

# **VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY č. 8 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE OLOMOUCKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

## **ODDÍL A: VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY č. 8 ZÚR OK NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA)**

Vyhodnocení vlivu územně plánovací koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 283/2021 Sb. (stavební zákon), v platném znění

## **Zpracovatel:**

**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. 047/2025*

*držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií dle § 32 odst. 1 písm. c. zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění, č.j. 20656/ENV/2011*

*držitel autorizace ke zpracování odborných posudků dle § 15, odst. 1 písm. d. zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění č.j. 4355/820/09/LH*

Mgr. Daniela Fogašová, Bucek s.r.o.

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

## OBSAH

1.	<i>Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Z8 ZÚR OK, vztah k jiným koncepcím</i>	6
1.1.	Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Z8 ZÚR OK	6
1.2.	Vztah k jiným koncepcím	7
2.	<i>Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezinárodní, unijní nebo vnitrostátní úrovni</i>	16
3.	<i>Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna politika územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace</i>	28
3.1.	Obyvatelstvo a veřejné zdraví	28
3.2.	Ovzduší a klima	29
3.3.	Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky	38
3.4.	Voda	42
3.5.	Půda	46
3.6.	Přírodní zdroje, nestability	49
3.7.	Biologická rozmanitost	50
3.8.	Krajina	55
3.9.	Hmotný majetek a kulturní dědictví	56
3.10.	Dopravní a jiná infrastruktura	56
3.11.	Jiné charakteristiky životního prostředí	57
3.12.	Kvalita životního prostředí	60
4.	<i>Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny</i>	62
4.1.	Složková analýza	62
4.2.	Prostorová analýza	65
5.	<i>Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma, evropsky významné lokality a ptáčích oblastí</i>	68
5.1.	Současné problémy dle složek životního prostředí	68
5.2.	Současné problémy dle územně analytických podkladů	70
5.3.	Natura 2000 a zvláště chráněná území	72
6.	<i>Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace nebo jejich invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení</i>	73
6.1.	Postup při hodnocení vlivů	73
6.2.	Hodnocení změn v textové části	73
6.3.	Hodnocení nových nebo měněných ploch a koridorů	73
6.4.	Hodnocení synergických a kumulativních vlivů	81
6.5.	Souhrn	86
7.	<i>Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení nebo podle invariantního řešení ve srovnání se současným stavem a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení</i>	88
8.	<i>Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných významných záporných vlivů na životní prostředí</i>	92
9.	<i>Zhodnocení způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní, unijní nebo národní úrovni do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení, včetně případného výběru nejvhodnější varianty</i>	95
10.	<i>Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí</i>	98

11. Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání nebo k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace .....	100
12. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí. ....	104
13. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí .....	105
14. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů .....	109
14.1. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	109
14.2. Návrh stanoviska MŽP včetně návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí .....	115
Seznam podkladů a použité literatury .....	116
Seznam zkratk	117

### Seznam příloh:

- Příloha č. 1      *Hodnocení vymezených ploch a koridorů*
- Příloha č. 2      *Metodika hodnocení vlivu Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na životní prostředí*
- Příloha č. 3      *Návrh stanoviska ke koncepci*

### Grafické přílohy:

- Výkres č. 1:      *Zábor ZPF*
- Výkres č. 2:      *Synergické a kumulativní vlivy (1:50 000)*

## Úvod a vypořádání

Vyhodnocení vlivů „Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje“ na životní prostředí (dále též „SEA Z8 ZÚR OK“) je zpracováno v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v platném znění, s využitím Metodického výkladu přílohy č. 4 (II.) k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (MŽP) a upřesňujícího stanoviska MŽP č.j. MZP/2025/710/760 z 21.3.2025.

Vyhodnocení vychází z předloženého návrhu koncepce Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (knesl kynčl architekti s.r.o., leden 2026, zodpovědný projektant doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.).

Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (dále též „Z8 ZÚR OK“ nebo „koncept“) je zpracována na základě požadavku oprávněného investora Správa železnic, státní organizace (dále též „SŽ“).

Pořizovatelem koncepce je Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Olomouckého kraje. Po stránce formální je Z8 ZÚR OK členěna shodně jako původní dokument na část závaznou (výrok) a odůvodnění. Řešeným územím je Olomoucký kraj.

Podkladem pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je Z8 ZÚR OK ve verzi zpracované v lednu 2026, která je rozdělena na textové části (výrok a odůvodnění) a grafické přílohy. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bylo realizováno metodou „ex ante“, souběžně se zpracováním návrhu Z8 ZÚR OK. Změny v textové části návrhu jsou vyhodnoceny souborně za každou kapitolu, pokud mohou mít významný reálný dopad na rozhodování v území. Vyhodnocení vlivů je zaměřeno na vlivy koridoru DD12 v řešeném území.

# 1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Z8 ZÚR OK, vztah k jiným koncepcím

## 1.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Z8 ZÚR OK

Důvodem pro pořízení Z8 ZÚR OK je zpracování 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 tratě, 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.

### Hlavní cíle Z8 ZÚR OK

Předmětem řešení Z8 ZÚR OK je vymezení koridoru DD12 pro umístění vysokorychlostní tratě a stanovení základních podmínek pro umístění vysokorychlostní tratě ve vymezeném koridoru. Základní návrhová šířka nově vymezovaného koridoru je 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).

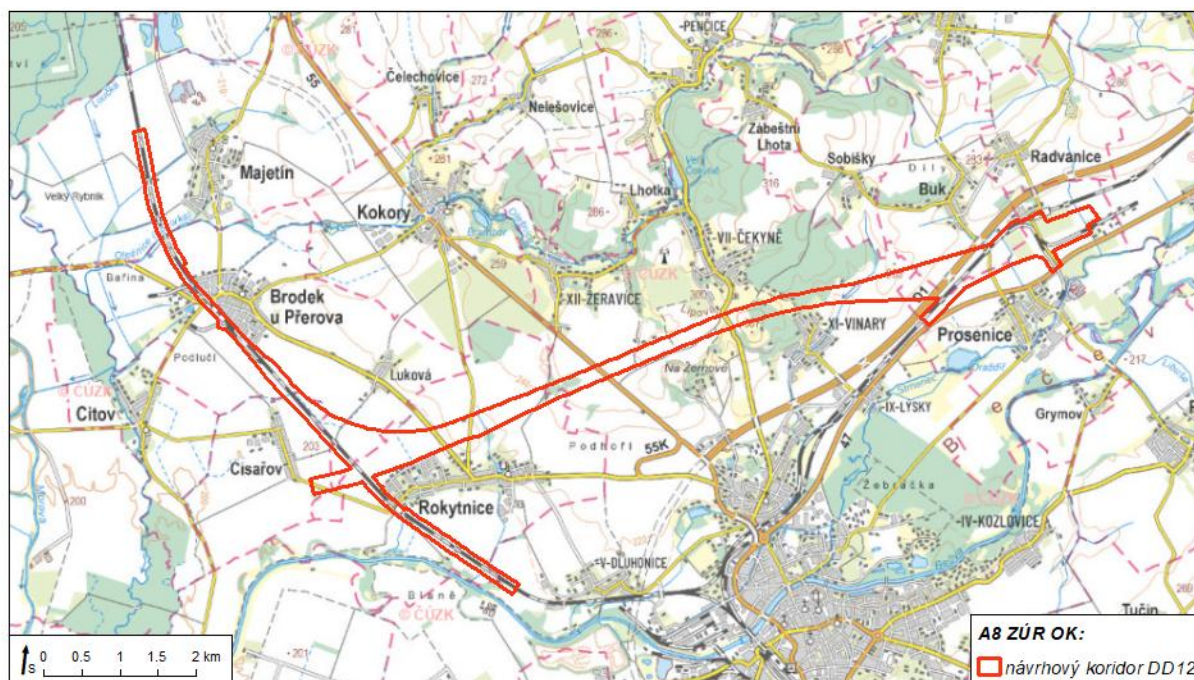
V rámci navrženého koridoru je možné VRT v navazujících správních řízeních umístit, tj. podrobněji řešit, směrové i výškové uspořádání VRT, včetně technických řešení (náspy, zářezy, estakády, tunely, protihluková opatření, ochranná zeleň, odvodnění, obsluha okolních pozemků atd.). V plochách dotčených vymezením koridoru a plochách sousedících, tj. i mimo koridor, je připuštěno řešení staveb souvisejících se stavbou hlavní, nebo jejích 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.

Součástí Z8 ZÚR OK je dále zrušení koridoru DD5 „Dluhonický přesmyk“ (žel. trať 270, Rokytnice, Císařov, „Dluhonický přesmyk“- stavba železničního nadjezdu), který je částečně nahrazen nově vymezeným DD12.

Poloha koridoru DD12 je zřejmá z následujícího obrázku.

Obr. 1.1 Přehledná situace vymezení koridoru DD12 pro umístění vysokorychlostní tratě



Vymezení koridoru není řešeno variantně.

Hlavní přínosy Z8 ZÚR OK spočívají ve vytvoření územních podmínek pro:

- posílení hospodářského rozvoje OK spočívající ve vytvoření podmínek pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy;
- racionální využití železniční infrastruktury pro přepravu zboží a surovin;
- zlepšení stavu osobní vlakové dopravy v Olomouckém kraji, výstavba přímého železničního propojení center osídlení;
- převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – jako environmentálně šetrnou formu dopravy; z toho vyplývá snížení podílu silniční nákladní dopravy a dále snížení emisí ze spalování pohonných hmot;
- snížení nákladů na přepravu (při velkých objemech nákladu a vzdálenosti výchozí a cílové destinace jsou náklady na železniční přepravu nižší, než je tomu u dopravy silniční);
- podpora rozvoje mezinárodní nákladní vlakové dopravy, mj. spolu s navazujícím koridorem v Moravskoslezském kraji dojde k logistickému propojení Olomouckého kraje s druhým největším námořním přístavem v Evropě v Antverpách;
- vytvoření podmínek pro bezpečný a harmonický provoz železniční sítě a účinné řízení dopravy vč. predikce přepravního času;
- nezávislost na konkrétní intenzitě dopravního provozu na silnici a na momentálním stavu silniční sítě.

## 1.2. Vztah k jiným koncepcím

Z8 ZÚR OK z hlediska územně plánovacího respektuje v plné míře především požadavky Politiky územního rozvoje ČR ve znění pozdějších aktualizací (dále též „PÚR ČR“) jako základního nástroje územního plánování.

Z hlediska udržitelného rozvoje je podkladem pro řešení a posuzování posuzované koncepce Strategický rámec ČR 2030, který stanovuje průřezové principy udržitelného rozvoje; 1: Lidé a společnost, 2: Hospodářský model, 3: Odolné ekosystémy, 4: Obce a regiony, 5: Globální

rozvoj, 6: Dobré vládnutí, jejich implementaci a monitorování. Závěry tohoto dokumentu se promítají do dalších koncepčních materiálů republikové i krajské úrovně.

Z8 ZÚR OK je hodnocena ve vztahu ke koncepcím uvedeným v tabulce č. 1, tedy k následujícím koncepcím:

- 1) Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) – změna č. 8
- 2) Strategický rámec Česká republika 2030
- 3) Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020–2025
- 4) Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- 5) Státní politika životního prostředí ČR 2030 (s výhledem do 2050)
- 6) Zásady urbánní politiky (aktualizace 2023)
- 7) Národní program snižování emisí ČR (aktualizace 2023)
- 8) Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 2015)
- 9) Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 (s výhledem do 2050)
- 10) Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
- 11) Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2025–2035
- 12) Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- 13) Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021–2027
- 14) Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava (CZ07) 2020+ (vč. Podpůrných opatření)
- 15) Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (2024)
- 16) Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje 2016–2025 (aktuálně prodloužen do 2026)
- 17) Adaptační strategie Olomouckého kraje na dopady změny klimatu
- 18) Koncepce ochrany přírody a krajiny Olomouckého kraje (2004)
- 19) Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2030
- 20) Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje (2018)
- 21) Koncepce vzdělávání k udržitelnému rozvoji Olomouckého kraje 2021–2024
- 22) Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje 2016–2026 (aktualizace 2023)
- 23) Program rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje 2021–2027 (aktualizace 2014)
- 24) Strategie Olomouckého kraje o vodě (2021)
- 25) Územní energetická koncepce Olomouckého kraje
- 26) Plán povodňových rizik v povodí Dunaje

Pro hodnocení byla použita následující stupnice:

**3 – velmi silný (přímý) vztah:** Z8 ZÚR OK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepcí ve změnách využití území

**2 – silný (přímý) vztah:** Z8 ZÚR OK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepcí

**1 – slabý, nepřímý vztah:** Z8 ZÚR OK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci.

**0 – bez vztahu:** Z8 ZÚR OK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepcí

*Pozn.: Vzhledem k tomu, že Z8 ZÚR OK obsahuje výhradně doplnění návrhu jednoho nového koridoru železniční dopravy, konstatují zpracovatelé SEA, že výroková část platných ZÚR OK zůstala z hlediska deklarací cílů a svého zaměření beze změny, že uplatnění změn výrokové části ZÚR OK v platném znění jako celek nezmění a že je možno se ve zvýšené míře věnovat hodnocení vlivů uplatnění navrhovaného koridoru DD12 na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto důvodu je také v hodnocení vztahu Z8 ZÚR OK k republikovým a krajským koncepcím primárně přihlíženo k navrhovanému koridoru VRT.*



Tab. 1.1 Vztah Z8 ZÚR OK k republikovým a krajským koncepcím

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
Politika územního rozvoje ČR, změna č. 8	3
<b>Komentář:</b> PÚR ČR přímo zohledňuje záměr výstavby vysokorychlostních tratí. V aktualizacích a změnách PÚR (zejm. č.4/2021, č. 5/2020 a č. 8/2025) byly upřesněny a vymezeny koridory pro jednotlivé úseky plánovaných VRT, a to jak vnitrostátních, tak mezinárodních směrů. Vysokorychlostní trať procházející Olomouckým krajem (segment Prosenice – Hranice n. M. s odbočkou na Olomouc/Brodek) je tedy v souladu s PÚR – je součástí celostátní dopravní infrastruktury, jejíž rozvoj PÚR podporuje. (Podrobněji viz dále kap. 2 SEA.)	
Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025 (dále jen SPOPK ČR)	1
<b>Komentář:</b> SPOPK ČR řeší především metodická, ale i organizační a materiální opatření pro řadu okruhů týkajících se ochrany přírody a krajiny, ale nejsou v ní obsaženy přímé požadavky na změnu území. Z8 ZÚR OK vykazuje slabou nepřímou vazbu na danou koncepci: neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, – navrhuje realizaci koridoru železniční infrastruktury při zajištění udržitelného využívání krajiny jako celku, při zachování její prostupnosti a omezení další fragmentace, s minimalizací zásahů do ZCHÚ a ÚSES a při minimalizaci záborů půdy jako nezastupitelného a neobnovitelného přírodního zdroje	
Strategický rámec Česká republika 2030	2
<b>Komentář:</b> Strategický rámec ČR 2030 klade důraz na udržitelný hospodářský model a infrastrukturu. Jedním z cílů je udržitelná doprava – dokument podporuje přesun přepravy ze silnic na železnice kvůli snížení negativních dopadů dopravy. VRT tento cíl podporuje, neboť představuje modernizaci železniční infrastruktury a atraktivní alternativu k dálniční či letecké dopravě. Strategický rámec sice konkrétně nezmiňuje jednotlivé tratě, ale deklaruje podporu ekologičtější dopravy a modernizace železniční sítě, kam vysokorychlostní tratě spadají. (Podrobněji viz dále kap. 2 SEA.)	
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020–2025	1
<b>Komentář:</b> Tento program se zaměřuje na ochranu ekosystémů, krajinného rázu a biologické rozmanitosti. Neobsahuje konkrétní záměry týkající se dopravy, ale lineární stavby typu VRT mohou ovlivnit cíle programu nepřímo. Vliv VRT na cíle dokumentu: Hlavním rizikem je fragmentace krajiny – dopravní infrastruktura dělí krajinu na izolované části a může narušovat migraci živočichů. Program ochrany krajiny klade důraz na zachování prostupnosti krajiny a minimalizaci negativních vlivů staveb na přírodu. VRT sama o sobě nepřispívá k naplnění cílů programu, spíše může vytvářet nové zátěže (zábor půdy, hluk, bariérový efekt). Z tohoto důvodu je nutné při uplatňování Z8 ZÚR OK zohlednit opatření na ochranu přírody (např. budování ekoduktů, vedení trasy mimo cenná území), aby byly dopady v souladu s požadavky programu. Program jako takový tedy nemá přímý podnět k ZÚR OK, ale vytyčuje podmínky, které musí realizační projekt respektovat.	
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025	1
<b>Komentář:</b> Tato strategie se soustředí na zastavení úbytku biodiverzity, ochranu druhů a stanovišť. Nerozpracovává dopravní koncepcce, avšak negativní vlivy dopravy na biodiverzitu zmiňuje (např. fragmentace stanovišť, úhyn živočichů na komunikacích). Vliv Z8 ZÚR OK na cíle dokumentu: Výstavba nové VRT může být v konfliktu s cíli strategie – fragmentace krajiny je jednou z příčin poklesu biodiverzity v ČR. Strategie biologické rozmanitosti neobsahuje žádné přímé podněty k budování VRT, ani je nezmiňuje – vztah k Z8 ZÚR OK je tedy nepřímý.	

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 (prosinec 2020)	2
<b>Komentář:</b> Státní politika ŽP 2030 pokrývá i udržitelnou dopravu jako jednu z oblastí pro zlepšení životního prostředí. Dokument konstatuje, že doprava je významným zdrojem emisí a hluku, a podporuje opatření ke snížení negativních dopadů dopravy – například rozvoj ekologicky šetrných druhů dopravy, mezi něž patří železnice. Vlivy Z8 ZÚR OK na cíle dokumentu jsou podrobně hodnoceny dále (viz kap. 2 SEA). Politika ŽP sice neuvádí konkrétní projekty, ale implicitně počítá s modernizací a elektrizací železnic jako jedním z nástrojů ochrany klimatu a ovzduší. Vztah je tedy silný, uplatnění Z8 ZÚR OK napomáhá plnění cílů této politiky (čistší ovzduší, nižší emise CO <sub>2</sub> , méně hluku v sídlech díky odklonu dopravy ze silnic).	
Zásady urbánní politiky – aktualizace 2023	1
<b>Komentář:</b> Zásady urbánní politiky ČR jsou rámcovým dokumentem pro udržitelný rozvoj měst. Neobsahují konkrétní projekty jako VRT, spíše formulují principy – např. dostupná a integrovaná doprava, polycentrický rozvoj, provázání územního plánování s dopravou. Vliv VRT na cíle dokumentu: Nepřímo lze říci, že VRT zlepšuje dostupnost měst (rychlé spojení krajských/metropolitních center Prahy, Ostravy, Brna s regionem Hané). To může podpořit polycentrický rozvoj a snížit regionální disparity, což je v souladu s urbánní politikou. Zásady urbánní politiky kladou důraz i na multimodální dopravní systémy a napojení dálkové dopravy na veřejnou dopravu ve městech. Avšak dokument sám VRT nezmiňuje a nevznáší přímé požadavky na její realizaci. Proto je vztah k Z8 ZÚR OK hodnocen jako nepřímý – VRT může přispět k naplnění některých obecných principů urbánní politiky (dostupnost, udržitelná mobilita v aglomeracích), ale není její explicitní součástí.	
Národní program snižování emisí ČR (dále jen NPSE ČR) – aktualizace 2023	2
<b>Komentář:</b> Národní program snižování emisí České republiky – aktualizace 2023 (NPSE) je klíčovým strategickým dokumentem zaměřeným na plnění národních závazků ke snižování emisí znečišťujících látek, zejména oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> ), prachových částic PM <sub>10</sub> a PM <sub>2,5</sub> , benzo(a)pyrenu a dalších látek s významnými dopady na lidské zdraví a ekosystémy. Doprava je v dokumentu identifikována jako jeden z hlavních zdrojů emisní zátěže, přičemž NPSE klade důraz na strukturální a systémová opatření vedoucí k dlouhodobému snížení emisí, včetně podpory železniční dopravy a modernizace dopravní infrastruktury. Návrh Z8 ZÚR OK vykazuje k NPSE silný přímý vztah, neboť představuje koncepční nástroj umožňující strukturální změnu dopravního systému. Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK vytváří územní předpoklady pro oddělení rychlé osobní dopravy od konvenční a silniční dopravy a pro přesun části přepravních výkonů na kapacitní elektrifikovanou železniční infrastrukturu s nižší emisní náročností. Vliv Z8 ZÚR OK na cíle dokumentu je podrobněji hodnocen níže (viz kap. 2 SEA).	
Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2025	1
<b>Komentář:</b> Státní energetická koncepce (ASEK 2015) řeší především bilanci zdrojů energie, energetickou bezpečnost a efektivitu. Doprava se dotýká okrajově – zdůrazňuje potřebu snižovat závislost na ropných palivech a zvyšovat energetickou účinnost v dopravě. Vliv VRT na cíle dokumentu: VRT jako elektrifikovaná železnice zapadá do trendu elektromobility a elektrifikace dopravy, což energetická koncepce vítá, neboť elektřinu lze vyrábět z diverzifikovaných zdrojů (včetně bezemisních), zatímco ropné palivo se dováží. Přesun přeprav z dieselových aut či autobusů na elektrické vlaky VRT tedy snižuje spotřebu fosilních paliv v dopravě, což přispívá k cílům energetické koncepce (vyšší energetická bezpečnost, nižší emise CO <sub>2</sub> ). Na druhou stranu provoz VRT bude vyžadovat elektrickou energii – ASEK však s rozvojem elektrické dopravy počítá a z hlediska mixu zdrojů je výhodnější napájet dopravu elektřinou než dovážení palivy. Koncepce přímo VRT neřeší a nevymezuje pro ně žádné konkrétní požadavky, proto vztah k Z8 ZÚR OK hodnotíme jako nepřímý.	

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	3
<b>Komentář:</b> Dopravní politika ČR 2021–2027 (schválená v r.2019) jednoznačně podporuje přípravu a výstavbu vysokorychlostních tratí. V kontextu dlouhodobého výhledu dokument konstatuje do budoucna nutnost pokračovat v přípravě vysokorychlostních tratí, protože kapacita železničních koridorů se postupně vyčerpává. Vysokorychlostní tratě by tak postupně měly přebírat nejen dopravu individuální, ale i některé krátké lety. V rámci opatření pro železniční infrastrukturu politika přímo uvádí opatření pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. VRT Brodek u Přerova – Prosenice je součástí RS1 (Praha–Brno–Ostrava) a je tedy v přímém souladu s koncepcí státu vytvořit do roku 2050 páteří síť vysokorychlostních spojení. Vztah koncepce k Z8 ZÚR OK byl hodnocen jako velmi silný, přímý. (Podrobněji viz dále kap. 2 SEA.)	
Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	0
<b>Komentář:</b> Surovinová politika státu se zabývá těžbou a využitím nerostných surovin (strategické a kritické suroviny, zajištění zdrojů stavebních materiálů, surovinová bezpečnost). Neobsahuje žádné části týkající se dopravní infrastruktury či územního plánování VRT. Budování tratě může lokálně ovlivnit případná ložiska stavebních surovin (nutnost záboru území – tzv. sterilizace ložisek), ale surovinová politika přímo tento projekt neřeší. Neobsahuje ani podněty, ani požadavky směrem k VRT. Je tedy možné konstatovat, že mezi Z8 ZÚR OK a surovinovou politikou nebyl identifikován žádný přímý vztah – jde o dvě oddělené oblasti.	
Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodních blízkých opatření	1
<b>Komentář:</b> Tato celostátní povodňová koncepce řeší zejména protipovodňovou ochranu sídel, údolních niv a krajiny kombinací stavebních opatření (hráze, poldry) a přírodních blízkých opatření (retence vody v povodích). Neobsahuje konkrétní zmínky o dopravních stavbách. Vliv VRT na cíle dokumentu: Úsek VRT v Olomouckém kraji povede v nížinné oblasti Hornomoravského úvalu (Moravská brána), kde se nachází povodí Bečvy a Moravy. Při trasování je nutné dbát, aby železniční násypy či estakády nezhoršovaly odtokové poměry při povodních (např. dostatečné mosty a propustky). Koncepce protipovodňové ochrany požaduje územní ochranu prostorů pro rozlivy a omezení staveb v záplavových územích. To je však detail stavebního řešení, nikoliv strategická vazba. Celkově koncepce a Z8 ZÚR OK přicházejí do styku jen okrajově – VRT musí respektovat zásady ochrany před povodněmi, koncepce ale nijak nerozhoduje o vedení VRT. Vztah je tedy nepřímý a slabý.	
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2025–2035	0
<b>Komentář:</b> Národní plán odpadového hospodářství (POH ČR) stanovuje cíle a opatření pro předcházení vzniku odpadů, zvýšení recyklace a snížení skládkování. Sektor dopravy a výstavby se v něm objevuje v kontextu stavebních a demoličních odpadů a dalších specifických toků. Plán rovněž zahrnuje opatření podporovat přepravu odpadů pomocí železniční dopravy. Plán sám ale neobsahuje žádné konkrétní podněty či požadavky směrem k projektům VRT; vztah k Z8 ZÚR OK je proto hodnocen jako nepřímý velmi slabý. Plnění cílů POH (jako je omezení skládkování) může být projektem VRT ovlivněno – záleží na způsobu nakládání s odpady při stavbě. Jedná se však o stupeň řešení odpovídající projektovému záměru, nikoliv ZÚR.	
Politika ochrany klimatu v ČR, 2017	2
<b>Komentář:</b> Politika ochrany klimatu ČR (POK, schválená 2017) představuje strategii snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 s výhledem do 2050. Identifikuje dopravu jako významný sektor pro redukci emisí a podporuje nízkoemisní alternativy – elektromobilitu, veřejnou dopravu, železnici. Politika ochrany klimatu předpokládá, že se podaří zastavit růst emisí z dopravy mj. přesunem části přeprav na železnici a zkvalitněním veřejné dopravy. Dokument rovněž zdůrazňuje nutnost snižovat závislost na fosilních	

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
palivech, čehož elektrické vlaky dosahují. Ačkoli Politika ochrany klimatu jednotlivé dopravní stavby nejmenuje, svým duchem plně podporuje projekty typu VRT jako součást transformace dopravy směrem k nízkoemisnímu hospodářství. Vztah K Z8 ZÚR OK je tedy hodnocen jako silný – VRT je jedním z konkrétních kroků, který pomůže naplnit závazky snižování emisí. (Podrobněji viz dále kap. 2 SEA.)	
Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021–2035	3
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje je základním střednědobým koncepčním dokumentem kraje. Jednou z prioritních oblastí řešení strategie je udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura. Dopravní infrastruktura je mj. brána jako podmínka regionálního rozvoje. V dokumentu bylo jako dlouhodobá priorita definováno zkvalitnění dopravní obslužnosti území. Mezi prioritami bylo zařazeno i modernizování hlavní i regionální železniční tratě. Realizace VRT naplňuje strategické cíle kraje zlepšit dopravní dostupnost a napojení kraje na celostátní a evropskou síť. Strategie 2015–2020 vygenerovala podněty, které byly promítnuty např. do Zásad územního rozvoje (rezervace koridoru VRT a následné zpřesnění mj. v Z8 ZÚR OK). Vztah k posuzované koncepci je tedy přímý a velmi silný. Podrobněji k hodnocení naplňování cílů koncepce v Z8 ZÚR OK viz dále kap. 2 SEA.</p>	
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava– CZ07 2020+, aktualizace 2020 (dále jen PZKO Střední Morava 2020+) včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+	2
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Tento program sleduje plnění imisních limitů v oblasti střední Moravy (kam spadá i Olomoucký kraj) a navrhuje opatření ke zlepšení kvality ovzduší. Doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší (zejména NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>) ve městech jako Olomouc, Přerov apod. Program proto obsahuje podpůrná opatření typu podpora veřejné dopravy, elektromobility, snižování intenzity silniční dopravy ve městech. Vztah k Z8 ZÚR OK je hodnocen jako silný obecný – projekt VRT je v souladu s filozofií programu (preferovat čistší dopravu), ačkoli není jeho konkrétní součástí. Podrobněji k naplňování cílů koncepce v Z8 ZÚR OK viz dále kap. 2 SEA.</p>	
Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje (2024)	1
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Plán dopravní obslužnosti (PDO) Olomouckého kraje 2024 je koncepce, která vytyčuje směr rozvoje veřejné dopravy především v oblastech: zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, rozsahu poskytované kompenzace, harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách a způsobu integrace. Dokument přímo neřeší výstavbu VRT. Vliv na cíle VRT je spíše nepřímý. Nepřímo bude mít VRT pozitivní dopad na dopravní obslužnost – vznikne nová páteřní linka dálkové osobní dopravy, na kterou bude možné navázat krajské spoje (autobusové i železniční). Plán dopravní obslužnosti sice neobsahuje konkrétní požadavky na VRT, ale je to živý dokument – při aktualizacích v dalších letech není vyloučena možnost zpracovat budoucí provoz VRT do koncepce. Současný vztah k Z8 ZÚR OK je tedy slabý: VRT nebyla v době tvorby plánu reálnou součástí dopravní obsluhy, avšak její příchod bude v souladu se základními cíli plánu (integrace různých druhů dopravy, lepší obslužnost regionu veřejnou dopravou).</p>	
Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje pro období 2016–2025 (aktuálně prodloužen do 2026)	1
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Krajský POH vychází z národní odpadové politiky a stanovuje regionální specifika v nakládání s odpady. Stejně jako u národního POH, ani zde nejsou konkrétní zmínky o VRT. Vliv VRT na cíle dokumentu: Při výstavbě na území kraje bude nezbytné nakládat s odpady podle zásad POH OK – tzn. minimalizovat vznik odpadů, opětovně využívat vytěžené materiály (např. zeminu využít v kraji na terénní úpravy, ne ji odvážet na skládky mimo kraj), třídit a recyklovat stavební odpady. Plán stanovuje závazné cíle, které se dotknou i projektu VRT. Tyto vazby se projeví až v úrovni projektové přípravy, resp. realizační fáze. Z úrovně ZÚR je vztah hodnocen jako slabý nepřímý.</p>	

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
Adaptační strategie Olomouckého kraje na dopady změny klimatu	1
<b>Komentář:</b> Krajská adaptační strategie se zabývá opatřeními k přizpůsobení regionu změně klimatu – zahrnuje oblasti jako voda v krajině, zemědělství, zdravotnictví, ale i infrastruktura a doprava. Dokument zdůrazňuje potřebu zvyšovat odolnost dopravní infrastruktury vůči extrémům počasí (např. přívalovým deštům, horku) a integrovat zeleň a modro-zelenou infrastrukturu i do dopravních staveb. Vliv VRT na cíle dokumentu: Při návrhu a výstavbě VRT je možné uplatnit adaptační principy: např. odolnost trati proti záplavám (viz povodňová koncepce výše), zohlednění vyšších teplot (dilatace kolejnic, chlazení výhybek), případně doprovodná výsadba zeleně podél trati ke snižování přehřívání okolí a prašnosti. Tato opatření náleží až projektovému stupni, nikoliv územně plánovacímu. Obecně lze říct, že VRT by mohla přispět i ke zmírnění změny klimatu (mitigace), což sice spadá spíše do politiky ochrany klimatu, ale adaptační strategie to vnímá v celku. Celkově je vztah k Z8 ZÚR OK nepřímý – VRT není nástrojem adaptace (spíše mitigace), ale měl by respektovat adaptační principy.	
Koncepce ochrany přírody a krajiny Olomouckého kraje (2004)	1
<b>Komentář:</b> Tato starší krajská koncepce (z roku 2004) analyzuje stav přírody a krajiny v kraji a stanovuje cíle ochrany (tvorba ÚSES – územního systému ekologické stability, ochrana krajinného rázu, péče o chráněná území atd.). V době jejího vzniku nebyla VRT aktuálním tématem, takže se o dopravě zmiňuje jen obecně. Vliv VRT na cíle dokumentu: VRT může potenciálně ovlivnit krajinný ráz Hané (např. estakádami, náspy viditelnými v krajině) a také prostupnost krajiny pro volně žijící zvěř. Koncepce ochrany krajiny klade důraz na zachování ekologické stability území – například budování a udržení biokoridorů a biocenter v krajině. Při vedení VRT je nutné tyto prvky respektovat. Koncepce dále chrání krajinářsky cenné oblasti – např. úrodná hanácká krajina s remízky či lužní krajina kolem Moravy a Bečvy. Jelikož dokument neobsahuje konkrétní požadavky na umístění VRT (koncepce 2004 deklaruje cíle, které musí projekt VRT zohlednit, sama o sobě však VRT nevyžaduje), je vztah k Z8 ZÚR OK hodnocen jako nepřímý slabý, avšak relevantní z hlediska podmínek realizace.	
Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2030	0
<b>Komentář:</b> Tato koncepce kraje se zabývá rozvojem silnic II. a III. třídy (tj. krajských a místních komunikací nižší třídy). Je orientována na identifikaci potřebných obchvatů obcí, rekonstrukcí silnic a mostů, optimalizaci silniční sítě pro obsluhu regionu. VRT není v její působnosti. Nepatrný vztah k Z8 ZÚR OK může spočívat v tom, že výstavba VRT si vyžádá lokální přeložky či úpravy některých silnic III. třídy (např. aby silnice překonaly novou trať mimoúrovňově) a také může nepřímo ovlivnit zatížení některých silnic v kraji. Tyto změny koncepce silnic neřeší. Celkově lze říct, že mezi tímto dokumentem a Z8 ZÚR OK není žádná přímá vazba – jeden neovlivňuje druhý. Proto je hodnocení “0 – bez vztahu”.	
Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje (2018)	0
<b>Komentář:</b> Koncepce rozvoje cyklo dopravy OK se zaměřuje na budování a údržbu cyklostezek, podporu cykloturistiky, bezpečnost cyklistů apod. VRT ani železniční dopravu neobsahuje. Vliv VRT na cíle dokumentu je téměř žádný. Jedinou potenciální vazbou může být křížení cyklostezek s novou tratí. To je však detail stavebního řešení, nikoliv strategická vazba. Celkově tedy není žádný podstatný vztah koncepce k Z8 ZÚR OK.	
Koncepce vzdělávání k udržitelnému rozvoji Olomouckého kraje 2021–2024	0
<b>Komentář:</b> Tato koncepce spadá do oblasti školství a osvěty – stanovuje cíle v environmentální výchově, vzdělávání a osvětě (EVVO) v kraji. Jedná se o “měkkou” koncepci, která neřeší fyzické projekty v území. Vliv Z8 ZÚR OK na cíle dokumentu jsou žádné přímé. Koncepce vzdělávání k UR se zaměřuje na školy, veřejnost, ne na dopravní infrastrukturu. Proto mezi ní a Z8 ZÚR OK neexistuje vztah, a hodnocení je 0. (Nepřímý pozitivní efekt by mohl nastat, kdyby díky VRT došlo k širšímu povědomí o udržitelné mobilitě, ale to je mimo rámec dokumentu.)	

