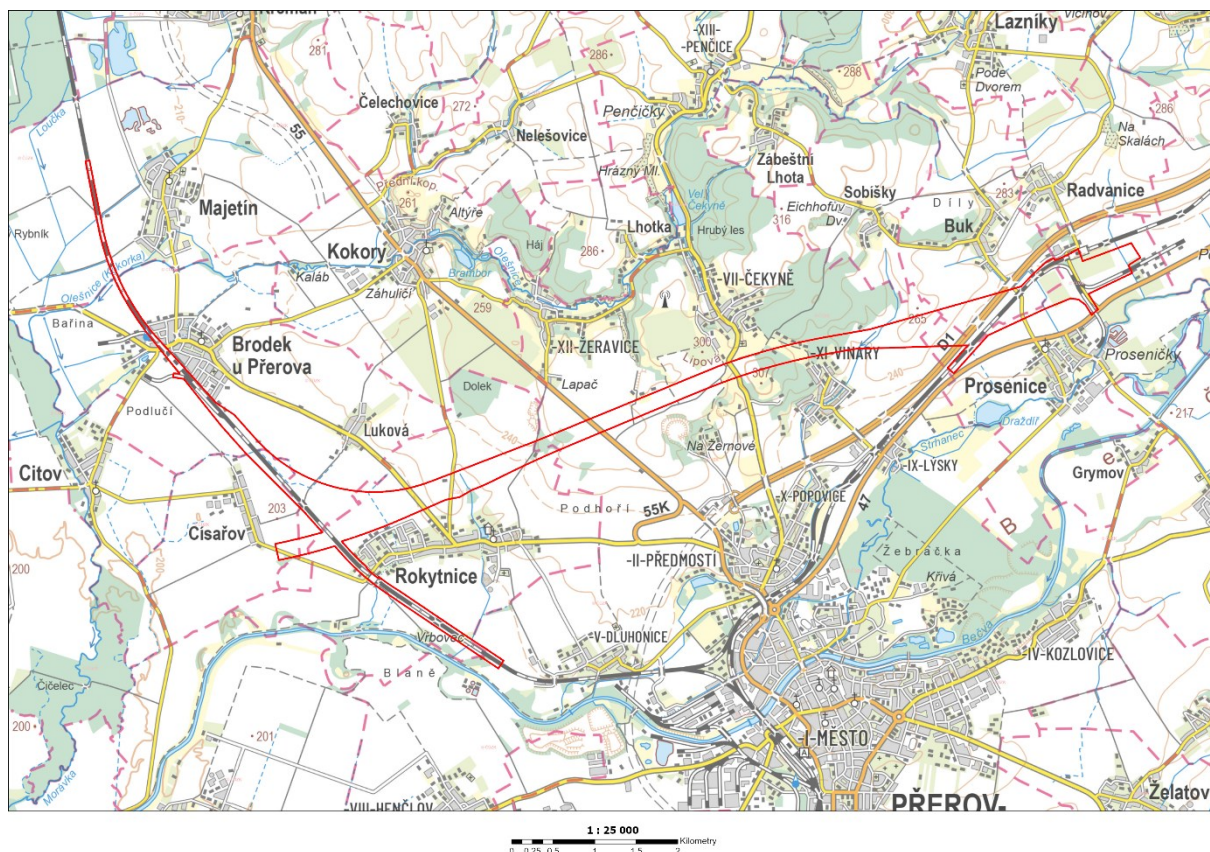
Změna č. 8 ZÚR OK upravuje vymezení koridorů dopravní infrastruktury následovně:

- koridor územní rezervy RDD1 je v řešeném úseku nahrazen koridorem DD12, který představuje návrhový koridor vysokorychlostní dopravy,
- koridor DD12 plynule navazuje na stávající koridor DD11 (VRT Prosenice – hranice kraje) a zajišťuje kontinuitu nadregionální dopravní infrastruktury,
- stávající koridor DD5 „Dluhonický přesmyk“ je zrušen a nahrazen koridorem DD12, neboť jeho funkce je novým řešením plně integrována do návrhu VRT,
- na západním konci řešeného území je upraveno vymezení zbývajících částí územní rezervy RDD1 tak, aby byla zajištěna její jednoznačná a logická návaznost na koridor DD12.
- navrhovaný koridor je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.
- úpravy textové části výroku ZÚR OK.