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje 2016–2026 (aktualizace 2023)	1
<b>Komentář:</b> Aktualizace 2023 prodloužila platnost krajského POH a doplnila některé nové cíle v souladu s novelami zákonů (např. zákaz některých odpadů na skládkách od 2030). Stále však jde o koncepci řešící obecné nakládání s odpady v kraji. Jak bylo uvedeno u POH výše, ovlivnění je především v etapě výstavby, co však náleží podrobnějším stupňům přípravy záměru. Vztah koncepce s Z8 ZÚR OK je nepřímý a okrajový.	
Program rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje 2021–2027 (aktualizace 2014)	1
<b>Komentář:</b> Program rozvoje cestovního ruchu se soustředí na marketing kraje, rozvoj turistických produktů, infrastruktury cestovního ruchu (cyklotrasy, lázně, kulturní akce apod.). Dopravní dostupnost regionu je jedním z faktorů ovlivňujících cestovní ruch, avšak konkrétní projekt VRT není zmíněn, jelikož při aktualizaci 2014 nebyl ještě v realizační fázi. Program rozvoje CR kladе důraz na zlepšení dostupnosti turistických oblastí veřejnou dopravou – v tomto směru VRT nepřímo pomůže. V aktualizaci z r.2014 však taková úvaha nebyla explicitně uvedena. Vztah k Z8 ZÚR Ok je tedy nepřímý.	
Strategie Olomouckého kraje o vodě (2021)	1
<b>Komentář:</b> “Strategie o vodě” je krajský dokument řešící hospodaření s vodou – zásobování pitnou vodou, propojování vodovodních soustav, opatření proti suchu, zlepšení kvality vod, retence atd. Nezabývá se dopravou, ale dotýká se územních souvislostí (např. ochrana pramenišť, vodárenských nádrží). Vliv VRT na cíle dokumentu: VRT by neměla negativně ovlivnit vodní režim v krajině – při výstavbě nutno zabránit znečištění povrchových či podzemních vod. Pokud trasa povede v blízkosti významných vodních zdrojů nebo přehrad, je třeba dodržet ochranná pásma. Strategii o vodě by mohla VRT podpořit nepřímo tím, že při stavbě lze vybudovat některá vodohospodářská opatření – např. retenční poldry podél trati využitelné i pro krajinu, či meandry u nových mostů kompenzující narovnání toku atp. Tyto aspekty ale strategie přímo neřeší. Proto vztah k Z8 ZÚR OK hodnotíme jako slabý, nepřímý. Důležité je jen, aby VRT neztížila naplňování cílů strategie, např. aby nebránila plánovanému propojení vodárenských soustav. Jelikož strategie neupravuje využití území pro VRT, jedná se o nepřímou vazbu k Z8 ZÚR OK.	
Územní energetická koncepce Olomouckého kraje	1
<b>Komentář:</b> Územní energetická koncepce (ÚEK) OK analyzuje spotřebu energií v kraji, energetickou infrastrukturu a navrhuje opatření ke zvýšení účinnosti a využití obnovitelných zdrojů. Doprava v kraji figuruje z hlediska energetické náročnosti (podíl ropných paliv na spotřebě). VRT může ovlivnit krajskou energetickou bilanci tím, že zvýší spotřebu elektrické energie (vlaky, případně nové stanice) a naopak sníží spotřebu kapalných paliv (ubude část cest aut a autobusů). ÚEK zmiňuje existenci hlavního železničního koridoru a plánovaných VRT – například konstatuje, že krajem povede vysokorychlostní železniční koridor s důležitým uzlem v Přerově, což je spíše konstatování pro potřeby územního plánování energetické infrastruktury. ÚEK jinak přímo VRT neřeší; nicméně podporuje udržitelnou dopravu z pohledu energetické náročnosti. Vztah k Z8 ZÚR OK je tedy nepřímý – VRT je v souladu s trendem ÚEK snižovat závislost na fosilních palivech, ale koncepce jí neklade žádné specifické požadavky.	
Plán povodňových rizik povodí Dunaje	2
<b>Komentář:</b> Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje je strategickým dokumentem zaměřeným na snižování negativních dopadů povodní na lidské zdraví, majetek, infrastrukturu a životní prostředí, přičemž kladе důraz na prevenci, ochranu a připravenost. Návrh koridoru Změny č. 8 ZÚR Olomouckého kraje v úseku Brodek u Prostějova – Rokytnice – Prosenice vykazuje k tomuto dokumentu silný přímý vztah, neboť se nachází v území povodí Moravy a Bečvy, tedy v rámci české části povodí Dunaje, kde jsou identifikována území s významným povodňovým rizikem a rozsáhlé nivní a rozlivové oblasti.	

Koncepce	Vztah Z8 ZÚR OK k dané koncepci
Plán povodňových rizik stanovuje základní princip, podle něhož nové záměry veřejné infrastruktury nesmí zhoršovat odtokové poměry, zvyšovat povodňová rizika ani omezovat přirozenou retenční schopnost krajiny. V tomto kontextu představuje liniová dopravní stavba, jakou je VRT, potenciálně významný zásah, zejména v případě křížení vodních toků, nivních území a přirozených rozlivů. Návrh Z8 ZÚR OK tyto skutečnosti zohledňuje tím, že vytváří rámec pro řešení VRT v podobě technicky a prostorově optimalizovaného koridoru, který umožňuje uplatnění opatření ke snížení povodňových rizik v navazujících stupních přípravy.	

## Závěr

Hodnocení vztahu Z8 ZÚR Olomouckého kraje k republikovým a krajským koncepcím bylo provedeno pomocí čtyřstupňové škály, která umožňuje diferencovat míru přímé či nepřímé vazby na cíle, priority a požadavky jednotlivých strategických dokumentů. Protože aktualizace ZÚR obsahuje pouze doplnění návrhu jednoho nového koridoru železniční dopravy (VRT – koridor DD12), zůstává výroková část ZÚR jako celek z hlediska deklarovaných cílů bez významných změn. Hodnocení se proto soustřeďuje zejména na vlivy a soulad navrhovaného koridoru s relevantními strategickými dokumenty na úrovni republiky i kraje.

Z provedené analýzy vyplývá, že nejvyšší míra souladu (stupeň 3) byla identifikována především u dokumentů zaměřených na koncepční rozvoj dopravní infrastruktury, zejména u Politiky územního rozvoje ČR, Dopravní politiky ČR a Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. Tyto strategie výslovně podporují rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy a považují ji za klíčový prvek modernizace dopravní sítě i posílení regionální dostupnosti. Z8 ZÚR OK přímo reaguje na podněty, požadavky nebo cíle definované v těchto koncepcích vymezením návrhového koridoru.

Silný vztah (stupeň 2) vykazují především koncepce zaměřené na kvalitu ovzduší, ochranu klimatu a udržitelnou mobilitu. Tyto dokumenty oceňují potenciál přesunu části přepravních výkonů ze silniční dopravy na ekologičtější železnici, což může v dlouhodobém horizontu přispět ke snižování emisí skleníkových plynů, prašnosti i dopravní zátěže v dotčených územích. Silný vztah vykazuje také Plán povodňových rizik povodí Dunaje, který je strategickým dokumentem zaměřeným na snižování negativních dopadů povodní na lidské zdraví, majetek, infrastrukturu a životní prostředí. Dále pak silný vztah vykazuje prioritní dokument Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050, který představuje základní strategický rámec ochrany a zlepšování stavu životního prostředí v České republice.

Slabá, nepřímá vazba (stupeň 1) byla přiřazena zejména strategiím zaměřeným na ochranu přírody, krajiny, biodiverzity, vodního režimu či odpadového hospodářství. Tyto dokumenty sice neobsahují přímé podněty k realizaci VRT, avšak stanovují řadu podmínek, které musí být při přípravě a realizaci liniové dopravní infrastruktury respektovány (např. prostupnost krajiny, minimalizace fragmentace, ochrana ÚSES, zvláště chráněných území a záplavových území, nebo hospodárné nakládání se stavebními odpady).

Bez vztahu (stupeň 0) byla aktualizace ZÚR hodnocena ve vztahu k dokumentům, jejichž obsah se tematicky s projektem VRT míjí (např. surovinová politika), a které nevymezují žádné požadavky či záměry relevantní pro územní plánování nebo výstavbu dopravní infrastruktury.

Celkově lze konstatovat, že navrhovaná aktualizace ZÚR Olomouckého kraje je v převážné míře v souladu se širšími republikovými i krajskými strategickými dokumenty, zejména v oblasti dopravy, klimatické politiky a udržitelné mobility. Současně však vyplývá potřeba, aby při dalším stupni přípravy projektu byly důsledně respektovány požadavky koncepcí ochrany přírody, krajiny, vodního režimu a dalších environmentálních politik. Ty představují rámec pro minimalizaci negativních dopadů realizace VRT na životní prostředí a veřejné zdraví a budou podrobněji rozpracovány zejména v procesu EIA.

Vyhodnocení vztahu k cílům koncepcí, u kterých byla identifikována silná nebo velmi silná vazba je předmětem kapitoly 2 tohoto vyhodnocení.

## 2. Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, unijní nebo vnitrostátní úrovni

Pro účely posouzení souladu Z8 ZÚR OK s relevantními strategickými dokumenty na národní a krajské úrovni byla provedena analýza těchto dokumentů se záměrem nalezení cílů ochrany životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování. Pro výběr cílů byly využity koncepce zaměřené na rozvoj území a ochranu životního prostředí a jeho složek. Vybrané strategické dokumenty problematiku životního prostředí přímo řeší, případně jejich uplatňováním aplikací může dojít k ovlivnění sledovaných složek životního prostředí.

Vztah Z8 ZÚR OK k jednotlivým cílům uvedeným ve strategických dokumentech je vyjádřen pomocí symbolické stupnice, která případně vyjadřuje, nakolik Z8 ZÚR OK přispívá k jejich dosažení. Vzhledem k tomu, že hodnocená koncepce obsahuje pouze jeden koridor železniční dopravy, má jeho realizace z velké části nulové nebo zanedbatelné vlivy z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Vztah Z8 ZÚR OK k cílům jiných koncepcí není posuzován, protože se koncepce týká jiných témat a cíle těchto koncepcí neodráží – jedná se o koncepce, u nichž byl zjištěn v předchozí kapitole nulový nebo slabý vztah k Z8 ZÚR OK.

V kapitole je tabelárně provedeno vyhodnocení vztahu Z8 ZÚR OK k relevantním cílům ochrany životního prostředí ve strategických a koncepčních materiálech, u kterých byla v předcházející kapitole 1 (Vztah k jiným koncepcím) identifikována velmi silná nebo silná vazba. Při hodnocení vztahu Z8 ZÚR OK je brán hlavní zřetel na nově navrhovaný koridor DD12 pro železniční infrastrukturu (VRT), významné změny výrokové části nesouvisející se změnou vymezených koridorů navrhovaná změna ZÚR nepřináší.

Vztah je vyjádřen pomocí následující stupnice:

0 – Z8 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.

1 – Z8 ZÚR OK má k dané prioritní oblasti dokumentu slabý vztah nebo ji řeší okrajově nebo zprostředkovaně.

2 – Z8 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší nebo k ní má silný vztah.

Tabulka je doplněná komentářem vysvětlujícím identifikovaný vztah.

### Politika územního rozvoje ČR, změna č. 8

PÚR ČR v platném znění stanovuje obecné republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje, přičemž vybrané priority dílčím způsobem obsahují i cíle ochrany životního prostředí. Z tohoto důvodu je vyhodnocen vztah Z8 ZÚR OK ke každé prioritě, která obsahuje cíl ochrany životního prostředí, zvláště dle výše uvedené stupnice.

Tab. 2.1 Vztah Z8 ZÚR OK k Politice územního rozvoje ČR

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
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 atraktivity. 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	0	Z8 ZÚR OK danou prioritu neřeší a nemá k ní vztah. Nedochází k dotčení civilizačních ani kulturních hodnot území ani k narušení urbanistické struktury území, struktury osídlení či jedinečné kulturní krajiny. Návrhem Z8 ZÚR OK dochází k dotčení přírodních hodnot území. Návrh koridoru VRT je ale situován tak, aby v co největší míře respektoval stávající charakter území a navazoval na současnou dopravní síť obsluhující region. Potenciální negativní vlivy je nezbytné minimalizovat příslušnými opatřeními. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty, priorita se v Z8 ZÚR OK nemění.



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.		
(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.	1	Z8 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Předmětem Z8 ZÚR OK není rozvoj venkovských území a oblastí, lze ale konstatovat, že realizace Z8 ZÚR OK umožní zlepšení rozvoje oblasti díky zlepšení dopravního spojení. Při vymezování trasy koridoru bylo postupováno tak, aby byl zohledněn požadavek zajištění ochrany ZPF, zábor půdy byl minimalizován, i když nebylo možno se mu zcela vyhnout.
(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.	1	Navrhované řešení Z8 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, má nadmístní význam zejména v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy. Koridor, který je předmětem Z8 ZÚR OK, je koridorem celostátního významu. Je zpracován v rámci dokumentace Z8 ZÚR OK jako komplexní dokument v souladu s PÚR a s vazbami na územně plánovací dokumentaci dotčených obcí a územně plánovací podklady. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory plánování ve venkovských oblastech (priorita 15), priorita se v Z8 ZÚR OK nemění. Z hlediska komplexního přístupu je potřeba konstatovat, že navrhované řešení Z8 ZÚR OK zároveň přispívá ke zlepšení stavu životního prostředí v širších souvislostech. Z8 ZÚR OK zejména vytváří územní podmínky pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy. Dané převedení dopravní zátěže na železniční síť rovněž významnou měrou přispěje ke snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší v území.
(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.	1	Z8 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. K dosažení cíle přispívá vymezení segregovaného koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Návrh koridoru respektuje principy integrovaného rozvoje území.
(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energii, které koordinací veřejných a soukro-	1	Z8 ZÚR OK má k dané prioritní oblasti dokumentu obecný okrajový vztah bez konkrétního promítnutí do územního rozhodování. Předmětem řešení Z8 ZÚR OK není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území. Tyto oblasti jsou již řešeny v rámci platných ZÚR OK, v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území.

mých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.		
(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.	0	Vymezení koridoru DD12 nepřispívá k naplnění priority. Návrhem Z8 ZÚR OK dochází k dotčení přírodních hodnot území. Potenciální negativní vlivy na charakter krajiny a jeho vybrané složky lze minimalizovat relevantními opatřeními.
(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.	0	Vymezení koridoru DD12 nepřispívá k naplnění priority. Návrhem Z8 ZÚR OK dochází k dotčení přírodních hodnot území. Koridor je umístěn s ohledem na situaci v území tak, aby v co nejmenší míře ovlivňoval migrační prostupnost krajiny pro živočichy a člověka. Potenciální negativní vlivy z hlediska migrační prostupnosti krajiny lze minimalizovat, resp. zlepšit, opatřeními navrženými v SEA. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace, priorit se v Z8 ZÚR OK nemění.
(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové	2	Z8 ZÚR OK danou prioritu přímo řeší. K dosažení cíle přispívá vymezením segregovaného koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Koridor je navržen tak, aby byl rozsah fragmentace krajiny minimální a vedla ke zmírnění vystavení městských a obecných částí účinkům tranzitní dopravy a omezení jejího vlivu na veřejné zdraví. Potenciální negativní vlivy z hlediska migrační prostupnosti krajiny lze minimalizovat, resp. zlepšit, opatřeními navrženými v SEA. K dosažení cíle přispívají platné ZÚR OK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, podpory prostupnosti krajiny

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).		a předcházení její fragmentace, priority se v Z8 ZÚR OK nemění.
(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména 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).	2	Z8 ZÚR OK danou prioritu přímo naplňuje. K dosažení cíle přispívá vymezením segregovaného koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Jde o ekologicky šetrnou formu dopravy (železniční doprava). Návrh koridoru VRT vytváří podmínky pro zvyšování její bezpečnosti a plynulosti. Potenciální negativní vlivy z hlediska migrační prostupnosti krajiny lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA, jde o zásadní opatření. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace, priority se v Z8 ZÚR OK nemění.
(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.	1	Z8 ZÚR OK danou prioritu řeší okrajově. K dosažení cíle přispívá vymezením koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí účinného dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Koridor je určen pro umístění elektrické traktce, bez významné produkce emisí do ovzduší. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se předcházení významného zhoršování stavu v území, priorit se v Z8 ZÚR OK nemění.
(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.	1	Z8 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Koridor, který je předmětem Z8 ZÚR OK, je umístěn tak, aby v co nejmenší míře zasahoval do záplavového území, i když se mu nelze zcela vyhnout. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se ochrany území před přírodními katastrofami, priorit se v Z8 ZÚR OK nemění.
(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umisťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. 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	2	Z8 ZÚR OK danou prioritu přímo naplňuje. K dosažení cíle přispívá vymezením segregovaného koridoru dopravní infrastruktury v přiměřeném rozsahu vzhledem k podmínkám dotčeného území, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území a zkvalitnění dostupnosti území. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní

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 sítí 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.		infrastruktury, technické infrastruktury, podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace, priority se v Z8 ZÚR OK nemění.
--	--	--

### Ostatní strategické dokumenty

Tab. 2.2 Vztah Z8 ZÚR OK ke Strategickému rámci ČR 2030

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Lidé a společnost		
Práce: Technologický a sociální rozvoj rozšiřují přístup k důstojné práci.	1	Vymezení koridoru VRT vytváří předpoklady pro rozvoj vysoce kvalifikovaných pracovních míst v dopravě, stavebnictví a navazujících službách a zvyšuje regionální pracovní mobilitu. Z8 ZÚR OK řeší danou prioritu/cíl pouze okrajově.
Zdraví: Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje.	1	Strategicky pozitivní vliv spočívá v podpoře přechodu na nízkemisní dopravu a snížení zátěže z individuální automobilové dopravy; současně mohou vznikat lokální negativní vlivy (hluk, vibrace), které musí být při realizaci záměrů v koridoru ZÚR dále řešeny. Vztah Z8 ZÚR OK dané oblasti je pouze nepřímý.
Hospodářský model		
Hospodaření se zdroji: Hospodářský rozvoj je odpoután od zvyšování spotřeby přírodních zdrojů a od znečištění životního prostředí.	1	Z8 ZÚR OK navrhuje nový koridor pro stavbu VRT. VRT obecně přispívá k efektivnějšímu využívání energie v dopravě v dlouhodobém horizontu, avšak současně vyvolává zábory ZPF a materiálové nároky. Vztah k cíli je nepřímý, slabý, podmíněný minimalizačními opatřeními.
Infrastruktura: Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura.	2	Vymezení koridoru pro VRT je přímým naplněním cíle stabilní, kapacitní a odolné infrastruktury národního významu s pozitivními dopady na ekonomiku a regionální rozvoj.
Odolné ekosystémy		
Hospodaření se zdroji: Hospodářský rozvoj je odpoután od zvyšování spotřeby přírodních zdrojů a od znečištění životního prostředí.	2	Z8 ZÚR OK reflektuje nutnost koordinace dopravní infrastruktury s ochranou krajiny. Obecně stavba dopravních infrastruktury (VRT) představuje významný zásah, který vyžaduje důsledná opatření k zachování ekosystémových služeb. Z8 ZÚR OK problematiku komplexnosti ekosystému přímo neřeší, má však k ní slabý až silný vztah.
Hospodaření se zdroji: Hospodářský rozvoj je odpoután od zvyšování spotřeby přírodních zdrojů a od znečištění životního prostředí.	0	ZÚR vytvářejí rámec pro uplatnění migračních a kompenzačních opatření, avšak samotná stavba VRT (umístěna do koridoru vymezeném Z8 ZÚR OK) představuje riziko fragmentace. Z8 ZÚR OK nemá vztah k cíli obnovy biologické rozmanitosti.
Hospodaření se zdroji: Hospodářský rozvoj je odpoután od zvyšování spotřeby přírodních zdrojů a od znečištění životního prostředí.	1	Dopravní stavby mohou při nevhodném řešení negativně ovlivnit retenci a nivy; ZÚR však umožňují stanovit podmínky pro zachování rozlivů a podporu přírodě blízkých opatření. Z8 ZÚR OK významným způsobem nemění opatření a priority stanovené ZÚR pro adaptaci krajiny na změny klimatu.

Hospodaření se zdroji: Hospodářský rozvoj je odpoután od zvyšování spotřeby přírodních zdrojů a od znečištění životního prostředí.	1	Vymezení nového koridoru Z8 ZÚR OK je spojeno se zábory půdy vysoké kvality; soulad s cílem je nepřímý a závislý na minimalizaci záborů a kompenzacích.
Obce a regiony		
Suburbanizace a mobilita: Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné.	2	Z8 ZÚR OK stanovují návrhový koridor pro VRT, která významně zlepšuje časovou dostupnost regionů a podporuje udržitelnou prostorovou mobilitu na nadregionální úrovni.
Regionální nerovnosti: Růst kvality života v jednotlivých municipalitách snižuje regionální nerovnosti.	2	Z8 ZÚR OK stanovuje nový koridor pro VRT, čímž přispívá ke zlepšení dopravní dostupnosti Olomouckého kraje a tím i ke snižování regionálních disparit; účinek je střednědobý až dlouhodobý. Vztah Z8 ZÚR OK k naplňování cíle je silný.
Rozvoj komunit a nestátních aktérů: Udržitelný rozvoj sídelních útvarů je zajištěn.	1	Vztah je nepřímý; ZÚR vytvářejí rámec, nikoli nástroje participace; přínos spočívá zejména ve stabilizaci rozvojových podmínek území.
Kompetence veřejné správy: Územní veřejná správa cíleně využívá nástroje pro udržitelný rozvoj municipalit.	1	Z8 ZÚR OK vymezuje nový koridor železniční dopravy, čímž přispívá k dopravnímu propojení sídel a nepřímo umožňuje jejich další (udržitelný) rozvoj.
Adaptace sídel na změnu klimatu: Města a obce omezily emise skleníkových plynů a adaptovaly se na negativní dopady změny klimatu.	1	Z8 ZÚR OK vymezuje koridor pro elektrifikovanou železniční trať. Podpora nízkemisní dopravy a snižování závislosti na individuální automobilové dopravě přispívá k mitigaci změny klimatu; nutná je současně adaptace na lokální dopady. Vztah Z8 ZÚR OK k cíli je nepřímý, zprostředkovaný.
Globální rozvoj		
Globální prostředí podporující udržitelný rozvoj: Česká republika racionálně, aktivně a s důrazem na národní priority spoluutváří prostředí podporující udržitelný rozvoj na globální úrovni a na úrovni Evropské unie.	2	Předmětem Z8 ZÚR OK je vymezení koridoru pro VRT. Projekt VRT je v souladu s evropskou dopravní a klimatickou politikou a přispívá k plnění mezinárodních závazků ČR.
Koherence politik: Posílením koherence vnitřních politik s vnějším dopadem podporuje Česká republika globální udržitelný rozvoj.	1	Z8 ZÚR OK naplňuje záměry stanovené v politikách a strategických dokumentech republikových i EU v oblasti dopravy, klimatu a udržitelnosti; a je s nimi v souladu. Samotná Z8 ZÚR OK řeší daný cíl zprostředkovaně v rámci svého určení.

Tab. 2.3 Vztah Z8 ZÚR OK ke Státní politice životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Životní prostředí a zdraví		
1.1 Dostupnost vody je zajištěna a jakost vody se zlepšuje	0	Z8 ZÚR OK nezahrnuje podněty pro naplňování strategického cíle dostupnosti vody a zlepšování její jakosti. Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK nemá vazbu na naplňování specifických cílů v dané oblasti.
1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje	1	Z8 ZÚR OK nepůsobí přímo na technologické parametry provozu ani na lokální zdroje znečištění, avšak nepřímo přispívá ke zlepšování kvality ovzduší prostřednictvím strukturálních změn dopravního systému. Podpora železniční dopravy je v koncepci uvedena i mezi typovými opatřeními specifického cíle 1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují.

1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje	0	Z8 ZÚR OK nezahrnuje podněty pro naplňování strategického cíle. Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK nemá vazbu na naplňování specifických cílů v dané oblasti.
1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují	1	Z8 ZÚR OK vymezují koridor pro VRT, která může přispět ke snížení dopravní zátěže v sídlech, a tím i naplnění specifického cíle 1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje. Současně však může lokálně generovat hluk a vibrace; vztah k cíli je podmíněn technickými opatřeními.
1.5 Přípravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje	0	Vztah Z8 ZÚR OK je pouze nepřímý a velmi slabý. Samotná Z8 ZÚR OK nezahrnuje podněty pro naplňování strategického cíle. Realizací stavby VRT však lze předpokládat vyšší diferenciaci dopravní sítě a tím i vyšší připravenost na řešení mimořádných událostí a krizových situací.
1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel	1	Z8 ZÚR OK sama o sobě neobsahuje adaptační opatření, ale umožňuje jejich uplatnění při technickém řešení záměru (vodní režim, krajina, stabilita území).
Přechod ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství		
2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány	1	Vymezení koridoru pro VRT vytváří dlouhodobý předpoklad pro snižování emisí skleníkových plynů v dopravě, avšak přínos je nepřímý a závislý na následném provozu, energetickém mixu a změně dopravního chování.
2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR	0	Z8 ZÚR OK nezahrnuje podněty pro naplňování strategického cíle. Samotné vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK nemá vazbu na naplňování specifických cílů v dané oblasti. Tyto cíle však mohou být uplatňovány při realizaci záměru umísťovaných do koridoru.
Příroda a krajina		
3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu	1	Vymezení koridoru VRT je spojeno se zábory ZPF, včetně půd vyšší bonity, a nepřispívá k ochraně půdy; negativní vlivy je nutné minimalizovat a kompenzovat v navazujících stupních.
3.2 Biologická rozmanitost je zachována v mezích tlaku změny klimatu	1	ZÚR obecně umožňují uplatnění migračních a kompenzačních opatření. Nicméně VRT může při uplatnění Z8 ZÚR OK způsobovat fragmentaci biotopů a zhoršení prostupnosti krajiny.

Tab. 2.4 Vztah Z8 ZÚR OK k Dopravní politice ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Multimodální přístup: Energetické úspory v dopravě		
Snižovat závislost dopravy na fosilních zdrojích.	1	Z8 ZÚR OK vymezením koridoru pro VRT vytváří podmínky pro snižování závislosti dopravy na fosilních zdrojích, zejména spalování pohonných hmot v automobilové dopravě. Realizace VRT vytváří předpoklad pro převedení části přepravních výkonů ze silniční dopravy na elektrifikovanou železniční dopravu. Přínos k naplňování cíle je však na úrovni ZÚR nepřímý a závislý na následné realizaci záměru, energetickém mixu a dopravním chování uživatelů.
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy: Další vlivy na ŽP – fragmentace a prostupnost krajiny		
V rámci hodnocení vlivů na lidské zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace	2	Obecně platí, že vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí umožňuje vyhodnocovat negativní faktory realizace záměru v koridorech na fragmentaci krajiny společně s ostatními negativními vlivy dopravní infrastruktury, a to již ve fázi územního plánování. Z8 ZÚR OK vymezuje nový koridor pro

s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).		železniční infrastrukturu. Podrobné hodnocení vlivů na veřejné zdraví bude dále rozpracováno v projektové fázi přípravy záměru.
V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.	2	Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK má silný vztah k naplnění priority. Vymezení koridoru Z8 ZÚR OK přispěje k naplnění priority, neboť ZÚR jsou právě jedním z instrumentů územního plánování a ochrany přírody. ZÚR upřesňují strategické a koncepční dokumenty na úrovni řešeného kraje.
Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.	1	Uplatněním Z8 ZÚR OK dojde ke zhoršení průchodnosti krajiny pro volně žijící živočichy a obyvatelstvo. Potenciální negativní vlivy je nutné minimalizovat a kompenzovat v navazujících stupních.
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy: Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury		
Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050.	2	Z8 ZÚR OK vymezují koridor pro VRT Sjezd Olomouc. Z8 ZÚR OK tedy přímo přispívají k naplňování opatření specifického cíle koncepce.
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy: Adaptace na změnu klimatu		
Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.	1	Z8 ZÚR OK vymezuje koridor pro elektrifikovanou železniční trať. Podpora nízkoemisní dopravy a snižování závislosti na individuální automobilové dopravě přispívá k mitigaci změny klimatu. Rizika dopadu extrémních klimatických jevů je možné technicky zohlednit až ve fázi projektové přípravy konkrétního záměru.
Územní soudržnost: Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou		
Zajistit srovnatelné napojení jednotlivých regionů na nadřazenou síť dopravní infrastruktury.	2	Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK vytváří předpoklad pro zajištění napojení regionu a propojení center pomocí rychlých spojení.
Územní soudržnost: Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM		
Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.	1	Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK vytváří předpoklad pro naplnění opatření specifického cíle. Z8 ZÚR OK má silný vztah k naplnění priority. Vymezení koridoru VRT vytváří podmínky pro přesun části přepravních výkonů z individuální automobilové dopravy na železniční dopravu a tím i ke snížení stupně automobilizace a zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy.

Tab. 2.5 Vztah Z8 ZÚR OK k Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje (2021–2027)

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Zabránění vzniku nového rizika a snížení rozsahu ploch v riziku.	2	Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK má přímou vazbu na tento cíl, neboť liniová dopravní stavba může ovlivňovat odtokové poměry v území. ZÚR vytvářejí rámec pro takové technické řešení VRT, které umožní předcházet vzniku

		nových povodňových rizik, zejména v navazujících stupních přípravy.
Snížení míry povodňového nebezpečí.	1	Z8 ZÚR OK sama o sobě neobsahuje konkrétní opatření ke snižování míry povodňového nebezpečí. Při návrhu technického řešení záměru je možné uplatnit požadavky na snížení povodňového nebezpečí např. dimenzováním mostních objektů a propustků tak, aby nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů ani ke zvýšení hladin při povodních. Tato opatření však náleží až do projektové úrovně a z úrovně ZÚR je nelze hodnotit. Vztah Z8 ZÚR OK k cíli je nepřímý a podmíněný.
Zvýšení připravenosti obyvatel a odolnosti staveb, objektů infrastruktury, hospodářských a jiných aktivit vůči negativním účinkům povodní	1	VRT představuje strategickou infrastrukturu, jejíž bezpečnost a provozuschopnost při povodňových stavech je klíčová. Z8 ZÚR OK vytváří rámec pro řešení, která zajistí ochranu infrastruktury i okolního území před povodňovými škodami. Samotná Z8 ZÚR OK nezahrnuje opatření pro zvýšení připravenosti obyvatel a odolnost staveb. Vztah k cíli je nepřímý.

Tab. 2.6 Vztah Z8 ZÚR OK ke Strategii rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021-2027

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
<b>Životní prostředí a technická infrastruktura</b>		
Pokračovat ve snižování produkce emisí znečišťujících látek ze stacionárních i mobilních zdrojů	1	Z8 ZÚR OK vymezuje koridor pro VRT. Vytváří tak předpoklady pro možnost snižování emisí z mobilních zdrojů znečištění podporou nízkoe emisních druhů dopravy. Přínos ke snižování produkce emisí znečišťujících látek z mobilních zdrojů je však na úrovni ZÚR nepřímý a závislý na následné realizaci záměru a dopravním chování uživatelů.
Snižovat emise skleníkových plynů	1	Vymezení koridoru pro VRT vytváří dlouhodobý předpoklad pro snižování emisí skleníkových plynů v dopravě, avšak přínos je nepřímý a závislý na následném provozu, energetickém mixu a změně dopravního chování.
Předcházet narušení krajinného rázu.	1	Z8 ZÚR OK negativně ovlivňuje naplnění cíle Strategie rozvoje předcházet narušení krajinného rázu. Obecně stavba dopravní infrastruktury (VRT) představuje významný zásah do krajinného rázu území, kterému se nelze v obdobných případech zcela vyhnout. Návrh opatření pro minimalizaci vlivů musí být řešena v EIA a projektové dokumentaci. Z8 ZÚR OK problematiku předcházení narušení krajinného rázu přímo neřeší.
<b>Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura</b>		
Modernizovat hlavní i regionální železniční tratě	1	Z8 ZÚR OK vymezují koridor pro novou stavbu VRT. Realizace staveb VRT není přímo definovaná jako jeden z cílů strategie. Vychází však ze základních principů, které cíle popisují, a to rozvoj udržitelné mobility a dopravní infrastruktury s cílem propojení s ostatními regiony ČR. Z hlediska snížení vlivů dopravy na životní prostředí a snížení zatížení silnic je dle Strategie důležitá snaha převést část silniční dopravy na železnici. Vymezení koridorů VRT v Z8 ZÚR OK této snaze napomáhá. Vztah koncepce k Z8 ZÚR OK je nepřímý.



Tab. 2.7 Vztah Z8 ZÚR OK k Politice ochrany klimatu v ČR, 2017

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Hlavním cílem Politiky je stanovit vhodný mix nákladově efektivních opatření a nástrojů v klíčových sektorech, které povedou k dosažení cílů ČR v oblasti snižování emisí skleníkových plynů. Stanoveným cílem je snížit emise ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO <sub>2ekv.</sub> v porovnání s rokem 2005	1	Vymezení koridoru VRT vytváří dlouhodobý strategický předpoklad pro přesun části přepravních výkonů z individuální automobilové dopravy a letecké dopravy na železniční dopravu s nižší uhlíkovou stopou. Přínos ke snižování emisí skleníkových plynů je však na úrovni ZÚR nepřímý a závislý na následné realizaci záměru, energetickém mixu a dopravním chování uživatelů.
Politiky a opatření pro oblast dopravy: 4E - Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici.	1	Z8 ZÚR OK vytváří podmínky pro naplnění politiky, a to vymezením koridoru pro stavbu VRT. Uplatněním Z8 ZÚR OK dojde ke zkapacitnění železniční infrastruktury a vytvoření potenciálu pro přesun části přepravních výkonů ze silniční na železniční dopravu. Z8 ZÚR OK reaguje na opatření oblasti Doprava Politiky ochrany klimatu v ČR a potřebu snižovat vliv silniční dopravy na klima.

Tab. 2.8 Vztah Z8 ZÚR OK k Národnímu programu snižování emisí ČR – aktualizace 2023

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Strategickým cílem Programu je v souladu se směnicí 2008/50/ES, směnicí 2004/107/ES a „Programem čistého ovzduší pro Evropu9“ co nejrychlejší snížení expozice obyvatel nadlimitně znečištěnému ovzduší (tj. omezení vlivu znečištěného ovzduší na kardiovaskulární onemocnění, předčasná úmrtí a zkrácení očekávané doby dožití, zejména vlivem expozice suspendovanými částicemi PM <sub>2,5</sub> ) a snížení negativního vlivu na ekosystémy a vegetaci (acidifikace, eutrofizace, vliv přízemního ozónu) a na materiály cestou dodržení národních závazků snížení emisí a dodržení platných imisních limitů	1	Vztah Z8 ZÚR OK k strategickému cíli je pouze nepřímý. Z8 ZÚR OK vymezuje koridor pro VRT, čímž vytváří předpoklad pro přesun části přepravních výkonů na kapacitní elektrifikovanou železniční infrastrukturu s nižší emisní náročností. Uplatnění Z8 ZÚR OK a realizace stavby VRT tak má potenciál snižování expozice obyvatelstva znečištěnému ovzduší. Přínos ke snižování emisí a negativních vlivů zhoršené kvality ovzduší na obyvatelstvo a ekosystémy je však na úrovni ZÚR nepřímý a závislý na následné realizaci záměru a dopravním chování uživatelů. ZÚR samy o sobě nejsou nástrojem k přímému řízení emisí
Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava	1	Z8 ZÚR OK vytváří podmínky pro dodatečné snížení emisí ze sektoru silniční dopravy tím, že vymezuje koridor pro VRT. Vymezení koridoru VRT obecně vytváří předpoklad pro přesun části přepravních výkonů ze silniční dopravy na nízkoemisní železniční dopravu. Vztah Z8 ZÚR OK ke koncepci je spíše nepřímý.
Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici	1	Z8 ZÚR OK vytváří podmínky pro přesun části přepravních výkonů ze silniční na železniční dopravu. Uplatněním Z8 ZÚR OK dojde ke zkapacitnění železniční infrastruktury a nepřímému vytvoření potenciálu pro naplnění opatření programu.

Tab. 2.9 Vztah Z8 ZÚR OK k Programu zlepšování kvality ovzduší 2020+ zóna Střední Morava – CZ07, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+

Priorita/cíl/opatření	Vztah	Komentář
Koncepční řešení mobility	1	Cílem opatření je koncepční snížení znečištění ovzduší prostřednictvím změny modal splitu (ve smyslu zvýšení podílu veřejné, cyklistické a pěší dopravy na úkor individuální automobilové dopravy), která může být realizována prostřednictvím plánů udržitelné městské mobility, příp. obdobnými dopravními koncepcemi. ZÚR představují koncepční nástroj umožňující realizaci systémového opatření v dopravě s dlouhodobým pozitivním dopadem na kvalitu ovzduší v regionu. Z8 ZÚR OK z úrovně územně plánovací dokumentace kraje vytváří podmínky pro rozvoj železniční dopravy s potenciálem převést na sebe část přepravních výkonů z individuální automobilové dopravy a tím nepřímo ke snížení znečištění ovzduší. Vztah Z8 ZÚR OK k opatření je nepřímý, okrajový.
Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy	2	Cílem opatření je rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a kapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větší míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu, jak z hlediska dostupnosti, rychlosti a bezpečnosti, tak z hlediska ceny a komfortu. Vymezení koridoru VRT v Z8 ZÚR OK tento cíl přímo naplňuje.
Územní plánování	2	Vymezení koridoru pro VRT v ZÚR OK vytváří rámec pro koordinaci dopravního rozvoje s ochranou ovzduší; podmínky ochrany ovzduší mohou být uplatněny v regulativech a navazujících procesech (EIA).

## Souhrn

Vyhodnocení vztahu změn Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK) k relevantním národním a krajským strategickým dokumentům prokázalo, že navrhované vymezení koridoru je v zásadě v souladu se strategickými cíli udržitelného rozvoje, dopravní politiky a regionálního rozvoje České republiky i Olomouckého kraje.

Z hlediska Strategického rámce ČR 2030, Politiky územního rozvoje ČR a Dopravní politiky ČR s výhledem do roku 2050 vykazuje Z8 ZÚR OK velmi silný až silný vztah zejména k cílům zaměřeným na rozvoj stabilní, kapacitní a konkurenceschopné dopravní infrastruktury, zlepšení regionální dostupnosti, snižování meziregionálních rozdílů a podporu udržitelných forem mobility. Vymezení koridoru pro vysokorychlostní železniční trať představuje strukturální opatření národního významu, které vytváří dlouhodobé předpoklady pro ekonomický rozvoj, zvyšování kvality života obyvatel a integraci Olomouckého kraje do nadřazených evropských dopravních vazeb.

Ve vztahu k Politice ochrany klimatu v ČR (2024), Národnímu programu snižování emisí ČR (2023), Programu zlepšování kvality ovzduší 2020+ pro zónu Střední Morava (CZ07) bylo konstatováno, že Z8 ZÚR OK má především nepřímý, dlouhodobý a strukturální přínos. Z8 ZÚR OK sama o sobě neobsahuje konkrétní technická opatření ke snižování emisí či znečištění ovzduší, avšak vytvářejí územní a systémové předpoklady pro přesun části přepravních výkonů ze silniční dopravy na železniční dopravu s nižší emisní náročností. Tento přínos je podmíněn následnou realizací záměru, jeho technickým řešením a skutečnou změnou dopravního chování, a proto byl v hodnocení vyjádřen převážně jako vztah slabý až středně silný. Současně bylo konstatováno, že ZÚR nejsou nástrojem pro řešení lokálních

emisních dopadů, prašnosti či hluku, které musí být detailně posouzeny a řešeny v navazujících stupních přípravy, zejména v procesu EIA.

Ve vztahu ke Strategii rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje (2020) vykazují Z8 ZÚR OK vazbu k cílům zaměřeným na zlepšení dopravní dostupnosti, snižování emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů. Negativně je pak ovlivněn cíl Strategie předcházet narušení krajinného rázu. Environmentální cíle této strategie jsou v ZÚR zohledněny především prostřednictvím rámcových regulativů a podmínek využití území, přičemž jejich skutečné naplnění je podmíněno důslednou aplikací minimalizačních a kompenzačních opatření.

Vyhodnocení prokázalo, že Z8 ZÚR OK je se Státní politikou životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050 strategicky kompatibilní, přičemž naplnění jejích cílů je u záměru VRT převážně nepřímé a podmíněné důsledným uplatněním minimalizačních, kompenzačních a monitorovacích opatření v navazujících stupních přípravy.

Ve vztahu ke Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje (2021–2027) vykazují Z8 ZÚR OK silnou vazbu k vybraným dílčím cílům. Environmentální cíle této strategie jsou v ZÚR zohledněny, přičemž plnění jeho cílů je u záměru VRT podmíněno důsledným uplatněním technických a organizačních opatření v navazujících stupních územního plánování a v procesu EIA.

Celkově lze konstatovat, že strategická kompatibilita Z8 ZÚR OK s hodnocenými koncepcemi je vysoká, zejména v oblasti dopravy, regionálního rozvoje a dlouhodobé udržitelnosti dopravního systému. Současně však vyhodnocení opakovaně identifikovalo, že navrhované záměry vznikající uplatněním Z8 ZÚR OK mohou vyvolávat významné lokální negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, zejména na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž v bezprostředním okolí stavby, krajinu, půdu a ekosystémy, čímž může dojít k rozporu se stanovenými strategickými cíli. Aby k těmto lokálním významným vlivům nedocházelo musí být při uplatnění Z8 ZÚR OK a návrhu konkrétní stavby navržena adekvátní opatření ke snížení a minimalizaci vlivů, následně posouzená v rámci procesu EIA.

### **Stanovení referenčního hodnotícího rámce**

Na základě zhodnocení relevantních mezinárodních a zejména republikových a krajských koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb priorit PÚR, ÚRP, ZÚR nebo ÚP a jejich změn k tématům ochrany životního prostředí. Cíle byly formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území k tomuto tématu.

<u>Téma</u>	<u>Cíl</u>
<i>Ovzduší</i>	Omezit emise látek ohrožujících lidské zdraví.
<i>Obyvatelstvo</i>	Minimalizovat míru zasažení území nadměrným hlukem.
<i>Flóra, fauna a biologická rozmanitost</i>	Ochrana zvláště chráněných území. Ochrana biologické rozmanitosti.
<i>ZPF</i>	Minimalizovat zábory půdy pro zastavitelné území (ochrana ZPF). Zvýšení stability půd z hlediska erozního ohrožení.
<i>PUPFL</i>	Zachovat nebo zvýšit současnou výměru lesů. Podporovat mimoprodukční funkce lesa
<i>Podzemní vody</i>	Snížit znečištění podzemních vod.
<i>Povrchové vody</i>	Snížit znečištění povrchových vod. Zvýšit retenční schopnost krajiny.
<i>Krajina</i>	Zvýšit retenční schopnost krajiny. Zachování prostupnosti krajiny, minimalizace fragmentace krajiny

### 3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna politika územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace.

#### Obecně k obsahu kapitoly

V této kapitole je uveden stav jednotlivých složek životního prostředí, resp. veřejného zdraví, a jeho vývojových trendů. Bez uplatnění územně plánovací dokumentace, tj. Z8 ZÚR OK, by se vývoj území řídil aktuálně platným zněním ZÚR. To vychází z principiálně obdobných východisek, nemožní však reagovat na aktuální trendy a požadavky zejména pokud jde o rozvoj dopravní infrastruktury a s ní související sociální a ekonomické faktory.

Složky životního prostředí obsahují všechny témata, která vyplývají z přílohy stavebního zákona nebo jsou přítomna v metodických doporučeních MŽP. Grafická zobrazení vybraných sledovaných jevů a charakteristik životního prostředí ve vztahu k návrhovému koridoru Z8 ZÚR OK jsou zařazena průběžně v textu níže.

Stav životního prostředí v dotčeném území je determinován převážně umístěním mimo zastavěná území měst a obcí. Z této skutečnosti vyplývá, že v území umístění koridoru, zejména jeho východní části, je převažující přírodní a krajinná funkce, včetně funkce zemědělské. Zároveň jsou lokálně dotčena zastavěná území měst a obcí, a to převážně v okrajových částech. V západní části je koridor navržen v oblasti stávající železniční tratě, kde je území dopravní stavbou ovlivňováno již za stávajícího stavu. S ohledem na jeho charakter jde o území s vyváženým vztahem mezi přírodními a antropogenními složkami.

#### 3.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Koridor DD12, který je předmětem vyhodnocení Z8 ZÚR OK, je umístěn na území následujících obcí:

Kraj	Okres	ORP	Obec	Počet obyvatel
Olomoucký	Olomouc	Olomouc	Majetín	1188
			Brodek u Přerova	1844
	Přerov	Přerov	Buk	372
			Císařov	323
			Přerov	40906
			Prosenice	806
			Rokytnice	1532

Zdroj: ČSÚ, údaje k 31.12.2024

Koridor DD12 pro vysokorychlostní dopravu (VRT) je umístěn do území tzv. Moravské brány a Hornomoravského úvalu. V případě Moravské brány se jedná o jednu z hlavních přirozených komunikačních spojníc ve střední Evropě mezi podunajským a pobaltským prostorem. Hornomoravský úval pak vytváří přirozený prostor pro napojení severní části Moravy na uvedenou hlavní komunikační spojnici pobaltského a podunajského prostoru. Koridor je umístěn převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Okrajově jsou dotčena zastavěná území, příp. osamocené objekty v krajině nebo odlehlé průmyslové zóny obcí Prosenice, Přerov, Rokytnice a Majetnice a přímo prochází zastavěným územím obce Brodek u Přerova. V zastavěném území Brodku u Přerova je návrhový koridor vedený v oblasti stávající železniční tratě. Celkový počet dotčených obyvatel žijících v koridoru záměru a jeho okolí lze odhadnout v řádu stovek.

Zdravotní stav obyvatel dotčeného území nebyl zjišťován, s ohledem na charakter záměru to ani není účelné. Lze odhadnout, že se neliší od celostátního průměru a jeho přirozených variabilit.

Pravděpodobný očekávaný vývoj, pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, je zachování trendu, tj. vyrovnaná úroveň demografických, sociálních a zdravotních ukazatelů, s dílčími

variabilitami. V oblasti dopravy lze očekávat, že realizace VRT posílí podíl veřejné dopravy na celkové přepravě na úkor individuální automobilové dopravy.

Pokud by nebyla uplatněna koncepce, nedošlo by ke snížení intenzity automobilové dopravy, což by pravděpodobně vedlo ke zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže podél silnic, a tedy i ke zhoršení veřejného zdraví.

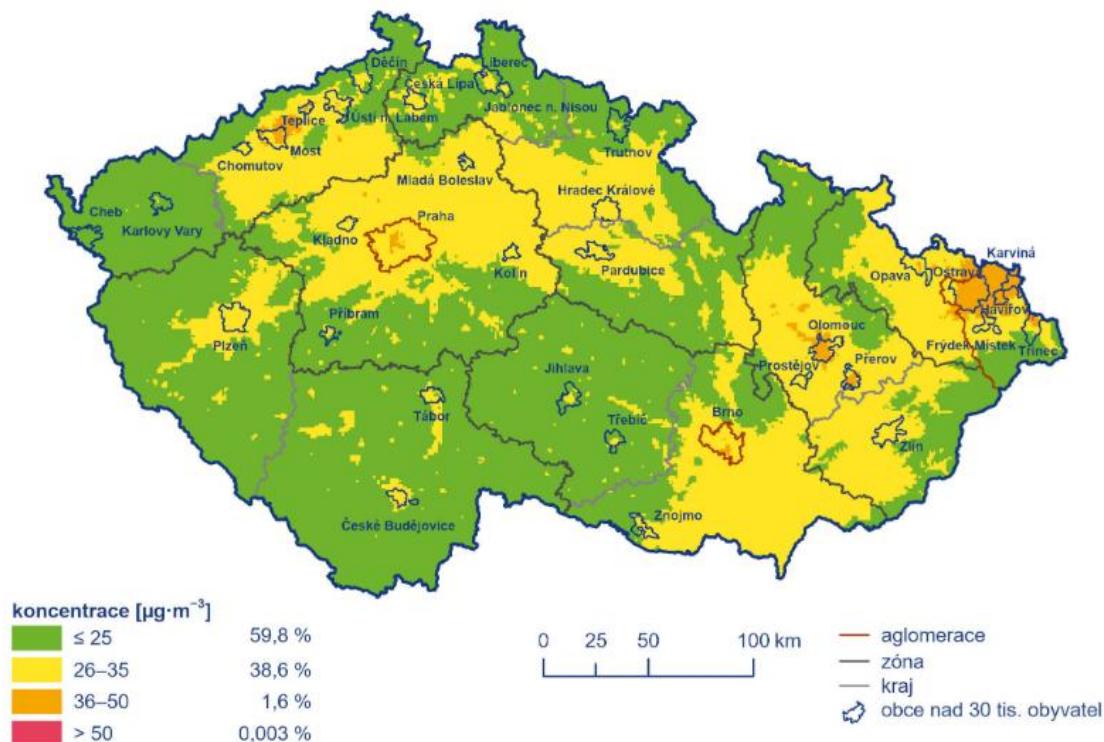
### 3.2. Ovzduší a klima

Pro posouzení imisní situace dotčeného území, resp. posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů, se dle § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, používá klouzavý průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích pět kalendářních let. Tyto hodnoty jsou každoročně zveřejňovány Českým hydrometeorologickým ústavem. Z publikovaných údajů za roky 2020-2024 vyplývá, že kvalita ovzduší v dotčeném území není zcela vyhovující. V části řešeného území dochází k překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (zejména v oblasti obcí Brodek u Přerova, Majetín, Prosenice a Přerov).

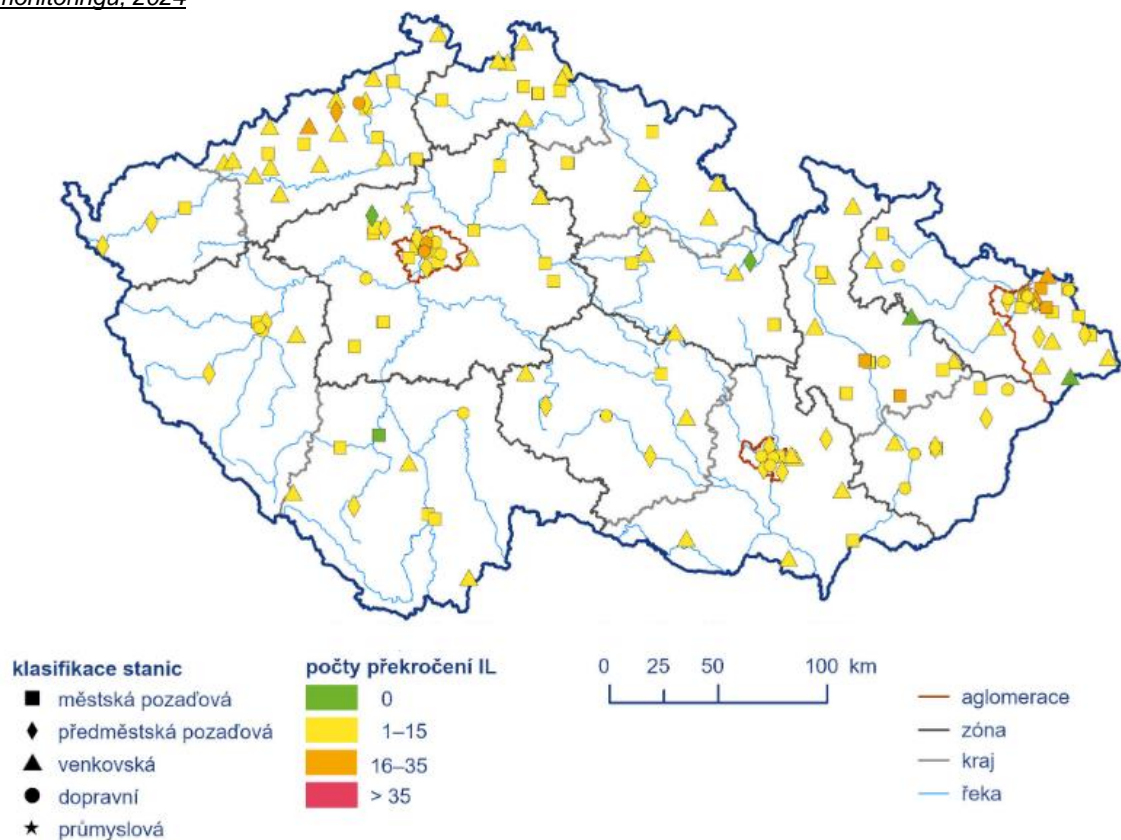
Koncentrace dosahované v roce 2024 a za pětiletí 2020–2024 lze odečíst z následujících map Ročenky ČHMÚ.

Obr. 3.1 Koncentrace vybraných znečišťujících látek, grafická ročenka ČHMÚ

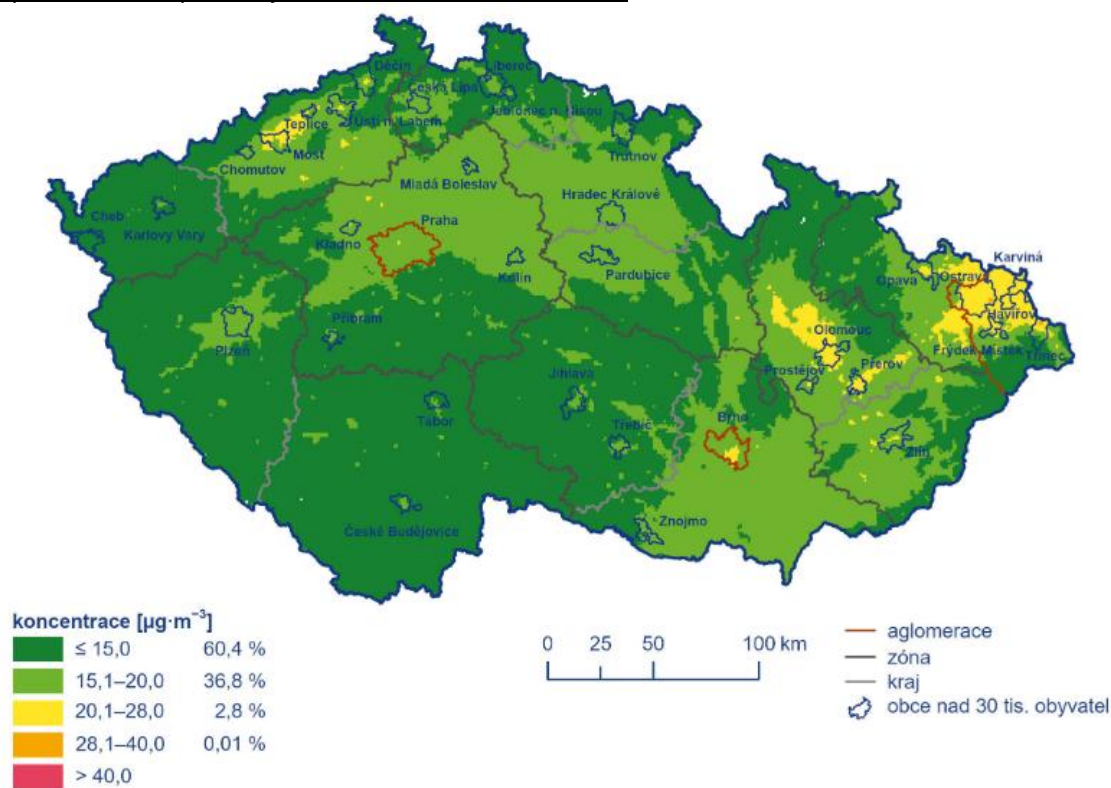
Pole 36.nejvyšší 24hod. koncentrace PM<sub>10</sub>, 2024



Počty překročení hodnoty imisního limitu pro 24hod. průměrnou koncentraci  $PM_{10}$  na stanicích imisního monitoringu, 2024

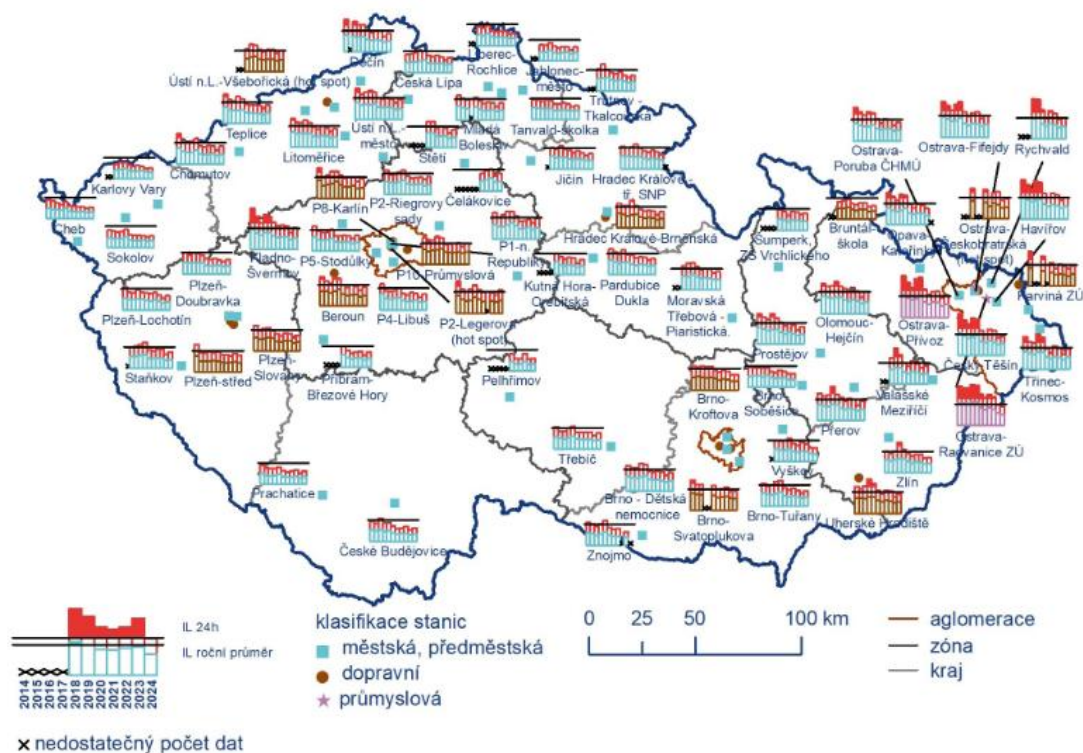


Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací  $PM_{10}$ , 2020-2024

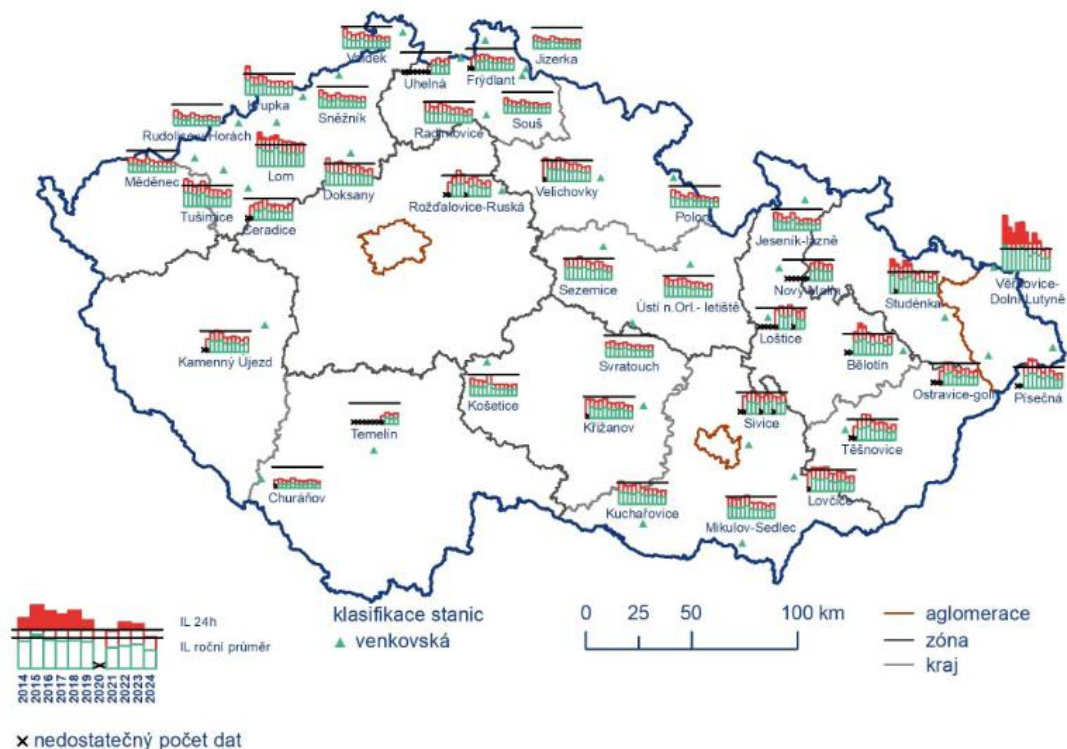




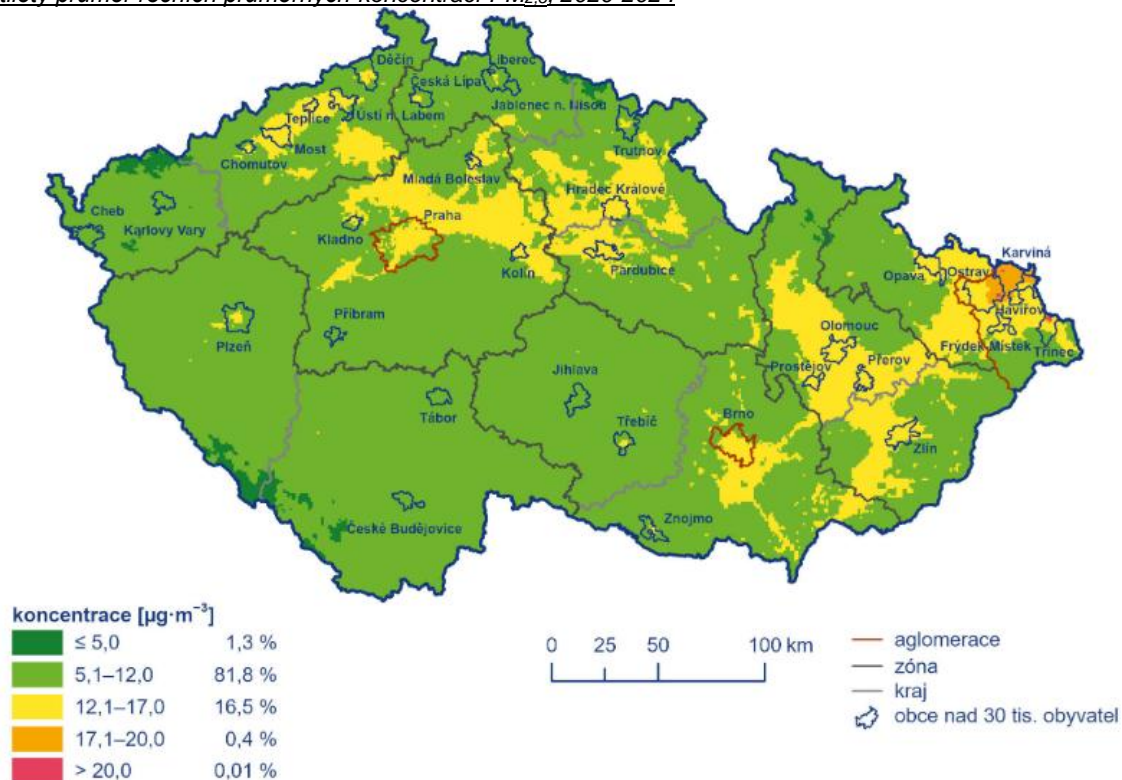
36. nejvyšší 24hod. koncentrace a roční průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> na vybraných stanicích s klasifikací UB, SUB, I a T, 2014-2024