### Odůvodnění:

Z8 ZÚR OK navrhuje koridor dopravní infrastruktury pro záměr v rámci konceptu tzv. Rychlých spojení, který má za úkol uspokojit budoucí přepravní poptávky mezi Olomoucí a Ostravou, tj. realizovat novostavbu vysokorychlostní tratě v úseku **Brodek u Přerova – Prosenice**, která je dílčí částí tratě RS 1 Brno – Přerov – Ostrava. Koridor zasahuje území těchto obcí: Majetín, Brodek u Přerova, Císařov, Rokytnice, Přerov, Buk a Prosenice. Zahrnuje v sobě napojení na stávající železniční tratě u Rokytnice a Prosenic včetně stavby železničního nadjezdu „Dluhonický přesmyk“ (na území obcí Rokytnice, Majetín, Brodek u Přerova, Císařov a Přerov).

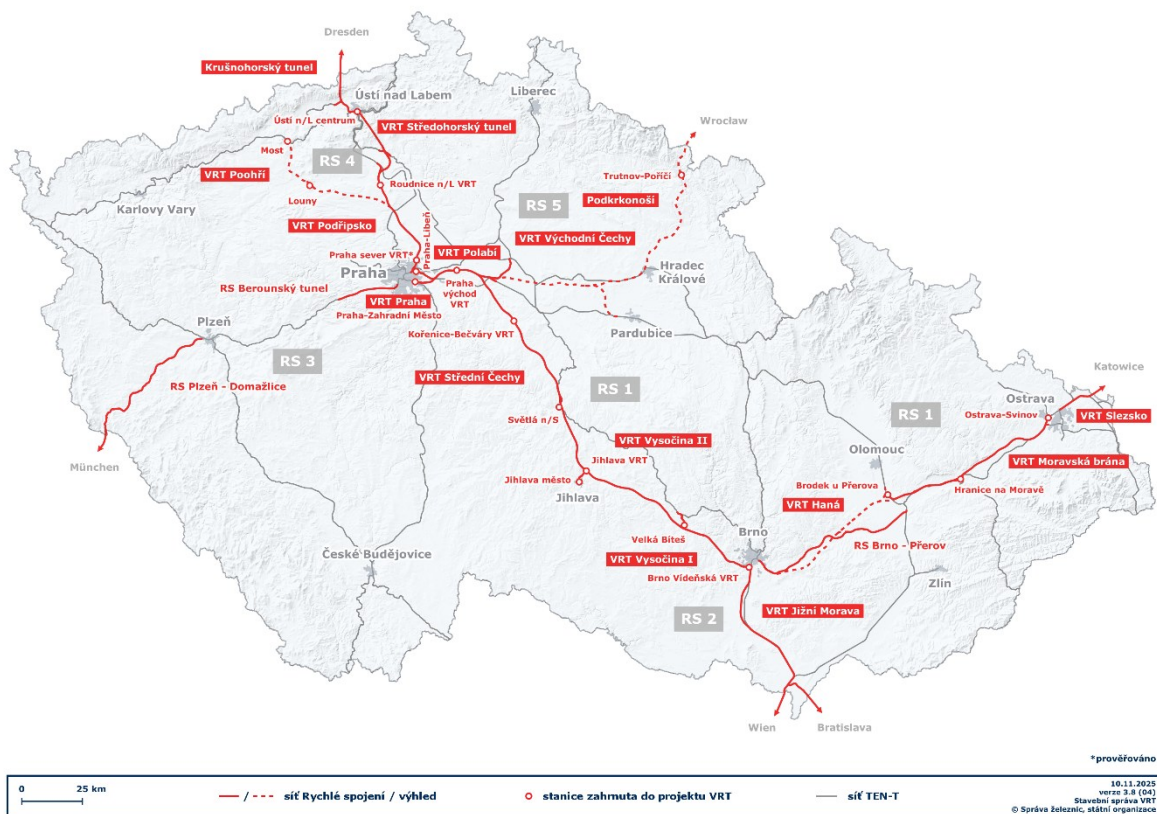
Navržené řešení Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje vychází z potřeby stabilizovat a územně-plánovacím způsobem potvrdit vedení vysokorychlostní trati jako součásti nadřazeného systému železniční dopravy České republiky. Vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy v úseku mezi Prosenicemi a Brodkem u Přerova představuje jednoznačný veřejný zájem, jehož cílem je vytvoření kapacitní, rychlé a spolehlivé dopravní infrastruktury celostátního a mezinárodního významu, zajišťující dlouhodobě udržitelný rozvoj dopravního systému. Tento veřejný zájem je dlouhodobě deklarován na národní úrovni a je podložen odbornými analýzami a projektovými podklady, zejména Studie proveditelnosti VRT (Brno–) Přerov–Ostrava (SUDOP PRAHA a.s., EGIS RAIL SA, 02/2021), která ověřila účelnost, potřebnost a základní technickou realizovatelnost vysokorychlostní trati v daném směrovém uspořádání. Podkladem pro prověření byla i DÚR RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice (SAGASTA – EGIS, 05/2025), která konkretizuje trasu trati, její prostorové nároky i vazby na stávající železniční infrastrukturu.