36. nejv. 24hod. koncentrace a roční prům. koncentrace PM<sub>10</sub> na vybraných stanicích s klasifikací R, 2014-2024



Pětileť průměr ročních průměrných koncentrací PM<sub>2,5</sub>, 2020-2024

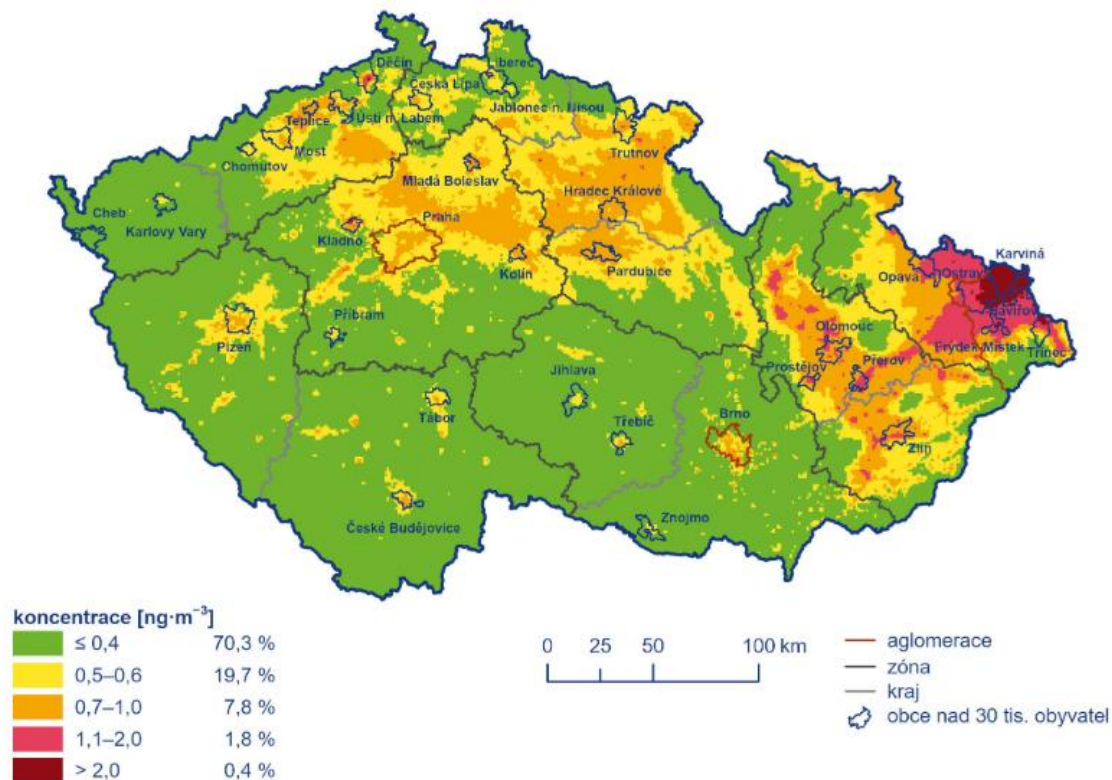


Roční průměrné koncentrace PM<sub>2,5</sub> na vybraných stanicích, 2014-2024

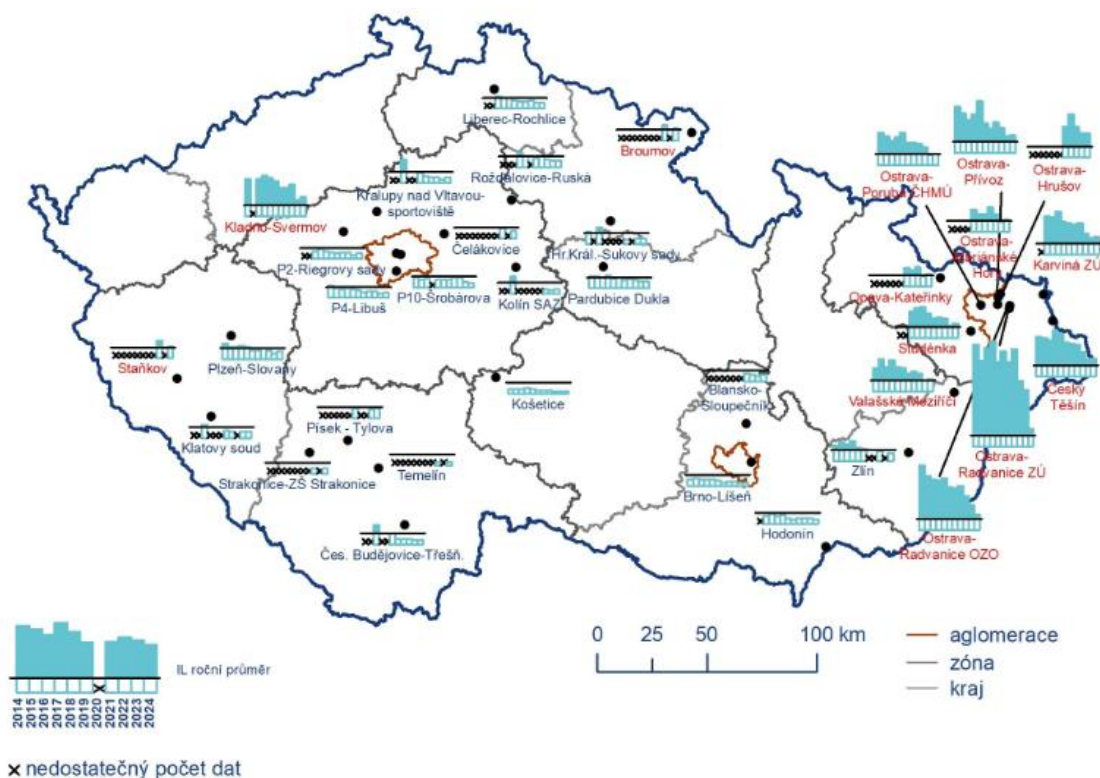




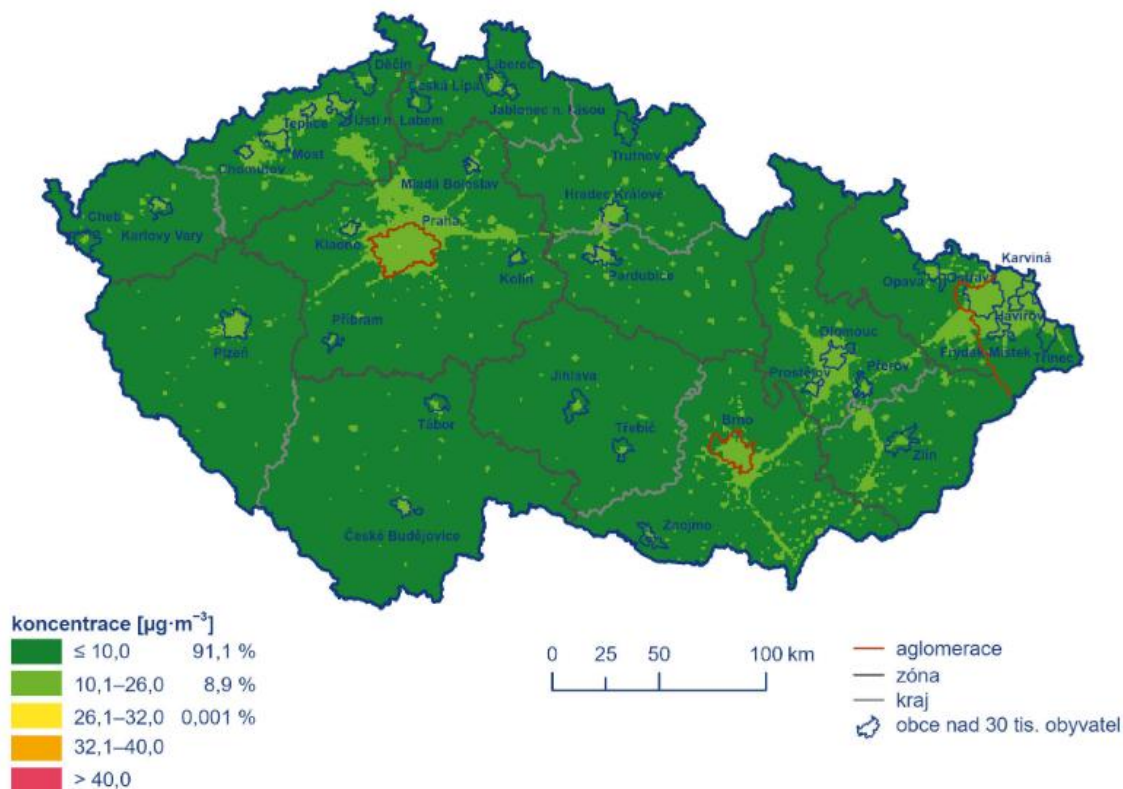
Pětileť průměr ročních průměrných koncentrací benzo(a)pyrenu, 2020-2024



Roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu na vybraných stanicích, 2014-2024



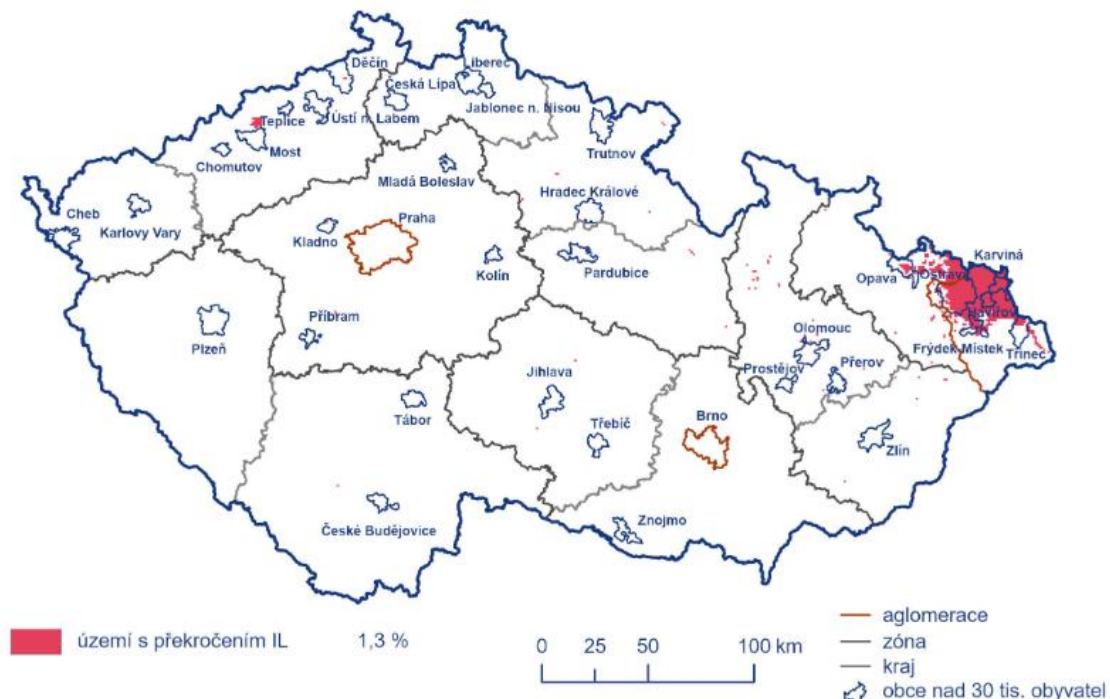
Pětileťý průměr ročních průměrných koncentrací NO<sub>2</sub>, 2020-2024



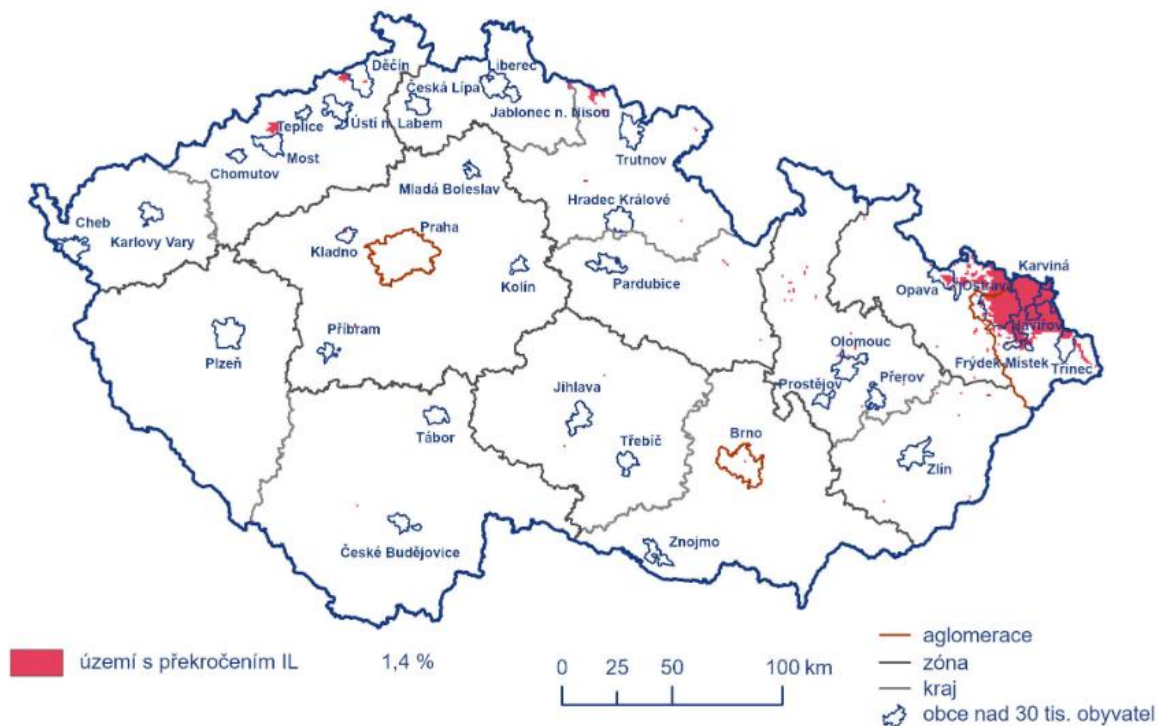
Roční průměrné koncentrace NO<sub>2</sub> na vybraných stanicích, 2014-2024



Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu, 2024

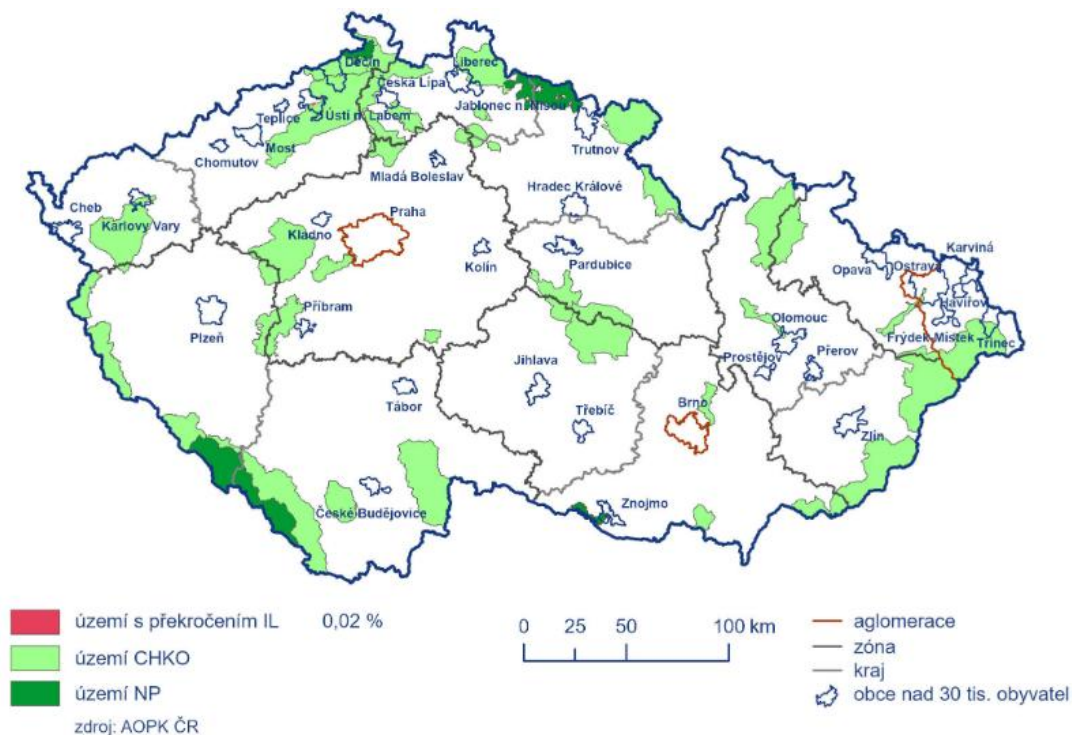


Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví se zahrnutím přízemního ozonu, 2024

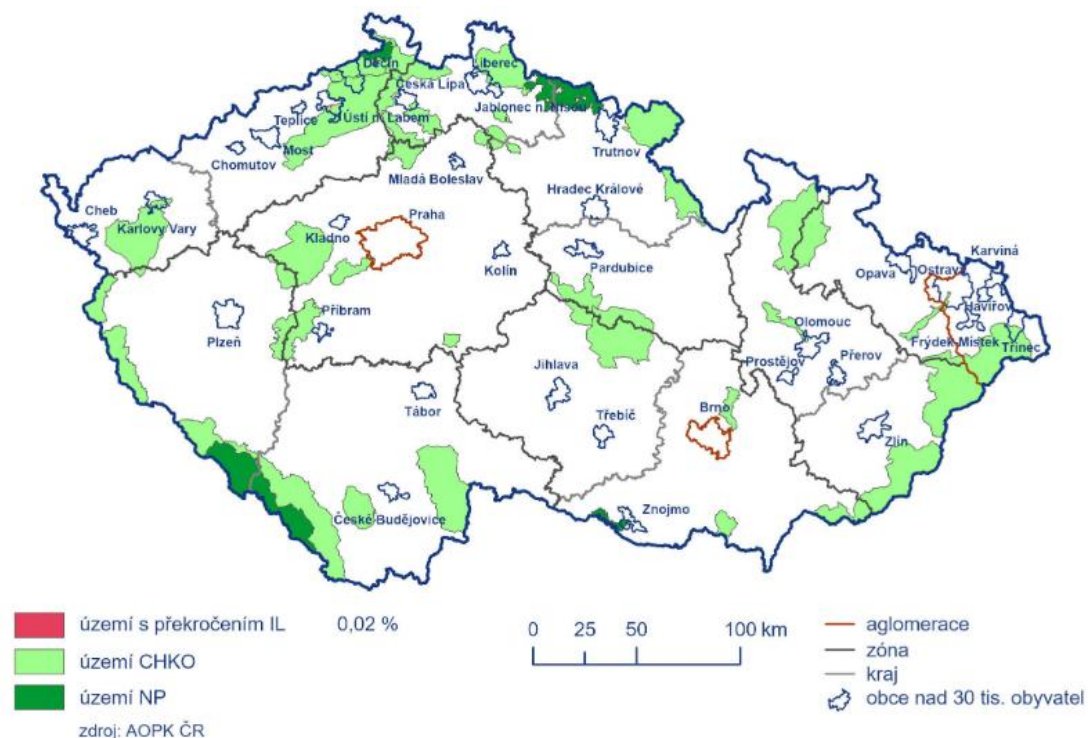




Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystému a vegetace na území NP a CHKO bez zahrnutí přízemního ozonu, 2024



Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystému a vegetace na území NP a CHKO se zahrnutím přízemního ozonu, 2024



Zdroj: ČHMÚ, Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2024

Tab. 3.1: Vývoj oblastí s překročenými imis. limity pro ochranu zdraví, bez zahrnutí  $O_3$ , Olomoucký kraj, 2014-2024

Olomoucký kraj	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
% plochy	18,24	34,33	54,1	51,41	37,21	34,31	8,08	32,29	2,54	0,11	0,49

Zdroj: ČHMÚ, Znečištění ovzduší na území České republiky, 2014-2024

Navrhovaný koridor prochází územím, kde jsou překračovány imisní limity pro benzo(a)pyren (imisní koncentrace se pohybují kolem  $0,7-1,2 \text{ ng/m}^3$ ). Z pohledu stávajících imisních limitů jsou ostatní znečišťující látky v místě koridoru pod úrovní hodnot příslušných imisních limitů (průměrné roční koncentrace  $\text{PM}_{10}$   $19,3-20,9 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ,  $\text{PM}_{2,5}$   $13,5-15 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ,  $\text{NO}_2$   $8,4-12,9 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ , benzen  $0,9-1 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ ). Na základě schválené aktualizované Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881) se očekává budoucí zpřísnění imisních limitů pro vybrané znečišťující látky. Při srovnání stávajícího imisního zatížení (dle pětiletých průměrů 2020-2024) a předpokládaných budoucích imisních limitů lze konstatovat, že v území návrhového koridoru je ohroženo plnění imisních limitů i pro průměrné roční koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$  a  $\text{PM}_{2,5}$ . Případné budoucí překračování nebo plnění zpřísněných imisních limitů je závislé na řadě faktorů, které nemají přímou souvislost s posuzovaným návrhovým koridorem a z nichž ne všechny lze předem predikovat.

Podél trasy koridoru DD12 je umístěno několik vyjmenovaných stacionárních zdrojů znečišťujících látek, např. REKUPLAST s.r.o. – Prosenice, Silack s.r.o. - Zemník Žeravice, Technické služby města Přerova, s.r.o. – skládka, ZS Pobečví a.s. - BPS Rokytice II., Vodovody a kanalizace Přerov, a.s. - ČOV Přerov, MORAVAMALT s.r.o. Brodek u Přerova – sladovna, STAMAKOCEL s.r.o. a další.

*Zdroj: ČHMÚ, Informace o emisích ze zdrojů v České republice, data za rok 2024*

Z klimatického hlediska (dle Quitta) koridor leží v klimatické oblasti T2 (dlouhé léto, teplé a suché, krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou).

Tab. 3.2: Klimatická charakteristika oblasti (dle Quitt, 1971)

Klimatická oblast	T2
Počet letních dní	50–60
Počet dní s prům. tepl. $>10 \text{ } ^\circ\text{C}$	160–170
Počet dní s mrazem	100–110
Počet ledových dní	30–40
Prům. lednová teplota	-2 až -3
Prům. červencová teplota	18–19
Prům. dubnová teplota	8–9
Prům. říjnová teplota	7–9
Prům. počet dní se sráž. $>1 \text{ mm}$	90–100
Suma srážek ve veget. obd.	350–400
Suma srážek v zim. období	200–300
Počet dní se sněh. pokrývkou	120–140
Počet zatažených dní	40–50
Počet jasných dní	40–50

Pravděpodobný očekávaný vývoj kvality ovzduší, pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, je zachování trendu, tj. spíše postupné zlepšování v souladu s celostátním trendem. Vývojová křivka by ale indikovala mírně pomalejší zlepšování. Klimatické faktory budou pravděpodobně sledovat celkový globální trend, tj. dílčí růst teploty spolu s přerozdělením množství srážek mezi ročními obdobími.

Výzkumem projevů a dopadů změny klimatu se v podmínkách ČR doposud nejpodrobněji věnovaly projekty „Zpřesnění dosavadních odhadů dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření“ (Pretel a kol. 2011) a „Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR“ (Birklen a kol. 2015). Vývoj klimatu a jeho změny byly zhodnoceny především na základě dvou hlavních indikátorů, a to teploty vzduchu a srážkových úhrnů. Projekt se dále věnoval aktualizaci regionálních scénářů vývoje klimatu na území ČR pro období v časových horizontech 2010–2039, 2040–2069 a 2070–2099. V letech 2015 a 2016 probíhal projekt „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“ (CzechAdapt 2019) s přispěním zahraničních grantů. Jeho výstupem je mimo jiné mapa dopadů změn klimatu na stránkách

www.klimatickazmena.cz. Dle výstupů projektů lze konstatovat, že se bez realizace koncepce předpokládají následující změny ve vývoji klimatu:

**Vývoj teplot vzduchu** – Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích, a to průměrně o 1°C v období 2010-2039. Množství emisí v ovzduší přitom nebude hrát do roku 2040 ve změně klimatu v Česku prakticky žádnou roli, bude však mít dramatický dopad na změnu směrem ke konci století.

**Vývoj srážek** – Z hlediska vývoje úhrnu srážek není předpovědní trend tak jednoznačný. Množství srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat a ke konci předpovědního období se předpokládá mírný pokles.

Nerealizování Z8 ZÚR OK vývoj klimatu významným způsobem neovlivní. Lze ale důvodně předpokládat, že by realizace Z8 ZÚR OK v malém měřítku vedla ke snížení imisního zatížení území díky převedení části silniční dopravy na železnici, tím by stabilizovala nebo mírně snížila i skleníkový efekt, a tedy i růst teplot, a to zejména na konci století. S ohledem na nepřesnost predikce vývoje je ale tento předpoklad vlivu realizování koncepce spíše spekulativní.

### 3.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky

Koridor vysokorychlostní trati je umístován převážně do volné krajiny, mimo zastavěná území měst a obcí. Výjimkou je oblast obce Brodek u Přerova, kde navrhovaný koridor přímo prochází zastavěným územím. V tomto úseku je však koridor veden v stopě stávající železniční tratě.

Hluková situace území je dána přírodním pozadím a dále ostatními komunikačními stavbami (silnice/dálnice a železnice). Stacionární zdroje hluku se zde významně neuplatňují, resp. uplatňují jen lokálně. V místech úzkého kontaktu se zatíženými dopravními komunikacemi (silnice, železnice) může docházet k překročení limitu, tato situace je dána historickým vývojem a je postupně řešena aktivními (přeložky komunikací), resp. pasivními (protihlukové stěny) opatřeními. U veškerých nových staveb (koridor DD12, který je náplní Z8 ZÚR OK, nevýmaje) je dodržení limitu striktně požadováno a kontrolováno.

Potenciálně dotčený chráněný venkovní prostor staveb, resp. chráněný venkovní prostor, se nachází v zastavěném území měst a obcí. Jejich základní přehled je uveden v následující tabulce.

Tab. 3.2 Chráněný venkovní prostor staveb v kontaktním území koridoru DD12

Katastrální území	Vzdálenost od koridoru DD12	Poznámka
Brodek u Přerova	v koridoru, < 25 m	kumulativní vliv stávající trati
Buk	v koridoru, < 25 m	souvislá zástavba cca 300 m kumulativní vliv stávající trati a dálnice
Císařov	< 150 m	kumulativní vliv stávající trati
Luková u Přerova	< 500 m	kumulativní vliv stávající trati
Majetín	< 350 m	kumulativní vliv stávající trati
Prosenice	< 500 m	kumulativní vliv stávající trati a dálnice
Proseničky	v koridoru, < 25 m	kumulativní vliv stávající trati a dálnice
(Přerov) Čekyně	< 50 m	
(Přerov) Popovice u Přerova	< 400 m	
(Přerov) Vinary u Přerova	< 100 m	
Rokytnice u Přerova	v koridoru, < 25 m	kumulativní vliv stávající trati

Zdroj dat: RÚIAN, vlastní analýza

Vyhláška č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování, v platném znění, stanovuje hlukové ukazatele pro:

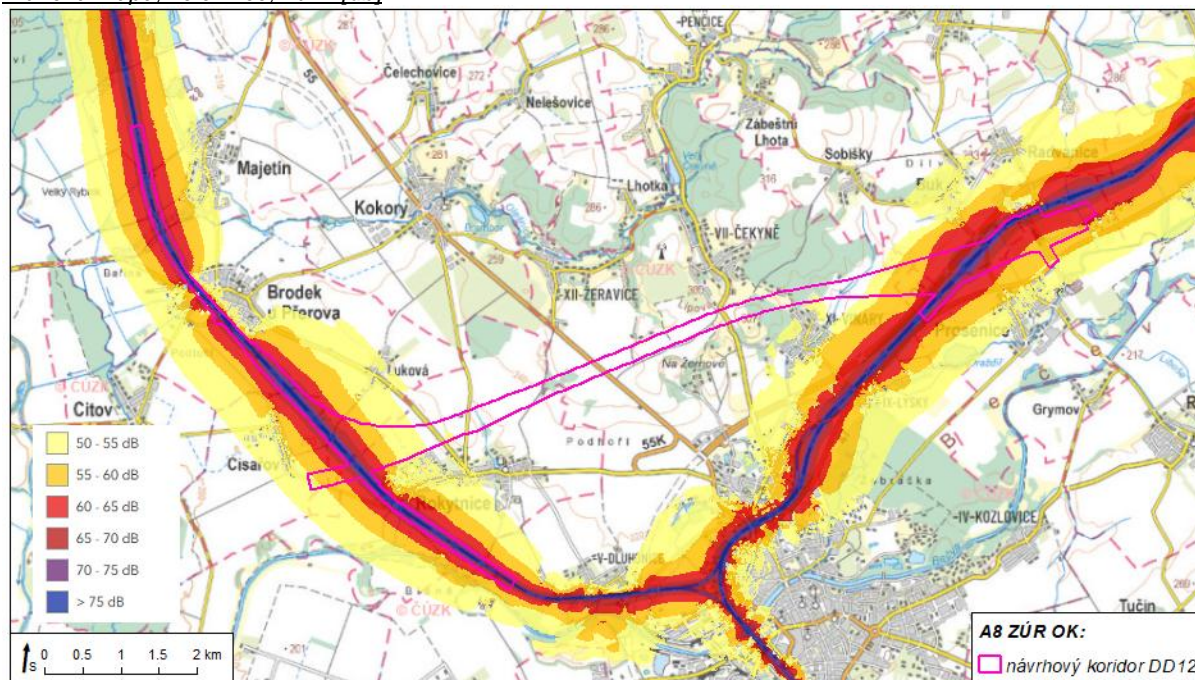
- den-večer-noc (L<sub>dn</sub>), který je hlukovým ukazatelem pro celodenní obtěžování hlukem,
- noc (L<sub>n</sub>), který je hlukovým ukazatelem pro rušení spánku.



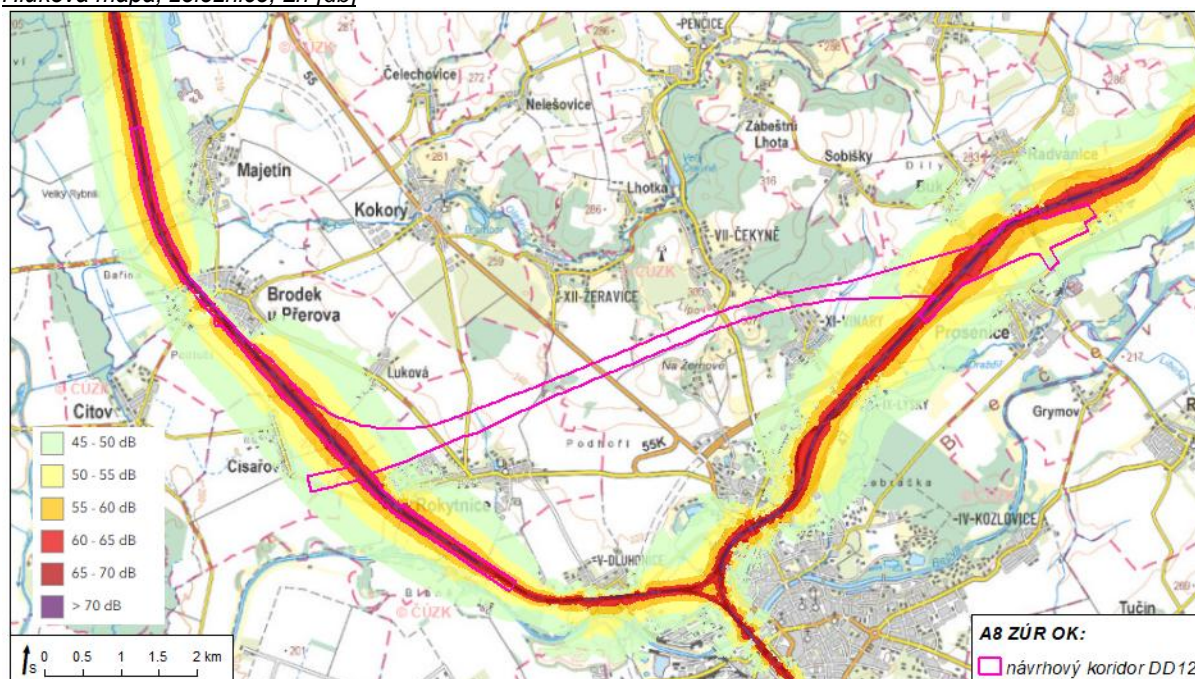




Hluková mapa, železnice,  $L_{dvn}$  [db]

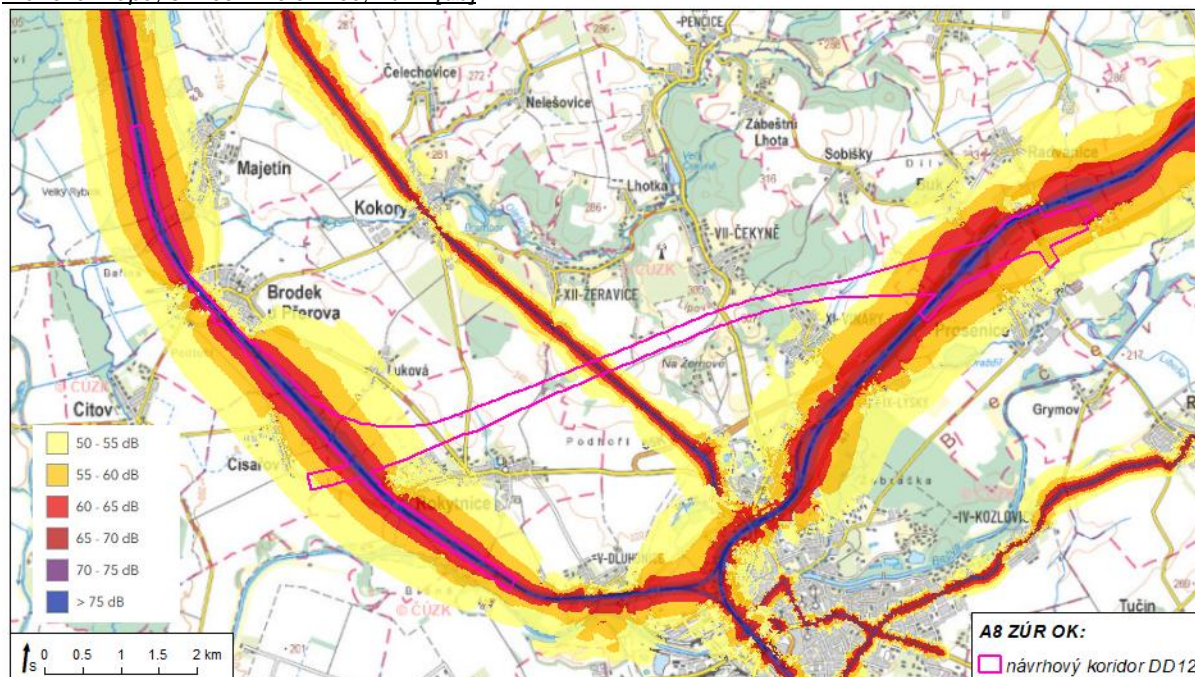


Hluková mapa, železnice,  $L_n$  [db]

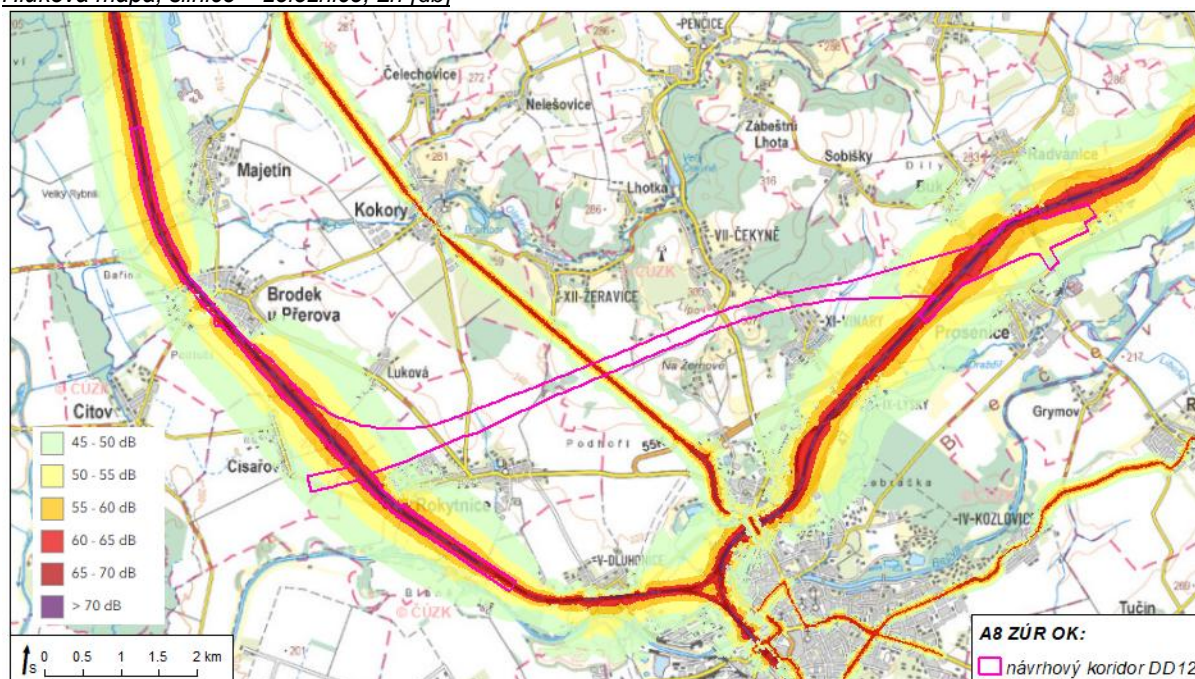




**Hluková mapa, silnice + železnice, L<sub>dvn</sub> [dB]**



**Hluková mapa, silnice + železnice, L<sub>n</sub> [dB]**



Zdroj: SHM 2022, MZ ČR

Tab. 3.3 Počet osob a staveb v pásmu s překročením hlukového ukazatele – silnice

Obec	L <sub>dvn</sub> > 70 dB				L <sub>n</sub> > 60 dB			
	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravot. zařízení	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravot. zařízení
Přerov	707	89	2	0	1110	134	2	0

Zdroj: SHM 2022, MZ ČR

Tab. 3.4 Počet osob a staveb v pásnu s překročením hlukového ukazatele – železnice

Obec	L <sub>dvn</sub> > 70 dB				L <sub>n</sub> > 60 dB			
	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravot. zařízení	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravot. zařízení
Brodek u Přerova	3	2	0	0	3	3	0	0
Buk	1	1	0	0	1	1	0	0
Císařov	0	0	0	0	0	0	0	0
Majetín	0	0	0	0	0	0	0	0
Přerov	95	5	0	0	86	4	0	0
Prosenice	1	1	0	0	2	1	0	0
Rokytnice	11	7	0	0	3	3	0	0

Zdroj: SHM 2022, MZ ČR

Jiné fyzikální a/nebo biologické charakteristiky, které by bylo nutno zohlednit, nebyly zjištěny.

Pravděpodobný vývoj hlukové situace, pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, by vedl k většímu zhoršování hlukové zátěže území. V oblasti dopravy lze očekávat, že nerealizování Z8 ZÚR OK by vedlo k vyšším intenzitám silniční dopravy se všemi negativními dopady (produkce emisí, hluku).

### 3.4. Voda

#### Povrchová voda

Z regionálně-hydrologického hlediska spadá řešené území do povodí Dunaje (úmoří Černého moře). Dle podrobnějšího správního členění patří území do oblasti VIII. Dílčí povodí Moravy. Řešený koridor DD12 na více místech křížuje rozvodnici dvou hydrologických povodí 2. řádu, a to povodí 2. řádu Morava po Bečvu (4-10) a Bečva (4-11). Koridor prochází povodími 4. řádu:

- povodí 2. řádu: 4-10 Morava po Bečvu
  - o povodí 3. řádu: 4-10-03 Morava od Třebůvky po Bečvu
    - povodí 4. řádu: 4-10-03-1302 Broděnka  
4-10-03-1330 Loučka  
4-10-03-1290 Olešnice (Kokorka)
- povodí 2. řádu: 4-11 Bečva
  - o povodí 3. řádu: 4-11-02 Bečva od soutoku Vsetínské Bečvy a Rožnovské Bečvy po ústí
    - povodí 4. řádu: 4-11-02-0693 Strhanec  
4-11-02-0695 Vínarský potok  
4-11-02-0721 Bečva  
4-11-02-0722 Bečva

Zdroj: ČHMÚ, Hydrologická evidence, 2025

Hlavní páteřními toky v území jsou řeky Bečva (ID DIBAVOD 406150000200, ID recipientu 405600000100, IDVT 10100043) a Morava (ID DIBAVOD/ ID recipientu 401110000100, IDVT 10100003). Řeka Bečva protéká ze západu na východ, čímž kopíruje hlavní směr východní části řešeného koridoru. Řeka Morava protéká ze severu na jih, čímž kopíruje směrově západní část koridoru. Řeka Bečva se vlévá do Moravy u Tovačova, cca 6 km JV od hranice koridoru. Ostatní menší toky tvoří přítoky uvedených hlavních toků.

Řešený koridor DD12 přímo křížuje pouze jeden páteřní vodní tok, a to vodní tok Olešnice (ID DIBAVOD 404310000100, IDVT 10100183, pravostranný přítok Morávky, celková délka cca 28 km). Koridor dále křížuje řadu menších převážně bezejmenných vodních toků. Mimo oblast vymezenou koridorem se v řešeném území dále nacházejí vodní toky Strhanec nad Strhancem II (ID DIBAVOD 406180000100, IDVT 10100448, pravostranný přítok Bečvy), Loučka (ID DIBAVOD 404370200100, pravostranný přítok Morávky) a Morávka – náhon (ID DIBAVOD 404300000100, IDVT 10100424, pravostranný přítok Moravy).

Zdroj: HEIS VUV, DIBAVOD, 2025

V zájmové oblasti v okolí řešeného koridoru jsou vymezeny čtyři vodní útvary povrchových vod<sup>1</sup>, všechny kategorie řeka, hodnocené jako přirozené vodní útvary. Základní charakteristiky těchto vodních útvarů uvádí následující tabulka.

Tab. 3.5 Základní charakteristiky dotčených vodních útvarů povrchových vod

ID útvaru	MOV_0520	MOV_0530	MOV_0820	MOV_0830
Název útvaru	Olešnice (Kokorka) od pramene po ústí do toku Morávka-náhon	Morava od toku Třebůvka po tok Bečva	Bečva od toku Opatovický potok po tok Lučnice včetně	Bečva od toku Lučnice po ústí do toku Morava
Vodní tok	Olešnice (Kokorka)	Morava	Bečva	Bečva
Délka páteřního toku útvaru (km)	28,35	61,46	27,86	15,54
Kategorie útvaru	řeka	řeka	řeka	řeka
Typ útvaru	3222	3223	3223	3123
Popis typu útvaru	Úmoří: Černé moře	Úmoří: Černé moře	Úmoří: Černé moře	Úmoří: Černé moře
Plocha povodí (km <sup>2</sup> )	106,39	370,00	220,63	65,52
Hydromorfologický charakter	přirozený	přirozený	přirozený	přirozený
Oblast povodí	Dunaj	Dunaj	Dunaj	Dunaj
Dílčí povodí ČR	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu
Správce povodí	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.
Odběry vody pro lidskou spotřebu	ne	ne	ne	ne
Přeshraniční útvar	ne	ne	ne	ne
ID a název navazujícího útvaru	MOV_2530	MOV_0950	MOV_0830	MOV_0950
Ekologický stav/potenciál	poškozený stav	zničený stav	poškozený stav	střední stav
Chemický stav	nedosažení dobrého stavu	nedosažení dobrého stavu	nedosažení dobrého stavu	nedosažení dobrého stavu
Název a ID reprezentativního profilu	PMO_XPPOL007 Majetín	PMO_1134 Blatec	PMO_BPPBe014 Osek nad Bečvou	PMO_3670 Troubky

Zdroj: Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2021-2027, Průvodní listy vodních útvarů povrchových vod

Nařízení vlády č. 401/2015 Sb. řadí dotčené území mezi citlivé oblasti. Ke zranitelným oblastem dle Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, náleží ve zkoumaném koridoru tyto katastry obcí:

- k.ú. Brodek u Přerova (612758)
- k.ú. Buk (615731)
- k.ú. Císařov (617784)
- k.ú. Čekyně (619108)
- k.ú. Dluhonice (626708)
- k.ú. Luková u Přerova (689033)
- k.ú. Majetín (689921)
- k.ú. Rokytice u Přerova (740896)
- k.ú. Žeravice (796441)

Nejbližší chráněnou oblastí přirozené akumulace povrchových vod (CHOPAV) je oblast Kvartér řeky Moravy (ID 219, rozloha 1041,2 km<sup>2</sup>). Řešený návrhový koridor DD12 zasahuje ve své západní okrajové části hraniční oblast této CHOPAV, a to v ploše cca 0,752 km<sup>2</sup>. Chráněné oblasti přirozené akumulace vod jsou zákonem definovány jako oblasti, které pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci vod a ve kterých je v rozsahu stanoveném nařízením vlády obecně zakázáno zmenšovat rozsah lesních pozemků, odvodňovat lesní a zemědělské pozemky, těžit rašelinu a nerosty povrchovým způsobem, těžit a zpracovávat radioaktivní surovin, ukládat radioaktivní odpady a oxid uhličitý.

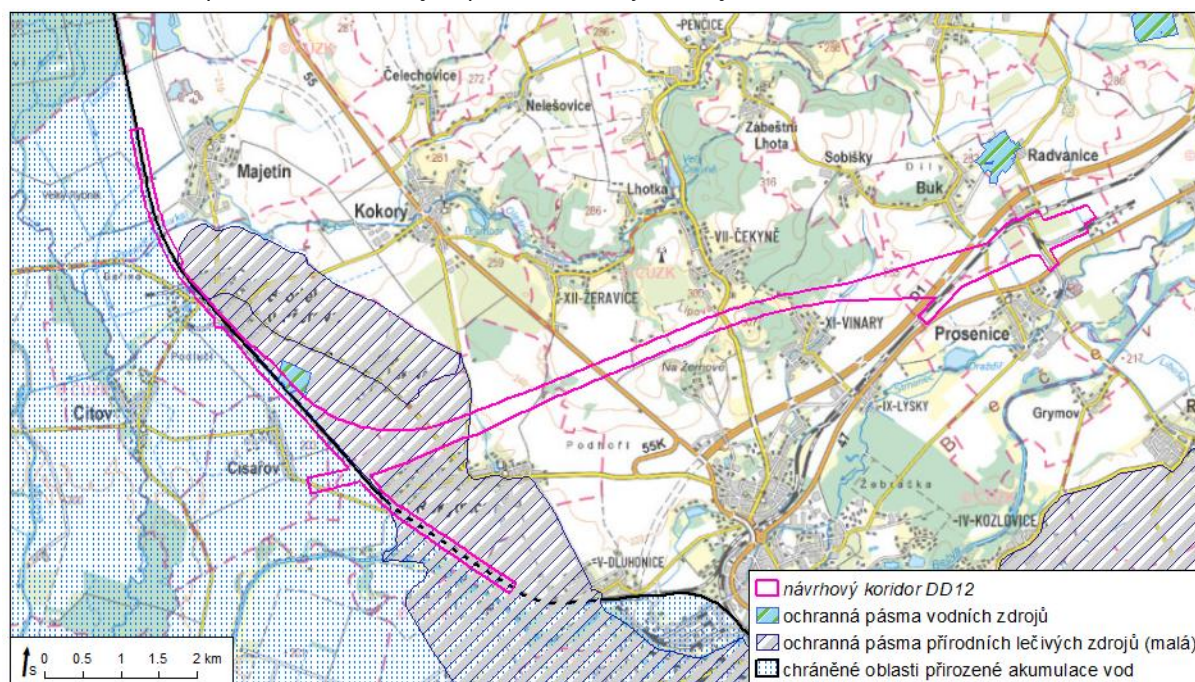
<sup>1</sup> Vodní útvary povrchových vod jsou souvislé ucelené základní jednotky plánování v oblasti vod, které umožňují hodnocení stavu povrchových vod a uskutečňování programů opatření podle § 26 vodního zákona (zákon č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů).



Ochranná pásma vodních zdrojů stanovuje vodoprávní úřad jako veřejný zájem k ochraně vydatnosti a jakosti zdrojů podzemních a povrchových vod, využívaných pro zásobování pitnou vodou. Řešený koridor DD12 zasahuje do části ochranného pásma vodního zdroje prameniště Brodek u Přerova – vrt HV 50 I. i II. stupně (ochranné pásmo vodního zdroje prameniště Brodek u Přerova – vrt HV 50 stanoveno opatřením obecné povahy č.j. MMP/016005/2011/Hr). Koridor DD12 dále zasahuje do ochranných pásem zdrojů přírodních minerálních vod, a to do ochranného pásma II. stupně zdroje Brodek u Přerova a do ochranného pásma stupně II b zdroje Horní Moštěnice.

Koridor DD12 je umístěn mimo aktivní zónu záplavových území. V přímém kontaktu s koridorem se nachází záplavové území Q<sub>100</sub> vodních toků Morava a Bečva. Záplavové území Q<sub>100</sub> vodního toku Bečva (IDVT HEIS 405600000100) zasahuje do jihozápadní části řešeného koridoru. Záplavové území Q<sub>100</sub> vodního toku Morava (IDVT HEIS 401110000100) zasahuje do severozápadní a jihozápadní části řešeného koridoru. Záplavová území těchto toků jsou součástí území významných pro situování protipovodňových opatření dle ZÚR OK v platném znění.

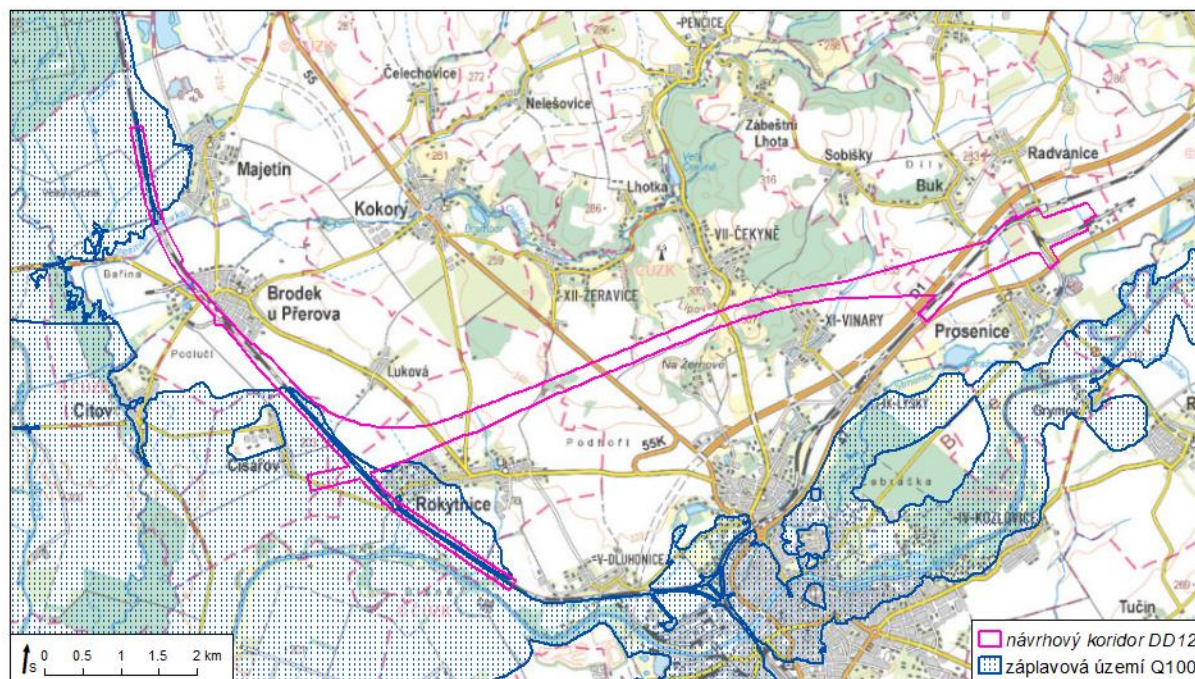
Obr. 3.3 Ochranná pásma vodních zdrojů a přírodních léčivých zdrojů, CHOPAV



Zdroj: HEIS VÚV, ISVS – VODA, 2025

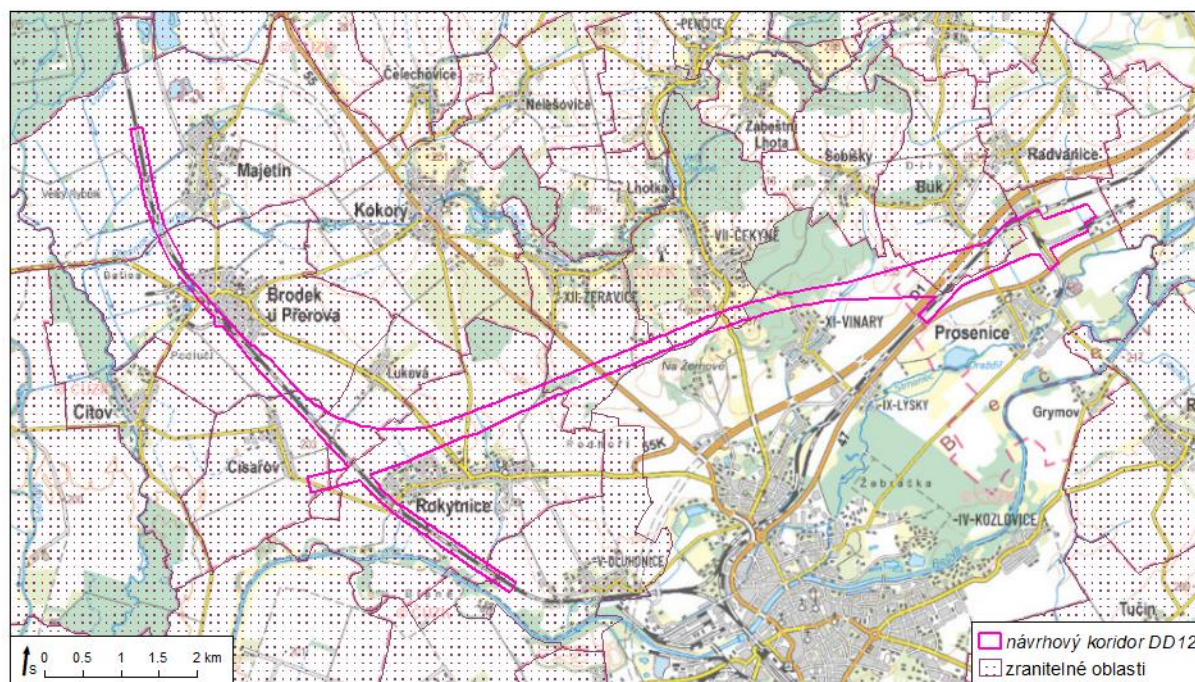


Obr. 3.4 Záplavová území  $Q_{100}$



Zdroj: HEIS VÚV, 2025

Obr. 3.5 Zranitelné oblasti



Zdroj: HEIS VÚV, 2025

Pravděpodobný kvalitativní stav povrchových vod, pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, by zůstal beze změn. Vývoj kvantitativního stavu bude při nerealizování Z8 ZÚR OK odpovídat klimatickým faktorům.

Řešená část území spadá v západní a východní části do zranitelných oblastí, a celá část do citlivých oblastí.

### Podzemní voda

Trasa navrhovaného koridoru prochází územím hydrogeologických rajónů základní vrstvy 2211 Bečevská brána, 2220 Hornomoravský úval a 6612 Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Moravy.

Hydrogeologické rajony 2211 Bečevská brána a 2220 Hornomoravský úval jsou vymezeny v terciérních a křídových sedimentech pánví, horninové prostředí je tvořeno štěrkopískem, charakteristická je průlinová propustnost, s napjatou hladinou. Mocnost souvislého zvodnění je u hydrogeologického rajonu Bečevská brána nepravidelná, u rajonu Hornomoravský úval 5 až 15 m. Hydrogeologický rajon 6612 Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Moravy je vymezen v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika, horninové prostředí tvoří břidlice a droby. Charakteristická je puklinová propustnost, s volnou hladinou.

V koridoru se nachází vymezené jako útvary podzemních vod základní vrstvy 22110 Bečevská brána, 22201 Hornomoravský úval – severní část a 66120 Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Moravy. Vymezené vodní útvary jsou ve sledovaném území prostorově/územně shodné s výše uvedenými hydrogeologickými rajóny, případně tvoří jejich část.

Základní charakteristiku uvádí následující tabulka.

Tab. 3.6 Základní charakteristika dotčeného vodního útvaru podzemní vody

ID útvaru	22110	22201	66120
Název útvaru	Bečevská brána	Hornomoravská úval – severní část	Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Moravy
Plocha (km <sup>2</sup> )	169,3	605,885	790,894
Hydrogeologický rajón (ID)	2211	1632	66120
Název hydrogeologického rajónu	Bečevská brána	Kvartér Dolní Bečvy	Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Moravy
Vrstva	základní vrstva	základní vrstva	základní vrstva
Horizont	2	2	2
Dílčí povodí	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu
Povodí	Dunaj	Dunaj	Dunaj
Správce povodí	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.
Hodnocení chemického stavu	nevyhovující	nevyhovující	dobrý
Hodnocení kvantitativního stavu	dobrý	dobrý	dobrý
Trend znečišťujících látek	neznámý/nejasný	neznámý/nejasný	neznámý/nejasný

Zdroj: HEIS VÚV, 2025; Plán dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu 2021-2027, Listy hodnocení vodních útvarů podzemních vod

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, zůstal by vývoj kvalitativního stavu podzemních vod nezměněn, stejně jako vývoj kvantitativního stavu, který sleduje především klimatické faktory.

### 3.5. Půda

#### **Zemědělská půda**

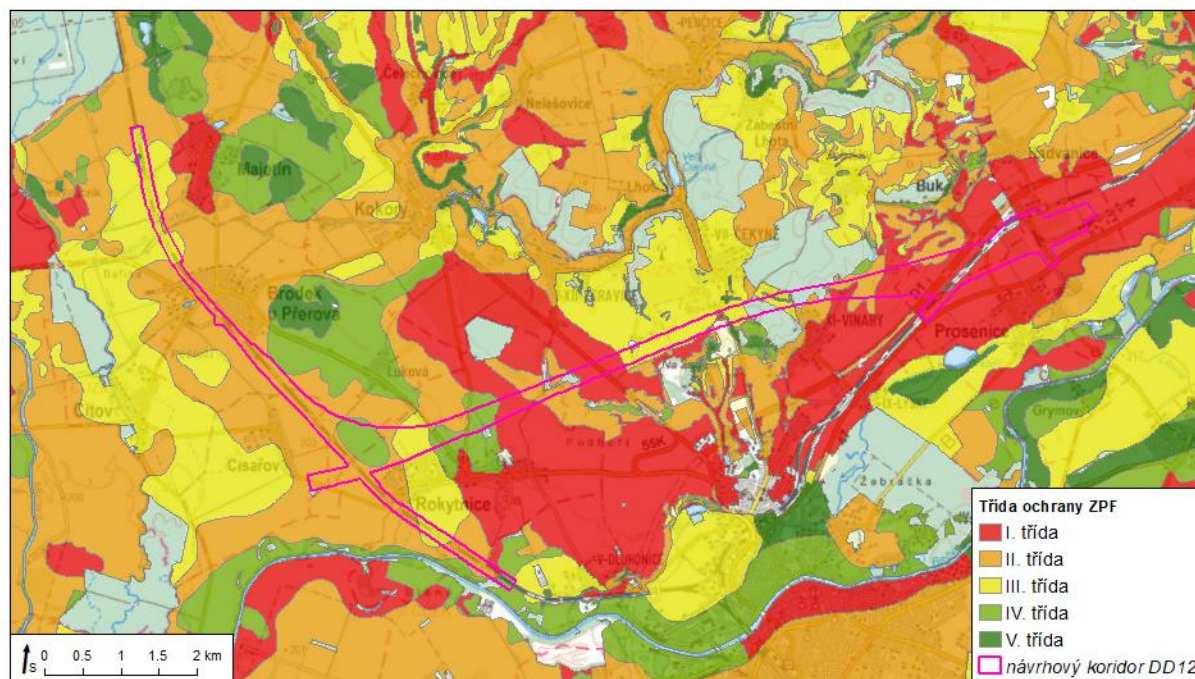
V území převažuje zemědělské využívání půdy, jedná se o zemědělskou půdu v okolí souvislé zástavby. Převažuje orná půda, doplňkově se v území dotčeném záměrem vyskytují trvalé travní porosty, zahrady a ovocné sady. Uvažován je i zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Předpokládaný zábor pro uvedený koridor s celkovou výměrou cca 470 ha je cca 438 ha zemědělské půdy (ZPF), z toho půdy I. třídy ochrany cca 154 ha (33 %) a půdy II. třídy ochrany cca 145 ha (31 %). Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze v územně plánovací dokumentaci určit k jinému než zemědělskému účelu nebo odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Nejrozšířenější skupinou BPEJ v trase koridoru jsou jednotky 3.58.00 a 3.09.00. BPEJ 3.58.00 tvoří fluvizemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Jedná se o půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu, středně produkční, spadající do II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. BPEJ 3.09.00 tvoří hnědozemě převážně na rovině nebo úplné rovině se všesměrnou expozicí a celkovým obsahem skeletu do 10 %. Jedná se o půdy hluboké v teplém, mírně vlhkém klimatickém regionu, vysoce produkční, spadající do I. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Přehled dotčených BPEJ dle zařazení třídy ochrany půdy je uveden v tabulce níže.



Obr. 3.6 Zemědělská půda, třídy ochrany



Zdroj: SPÚ, 2025

Tab. 3.7 Zastoupení ZPF v ploše koridoru

Třída ochrany ZPF	Předpokládaný zábor (ha)	Dotčené BPEJ
I.	154	3.03.00, 3.09.00, 3.09.10, 3.10.00, 3.11.00, 3.56.00
II.	145	3.08.10, 3.10.10, 3.11.10, 3.14.00, 3.15.00, 3.15.10, 3.42.10, 3.58.00
III.	86	3.08.50, 3.13.00, 3.14.10, 3.59.00
IV.	51	3.20.01, 3.22.10, 3.22.12, 3.55.00
V.	2,4	3.41.68, 3.41.77, 3.67.01

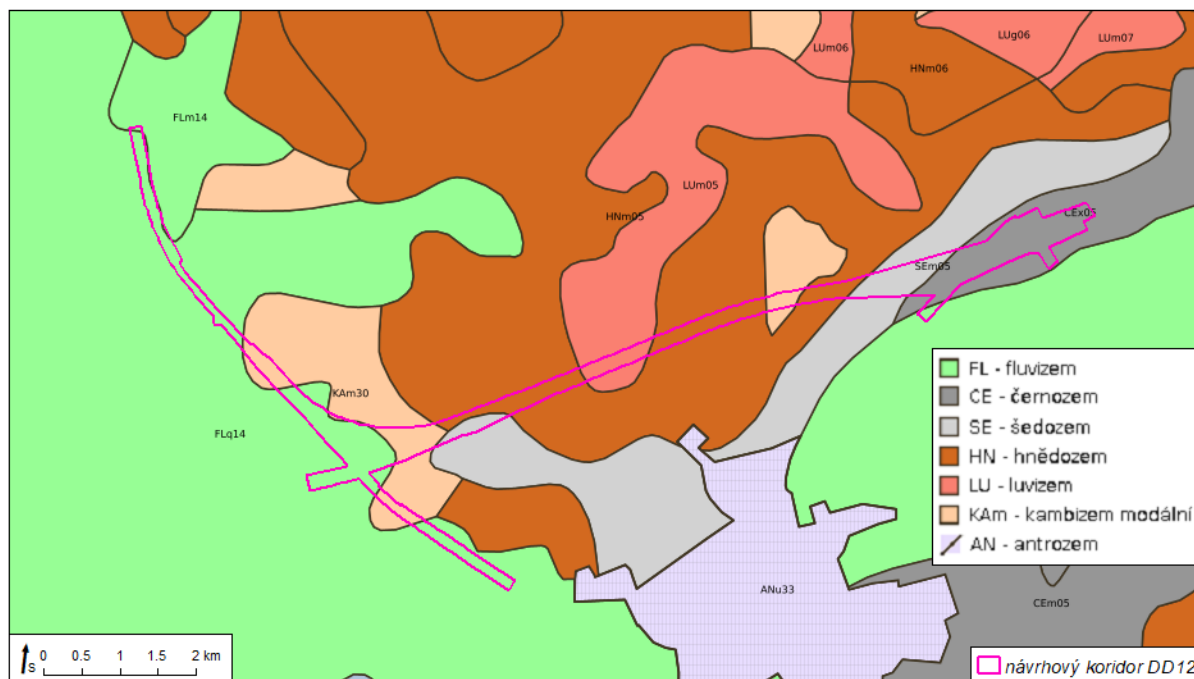
Zdroj dat: SPÚ, 2025 (vlastní analýza)

V trase koridoru jsou zastoupeny tyto půdní typy:

- fluvizem glejová, substrát: nivní sedimenty bezkarbonátové
- fluvizem modální, substrát: nivní sedimenty bezkarbonátové
- kambizem modální, substrát: svahoviny sedimentárních hornin střední
- šedozem modální, substrát: spraš
- hnědozem modální, substrát: spraš
- luvizem modální, substrát: spraš
- černozem černická, substrát: spraše

Zdroj: ČGS, 2025 (Klasifikace půdních typů podle TKSP)

Obr. 3.7 Půdní typy dle TKSP

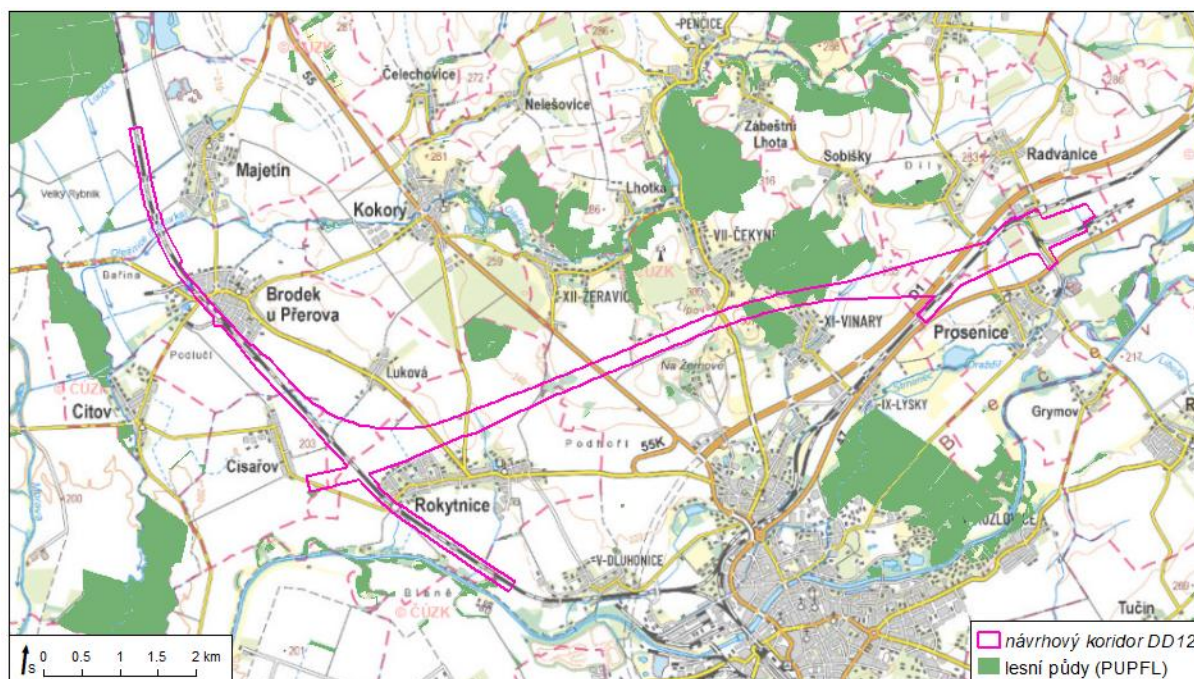


Zdroj: ČGS, Národní geoportál INSPIRE, 2025

### Pozemky určené k plnění funkce lesa

Koridor je ve své převážné části navržen mimo rozsáhlejší lesní celky. Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) jsou v trase koridoru na ploše cca 15 ha (cca 3% plochy koridoru). Lesní porosty zasahuje trasa koridoru zejména v oblasti S a SV od místní části Vinary. Dle kategorizace lesů se jedná o lesy hospodářské, které nejsou zařazeny v kategorii lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení. Dále lze v trase najít několik menších remízků / izolovaných lesíků s rozlohou nepřesahující 0,5 ha (ve většině případů méně než 0,03 ha).