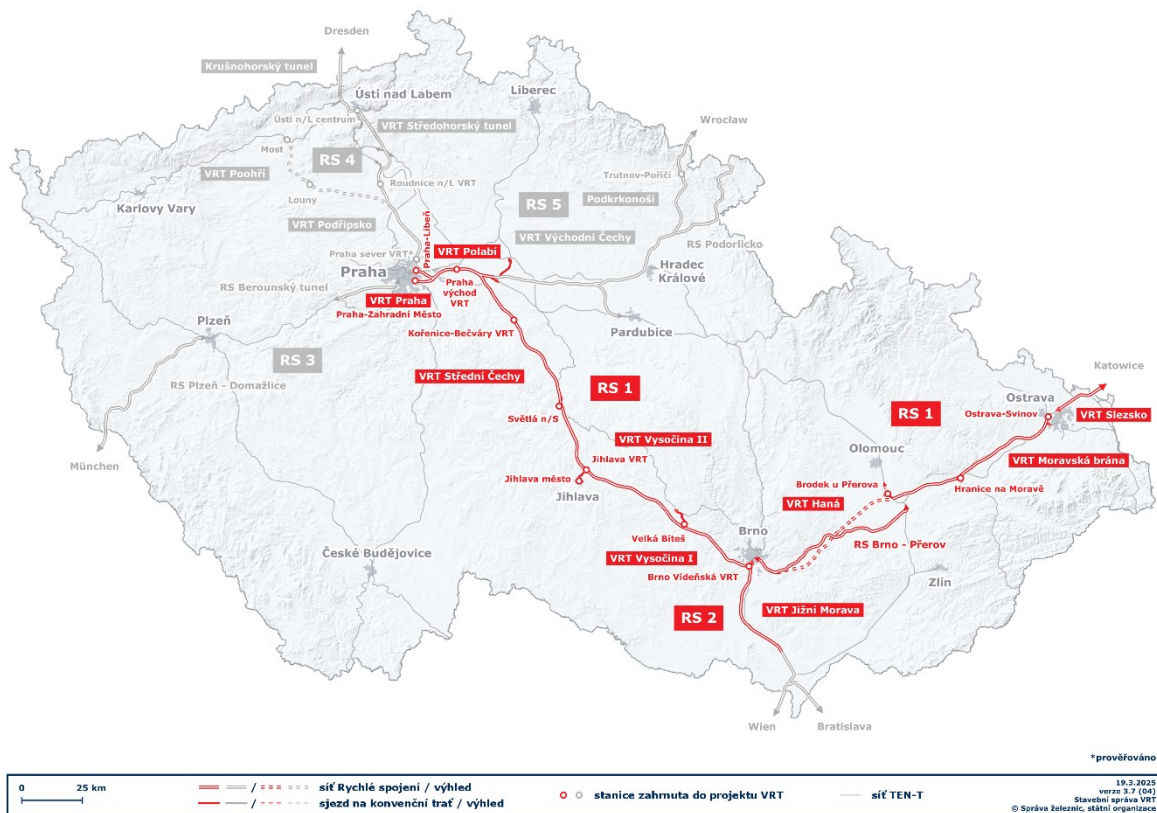
Přehledná situace vymezení koridoru DD12 pro umístění vysokorychlostní tratě