Obr. 3.8 Lesní pozemky



Zdroj: ČÚZK, 2025

K popisu lesních půd jsou využity dotčené soubory lesních typů (SLT), které odrážejí charakteristiku stanoviště na základě fyzikálních, chemických a terénních půdních vlastností.



Tab. 3.8 Přehled dotčených lesních typů

Lesní typ	Charakteristika jednotky
1L1	nižinný luh modální, kategorie L – lužní (řada obohacená vodou), půdy na periodicky zaplavovaných aluviálních sedimentech, převažující půdní typ fluvizem a glej, minoritně černice fluvická
1G8	mokřadní olšina specifická – lužní, kategorie G – glejová (řada glejová); základní kategorie, podzemní vodou trvale ovlivněné (podmáčené) středně bohaté (slabě kyselé až bohaté) půdy převážně v plošších terénech; převažující půdní typ glej, (stagnoglej);
2B1	bohatá buková doubrava modální, kategorie B – bohatá (řada živná); základní kategorie, bohaté půdy průměrné povahy (často na neutrálním až bazickém podloží); převažující půdní typ kambizem, (pararendzina)
2D1	obohacená buková doubrava modální, kategorie D – obohacená (řada obohacená humusem); půdy na hlinitých deluviích na bázích svahů a v úžlabinách (včetně roklí a sesuvných svahů), ojediněle na starých aluviálních terasách (někdy slabě oglejené); převažující půdní typ hnědozem, (šedozem, koluvizem), kambizem, pararendzina
2H1	hlinitá buková doubrava modální, kategorie H – hlinitá (řada živná); uléhavé hlinité středně bohaté až bohaté půdy (slabě oglejené) převážně v plošších terénech na překryvech hlín (spraší) nebo na jiných hlinitě zvětrávajících horninách; převažující půdní typ hnědozem, luvizem, kambizem luvická, (pararendzina)
2H3	hlinitá buková doubrava bohatší, kategorie H – hlinitá (řada živná); uléhavé hlinité středně bohaté až bohaté půdy (slabě oglejené) převážně v plošších terénech na překryvech hlín (spraší) nebo na jiných hlinitě zvětrávajících horninách; převažující půdní typ hnědozem, luvizem, kambizem luvická, (pararendzina)

Zdroj: ÚHUL, 2025

Stav zemědělské a lesní půdy, pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, by zůstal bez záborů.

### 3.6. Přírodní zdroje, nestability

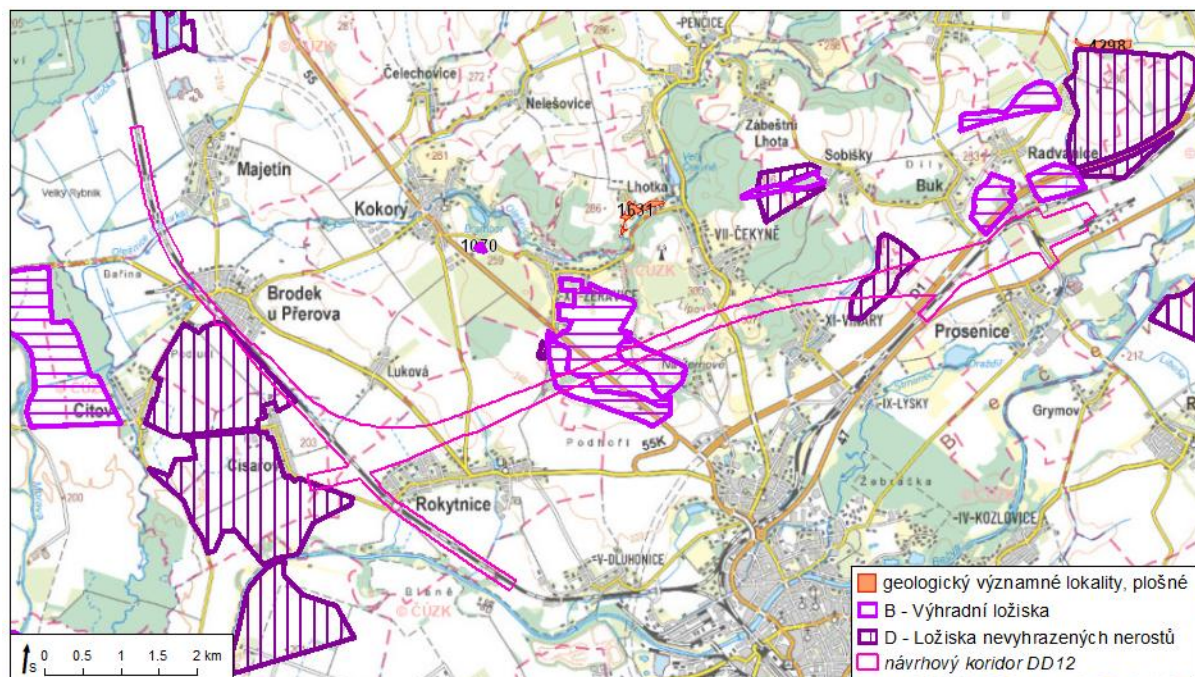
Podle databází, spravovaných ČGS – Geofondem ČR se v dotčeném území nachází několik chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů, výhradních ložisek a ložisek nevyhrazených nerostů. V přímém kontaktu s řešeným koridorem je chráněné ložiskové území Předmostí – Žeravice (ID 06630000). Řešený koridor DD12 přímo prochází územím ložisek:

- výhradní ložisko Žeravice (ID 3190800), k.ú. Žeravice, Předmostí; surovina vápenec/karbonáty pro zemědělské účely, vápenec/vápence ostatní, cementářské korekční sialitické suroviny; na části ložiska probíhala dřívější povrchová těžba
- výhradní ložisko Předmostí (ID 3066300), k.ú. Žeravice, Předmostí; surovina vápenec/vápence vysokoprocentní; na části ložiska probíhala dřívější povrchová těžba
- ložisko nevyhrazeného nerostu Viničná (ID 3132700), k.ú. Vinary u Přerova, Sobíšky, Buk; cihlářská surovina; dosud netěženo
- ložisko nevyhrazeného nerostu Brodek u Přerova – Cirtov (ID 3045400), k.ú. Brodek u Přerova, Císařov; surovina štěrkopísky; dosud netěženo

V řešeném území se nachází jeden aktuálně netěžený dobývací prostor v oblasti výhradního ložiska Předmostí. V dotčeném území se nenachází aktuálně těžené dobývací prostory.

V dotčeném území se nenachází žádné další zdroje nerostných surovin. Není zde evidován výskyt geologických nebo paleontologických památek. Přímo v místě koridoru nejsou evidovány významné geologické lokality. V širším okolí koridoru jsou evidovány významné geologické památky Lhotka u Přerova (ID 1631; skály; k.ú. Lhotka u Přerova, PP), Kokory (ID 1070, opuštěný lom po těžbě travertinu, k.ú. Kokory), Veselíčko – rokle (ID 4298, rokle erodovaná potokem Lukavec, zařízlá ve spodnobadenských jílech a spraších, k.ú. Veselíčko u Lipníka nad Bečvou).

Obr. 3.9 Výhradní ložiska a ložiska nevyhrazených surovin, geologicky významné lokality



Zdroj: ČGS, 2025

### Poddolovaná území, sesuvná území

Na lokalitě záměru se nevyskytují stará důlní díla ani poddolovaná území. V dotčeném území nejsou mapovány svahové deformace. Třída náchylnosti svahů k sesouvání je nízká až střední. V území se střídají oblasti s nejméně vhodnými podmínkami pro vznik svahových deformací a oblasti, kde vznik svahových nestabilit nelze vzhledem k podmínkám prostředí vyloučit. Svahy vysoce náchylné se zde nevyskytují.

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, nebyla by omezena těžba výše uvedených ložisek nerostných surovin.

## 3.7. Biologická rozmanitost

### 3.7.1. Biogeografická charakteristika území

Řešené území leží na rozhraní 2 bioregionů. Východní část řešeného koridoru leží v severní části Hranického bioregionu (3.4) a západní část koridoru leží v severní části v Kojetínského bioregionu (3.11).

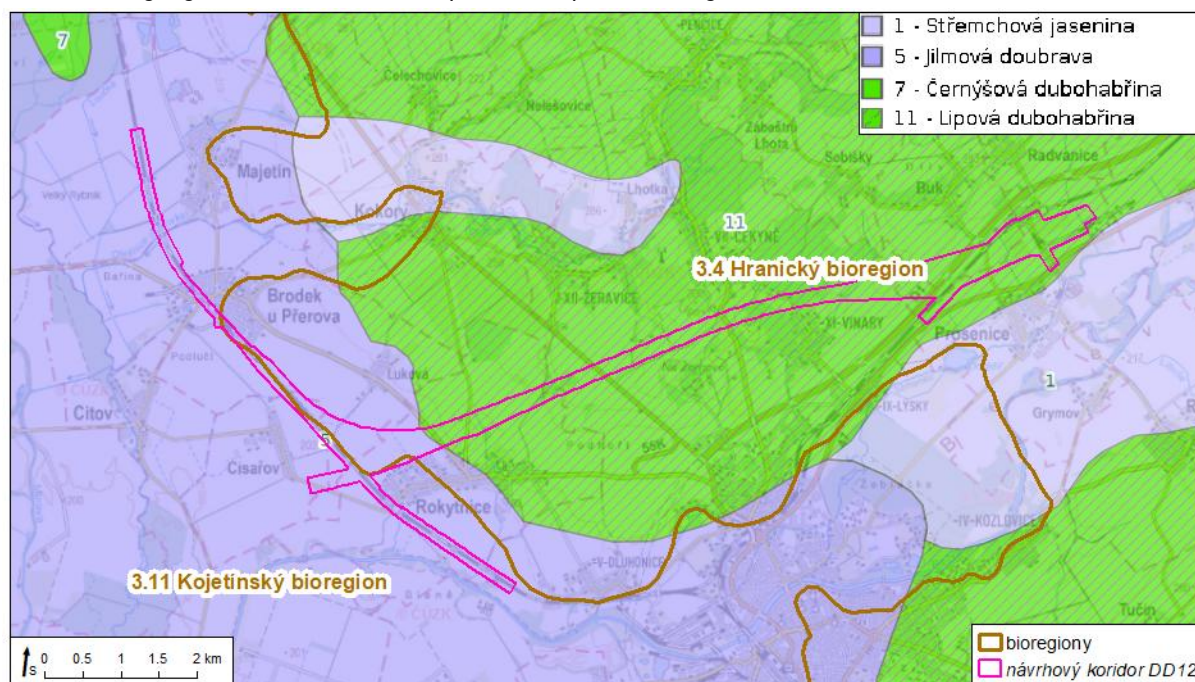
Hranický bioregion leží na východě střední Moravy, zabírá západní část geomorfologických celků Moravská brána, Podbeskydská pahorkatina (velkou část tvoří Kelčská pahorkatina), výběžek Nízkého Jeseníku, Hornomoravského úvalu i Vizovické vrchoviny. Plocha bioregionu je 997 km<sup>2</sup>. Bioregion je tvořen pahorkatinou na měkkých sedimentech s vystupujícími kulmovými kopci. Převažuje biota 3. dubovo-bukového, při západním okraji i 2. bukovo-dubového stupně. Převažují dubohabrové háje, na kulmu jsou zastoupeny i ostrůvky květnatých bučin, bikových bučin a acidofilních doubrav. Ve flóře i fauně dochází ke styku a prolínání prvků karpatského a hercynského předhůří. Biota je poměrně bohatá, s různými prvky včetně exklávních a reliktních a řadou subtermofilních druhů (vápence). Charakteristická je absence horských druhů. Netypická část je tvořena širokými nivami s luhy a olšinami, které tvoří přechod ke Kojetínskému bioregionu (3.11). Netypické je i ploché úpatí Nízkého Jeseníku, kam ještě sestupují některé demontánní druhy. V současnosti převažuje orná půda, v lesích je kromě kulturních jehličnanů velké zastoupení dubohabřin, na kulmu i s fragmenty bučin. Bioregion leží z větší části v mezofytiku, v západní části fyto geografického podokresu 76a. Moravská brána vlastní a v jihovýchodní části fyto geografického podokresu 76b. Tršická pahorkatina, malým výběžkem zasahuje i do severovýchodní části fyto geografického okresu 79. Zlínské vrchy. Menší část se rozkládá v termofytiku ve východní části fyto geografického podokresu 21a. Hanácká pahorkatina a fyto geografického podokresu 21b.

Hornomoravský úval. Vegetační stupně (Skalický): (planární-) kolinní až suprakolinní. Potenciálně se zde vyskytují především dubohabrové háje (*Carici pilosae-Carpinetum*), pouze v oblasti Maleníku květnaté a zčásti i acidofilní bučiny (*Carici pilosae-Fagetum* a *Luzulo-Fagetum*). Při úpatí nad údolím Bečvy a též lokálně na vyvýšených místech plochých hřbetů (např. na V okraji lesa Lišky a ve V části lesa Ochory) jsou nevelké ostrůvky acidofilních doubrav (*Genisto germanicae-Quercion*, zřejmě asociace *Luzulo albidae-Quercetum*). Na devonských vápencích průlomového údolí Bečvy a lokálně v okolí hradu Helfštýn jsou vyvinuty suťové lesy svazu *Tilio-Acerion* (*Aceri-Carpinetum*), v severních erozních rýhách Maleníku i iniciální stádia asociace *Arunco-Aceretum*.

Kojetínský bioregion leží na střední Moravě, zabírá geomorfologický podcelek Středomoravská niva v rámci celku Hornomoravský úval. Plocha bioregionu je 326 km<sup>2</sup>. Bioregion je tvořen širokou nivou s regulovanými řekami Moravou, Bečvou a Hanou. Celý náleží do 2. vegetačního stupně. Biota má azonální charakter katény středoevropských nivních společenstev, v nichž se mísí vlivy sousedních bioregionů karpatské i hercynské podprovincie prezentované výskytem několika mezních prvků. Od jihu sem zasahují též teplomilné druhy. V současnosti převažují pole, zachovány jsou komplexy lužních lesů, zbytky luk a rybníky s bohatou faunou. Bioregion leží v termofytiku a zabírá centrální část fytogeografického podokresu 21b. Hornomoravský úval. Vegetační stupně (Skalický): planární. Potenciální vegetace je tvořena lužními lesy podsvazu *Ulmenion* (zejména *Ficario-Ulmetum campestris*), které na vyvýšených místech přecházejí do dubohabřin (svaz *Carpinion*). Primární bezlesí představovala pouze vodní vegetace.

Zdroj: Culek a kol.: Biogeografické regiony České republiky, 2013

Obr. 3.10 Biogeografické členění území a potenciální přirozená vegetace



Zdroj: AOPK, 2025

### 3.7.2. Zvláště chráněná území, lokality Natura 2000

#### Zvláště chráněná území

Záměr nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území. Přehled nejblíže maloplošných zvláště chráněných území je uveden v tabulce níže.

Tab. 3.9 Nejblíže maloplošná zvláště chráněná území

MZCHÚ	Vzdálenost od koridoru DD12	Předmět ochrany
PP Na Popovickém kopci	0,12 km	ostrůvky acidofilních, širokolistých suchých, polopřirozených suchých trávníků a facie křovin na vápnatých podložích ( <i>Festuco-Brometalia</i> ) na jižně exponovaném svahu v horní části Čekyřského kopce, dále vysoké mezofilní a xerofilní křoviny



MZCHÚ	Vzdálenost od koridoru DD12	Předmět ochrany
		na ploše se zbytky ovocných stromů a s vtroušenými výmladky trnovníku akátu mezi plochami bývalých lomů po těžbě
PR Království	0,9 km	přírodě blízké ekosystémy s výskytem typických i vzácných druhů planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů, reprezentované nížinnými listnatými lesy na přechodu 1. a 2. lesního vegetačního stupně (lužními lesy, dubohabřinami, mokřadními olšinami a jejich vzájemnými přechody) a periodicky zvodňovanými odstavenými říčními rameny; typy přírodních stanovišť - dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> a smíšené lužní lesy s dubem letním ( <i>Quercus robur</i> ), jilmem vazem ( <i>Ulmus laevis</i> ), jilmem habrolistým ( <i>Ulmus minor</i> ), jasanem ztepilým ( <i>Fraxinus excelsior</i> ) nebo jasanem úzkolistým ( <i>Fraxinus angustifolia</i> ) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie ( <i>Ulmenion minoris</i> )
NPR Žebračka	1,5 km	komplex přirozených lesních a mokřadních ekosystémů vázaných na přirozený reliéf říční terasy řeky Bečvy, představovaných především lužními lesy tvořenými společenstvy asociace <i>Quercus - Ulmetum</i> a jejich přechody k jiným typům smíšených listnatých lesů, zejména k společenstvům asociace <i>Carici pilosae - Carpinetum</i> , vyznačujícím se vysokou rozmanitostí původních druhů rostlin a živočichů
PP Lhotka u Přerova	1,6 km	společenstva acidofilních suchých trávníků svazu <i>Koelerio-Phleion phleoidis</i> s výskytem ohrožených druhů rostlin a živočichů na převážně jižně exponovaných svazích nad potokem Olešnice

Zdroj: AOPK, ÚSOP, 2025

### Lokality Natura 2000

Záměr není v územním střetu s žádnou lokalitou Natura 2000. Nejbližší záměru jsou vymezeny evropsky významné lokality EVL CZ0714082 Bečva – Žebračka, EVL CZ0710161 Království a EVL CZ0714085 Morava – Chropyňský luh.

Tab. 3.10 Nejbližší lokality Natura 2000

Lokality Natura 2000	Vzdálenost od koridoru DD12	Předmět ochrany
EVL Bečva – Žebračka (CZ0714082)	0,3 km	dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> (9170); smíšené lužní lesy s dubem letním ( <i>Quercus robur</i> ), jilmem vazem ( <i>Ulmus laevis</i> ), j. habrolistým ( <i>U. minor</i> ), jasanem ztepilým ( <i>Fraxinus excelsior</i> ) nebo j. úzkolistým ( <i>F. angustifolia</i> ) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie ( <i>Ulmenion minoris</i> ) (91F0); hrouzek Kesslerův ( <i>Gobio kesslerii</i> ); kuňka ohnivá ( <i>Bombina orientalis</i> ); velevrub tupý ( <i>Unio crassus</i> )
EVL Království (CZ0710161)	0,8 km	dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> (9170); smíšené lužní lesy s dubem letním ( <i>Quercus robur</i> ), jilmem vazem ( <i>Ulmus laevis</i> ), j. habrolistým ( <i>U. minor</i> ), jasanem ztepilým ( <i>Fraxinus excelsior</i> ) nebo j. úzkolistým ( <i>F. angustifolia</i> ) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie ( <i>Ulmenion minoris</i> ) (91F0)
EVL Morava – Chropyňský luh (CZ0714085)	1,6 km	přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu <i>Magnopotamion</i> nebo <i>Hydrocharition</i> (3150); vlhkostní vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně (6430); extenzivní sečené louky nížin až podhůří ( <i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i> ) (6510); smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy ( <i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> ) (91E0); smíšené lužní lesy s dubem letním ( <i>Quercus robur</i> ), jilmem vazem ( <i>Ulmus laevis</i> ), j. habrolistým ( <i>U. minor</i> ), jasanem ztepilým ( <i>Fraxinus excelsior</i> ) nebo j. úzkolistým ( <i>F. angustifolia</i> ) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie ( <i>Ulmenion minoris</i> ) (91F0); bobr evropský ( <i>Castor fiber</i> ); čolek velký ( <i>Triturus cristatus</i> ); hrouzek Kesslerův ( <i>Gobio kesslerii</i> ); modrásek bahenní ( <i>Maculinea nausithous</i> ); ohniváček černočárný ( <i>Lycaena dispar</i> )

Zdroj: AOPK, ÚSOP, 2025



### 3.7.3. Obecná ochrana přírody

## ***Přírodní parky***

V dotčeném území se nevyskytují území se statutem ochrany „přírodní park“.

### **Významné krajinné prvky**

Významný krajinný prvek (VKP) je definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliníště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k jejich ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

Registrované významné krajinné prvky nejsou koridorem DD12 dotčeny, resp. jejich střet/výskyt nebyl z veřejně dostupných podkladů zjištěn. Významným krajinným prvkem ze zákona jsou v nejbližším okolí koridoru vodní toky a údolní nivy, les.

*Tab. 3.11 Výčet významných krajinných prvků ze zákona – vodní toky a údolní nivy*

VKP	Katastrální území
Bezejmenný vodní tok	Buk
Bezejmenný vodní tok	Proseničky
Vinarský potok, údolní niva	Vinary u Přerova
Bezejmenný vodní tok	Vinary u Přerova
Bezejmenný vodní tok	Rokytnice u Přerova
Bezejmenný vodní tok	Rokytnice u Přerova
Bezejmenný vodní tok	Rokytnice u Přerova
Bezejmenný vodní tok	Císařov
Bezejmenný vodní tok	Brodek u Přerova

VKP	Katastrální území
Olešnice (Kokorka), údolní niva	Brodek u Přerova
Bezejmenný vodní tok	Majetín
Bezejmenný vodní tok	Majetín

Zdroj: HEIS VÚV, 2025, upraveno

Tab. 3.12 Výčet významných krajinných prvků ze zákona – lesní porosty

Katastrální území	Popis porostu
Proseničky	listnatý lesní porost mezi železniční tratí a vlečkou
Vinary u Přerova	okrajová část listnatého porostu Vinarský les
Vinary u Přerova	listnatý porost Přední les
Žeravice	prořídilý listnatý porost u skládky odpadu
Žeravice	listnatý les
Brodek u Přerova	smíšený porost u úpravny vody
Brodek u Přerova	listnatý les podél řeky Olešnice

Zdroj: ÚHÚL, 2025, upraveno

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, zůstaly by významné krajinné prvky v porovnání se současným stavem bez potenciálního narušení.

### Památné stromy

V ploše koridoru ani v jeho nejbližším okolí nebyly vyhlášeny památné stromy. Nejbližším památným stromem je Buk u hřbitova (buk lesní červenolistý (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea')), kód č. 106490 v k.ú. Prosenice, který se nachází cca 0,5 km jižně od hranice koridoru.

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, zůstaly by památné stromy v území v porovnání se současným stavem beze změny.

### Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je dle zákona o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb., v platném znění definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Hlavním smyslem ÚSES je posílení ekologické stability krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb.

ÚSES sestává z tzv. skladebných částí, které tvoří biokoridory a biocentra nadregionální, regionální a lokální úrovně, včetně tzv. interakčních prvků.

Tab. 3.13 Prvky ÚSES v trase koridoru DD12

Název	Kategorie	Význam	katastrální území	Poznámka/lokalizace
LK 8	biokoridor	lokální	Proseničky	koryto a niva bezejmenného toku
LK 5	biokoridor	lokální	Proseničky	koryto a niva bezejmenného toku
11-4.02-Z	biokoridor	lokální	Vinary u Přerova	návrh lokálního biokoridoru
11-4.01-Z	biokoridor	lokální	Vinary u Přerova	návrh lokálního biokoridoru
12-4.15-Z	biokoridor	lokální	Čekyně	návrh lokálního biokoridoru
12-4.14-Z	biokoridor	lokální	Čekyně	návrh lokálního biokoridoru
02-4.04-Z	biokoridor	lokální	Předmostí	návrh lokálního biokoridoru
02-4.05-Z	biokoridor	lokální	Předmostí	návrh lokálního biokoridoru
12-4.17-Z	biokoridor	lokální	Žeravice	návrh lokálního biokoridoru
12-4.18-Z	biokoridor	lokální	Žeravice	návrh lokálního biokoridoru
12-4.22-Z	biokoridor	lokální	Žeravice	návrh lokálního biokoridoru
Horní rybník	biocentrum	lokální	Rokytnice u Přerova	rybník s břehovými porosty
–	biokoridor	lokální	Rokytnice u Přerova	návrh biokoridoru podél plánované dálnice D55
–	biokoridor	lokální	Rokytnice u Přerova	návrh biokoridoru východně od plánované dálnice D55
–	biokoridor	lokální	Rokytnice u Přerova	v územním plánu pod nápisem OL 5-8
–	biokoridor	lokální	Rokytnice u Přerova	koryto a niva bezejmenného vodního toku ústícího do Bečvy
LK 5	biokoridor	lokální	Císařov	návrh lokálního biokoridoru

Název	Kategorie	Význam	katastrální území	Poznámka/lokalizace
LK 5	biokoridor	lokální	Císařov	za silnicí a cyklotrasou 5042
LK 4	biokoridor	lokální	Luková u Přerova	návrh lokálního biokoridoru
LC 3	biocentrum	lokální	Luková u Přerova	návrh lokálního biocentra
LK 17	biokoridor	lokální	Luková u Přerova	návrh lokálního biokoridoru
LK 21	biokoridor	lokální	Císařov	návrh lokálního biokoridoru
LK 21	biokoridor	lokální	Brodek u Přerova	lokální biokoridor končící u úpravny vody
LK 21	biokoridor	lokální	Brodek u Přerova	řeka Olešnice a její niva
Pozn.: ÚSES byl převzat z Portálu územního plánování Olomouckého kraje				

Zdroj: uap.olkraj.cz, 2025

V linii koridoru se nenachází žádný ÚSES nadmístního významu (Zdroj: uap.olkraj.cz, 2025).

V případě nerealizování koridoru VRT by nedošlo k potenciálnímu narušení funkčnosti ÚSES.

### **Průchodnost krajiny pro velké savce**

Posuzované území patří z hlediska migrací velkých savců, ptáků či letounů v rámci České republiky mezi oblasti méně významné. Přesto se zde živočichové krajinou pohybují. Od drobných obratlovců jako jsou žáby a plazi po středně velké savce velikosti srnce. V dotčeném území nejsou vymezeny biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců ani jejich migrační koridory.

V případě nerealizace koridoru VRT nedojde ke zvýšené fragmentaci území. Pokud by koncepce nebyla provedena, lze očekávat přibližné zachování současného stavu kvůli přítomnosti existujících dopravních koridorů, které již v současné době migraci živočichů ztěžují.

## **3.8. Krajina**

Území se nachází v Západních Karpatech v celcích Hornomoravský úval a Moravská brána. V okolí Přerova pak zasahuje do celku Nízkého Jeseníku.

Koridor DD12 prochází kulturní, převážně zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou Hornomoravského úvalu v souběhu se stávajícím železničním koridorem Ostrava – Praha. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí cca 200–300 m n. m. Většina koridoru je vedena přes pole, jen sporadicky křížuje místa s mimolesní vegetací, která je vázaná převážně na polní cesty a drobné meliorované kanály. Nad čtvrtí Přerov-Vinary koridor protíná Vinarský a Přední les. Větší porosty dřevin v trase záměru jsou rovněž v prostoru bývalé skládky v lokalitě Kopánky.

V povrchové stavbě se výrazně projevuje deprese karpatské předhlubně protékaná řekou Bečvou a kulmský flyš tvořící pásmo Nízkého Jeseníku na SZ a elevaci kry Maleníku jižně od toku Bečvy.

U obcí Rokytnice a Císařov se nachází široká náplavová rovina v okolí řek Moravy a dolní Bečvy, která severovýchodním směrem přechází do úpatní plošiny lemující okrajový svah Tršického stupně. Území je intenzivně zemědělsky využíváno. Strukturu krajiny tvoří velkoplošné zemědělské celky v těsném sousedství zastavěného území jednotlivých obcí. Dopravní liniová zeleň se uplatňuje pouze podél drobných vodních toků a hlavních cest mezi obcemi. Dopravní vegetace řeky Bečvy vymezuje území na jihu. Jedinou větší plochou se vzrostlou vegetací je lesní celek Dolek severně od Rokytnice, na který navazují plochy chmelnic. Ve směru SZ-JV prochází územím konvenční elektrifikovaná trať.

Směrem k obcím Čekyně a Vinary dochází ke zvlnění území do členité pahorkatiny. Plošnou strukturu krajiny tvoří střední až větší zemědělské plochy a lesní celky převážně se smrkovými monokulturami a místy dubovými porosty. Liniová zeleň doprovází Vinarský potok a silniční cesty. V jihozápadní části území se nachází bývalý kamenolom Žernava a skládka odpadu Žeravice. Jižně od Čekyně se nachází autokrosově závoďiště v těsné blízkosti přírodní památky Na Popovickém kopci.

Poslední část koridoru prochází územím mezi obcemi Prosenice, Buk a Radvanice. Severní okraj tohoto území tvoří členitější pahorkatina (v okolí obcí Buk a Radvanice), která jižním

směrem přechází do ploché pahorkatiny až nivy dolní Bečvy. Strukturu krajiny vytváří opět střední až velké zemědělské plochy. Lesní plocha je pouze na severním okraji u obce Buk. Přítomna je také doprovodná vegetace cest a drobných vodních toků. Jižní hranici území z velké části vymezuje doprovodná vegetace dolní Bečvy. Osou a dominantou území je dálnice D1 vedená v souběhu s konvenční elektrifikovanou tratí.

Zájmovým prostorem prochází četné dopravní koridory. Jedná se o dálnici D1, silnici I. třídy č. 55, silnice II. třídy č. 436 a 150 a také železniční trať č. 270 Česká Třebová – Přerov. Územím také procházejí četné liniové stavby vedení vysokého a velmi vysokého napětí.

Ze znaků a hodnot přítomných v krajině žádná nemá jedinečný význam. Koridor zasahuje z hlediska cennosti zejména do běžných znaků krajinného rázu. V trase koridoru lze najít řadu mělčích či hlubších zářezů, násypů i estakád. Vegetace (lesní porosty) je dotčena zejména v okolí Čekyně a Vinar. Koridor místy protíná doprovodnou vegetaci cest nebo drobných vodních toků.

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, nebyl by vizuálně narušen krajinný ráz a průchodnost územím, a krajina v řešené části území by zůstala beze změn.