Navržený **koridor DD12 nahrazuje dosavadní územní rezervu RDD1 a koridor DD5 „Dluhonický přesmyk“**. Přejít od územní rezervy k návrhovému koridoru reflektuje skutečnost, že vedení trati je na základě dostupných projektových podkladů dostatečně prověřeno a lze jej považovat za stabilizované v měřítku zásad územního rozvoje. Vymezení návrhového koridoru tak vytváří nezbytné podmínky pro další přípravu a povolení procesy stavby, přičemž současně zajišťuje ochranu území před záměry, které by mohly realizaci vysokorychlostní trati znemožnit nebo podstatně ztížit. Koridor DD12 nahrazuje také koridor DD5 „Dluhonický přesmyk“ z důvodu koncepčního sjednocení a zpřehlednění vymezení vysokorychlostní železniční infrastruktury v území. Původní koridor DD5 představoval pouze dílčí technický úsek trati, vymezený v době, kdy nebylo komplexně stabilizováno vedení vysokorychlostní trati v celém řešeném úseku. Na základě zpřesnění technického řešení vysokorychlostní trati mezi Prosenicemi a Brodkem u Přerova a v návaznosti na zpracované projektové dokumentace je nyní přesmykové řešení v oblasti Dluhonic integrální součástí celého úseku „Sjezd Olomouc“. Součástí řešeného úseku jsou rovněž tunelové objekty Čekyňský tunel a Vinarský tunel. Vzhledem k měřítku a míře podrobnosti Zásad územního rozvoje nejsou tyto tunely samostatně vymezeny ve výrokové části ZÚR, nicméně pro účely lepší přehlednosti a koordinace územních souvislostí jsou orientačně vyznačeny v Koordinčním výkrese.

## Odůvodnění Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje



Přehledná mapa s vyznačením směrů Rychlých spojení (RS) na území ČR, zdroj: <https://vrtky.cz/>



Přehledná mapa s vyznačením VRT Praha – Brno – Ostrava (RS 1) a Brno – Břeclav (RS 2), zdroj: <https://vrtky.cz/>



Zásadním principem navrženého řešení je zajištění funkční a prostorové návaznosti koridoru DD12 na stávající koridor DD11 vysokorychlostní dopravy vedený směrem k hranici Moravskoslezského kraje. Tím je zabezpečena kontinuita nadregionální dopravní infrastruktury bez vzniku nelogických přerušení nebo kolizních bodů na hranicích jednotlivých vymezení. Úprava hranice zbývající **části územní rezervy RDD1** na západním konci řešeného území sleduje stejný cíl, tedy dosažení jednoznačného a srozumitelného uspořádání koridorů v území a jejich vzájemné provázanosti.

**Vymezení koridoru DD12** v základní šířce 200 metrů odpovídá jednak šířce koridorů určených pro vysokorychlostní tratě již v ZÚR obsažených (článek 43.6. ZÚR OK) a jednak charakteru liniové stavby vysokorychlostní železniční infrastruktury; zohledňuje potřebu budoucího zpřesnění technického řešení, zejména v místech křížení s dalšími dopravními stavbami, technickou infrastrukturou nebo v návaznosti na železniční uzly a související provozní zařízení. V místě, kde koridor kopíruje stávající železniční trať (zejména v místě tzv. Dluhonického přesmyku) je jeho šíře 150 m, což opět odpovídá šířce koridorů určených pro rekonstrukce a modernizace stávajících železničních tratí (článek 43.6. ZÚR OK). Koridor také lokálně reflektuje průchod okolo zastavěného území a další prostorové limity v souladu s posledním odstavcem článku 43. Takto stanovené vymezení vytváří dostatečný prostorový rámec pro umístění vlastní trati i všech nezbytných souvisejících staveb, aniž by docházelo k neodůvodněnému plošnému záboru území.

Na základě **vyhodnocení SEA** byla do bodu 5.4.1.7. výrokové části ZÚR OK výslovně doplněna podpora železniční dopravy i o text „a výstavbu vysokorychlostních tratí“, a to v návaznosti na požadavek posílit systémová opatření ke snižování emisí z mobilních zdrojů a omezování imisní zátěže v sídlech. Doplněním této formulace se prioritě v oblasti ochrany ovzduší dává širší koncepční rámec, kdy se vedle přeložek a dobudování významných silničních tahů zdůrazňuje také rozvoj kapacitních alternativ k silniční dopravě – zejména modernizace železniční sítě a výstavba vysokorychlostních tratí – jako nástroje pro snížení objemu přeprav osob i nákladů po pozemních komunikacích.