### 3.9. Hmotný majetek a kulturní dědictví

Koridor DD12 je veden převážně volnou krajinou, mimo zastavěná území měst a obcí, do zastavěného území vstupuje pouze v jejich okrajových částech (nejblíže v obci Brodek u Přerova). Koridor se dotýká hmotného majetku (budov apod.) a pozemků třetích stran.

Z hlediska kulturního dědictví se v koridoru nenachází žádné objekty památkové ochrany. V obci Brodek u Přerova se v linii koridoru nachází kulturní památka „výpravní budova železniční stanice“. Jedná se o výpravní budovu z roku 1855 ve stanici na odbočném křídle bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB), jediná realizace tohoto typu na tratích KFNB (NPÚ, 2025). Nelze vyloučit přítomnost drobných historických památek.

Tab. 3.14 Nemovitě kulturní památky v blízkém (<1 km) okolí záměru

Památka	Obec	ID	Typ ochrany	Vzdálenost od koridoru
Kaple sv. Urbana	Buk	14187/8-386	nemovitá kulturní památka	690 m
Zámek	Přerov VII-Čekyně	19483/8-390	nemovitá kulturní památka	520 m
Kaple Panny Marie	Přerov VII-Čekyně	15285/8-2514	nemovitá kulturní památka	710 m
Zámek	Rokytnice	16781/8-565	nemovitá kulturní památka	520 m
Kostel sv. Jakuba Většího	Rokytnice	15998/8-566	nemovitá kulturní památka	620 m
Sloup se sochou sv. Františka Xaverského	Rokytnice	24644/8-567	nemovitá kulturní památka	560 m
Socha sv. Anny Saměťetí	Císařov	29364/8-2515	nemovitá kulturní památka	350 m
Venkovská usedlost	Císařov	46927/8-387	nemovitá kulturní památka	380 m

Zdroj: NPÚ, 2025

V linii koridoru se nachází území s archeologickými nálezy (NPÚ, 2025). Jedná se o území Rokytnice „Za oborou“, „Nad oborou“ (ID: 27747), které spadá do území s archeologickými nálezy kategorie I (prokázaná území).

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, zůstaly by hmotný majetek a kulturní dědictví, archeologické památky a naleziště v porovnání se současným stavem beze změny.

### 3.10. Dopravní a jiná infrastruktura

Koridorem DD12 prochází řada dopravních komunikací (dálnice D1, silnice I. třídy č. 55 a 47, silnice II. třídy č. 436 a 150, a řada silnic III. třídy a místních a účelových komunikací) a také železniční trať č. 270 Česká Třebová – Přerov, resp. č. 001 Praha – Česká Třebová – Přerov – Bohumín.

V území je přítomna řada prvků technické infrastruktury. Nachází se zde rozvodna 400 kV Prosenice, dotčeným územím prochází elektrické vedení velmi vysokého a vysokého napětí



(ZÚR OK). Územím prochází řada plynovodů distribuční soustavy. Dále jsou v území přítomny vodárenské soustavy a komunikační sítě.

Je zde vymezen koridor technické infrastruktury (dle ZÚR OK) TE8 – Vedení 400kV Krasíkov – Prosenice – přestavba stávajícího vedení na dvojité, včetně rozšíření rozvodny Prosenice.

Pravděpodobný vývoj stavu dopravní infrastruktury, pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, je dán aktuálním stavem územně plánovací dokumentace a postupnou realizací jeho náplně. Neprovedením koncepce budou přetrvávat negativní vlivy automobilové dopravy a zaostávání železniční dopravy v poměru počtu cestujících a nákladu k automobilové dopravě.

### 3.11. Jiné charakteristiky životního prostředí

#### **Ekologická zátěž**

V ploše koridoru a jeho nejbližším okolí je dle databáze SEKM3 registrována řada lokalit se zjištěnou, ověřovanou nebo předpokládanou ekologickou zátěží. Jedná se o:

1. *TR Prosenice* – kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokalita, kontaminace je potvrzena. Původcem znečištění je výroba a distribuce elektrické energie. Areál Transformovny 400/220 kV Prosenice, v němž jsou umístěny elektrické transformátory, které pro své chlazení využívají transformátorový olej, který byl příčinou a zdrojem kontaminace podzemní vody. Celková kontaminovaná plocha je do 100 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

2. *Skládka teplárenských popílků u cihelny* – průmyslová skládka, původcem znečištění je výroba a distribuce elektrické energie. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Jedná se o bývalou zavezenou rozsáhlou skládku teplárenských popílků z teplárny a elektrárny Přerov. Skládka byla odkryta u Radvanic při výstavbě dálnice. Popílků byly ukládány po dlouhou dobu do zatopené jámy po těžbě cihlářských hlín. Jílovité podloží je sice téměř nepropustné, ale báze popílků je velmi pravděpodobně v trvalém kontaktu s podzemní vodou. Mocnost popílků přesahuje 10 m. Na skládku byly nelegálně (minoritně) ukládány i další rozmanité odpady včetně TKO z okolních vesnic. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

3. *Skládka mezi kolejišti* – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Stále živá nelegální skládka, která vznikla po r. 2000 navážkami výkopových zemin a demoličních odpadů zarůstá náletovými dřevinami, keři a bujnou bylinnou vegetací. Na skládce jsou patrné nové hromady stavebních navážek, starý rozmanitý odpady i novější navážky drobného domovního odpadu, občas pytlované. Skládka není příliš mocná – v průměru cca 1 m. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha přímo zasahuje do vymezeného koridoru.

4. *DTS 3650 Buk-Buk* – původcem znečištění je výroba a distribuce elektrické energie. Nadpozaďová, avšak nízká kontaminace – žádné zdravotní riziko ani rozpor s legislativou či s jinými zájmy chráněnými podle zvláštních předpisů, ani žádné omezení multifunkčního využívání lokality. Distribuční transformační stanice (DTS) evidovaná pod číslem 3650.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

5. *Skládka proti hřbitovu* – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Bývalá obecní skládka byla tvořena dvěma skládkovými tělesy. Horní těleso bylo tvořeno zejména převážně odpadem zeleně ze hřbitova společně se souvisejícím hřbitovním odpadem (textil, plast, vosk). Spodní skládka byla založena jako čistě domovní odpad s vysokým zastoupením popelovin z lokálních topenišť. Skládka na sebe postupně v malé vrstvě navázala. Obě tělesa byla postupně zavezena mocnou krycí vrstvou zeminy. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**6. Skládky Žernová Pod autokrose** – průmyslová skládka, původcem znečištění je výroba a distribuce elektrické energie. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Stará skládka elektrárenských a teplárenských popílků ve starém podmáčeném hliníku zahrnutá ornici a dlouhodobě využívaná jako zemědělská půda. Vzhledem k neúrodnosti je již více let bez využití. Na skládce byly naváženy popeloviny z bývalé elektrárny a pozdější teplárny Přerov. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**7. Skládka u lomu Žernava** – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Jedná se o průběžně navážený domovní odpad z dobře přístupné polní cesty nedaleko oficiální skládky do křovin podél horní hrany rozlehlého lomu. Vlastní lom je čistý. K ukládání odpadů pravděpodobně svádí blízkost oficiální velké skládky, a proto nenápadný dovoz odpadu do blízkosti oficiální úložné lokality. Celková kontaminovaná plocha je 100 až 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**8. Kafilerie a skládka Kavka** – průmyslová skládka, původcem znečištění je chemický průmysl. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Bývalý vápencový a drobový oplocený lom, do něhož byly dlouhodobě ukládány nebezpečné odpady ze Střediska ochrany rostlin ACHP (Agrochemický podnik) z Předměstí. Následně sem byla přivedena přípojka el. energie a vybudována kafilerie k likvidaci skotu/kadáveru při lokální epidemii. Přímo v lomu byla zřízena zděná elektrická spalovna. I po ukončení činnosti kafilerie byl do lomu navážen nebezpečný odpad z ACHP. V současnosti (2020) je lom neprostupně zarostlý, přístupové komunikace jsou zlikvidovány. Kolem nich je množství odpadů, včetně plastů. Vzhledem k neprostupnosti porostu a absenci přístupové komunikace další navážení odpadů nehrozí. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**9. Žeravice – bývalý kamenolom** – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Bývalá oficiální městská přerovská skládka TKO založená v jámovém vápencovém a drobovém lomu. Na skládce byly také hojně ukládány průmyslové odpady přerovských strojírů a KAZETO. Skládka byla a je stále oplocená. Skládkové těleso je částečně podúrovňové v jámovém lomu (v západní části) a částečně nadúrovňové – těleso převyšuje terén v jižní části o cca 8 m. Skládka byla rekultivována již před r. 1989 překrytím nepropustnou jílovitou zeminou, původními skryvkovými a nevhodnými haldami lomu a ornici. Následně byla zalesněna a svahy hustě osázeny okrasnými keři. V současnosti (2020) slouží jako obora. Východní část skládky byla založena v místě hald lomu, proto zde lze očekávat výrazně menší množství odpadů. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha přímo zasahuje do vymezeného koridoru.

**10. Skládka Kopánky** – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Mohutné těleso skládky, jehož obsah lze (2020) těžko vizuálně posoudit. Viditelné jsou zejména netříděné stavební odpady včetně plastů, které jsou pravděpodobně průběžně překrývány výkopovými zeminami. Místy je v malých množstvích patrný domovní odpad. Příjezd je zahrazen uzamčenou závorou. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha přímo zasahuje do vymezeného koridoru.

**11. Štěrkopískový důl a skládka Rokytnice** – ukončený povrchový důl, původcem znečištění je hornictví. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Bývalá rozsáhlá těžebna štěrkopísků má dvě části. Jižní část tvoří rekultivovaná skládka převážně komunálních odpadů, která byla původně sypána do těžební jámy. Těleso skládky v současnosti (2020)

převyšuje terén o cca 10 m. Tato část byla zasypána průmyslovým sádrovcem z Prechezy na zpevnění nestabilního tělesa skládky. Poté byla překryta zeminou, zatravněna a osázena keři. Severní část představuje těžebna štěrkopísků, která je legálně zasypávána výkopovými zeminami, které však obsahují také demoliční odpady a další nevhodný odpad (pneu, plasty). Cizorodé materiály jsou sypány na dno jámy a zahrnovány místní zeminou. Na jižní straně těžby štěrkopísků dochází k odhalování již překryté skládky a spadávání odpadů do jámy. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**12. Laguny Rokytnice-Vrbovec** – průmyslová skládka, původcem znečištění je strojírenství. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Nelegální zatopené těžebny štěrkopísků mezi bývalým mlýnským náhonem a Bečvou byly zavezeny zejména průmyslovými odpady. Průmyslový odpad pocházel zejména z Mechanizačního střediska severně položeného zemědělského družstva. Dle pamětníků byly do těžeben naváženy silně zaolejované odpady z nového mechanizačního střediska a následně demoliční a stavební odpad. Po vzniku těchto skládek byla lokalita využívána i obyvateli okolních obcí, a to i západně na okraj lesíka. Družstvo skládky zasypalo zeminou a lokalitu uzavřelo závorou, z níž však zůstaly jen sloupky. V současnosti oseté pole. Občas vyorávané betony a kusový odpad jsou vhazovány na okraj blízkého lesíka. Lokalita v záplavové oblasti bývá často pod vodou. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**13. Skládka u přejezdu** – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Stará nepovolená neřízená skládka odpadů menšího rozsahu. Odpad navážen v hromadách podél zarostlé odvodňovací strouhy kolem pole, následně kolem silnice a kolem železniční tratě. Obsah nelze dostatečně vizuálně posoudit vzhledem k porostu skládky. Viditelné jsou zejména netříděné stavební demoliční odpady, místy plasty. Celková kontaminovaná plocha je 100 až 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha přímo zasahuje do vymezeného koridoru.

**14. Skládka Cukrovar** – skládka TKO, původcem znečištění jsou komunální odpady. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Nepovolená skládka domovního odpadu za porušenou zdí u brownfieldu po cukrovaru v prostoru pro ukládání odpadních výpalků z melasy a dalšího odpadu z provozu cukrovaru. Obsah skládky nelze kvalitně vizuálně posoudit vzhledem k pokryvné vegetaci. Viditelné je však množství plastů, pneu, demoliční odpad, domovní odpad. Celková kontaminovaná plocha je 100 až 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**15. Bývalý cukrovar s kotelnou** – kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokalita, původcem znečištění je potravinářství. Žádné informace o kontaminaci – na lokalitu je nutno nahlížet jako na podezřelou; zatím nelze vyloučit nezbytnost realizace nápravného opatření. Rozsáhlý brownfield areálu bývalého cukrovaru s pozůstatky velké kotelny, skladů a překladišť. Pozůstatky el. zařízení. Většina budov v areálu již byla zdemolována. Z pohledu možné kontaminace stojí v centru areálu bývalá rozlehlá kotelna využívající původně mazutová paliva a související zásobníky. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>. Plocha okrajově zasahuje do posuzovaného koridoru.

**16. DTS 3466 Brodek u Přerova-Tovární** – původcem znečištění je výroba a distribuce elektrické energie. Nadpozařová, avšak nízká kontaminace – žádné zdravotní riziko ani rozpor s legislativou či s jinými zájmy chráněnými podle zvláštních předpisů, ani žádné omezení multifunkčního využívání lokality. Distribuční transformační stanice (DTS) evidovaná pod číslem 3466.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

**17. České dráhy – Mostní obvod** – kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokalita, původcem znečištění je strojírenství. Potvrzeno aktuální neakceptovatelné zdravotní riziko. odlehlý kontaminovaný areál, v němž byla částečně provedena sanace. Znečištění

vyhodnocené AAR z r. 2014 přetrvává kvůli komplikovaným majetkovým vztahům (2020). Masivní znečištění látkami sloužícími k impregnaci dřeva pochází z let 1920–1960. Původcem znečištění byly společnosti, které na lokalitě působily před jejím převzetím ČD. Činnost Českých drah, a.s. byla v areálu ukončena v polovině roku 2008. Část areálu je pronajata společnosti 1DS CARGO a.s., která se zabývá výrobou mostních konstrukcí a která nevyužité plochy a objekty dále pronajímá jiným společnostem pro drobnou průmyslovou výrobu a služby. Celková kontaminovaná plocha je více než 2000 m<sup>2</sup>.

Plocha se nachází v okolí posuzovaného koridoru, bez přímého zásahu.

Pokud by nebyla uplatněna Z8 ZÚR OK, zůstaly by ekologické zátěže v území v porovnání se současným stavem beze změny.

### 3.12. Kvalita životního prostředí

Dle územně analytických podkladů (ÚAP) jednotlivých dotčených ORP jsou obce dotčeného území hodnoceny následovně:

- + ... hodnocení pozitivní,
- ... hodnocení negativní.

Celkové hodnocení pilířů je provedeno ve škále odpovídající vyhodnocování v rámci ÚAP. Hodnocení pilířů environmentální(E) / ekonomický(H) / sociální:

- 1: E+ / H+ / S+
- 2a: E+ / H+ / S-
- 2b: E+ / H- / S+
- 2c: E- / H+ / S+
- 3a: E+ / H- / S-
- 3b: E- / H+ / S-
- 3c: E- / H- / S+
- 4: E- / H- / S-

V případě negativního hodnocení některého z pilířů je v tabulce níže doplněno i odůvodnění tohoto hodnocení dle ÚAP.

Tab. 3.15 Přehled vyváženosti územních podmínek udržitelného rozvoje pro obce dotčeného území

Obec	Hodnocení			Odůvodnění negativního hodnocení
Majetín	environmentální pilíř	1	+	
	sociální pilíř		+	
	ekonomický pilíř		+	
Brodek u Přerova	environmentální pilíř	2b	+	
	sociální pilíř		+	
	ekonomický pilíř		-	nízká hrubá míra salda dojížděky, nižší index počtu uchazečů na volné pracovní místo
Buk	environmentální pilíř	4	-	nižší podíl pásem ochrany vod, velmi nízký podíl ochrany přírody, velmi nízká ekologická fragmentace krajiny, velmi nízký koeficient ekologické stability, nízký podíl lesa
	sociální pilíř		-	velmi záporný přirozený přírůstek, záporný přírůstek obyvatel migrací, vysoký podíl seniorů vzhledem k dětské složce, nízký index vzdělanosti
	ekonomický pilíř		-	nízká míra podnikatelské aktivity, velmi vysoký podíl cizích zdrojů obce k celkovým aktivům obce, velmi výrazně záporná hrubá míra salda dojížděky, velmi vysoký počet uchazečů na 1 volné pracovní místo
Císařov	environmentální pilíř	2b	+	
	sociální pilíř		+	
	ekonomický pilíř		-	nižší podíl zaměstnaných v terciéru, velmi nízká hrubá míra salda dojížděky, nižší index počtu uchazečů na volné pracovní místo

Obec	Hodnocení			Odůvodnění negativního hodnocení
Přerov	environmentální pilíř	2a	+	
	sociální pilíř		-	záporný přirozený přírůstek, malý počet dokončených bytů vzhledem k velikosti města, velmi vysoký podíl seniorů vzhledem k dětské složce, nízký index vzdělanosti
	ekonomický pilíř		+	
Prosenice	environmentální pilíř	2c	-	nulový podíl území v ochranném pásmu vodního zdroje na celkovém území obce, malý podíl chráněného území na rozloze obce, velmi velká ekologická fragmentace nezastavěného území, nízký koeficient ekologické stability, malý podíl plochy lesa k celkové výměře hodnoceného území
	sociální pilíř		+	
	ekonomický pilíř		+	
Rokytnice	environmentální pilíř	2a	+	
	sociální pilíř		-	záporný přirozený přírůstek, záporný přírůstek obyvatel migrací, malý počet dokončených bytů vzhledem k velikosti města
	ekonomický pilíř		+	

Zdroj: ÚAP ORP Přerov (aktualizace 2024) a ÚAP ORP Olomouc (aktualizace 2024)

Z tabulky vyplývá, že celková kvalita životního prostředí v dotčeném území, vztažená k jeho dosavadnímu stavu a vývoji, je příznivá, s výjimkou obce Buk. V obci Buk jsou negativně hodnoceny všechny 3 pilíře (environmentální, sociální, ekonomický). Environmentální pilíř je pak negativně hodnocen i v obci Prosenice. V obou případech jsou důvody zejména nízká ochrana vod a vodních zdrojů, malý podíl chráněného území, ekologická fragmentace území, nízký koeficient ekologické stability, malý podíl lesních ploch aj. Bez uplatnění Z8 ZÚR OK lze předpokládat u těchto indikátorů spíše stagnující trend.

## 4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny.

Cílem této části posouzení je identifikovat charakteristik řešeného území, které mohou být uplatněním koncepce významně ovlivněny. Popis jednotlivých charakteristik životního prostředí byl uveden v kapitole 3.

Pro účely hodnocení byla provedena:

- složková analýza – analýza vlivů, které mohou být vyvolány naplňováním výroků Z8 ZÚR OK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů jednotlivých ploch a koridorů na posuzované složky životního prostředí;
- prostorová analýza – analýza vlivů vzniklých koncentrací navrhovaných ploch a koridorů na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou mít tyto vlivy jak synergické, tak kumulativní účinky.

### 4.1. Složková analýza

Na základě provedené analýzy lze předpokládat, že provedením koncepce v řešeném území mohou být zasaženy následující složky životního prostředí. U každé složky je stanovena významnost pravděpodobného zásahu.

Tab. 4.1 Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním Z8 ZÚR OK významně ovlivněny

Ovzduší, klima	Obyvatelstvo, lidské zdraví	Vody	Půdy	Horninové prostředí	Biologická rozmanitost	Kult. a hist. památky, hmot. statky	Krajina
X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX

Vysvětlivky:

XX vliv je pravděpodobný

X vliv nelze vyloučit

0 k významnému ovlivnění nedojde, nebo je málo pravděpodobné

#### Ovzduší a klima

Při hodnocení vlivů na ovzduší byla zohledněna přítomnost území s překračováním imisního limitu. Uplatnění koridoru pro železniční dopravu může potenciálně vést k ovlivnění kvality ovzduší. V daném případě toto ovlivnění má charakter spíše sekundární, kdy vlivem převedení emisně náročné silniční dopravy na dopravu železniční se zanedbatelnými emisemi dojde k poklesu imisního zatížení území.

Z hlediska ovlivnění klimatu lze hodnotit potenciální vliv uplatnění koridoru na změnu produkce emisí CO<sub>2</sub> a na lokální klimatické jevy (v souvislosti se zpevněním plochy, ovlivněním odtokových poměrů, zásahy do stávající vegetace a realizací vegetačních úprav aj.)

Vlivy na ovzduší a klima se nepředpokládají významné, ale tato složka životního prostředí je do hodnocení zařazena z hlediska principu předběžné opatrnosti a stávající nevyhovující kvality ovzduší.

#### Hluková zátěž

V rámci hodnocení koridoru DD12 může být sledována změna rozsahu obyvatelstva zasaženého nadlimitním hlukem, zejména ve vztahu k obytné zástavbě podél trasy koridoru. Vlivy na hlukovou zátěž území mohou být potenciálně lokálně významné, a to jak pozitivní, tak negativní, a mohou se projevit jak podél trasy navrhovaného koridoru DD12, tak podél stávající silniční sítě.

## **Veřejné zdraví**

Základní skupiny determinantů zdraví jsou:

### *determinanty vnější*

- životní styl (způsob života) – např. životní úroveň, sociální faktory, nezaměstnanost, způsob práce, stres, úroveň vzdělání, způsob stravování, pohybové aktivity, užívání drog či alkoholu, kouření atd.,
- životní a pracovní prostředí (ovzduší, voda, půda, hluk, elektromagnetické záření, klimatické podmínky, potravinový řetězec, aj.)
- péče o zdraví a zdravotnictví (dostupnost a kvalita lékařské péče)

### *determinanty vnitřní*

- biologický (genetický) základ.

Veřejné zdraví je ovlivněno:

- faktory životního a pracovního prostředí cca z 15 %;
- genetickými faktory cca z 15 %;
- životním stylem cca z 50 %;
- efektivitou, kvalitou a dostupností zdravotní péče cca z 20 %.

Realizace koncepce by mohla mírně ovlivnit zejména determinanty životního prostředí, avšak, jak je uvedeno výše, právě jen cca z 15 %.

Posuzované determinanty životního prostředí je dále možno rozdělit na:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž;
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem;
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel;
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

Vlivy koridoru DD12 na veřejné zdraví mohou být potenciálně významné, a to negativní – především z hlediska působení hlukové zátěže z provozu na předmětné trati, ale i pozitivní – z hlediska poklesu hlukové zátěže podél stávající silniční sítě. (Vlivy na hlukovou zátěž jsou uvedeny výše).

## **Voda**

Realizací koncepce mohou být potenciálně významně negativně ovlivněny, a to i do větší vzdálenosti:

- záplavová území Q100;
- vodní plochy a vodní toky.
- chráněné oblasti přirozené akumulace vod;
- vodní zdroje a jejich ochranná pásma;
- ochranná pásma přírodních léčivých a minerálních vod
- režim a jakost povrchových a podzemních vod;
- odtokové poměry;
- retenční schopnost území.

## **Půda – ZPF**

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- velmi kvalitní půdy v I. a II. třídě ochrany;
- kvalitativně průměrně až podprůměrně cenné půdy v III. – V. třídě ochrany;

Rozvoj území je vždy doprovázen nevyhnutelnými trvalými zábory zemědělské půdy, oslabována je produkční i mimoprodukční schopnost půdy. Za potenciálně nejvýznamnější

zásahy ve vztahu k zemědělskému půdnímu fondu lze považovat zábory nadprůměrně bonitních půd v I. a II. třídě ochrany. Rozsah plošných záborů pro dopravní záměry je závislý na jejich významnosti, s níž obvykle souvisí šířka koridoru. Jak vyplývá z odůvodnění Z8 ZÚR OK, lze u ZPF očekávat potenciálně významný negativní vliv realizace koncepce.

### ***Pozemky určené k plnění funkce lesa***

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- pásma lesa 50 m.

Zásahy do lesních porostů (trvalé zábory) jsou hodnoceny negativně, a to z důvodů fragmentace lesních porostů, omezení lesnické činnosti, snížení ekologické stability a biodiverzity, snížení sorpční kapacity území, vlivu na krajinný ráz apod.

V případě dopravních staveb obecně nelze vyloučit nutnost odnětí PUPFL, a tedy i zásah do rekreační, hygienické a přírodní funkce lesů v území. V případě koridoru DD12 není předpoklad zasažení lesů ochranných ani lesů zvláštního určení. Jak vyplývá z odůvodnění Z8 ZÚR OK, lze u PUPFL očekávat potenciálně významný negativní vliv realizace koncepce.

### ***Horninové prostředí***

Z8 ZÚR OK může mít potenciálně významný negativní vliv především na základní sledované jevy horninového prostředí, kterými jsou:

- ložiska nerostných surovin;
- chráněná ložisková území;
- dobývací prostory;

Realizací koridoru železniční dopravy může být ovlivněna možnost vydobyti zásob ložisek nerostných surovin přímým dotčením nebo nepřímo znemožněním přístupu k ložisku. V území nejsou evidována poddolovaná území ani svahové nestability, které by mohly ztížit realizaci staveb v řešeném koridoru. Obecně však může být realizace obdobných koridorů ovlivněna existencí sesuvných území, což může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich životnost a ekonomickou náročnost.

### ***Flóra, fauna, biologická rozmanitost***

K ovlivnění flóry, fauny a ekosystémů v důsledku naplňování koncepce může dojít z důvodu ovlivnění stanovištních podmínek rostlin a živočichů včetně zvláště chráněných druhů.

Při realizaci koncepce se očekává potenciálně významný negativní vliv, k němuž může dojít při zásahu do skladebných částí ÚSES či významných krajinných prvků.

- koridory pro železniční dopravu obecně bývají ve střetu s migračními koridory a přispívají k fragmentaci krajiny;
- realizace koridorů dopravních staveb způsobuje zmenšení rozlohy stanovišť a potravních biotopů druhů;
- realizace koridorů dopravních staveb ovlivňuje vlastnosti biotopů (např. nárůst eutrofizace prostředí, ovlivnění vodního režimu, nárůst rušení);
- realizace koridorů dopravních staveb způsobují změny druhového složení (např. šíření nepůvodních druhů);
- realizace koridorů dopravních staveb snižuje ekologickou stabilitu území.

### ***Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky***

Potenciálně negativní vliv železničního koridoru DD12 se může projevit zejména u území s archeologickými nálezy, nemovitých kulturních památek a hmotných statků (stávající zástavba).

Ovlivnění historického dědictví se obvykle projevuje buď přímým narušením archeologických nalezišť, v krajním případě poškozením nemovitých památek nebo zástavby vibracemi z dopravy, nebo nepřímo estetickým narušením charakteru místa v případě lokalizace koridoru v blízkosti předmětu ochrany nebo v místě s ním vizuálně kontrastujícím.



Uplatněním Z8 ZÚR OK budou přímo dotčena území s archeologickými nálezy. U ostatních kulturních památek se významný vliv nepředpokládá. Vliv na hmotné statky nelze vyloučit s ohledem na potřebu záboru půdy a možné ovlivnění zastavěného území sídel.

### Krajina a krajinný ráz

Možné významné negativní vlivy koncepce ve vztahu ke krajině a krajinnému rázu mohou potenciálně nastat ve vztahu ke sledovaným jevům:

- přírodní parky;
- kulturní, přírodní, architektonické, technické a krajinné dominanty;
- struktura krajiny;
- prvky a plochy krajinné a sídelní zeleně,
- vodní toky a vodní plochy.

Realizace Z8 ZUR OK může ovlivnit prostupnost krajiny pro faunu i pro člověka, její fragmentaci a tvorbu migračních bariér. V oblastech, které se vyznačují kvalitním krajinným a přírodním prostředím a zvýšenou estetickou hodnotou, může dojít ke snížení jejich krajinných a přírodních hodnot, k narušení harmonického měřítka krajiny a k posílení antropogenního vjemu.

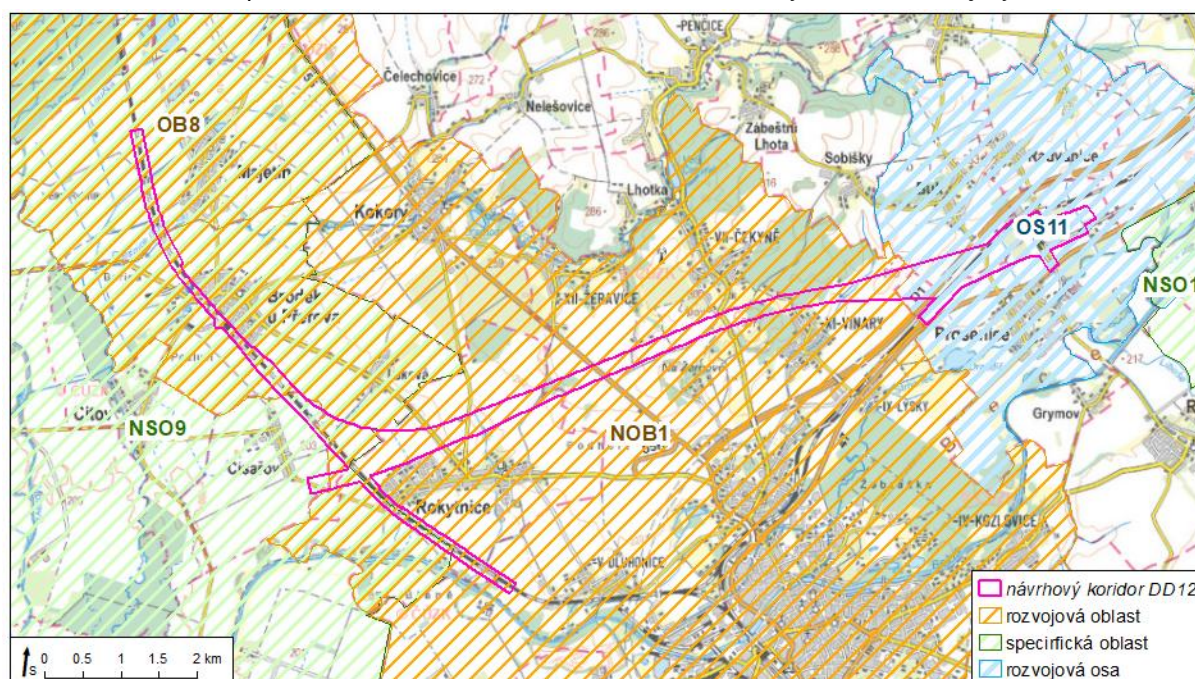
## 4.2. Prostorová analýza

Kromě jednotlivých typů požadavků na funkční využití území, které mohou být zdrojem významných vlivů vzhledem ke své četnosti, může být riziko negativních vlivů spojeno také s prostorovou koncentrací navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území. Přehled všech územních střetů návrhových ploch a koridorů stávajících platných zásad územního rozvoje s posuzovaným koridorem Z8 ZÚR OK je uveden níže.