Koridor DD12 byl v rámci Změny č. 8 ZÚR OK vymezen jako **veřejně prospěšná stavba**, a to včetně Dluhonického přesmyku, přičemž v tabulce veřejně prospěšných staveb byla doplněna poznámka, že se jedná o koridor převzatý z PÚR ČR (ŽD6). Na navazující koridor DD11, který byl v ZÚR OK již dříve vymezen, v textu nadále odkazuje poznámka se starším označením VR1, které však nebylo v rámci Změny č. 8 ZÚR OK záměrně aktualizováno. Vysokorychlostní trať jako veřejně prospěšná stavba představuje významný přínos z hlediska zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, zkrácení cestovních dob a posílení vazeb mezi hlavními rozvojovými centry. Vymezení koridoru DD12 v ZÚR OK je proto výrazem ochrany a prosazení veřejného zájmu, který spočívá v rozvoji moderní dopravní infrastruktury s dlouhodobým přesahem přes hranice kraje i státu. Navržené řešení zároveň vytváří jasný a stabilní územně-plánovací rámec, jenž umožňuje koordinaci tohoto strategického záměru s ostatními koncepcemi využití území a zajišťuje jeho realizovatelnost v dalších stupních přípravy.

V Politice územního rozvoje ČR je záměr vysokorychlostní železniční infrastruktury promítnut vymezením koridoru vysokorychlostní tratě ŽD6, který představuje součást nadřazené koncepce rozvoje dopravní sítě státu a je zároveň v **širších evropských souvislostech** vnímán jako prvek napojení na síť TEN-T. Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na tuto **republikovou koncepci** navazuje a koridor ŽD6 zpřesňuje v měřítku kraje jako

koridor návrhový, čímž vytváří územně plánovací předpoklady pro jeho budoucí přípravu a realizaci, včetně koordinace navazujících úseků a souvisejících záměrů. Vymezení koridoru je zároveň v souladu s aktuálními strategickými a koncepčními podklady rozvoje železniční dopravy, zejména se záměry systému tzv. Rychlých spojení, které rozvíjejí síť vysokorychlostních tratí jako součást páteřního dopravního systému a sledují zlepšení dostupnosti území, posílení vazeb mezi významnými centry osídlení a podporu udržitelné mobility. Změna č. 8 ZÚR OK tak zajišťuje provázání krajské územně plánovací dokumentace s celostátními i evropskými záměry.

**10. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO ÚZEMNÍM ROZVOJOVÉM PLÁNU, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ**

Předmětem řešení Z8 ZÚR OK nejsou záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v PÚR nebo ÚRP.



## 11. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO NAVRHOVANÉ PLOCHY A KORIDORY

Předmětem řešení Z8 ZÚR OK je vymezení je vymezení nového koridoru DD12 a s tím související úpravy (podrobněji viz kap. 9 tohoto odůvodnění).

### Popis metodiky vyhodnocení

Kvalifikovaný odhad předpokládaných záborů půdního fondu (ZPF a PUPFL) je v případě vymezeného koridoru proveden v ose koridoru daného záměru (dle aktuálních podkladů získaných zejména ze zpracovávané DÚR RS 1 VRT Brodek u Přerova – Prosenice, 05/2025), která konkretizuje trasu trati, její prostorové nároky i vazby na stávající železniční infrastrukturu.) a v šířce reálného předpokládaného záboru 45 m. Tato šířka vychází jednak z předpokládané šířky železničního spodku vlastní tratě (cca 14 m) a jednak z předpokládané šířky celého koridoru tratě na rovném terénu, která bude včetně odvodnění, oplocení a ochranné zeleně činit zhruba 35 m. K tomu je připočteno 10 m pro potřebné terénní úpravy (násypy, zářezy). Hodnota 45 metrů je uvažována jako průměrná šířka reálného koridoru, tj. počítá se s tím, že v některých místech bude šířka koridoru větší (v místech větších terénních úprav – především zářezů) a v některých místech naopak menší (např. v případě vedení tratě na estakádě budou pozemky půdního fondu dotčeny pouze jejími pilíři).

Výše uvedený vstupní územní rozsah koridoru byl pomocí analytických metod geografického informačního systému (GIS) územně konfrontován s aktuálními podklady bonitovaných půdních ekologických jednotek (BPEJ), jejichž územní rozsah byl generalizován na pět kategorií tříd ochrany, se zastavěným územím a s údaji o odvodněných pozemcích. Obdobně byl hodnocen dopad do PUPFL a jeho kategorií – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení a lesy ochranné. Zábor ZPF a PUPFL je vyhodnocen pouze mimo zastavěná území.

Vyhodnocené záборы ZPF a PUPFL jsou obsahem následujících tabulek. Jedná se o kvalifikovaný odhad zatížený nepřesnostmi vyplývajícími z daného měřítka zpracování, užití metodiky a rovněž z nepřesnosti výchozího podkladu pro vyhodnocení. Hodnoty jsou zaokrouhleny na celé hektary, což je jednotka přiměřená měřítku ZÚR (na výkrese 2a Plochy a koridory nadmístního významu v měřítku 1 : 100 000 představuje plošku o velikosti 1×1 mm).

Souhrnně lze konstatovat, že v tabulkách uvedené údaje o potenciálním záboru reprezentují maximální hodnoty, kterých by zábor mohl dosáhnout, reálně však budou záборы ZPF i PUPFL nižší. Průměrná šířka koridoru, pro kterou je potenciální zábor vyhodnocen, je zvolena s rezervou – část úseků tratě bude vedena na estakádách s menším zábořem půdy, části tratě budou procházet v těsném sousedství i v obdobné niveletě se stávajícími dopravními liniovými stavbami (dálnice, železnice), a proto i zde bude výsledná šířka koridoru menší.

Záборы půdního fondu budou přesněji budou specifikovány v podrobnějším stupni přípravy záměru – v územních plánech, regulačních plánech, projektové dokumentaci k záměru, posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA).

## 11.1. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

Kvalifikovaný odhad předpokládaných záborů ZPF je uveden v následující tabulce.

info o koridoru			předpokládaný zábor ZPF [ha]						rekultivace	závlahy	odvodnění	protierozní ochrana
id. kód	název	celková výměra koridoru [ha]	z toho ZPF [ha]	třídy ochrany ZPF [ha]								
				I.	II.	III.	IV.	V.				
DD12	VRT Prosenice – Brodek u Přerova	470	64	22	19	12	10	0	ne	ne	ano (24 ha)	ne

Tabulka zastoupení ZPF s uvedením tříd ochrany a odvodněných pozemků

Předpokládaný zábor pro uvedený koridor (s celkovou výměrou 470 ha) je 64 ha ZPF, z toho 41 ha zemědělských půd I. a II. třídy ochrany. Dotčeno je 24 ha pozemků s vybudovaným odvodněním.

### Odůvodnění

#### a) Prokázání nezbytnosti navrhovaného řešení

Vymezení koridoru DD12 pro vysokorychlostní trať v úseku mezi Prosenicemi a Brodkem u Přerova představuje realizaci záměru, jehož hlavním využitím je umístění liniové dopravní infrastruktury nadregionálního a celostátního významu. Vysokorychlostní železniční trať je stavbou dopravní infrastruktury sloužící široké veřejnosti, jejímž účelem je zajištění rychlé, kapacitní a environmentálně šetrné dopravy osob, posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy a zajištění funkčního propojení hlavních rozvojových center České republiky i navazujících evropských sítí. Z hlediska § 4 odst. 2 zákona o ochraně ZPF se jedná o záměr jednoznačně naplňující veřejný zájem, a to jak svým charakterem, tak rozsahem a dlouhodobými přínosy.

Nezbytnost vymezení koridoru je doložena odbornými podklady, zejména studií proveditelnosti vysokorychlostní trati a navazujícími stupni projektové dokumentace, které prokázaly účelnost a realizovatelnost záměru v řešeném území. Hlavním využitím vymezeného koridoru je dopravní infrastruktura, přičemž zábor ZPF je přímým důsledkem prostorových nároků této liniové stavby. Vzhledem k povaze vysokorychlostní trati nelze tohoto veřejného zájmu dosáhnout bez dotčení zemědělských pozemků, neboť se jedná o stavbu vedenou převážně ve volné krajině mimo souvisle zastavěná území.

#### b) Prokázání nejvýhodnějšího řešení

Navržené umístění koridoru DD12 představuje nejvýhodnější řešení z hlediska ochrany ZPF, a to na základě komplexního posouzení možných variant vedení trati v průběhu projektové přípravy. V řešeném území neexistují vhodné pozemky nezemědělské půdy, které by umožnily umístění liniové stavby tohoto rozsahu. Stejně tak neexistují vhodné pozemky v zastavěném území, stavební proluky ani nedostatečně využitě plochy, které by bylo možné pro tento účel využít, neboť vysokorychlostní trať svými technickými a bezpečnostními parametry vyžaduje vedení mimo souvislou zástavbu.

Záměr nelze realizovat ani v plochách již vymezených pro jiné nezemědělské využití, neboť tyto plochy svým rozsahem, polohou ani funkčním určením neumožňují vedení trati a zajištění její návaznosti na již vymezené koridory vysokorychlostní dopravy. Zásadním hlediskem je rovněž nepřemístitelnost záměru, která je dána jeho liniovým charakterem a nutností dodržet technické parametry, zejména směrové a výškové vedení trati, poloměry oblouků a vazby na železniční uzly.

Při posuzování variant byly zohledněny i třídy ochrany ZPF a míra zásahu do organizace zemědělské půdy. Navržené řešení usiluje o minimalizaci fragmentace zemědělských pozemků, omezení narušení zemědělských účelových komunikací a zachování obhospodařovatelnosti zbývajících ploch v maximální možné míře. Zvolený koridor představuje variantu, která při splnění technických a provozních požadavků vykazuje nejnižší možnou míru zásahu do ZPF a jeho mimoprodukčních funkcí v porovnání s jinými uvažovanými řešeními.

### c) Prokázání výrazně převažujícího veřejného zájmu nad ochranou ZPF

Veřejný zájem na vymezení koridoru DD12 pro vysokorychlostní trať výrazně převažuje nad veřejným zájmem na ochraně ZPF ve smyslu § 4 odst. 3 zákona o ochraně ZPF. Realizace vysokorychlostní železniční infrastruktury je typickým příkladem záměru, který judikatura správních soudů řadí mezi činnosti s výrazně převažujícím veřejným zájmem, obdobně jako výstavbu dálniční či jiné strategické dopravní infrastruktury. Tento veřejný zájem je v daném případě doložen nejen obecně uznávaným významem vysokorychlostní dopravy, ale také konkrétními odbornými podklady a dlouhodobou státní dopravní politikou.

Současně je naplněna i druhá podmínka prokázání výrazné převahy veřejného zájmu, tedy že tento veřejný zájem nemůže být uspokojen jinak. Bylo prokázáno, že neexistuje jiné uspokojivé řešení, které by umožnilo realizaci záměru bez záboru ZPF nebo s menším zásahem do něj, aniž by došlo k popření samotné podstaty a funkčnosti vysokorychlostní trati. Zábor ZPF je proto v tomto případě nezbytným a nevyhnutelným důsledkem realizace strategického dopravního záměru, jehož přínosy pro společnost, mobilitu obyvatel a dlouhodobý rozvoj území výrazně převažují nad zájmem na zachování dotčených zemědělských ploch.

## 11.2. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL

Kvalifikovaný odhad předpokládaných záborů PUPFL je uveden v následující tabulce.

info o koridoru			předpokládaný zábor PUPFL [ha]			
id. kód	název	celková výměra koridoru [ha]	celkem	pozemky určené k plnění funkcí lesa - lesy		
				hospodářské	zvl. určení	ochranné
DD12	VRT Prosenice – Brodek u Přerova	470	3	3	0	0

Tabulka zastoupení PUPFL s uvedením kategorií lesa

Předpokládaný zábor pro uvedený koridor (s celkovou výměrou 470 ha) je 3 ha PUPFL, v celém rozsahu se jedná o hospodářské lesy.

## **Odůvodnění**

Koridor DD12 pro vysokorychlostní trať v úseku mezi Prosenicemi a Brodkem u Přerova představuje realizaci záměru, jehož hlavním využitím je umístění liniové dopravní infrastruktury nadregionálního a celostátního významu. Vysokorychlostní železniční trať je stavbou dopravní infrastruktury sloužící široké veřejnosti, jejímž účelem je zajištění rychlé, kapacitní a environmentálně šetrné dopravy osob, posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy a zajištění funkčního propojení hlavních rozvojových center České republiky i navazujících evropských sítí.

Nezbytnost vymezení koridoru je doložena odbornými podklady, zejména studií proveditelnosti vysokorychlostní trati a navazujícími stupni projektové dokumentace, které prokázaly účelnost a realizovatelnost záměru v řešeném území. Hlavním využitím vymezeného koridoru je dopravní infrastruktura, přičemž zábor PUPFL je přímým důsledkem prostorových nároků této liniové stavby.

Koridor DD12 pro vysokorychlostní trať zasahuje dvě plochy hospodářského lesa v k.ú. Vinary u Přerova. Menší z dotčených lesních celků je koridorem rozdělen na dvě nestejně velké části, v případě většího koridor zasahuje jeho jižní okraj.

Navržené umístění koridoru DD12 představuje nejvýhodnější řešení z hlediska ochrany PUPFL, a to na základě komplexního posouzení možných variant vedení trati v průběhu projektové přípravy. V řešeném území neexistují vhodné nelesní pozemky, které by umožnily umístění liniové stavby tohoto rozsahu. Stejně tak neexistují vhodné pozemky v zastavěném území, stavební proluky ani nedostatečně využitá plochy, které by bylo možné pro tento účel využít, neboť vysokorychlostní trať svými technickými a bezpečnostními parametry vyžaduje vedení mimo souvislou zástavbu.

Záměr nelze realizovat ani v plochách již vymezených pro jiné nelesní využití, neboť tyto plochy svým rozsahem, polohou ani funkčním určením neumožňují vedení trati a zajištění její návaznosti na již vymezené koridory vysokorychlostní dopravy. Zásadním hlediskem je rovněž nepřemísitelnost záměru, která je dána jeho liniovým charakterem a nutností dodržet technické parametry, zejména směrové a výškové vedení trati, poloměry oblouků a vazby na železniční uzly.

Realizace vysokorychlostní železniční infrastruktury je typickým příkladem záměru, který judikatura správních soudů řadí mezi činnosti s výrazně převažujícím veřejným zájmem, obdobně jako výstavbu dálniční či jiné strategické dopravní infrastruktury. Tento veřejný zájem je v daném případě doložen nejen obecně uznávaným významem vysokorychlostní dopravy, ale také konkrétními odbornými podklady a dlouhodobou státní dopravní politikou.

Bylo prokázáno, že neexistuje jiné uspokojivé řešení, které by umožnilo realizaci záměru bez záboru PUPFL nebo s menším zásahem do něj, aniž by došlo k popření samotné podstaty a funkčnosti vysokorychlostní trati. Zábor PUPFL je proto v tomto případě nezbytným a nevyhnutelným důsledkem realizace strategického dopravního záměru, jehož přínosy pro

společnost, mobilitu obyvatel a dlouhodobý rozvoj území výrazně převažují nad zájmem na zachování dotčených lesů.

## **12. VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK**

*(...bude doplněno po vyhodnocení výsledků projednání návrhu Z8 ZÚR OK...)*

### **13. POSOUZENÍ SOULADU S JEDNOTNÝM STANDARDEM**

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, stanovuje v ust. § 59 odst. 2 povinnost, aby se vybrané části územně plánovací dokumentace, její změny a úplné znění, zpracovávaly v jednotném standardu.

Podrobný obsah jednotného standardu včetně stanovení vybraných částí územně plánovací dokumentace, které se zpracovávají v jednotném standardu, a požadavky na strojově čitelný formát stanovuje vyhláška č. 157/2024 Sb., územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“).

Zpracovatel provedl průběžnou kontrolu standardizovaných jevů v textové a grafické části návrhu změny zásad územního rozvoje.

Před vydáním Z8 ZÚR OK bude doložen doklad z elektronického kontrolního nástroje prokazující soulad datové části územně plánovací dokumentace s jednotným standardem.





**ODŮVODNĚNÍ  
ZMĚNY Č. 8  
ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE  
OLOMOUCKÉHO KRAJE**

Grafická část