Území koridoru DD12 návrhu Z8 ZÚR OK zasahuje do národních a nadregionálních rozvojových oblastí a os (vymezených v ZÚR OK v platném znění):

- rozvojová oblast republikového významu OB8 Olomouc (vymezená v Politice územního rozvoje ČR a upřesněná ZÚR OK)
- rozvojová oblast nadmístního významu NOB1 Přerov (navazující na upřesněnou oblast republikového významu OB8 Olomouc)
- rozvojová osa OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (vymezená v Politice územního rozvoje ČR)

Obr. 4.1 Koridor DD12 pro VRT v úseku Prosenice – Brodek u Přerova s vyznačením rozvojových oblastí a os



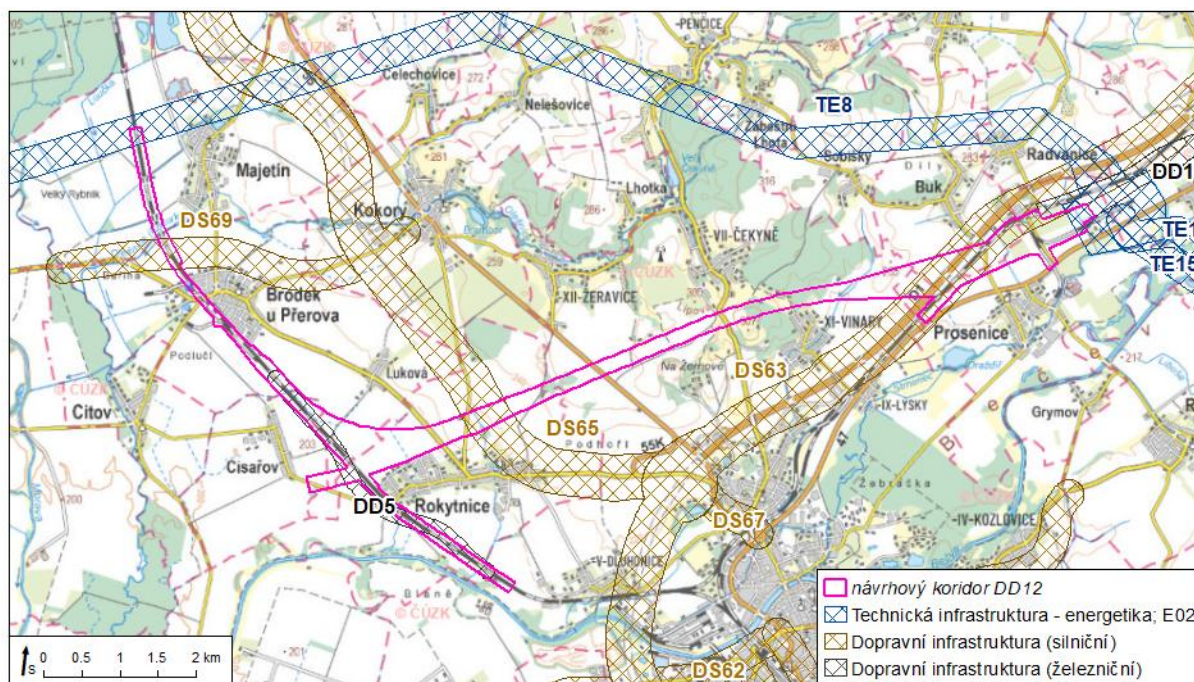
Zdroj dat: A7 ZÚR OK (platné znění), návrh Z8 ZÚR OK



K potenciálnímu prostorovému střetu stávajících ploch a koridorů dle platné ZÚR s nově navrhovaným koridorem dochází u ploch a koridorů:

- TE8 – Vedení 400 kV Krasíkov – Prosenice – přestavba stávajícího vedení na dvojitě, včetně rozšíření rozvodny Prosenice
- DS63 – Úprava polohy koridoru a označení stavby D1, hranice kraje (Říkovice – Lipník n/B)
- DS65 – D55, Přerov – Velký Týnec, novostavba včetně všech souvisejících staveb a objektů a napojení II/150- Rokytnice
- DS69 – II/150 obchvat Brodek u Přerova
- DD5 – žel. trať 270, Rokytnice, Císařov, „Dluhonický přesmyk“- stavba železničního nadjezdu (koridor je Z8 ZÚR OK rušen)

Obr. 4.2 Vymezení prostorových střetů koridoru DD12 a ploch a koridorů ZÚR OK v platném znění



Zdroj dat: A7 ZÚR OK (platné znění), návrh Z8 ZÚR OK

Z analýzy průřezu návrhových koridorů Z8 ZÚR OK, navrhovaných ploch a koridorů v platných ZÚR OK, zhodnocení předpokládaného vývoje využití území a zhodnocení stavu a kvality složek životního prostředí vyplývá, že v území, v němž je vedena trasa koridoru DD12, je navržena nebo již situována řada koridorů a jevů, s jejichž vlivy by mohlo dojít ke kumulaci. Na základě vyhodnocení stávajícího stavu území a trasy koridoru DD12 byla dále vymezena jedna oblast se zvýšeným rizikem potenciálních kumulativních a synergických vlivů. Jedná se o oblast Radvanice – Prosenice – Osek nad Bečvou ve východní části řešeného území. Výkres se zakresleným vymezením oblasti se zvýšeným rizikem možných negativních kumulativních a/nebo synergických vlivů je součástí grafických příloh dokumentu.

Tato oblast byla vymezena z důvodu koexistence několika navrhovaných koridorů pro energetiku (TE1 Vedení 400 kV č. Nošovice – Prosenice, přestavba stávajícího vedení na dvojitě, TE8 Vedení 400 kV Krasíkov – Prosenice -přestavba stávajícího vedení na dvojitě, včetně rozšíření rozvodny Prosenice, TE15 Vedení 400 kV Prosenice – Otrokovice - přestavba stávajícího vedení na dvojitě) a koridorů pro dopravu DS63 (Úprava polohy koridoru a označení stavby D1, hranice kraje (Říkovice – Lipník n/B)) a DD11 (koridor vysokorychlostní dopravy (VRT) Prosenice – hranice kraje, včetně napojení na stávající železniční trať u Prosenic a u Hranic). Územím rovněž procházejí významné dopravní tahy s vysokou intenzitou dopravy – dálnice D1, silnice I/47 a železniční trať. V území jsou situovány průmyslové podniky, (Kamenolom Veselíčko, KOBZ s.r.o., Obalovna Lipník s.r.o., Skanska betonárna a míchací centrum a řada kompostáren). Nachází se zde několik vyhrazených

ložisek a ložisek nevyhrazených surovin. Do území částečně zasahuje rozvojová oblast OS11 a specifická oblast NSO10, která však nezasahuje do oblasti koridoru DD12.

S ohledem na vysokou prostorovou koncentraci stávající infrastruktury, návrhových koridorů ZÚR a limity území zde lze očekávat zvýšené kumulativní a synergické vlivy především na přírodu, krajinu a krajinný ráz, při křížení a přiblížení k dopravním stavbám také v oblasti hluku. Tyto vlivy jsou dále hodnoceny v kapitole 6.

## **5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma, evropsky významné lokality a ptačí oblasti.**

Na základě obsahu kapitol 3 a 4 a na základě ÚAP Olomouckého kraje (aktualizace 2025) byly detekovány hlavní problémy, které by mohly být uplatněním Z8 ZÚR OK významně ovlivněny.

Za problémy životního prostředí je považována zátěž složek životního prostředí nad úroveň limitů stanovených platnými právními předpisy. U složek životního prostředí, pro které nejsou stanoveny limitní hodnoty zatížení (ZPF, PUPFL, příroda a krajina), jsou za problémy považovány koncentrace nejvyšších, resp. nejnižších hodnot použitých indikátorů na území obce, identifikujících aktuální stav nebo trend.

### **5.1. Současné problémy dle složek životního prostředí**

#### ***Ovzduší a klima***

Přes postupné významné zlepšování kvality ovzduší zůstávají v kraji k řešení lokálně i koncentračně významné problémy v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší především v okolí větších sídel, ale také podél významných dopravních tepen včetně dálnice D1. Nejvýznamnějším problémem jsou zvýšené imisní koncentrace benzo(a)pyrenu, které zejména v centrálních a jižních oblastech kraje překračují hodnotu imisního limitu. Hodnota tohoto imisního limitu je překračována i v oblasti Přerov – Prosenice – Lipník nad Bečvou a v oblasti Brodek u Přerova, tedy na části řešeného území, kde je umístěn koridor DD12. Benzo(a)pyren je karcinogenní látka pocházející především z malých spalovacích zdrojů na pevná paliva a z dopravy.

Z klimatického hlediska se začínají jako problémy projevovat dopady klimatické změny, zejména střídající se období sucha a extrémních srážek a s nimi související přívalové povodně.

#### ***Hluková zátěž***

Hlavním zdrojem hluku v území je obecně doprava, především doprava automobilová, ale i železniční, které jsou liniovým zdrojem hluku. V oblasti dopravy jsou podkladem pro hodnocení hluku mapy strategického hlukového mapování.

Mezní hodnoty hlukových ukazatelů pro silniční dopravu jsou v území překračovány podél komunikace I/55, a to včetně zastavěných území obcí, kterými tato komunikace přímo prochází anebo ke kterým se limitně blíží.

Železniční doprava je významným zdrojem hluku zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje s rychlostmi vlaků až 160 km/h. Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, průjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku. Kromě hluku působí železniční doprava i významnější vibrace.

Na území kraje patří mezi nejvýznamnější tratě s nejvyšší hlukovou zátěží železniční tratě:

- Česká Třebová – (Olomouc) – Přerov – (Hranice) – Bohumín
- Přerov – Kroměříž

K překročení limitů (mezních hodnot) pro hluk v okolí železničních tratí dochází přirozeně zejména u zastavby poblíž úseků železničních drah. Koridor DD12 je ve své východní části vymezen v oblasti jedné z výše uvedených stávajících železničních tratí (Přerov – Zábřeh). V západní části pak navazuje na koridor DD11 vymezený pro stavbu VRT Prosenice – hr. kraje (Ostrava). Jedná se tedy o území rovněž potencionálně zasažené hlukem ze železniční dopravy.

## **Obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Výše zmíněné vysoké imisní a hlukové zatížení vedoucí k poškození veřejného zdraví je v řešeném území problémem, který se projevuje zejména v obytné zástavbě sídel situovaných podél významných dopravních tras a v průmyslových městech a jejich okolí. Imisně i hlukově problematická místa jsou samostatně popsána výše. Mimo nadlimitní imisní a hlukovou zátěž ovlivňuje zdravotní stav obyvatelstva řada dalších faktorů. V převažující míře se jedná o determinanty socio-ekonomické. Uplatněním Z8 ZÚR OK mohou být částečně ovlivněny i faktory dopravní bezpečnosti jakožto faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel.

## **Voda**

Z pohledu povrchových a podzemních vod lze identifikovat několik problémových jevů, které mohou být uplatněním Z8 ZÚR OK potenciálně ovlivněny.

Za jeden z nejvýznamnějších problémů z hlediska povrchových vod je považována ohroženost území povodněmi. K vyběřování a rozlivům vodotečí, vč. drobných toků, může v průběhu běžně vodního roku docházet i vícekrát. K rozlivům významných vodotečí se v posledních letech přidávají i tzv. bleskové povodně na drobných vodních tocích a splachy dešťových vod a bahna ze svažitých pozemků. S tímto jevem úzce souvisí i fenomén vodní eroze, kdy jsou úrodné svrchní vrstvy půdy splachovány srážkovými vodami mimo obdělávané pozemky. Příčinou tohoto jevu je jak stále klesající sorpční kapacita území vlivem špatného hospodaření na půdě, nízká lesnatost, velké plochy pozemků bez mezí, tak přírůstek zastavěných a zpevněných ploch. Všechny nové stavby tak představují navýšení zpevněných ploch v území, co vede ke zrychlenému odtoku vody. Současně mohou tyto stavby tvořit překážku při povodňových stavech.

Při provozu na trati v předmětném koridoru nelze vyloučit ani riziko kontaminace vod, např. z úkapů provozních kapalin. Při zakládání dopravních staveb v koridoru nebo jejich vedením v zářezu pak může potenciálně dojít k narušení zásob podzemních vod a k narušení jejich proudění.

Území Olomouckého kraje je stejně jako většina republiky v posledních desetiletích ohroženo půdním i hydrologickým suchem a z nich plynoucím nedostatkem vody. Vlivem přísušků v posledním desetiletí má zejména jižní část kraje problémy se zásobováním vodou.

## **Půda**

Vlivem antropogenních činností včetně obytné zástavby, výstavby dopravní a technické infrastruktury a protipovodňových opatření či pokračující povrchové těžby nerostů dochází k postupnému nevratnému snižování výměry zemědělské a lesní půdy včetně narušení její mimoprodukční funkce. Zhoršují se odtokové poměry území a snižuje se retenční potenciál krajiny.

V řešeném území jsou poměrně silně zastoupeny půdy s nejvyšším stupněm ochrany (I. a II. třída ochrany), které jsou rovněž postiženy trvalým zábořem v důsledku antropogenního rozvoje. Dalšími problémy zemědělské půdy je vodní a větrná eroze, riziko úbytku organické hmoty intenzivním obděláváním nebo erozí, riziko kontaminace půd chemickými látkami, snížení sorpční kapacity půd, nevhodné osevní postupy a působení klimatických změn (extrémní sucho / srážky) aj.

Antropogenním rozvojem dochází i k trvalému záboru lesních pozemků, čímž se omezují jejich produkční i mimoprodukční funkce. V případě lesních půd jsou dalšími problémy fragmentace lesních porostů a snížení výměry lesních celků, které jsou pak více náchylné vůči přírodním živelným a klimatickým kalamitám a neplní dostatečně svou ekologickou funkci.

## **Horninové prostředí zdroj**

V území dotčeném koridorem DD12 je vymezeno několik výhradních ložisek i ložisek nevyhrazených surovin. Uplatněním Z8 ZÚR OK dojde k územnímu zásahu těchto ložisek, co může způsobit problémy při jejich využití. Koridorem nejsou dotčena poddolovaná území. Uplatněním Z8 ZÚR OK není předpokládáno ovlivnění stávajících nebo vznik nových svahových deformací.



### ***Fauna, flóra, biologická rozmanitost***

V území již v minulosti došlo k fragmentaci krajiny železniční tratí a silničním systémem včetně dálnice D1. Tím došlo k vytvoření bariér, které jsou pro řadu druhů žijících v území nepropustné (zejména pro velké savce), a tím dochází k částečné izolaci jejich populací a ke zhoršené dostupnosti potravy. Problematicky působí v tomto ohledu také velké půdní bloky, které působí jako neprostupná bariéra pro některé živočišné druhy, a narušený ÚSES. V případě realizace nové dopravní infrastruktury může v území dojít k prohloubení stávajících negativních vlivů na faunu, flóru a biologickou rozmanitost.

Dalším obecným problémem je šíření invazivních druhů rostlin i živočichů, k němuž velmi často dochází vlivem antropogenních zásahů v době provádění staveb. Stavební činnost v území tak potenciálně vede k odstranění nebo oslabení původních druhů vegetace a napomáhá k šíření druhů konkurenčně silnějších. K tomu může dojít i ve fázi realizace záměru umístěných do koridoru Z8 ZÚR OK.

V trase koridoru DD12 nejsou vymezena zvláště chráněná území a lokality Natura 2000. Významné negativní vlivy na lokality Natura 2000 byly vyloučeny stanoviskem Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, č. j.: KUOK 241514/2025 ze dne 14.2.2025.

### ***Krajina***

Ke stávajícím problémům kraje patří silná fragmentace krajiny daná především dopravními stavbami a technickou infrastrukturou a intenzivním zemědělským využíváním velkých půdních celků. Tak jako i v jiných částech republiky je i v dotčeném území krajinný ráz negativně ovlivňován v důsledku urbanizace krajiny. Uplatnění Z8 ZÚR OK se bude podílet na prohlubování problému fragmentace krajiny se všemi jejími negativními dopady. V území se nenachází žádné výrazné či nezaměnitelné prvky krajiny či scenerie jedinečné hodnoty, jejichž estetické působení by bylo uplatněním Z8 ZÚR OK výrazně dotčeno.

## **5.2. Současné problémy dle územně analytických podkladů**

Územně analytické podklady Olomouckého kraje (7. aktualizace, 2025) zpracovávají v rámci rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ) zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území ve 15 základních oblastech:

- Širší územní vztahy
- Prostorové a funkční uspořádání území
- Struktura osídlení
- Sociodemografické podmínky a bydlení
- Příroda a krajina
- Vodní režim
- Horninové prostředí
- Kvalita životního prostředí
- Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa
- Občanské vybavení vč. jeho dostupnosti a veřejná prostranství
- Dopravní infrastruktura včetně její dostupnosti
- Technická infrastruktura včetně její dostupnosti
- Ekonomické a hospodářské podmínky
- Rekreační a cestovní ruch
- Bezpečnost a ochrana obyvatel

Témata Příroda a krajina, Vodní režim, Horninové prostředí, Kvalita životního prostředí, Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa patří pod oblast životního prostředí.

V tabulce níže je pomocí popsané symboliky přehledně vyhodnocen celkový vliv posuzované koncepce na problémy životního prostředí, tj. negativa identifikované v rámci RURÚ pro jednotlivá témata životního prostředí.

V tabulce je použito následující značení:

- + Z8 ZÚR OK zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší
- Z8 ZÚR OK zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu
- 0 Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém, netýká se ho

Tab. 5.1 Vliv na identifikované problémy (negativa) Olomouckého kraje

Oblast	Negativa	Vliv	Komentář
Příroda a krajina	Změna krajiny vlivem kůrovcové kalamity.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Značná fragmentace krajiny vlivem liniových staveb a záměrů.	-	Předmětem Z8 ZÚR OK je návrh nového koridoru DD12 určeného pro liniovou stavbu VRT. Riziko fragmentace krajiny a s tím spojených negativních jevů s uplatněním Z8 ZÚR OK se zvyšuje.
	Velké půdní bloky v jižní a střední části kraje, chybí krajinná zeleň.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
Vodní režim	Zaplavování rozsáhlých území, zejména v intravilánech. Chybí ochrana před lokálními povodněmi a protipovodňová opatření na malých tocích.	-	Uplatněním Z8 ZÚR OK může dojít k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.
	Rozsáhlé změny v krajině po povodních v září 2024.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Vysoká míra ohrožení suchem a nízká retenční schopnost krajiny.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Rozsáhlé zranitelné oblasti povrchových a podzemních vod ve střední a jižní části kraje (riziko znečištění dusičnany).	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
Horninové prostředí	Výskyt sesuvů v jihovýchodních a severních oblastech kraje – omezení využití území.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Výskyt poddolovaných území.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Nízký ekonomický potenciál některých ložisek (náklady na těžbu by převýšili její výnos).	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
Kvalita životního prostředí	Velký počet starých ekologických zátěží zejména v oblasti mezi Zábřehem a Šumperkem a dále v Olomouci a nejbližším okolí.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Zhoršená kvalita ovzduší s překračováním imisních limitů v níže položených místech kraje (Haná a Moravská brána).	+	Uplatněním Z8 ZÚR OK lze předpokládat nepřímé zlepšení kvality ovzduší v důsledku snížení automobilové dopravy jako následku realizace stavby VRT.
	Znečištění území z průmyslové výroby, zemědělské výroby, dopravy a vytápění domácností.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa	V regionu Hané malý podíl lesních porostů a krajinné zeleně.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.
	Kontinuální pokles podílu orné půdy a zvyšování podílu nezemědělské půdy.	-	Předmětem Z8 ZÚR OK je vymezení nového koridoru pro dopravní stavbu, která má nároky na zábor ZPF. Uplatněním Z8 ZÚR OK tak lze předpokládat pokračování negativního trendu poklesu podílu orné půdy.
	Přemnožení kůrovce, který přispěl k likvidaci rozsáhlých ploch lesních porostů.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.

Oblast	Negativa	Vliv	Komentář
	Vodní a větrná eroze zemědělských pozemků zejména orné půdy v tradiční zemědělské oblasti Hané způsobená zejména rozsáhlými bloky zemědělské půdy.	0	Z8 ZÚR OK nemá vliv na daný problém.

*Zdroj: ÚAP Olomouckého kraje (aktualizace 2025), s doplněním vyhodnocení a komentáře zpracovatele*

### 5.3. Natura 2000 a zvláště chráněná území

Mezi oblasti se zvláštním významem pro životní prostředí lze zařadit všechna zvláště chráněná území (maloplošná i velkoplošná) a lokality Natura 2000. Za základní problém životního prostředí v těchto oblastech lze označit prakticky veškeré nové aktivity rozvíjené na těchto územích. K jednotlivým záměrům dotýkajících se zvláště chráněných území je nezbytný souhlas orgánů ochrany přírody.

Navržený koridor DD12 Z8 ZÚR OK nezasahuje do zvláště chráněných území ani na území lokalit soustavy Natura 2000.

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako věcně a místně příslušný orgán ochrany přírody ve svém stanovisku (č.j. KUOK 24514/2025) uvedl, že „záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí“. Samostatné hodnocení vlivů na soustavu Natura proto nebylo provedeno.

Hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů změny ZÚR na životní prostředí je provedeno v kap. 6. Hodnocení vychází z informací uvedených v kap. 3, 4 a 5. Stanovisko Krajského úřadu Olomouckého kraje jako věcně a místně příslušného orgánu ochrany přírody vyloučilo významný negativní vliv koncepce na předmět ochrany a celistvost prvků soustavy Natura 2000. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku k potřebě posouzení navrhovaného obsahu Změny Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje z hlediska vlivů a životního prostředí (č.j. MZP/2025/710/760) s ohledem na stanovisko orgánu ochrany přírody nepožadovalo zpracování posouzení podle ust. § 45i odst. 2 a 9 zákona o ochraně přírody a krajiny. Toto posouzení proto nebylo provedeno.

**6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace nebo jejích invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.**

### **6.1. Postup při hodnocení vlivů**

Dle doporučení MŽP by hodnocení potencionálních vlivů změn ÚPD mělo být provedeno pro změny v textové části (verbální výroky) i pro vymezené plochy a koridory. Metodika a postup hodnocení vlivů posuzované Z8 ZÚR OK na životní prostředí je podrobně popsána v příloze tohoto dokumentu (Příloha č. 1).

### **6.2. Hodnocení změn v textové části**

Změny v textové části zahrnují především změny přímo související s vymezením koridoru DD12 pro VRT v úseku Prosenice – Brodek u Přerova, se zrušením koridoru DD5 (koridor pro žel. trať 270, Rokytnice, Císařov, „Dluhonický přesmyk“- stavba železničního nadjezdu, jehož funkci přebírá nový koridor DD12) a s tím související úprava rezervy RDD1. Změny v textové části negenerují nové, jiné vlivy, než jsou vyhodnoceny v následující kapitole.

### **6.3. Hodnocení nových nebo měněných ploch a koridorů**

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 a 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.

Výsledky hodnocení nového koridoru DD12 jsou přehledně uvedeny v příloze Hodnocení vymezených ploch a koridorů (Příloha č. 1). Identifikované vlivy na sledované složky životního prostředí jsou zde souhrnně prezentovány v tzv. hodnotící tabulce. Hodnotící tabulka pro návrhový koridor uvádí:

- popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru;
- identifikace ovlivnění;
- vztahy mezi oblastmi;
- vyhodnocení identifikovaných vlivů;
- vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů;
- navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů;
- návrh ukazatelů pro sledování vlivu;
- celkové vyhodnocení záměru.

Souhrn vyhodnocení identifikovaných vlivů nového koridoru DD12 Z8 ZÚR OK na jednotlivé složky životního prostředí je uveden níže.

### ***Vlivy na ovzduší a klima***

Záměry v oblasti železniční dopravy na elektrifikovaných tratích, mezi něž spadají i vysokorychlostní tratě, obecně nejsou považovány za zdroj emisí znečišťujících látek do ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Proto byl u koridoru DD12 identifikován potenciálně mírný pozitivní vliv (+1) nepřímý.

Pro záměry, při jejichž realizaci proběhnou zemní práce a stavební činnost, pak dále obecně platí, že zde bude docházet k dočasnému zhoršení kvality ovzduší v místě výstavby a jeho bezprostředním okolí a také podél přístupových tras. Tyto vlivy jsou lokálního krátkodobého charakteru a jsou rovněž hodnoceny jako zanedbatelné až mírně negativní (- 1/0). Jejich působení je dočasné, nepřesahuje běžný rámec typický pro stavby daného typu a je řešitelné pomocní obvyklých opatření.

Vlivy záměrů dopravní infrastruktury na klimatický systém je možné rozdělit do dvou skupin: vlivy na emise skleníkových plynů a lokální ovlivnění (mikro)klimatických podmínek v místě realizace záměru. Co se týče záměrů železniční infrastruktury, je možné uvažovat s nepřímými emisemi v důsledku spotřeby elektrické energie. Nicméně vzhledem ke skutečnosti, že podle platných metodik jsou jednotkové emise skleníkových plynů z přepravy po železnici (tzn. emise na osobokilometr či tunokilometr) nižší v porovnání s přepravou po silnici, lze vlivy výstavby železničních tratí na emise skleníkových plynů hodnotit obecně jako mírně pozitivní. S ohledem na potenciální výši produkce emisí CO<sub>2</sub> jsou tyto vlivy považovány za zanedbatelné.

Lokální vlivy na klima souvisí zejména se zpevněním ploch a zahrnují ovlivnění teplotních charakteristik bezprostředního okolí staveb, odtokových poměrů apod. Vzhledem k tomu, že jejich prostorový dosah se pohybuje v řádu jednotek metrů či nižších desítek metrů, je jejich vyhodnocení zcela mimo územní měřítko ZÚR a z pohledu předkládaného hodnocení je nutno je považovat souhrnně jako zanedbatelné. Jejich posouzení je možné pouze na detailní úrovni jednotlivých projektů.

Výše uvedené obecné hodnocení vlivů staveb železniční infrastruktury na ovzduší a klima lze v plné míře vztáhnout i na posuzovaný koridor DD12. Vlivy dlouhodobé, trvalé, záporné nebyly u tohoto koridoru identifikovány.

### ***Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, hluková zátěž***

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví jsou dány řadou determinantů, z nichž pouze malá část (cca 15 %) je dána faktory životního prostředí. V rámci faktorů životního prostředí se pak ve vztahu k veřejnému zdraví projevuje nejenom znečištěné ovzduší a hluková zátěž, ale i další faktory týkající se např. dopravní bezpečnosti, faktory kvality života aj. Identifikované vlivy na ovzduší jsou samostatně popsány výše.

Návrhový koridor DD12 je ve své převážné části veden mimo zastavěné území obcí. Přímo dotčeným zastavěným územím je území obce Brodek u Přerova, kde je koridor veden v místě stávající konvenční trati Přerov – Olomouc. Okrajově se pak dotýká i dalších zastavěných území, příp. osamocených objektů v krajině anebo odlehlých průmyslových zón.

#### ***Vlivy na hlukovou zátěž***

Obdobně jako u vlivů na ovzduší i u vlivů na hlukovou zátěž platí, že realizace záměru umístěného do koridoru DD12 bude mít potenciálně mírný nepřímý pozitivní vliv (+1) z důvodu předpokládaného převedení části dopravních výkonů ze silniční dopravy na dopravu železniční. Tím dojde také ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo a veřejné zdraví podél silničních tahů.

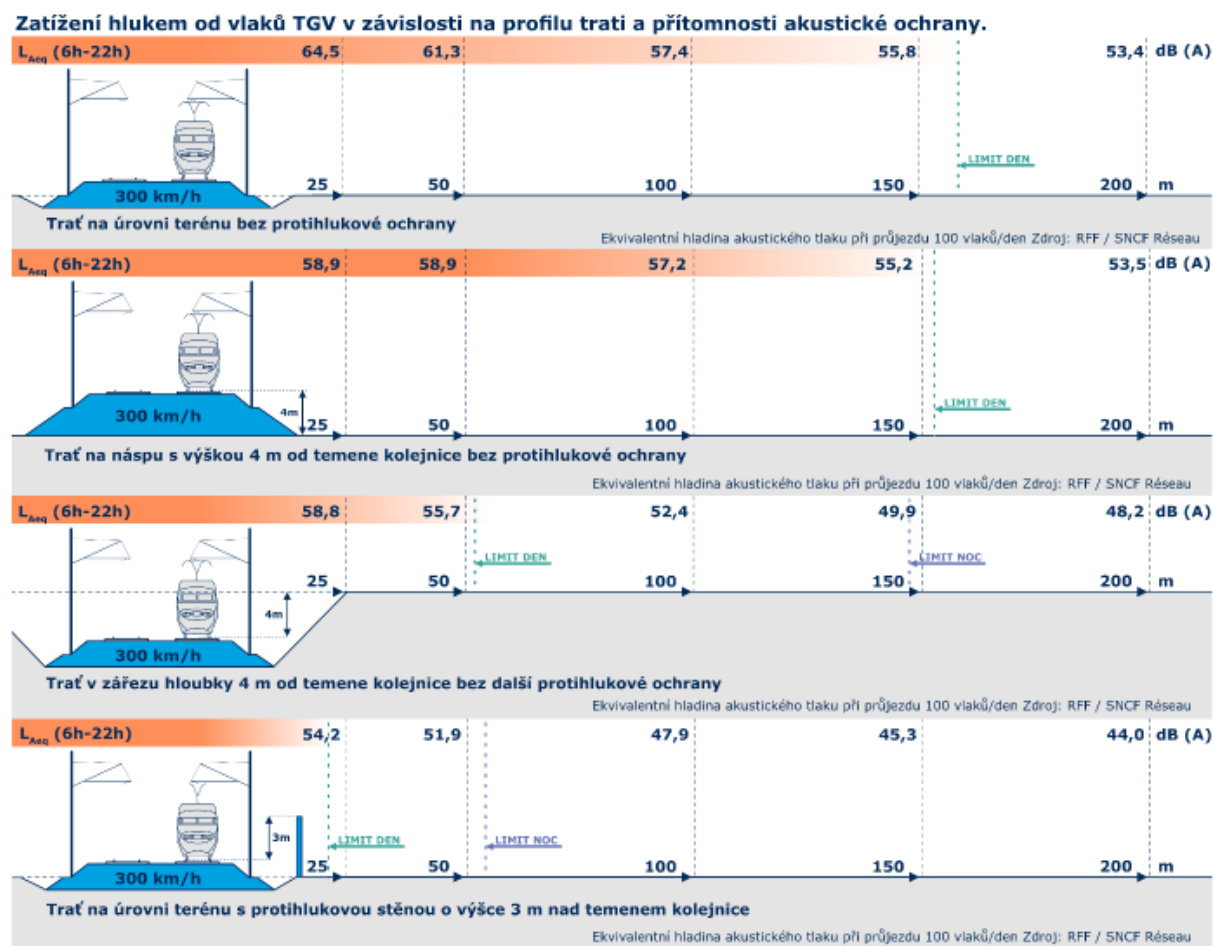
Při umísťování koridorů pro nové železniční tratě však nelze předem vyloučit možné potenciální mírné až významné negativní vlivy na hlukovou zátěž. Tyto vlivy jsou obecně hodnoceny jako potenciálně mírné až významné přímé dlouhodobé trvalé negativní vlivy (- 1/- 2). Pro minimalizaci negativních vlivů na hlukovou zátěž jsou navržena opatření uvedená v kapitole 8.



Specifikem vysokorychlostní tratě je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně vysokorychlostní tratě nevznikají neochranné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě vysokorychlostní trati tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění vysokorychlostní trati do území.

Orientační zatížení hlukem při průjezdu vlaků v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany je názorně zobrazeno na obrázku níže.

Obr. 6.1 Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků v denní dobu



Pro základní urbanistickou rozvahu o rozsahu hlukových vlivů vysokorychlostní tratě lze dále využít studii "Technicko-provozní studie, technická řešení VRT. Část 13.2 VRT a okolí, hlukové výpočty. SŽDC, SUDOP PRAHA, ACRI, METROPROJEKT, 05/2017", ve které jsou analyzovány hlukové vlivy vysokorychlostních tratí v úsecích Praha – Ústí nad Labem a Praha – Brno. S ohledem na předpokládané intenzity lze dané úseky považovat za úseky s okrajovými parametry. V rámci studie byly provedeny orientační výpočty hluku v noční době pro toto výškové vedení vysokorychlostní tratě:

- násep, výška cca 8 m,
- mělký zářez, hloubka cca 3 m,
- hluboký zářez, hloubka cca 9 m.

Hygienický limit hluku činí dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů:

- $L_{Aeq,T} = 55/50$  dB (den/noc) mimo ochranné pásmo dráhy
- $L_{Aeq,T} = 60/55$  dB (den/noc) v ochranném pásmu dráhy (ochranné pásmo VRT činí 100 m od osy krajní koleje).

Výpočty jsou provedeny pro výšku 4 metry nad terénem, což odpovídá přibližně výšce druhého nadzemního podlaží.

Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce. Z údajů v tabulce je zřejmé, že při uplatnění všech konzervativních předpokladů nepřekročí rozsah nadlimitních hlukových vlivů (bez dodatečných opatření) vzdálenost 460 metrů oboustranně od osy trati. V tomto krajním případě může tedy jít o pásmo široké téměř 1 km. Jde samozřejmě o extrémní modelový případ, vysokorychlostní trať nebude běžně budována na vysokých náspech (naopak prioritou je spíše využití zářezů), nicméně svědčí o skutečnosti, že hlukové problematice je nutno věnovat značnou pozornost. Z konzervativních důvodů je proto uvažováno s touto vzdáleností jako základní. Nad tuto základní vzdálenost je nutno uvažovat s ověřením a případnou realizací dodatečných opatření, a také s ověřením možných kumulativních vlivů.

Tab. 6.1 Vzdálenost překročení limitu bez dodatečných opatření

	Limit $L_{Aeq,T}$ [dB] (den/noc)	Vzdálenost od osy trati s překročením limitu bez dodatečných opatření [m]	
		Úsek Praha – Ústí n/L	Úsek Praha - Jihlava
Násep 8 m	55/50	250 - 300	400 - 460
	60/55 (v ochr. pásmu dráhy)	85 - 100	nevyhovuje
Mělký zářez 3 m	55/50	120 - 180	150 - 200
	60/55 (v ochr. pásmu dráhy)	60 - 80	60 - 100
Hluboký zářez 9 m	55/50	60	90 - 100
	60/55 (v ochr. pásmu dráhy)	40	50

Návrh konkrétních protihlukových opatření náleží do projektové úrovně přípravy záměru. Protihluková opatření mohou být kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Pro ověření dostatečnosti protihlukových opatření navržených na projektové úrovni je pak nutné zpracovat hlukovou studii prokazující splnění hlukových limitů u objektů hygienické ochrany.

Z analýzy území provedené v rámci zpracování vyhodnocení vyplývá, že přímo v místě koridorů je umístěno celkem 19 objektů s vymezenou bytovou jednotkou (dle dat RÚIAN). Ve všech případech se jedná o objekty ležící v blízkosti stávající konvenční tratě, ke které se potenciální trasa VRT přibližuje anebo na kterou se přímo napojuje.

Potenciálně negativní, přímé, krátkodobé, přechodné vlivy (-1) na hlukovou zátěž byly pro koridor DD12 dále identifikovány pro období výstavby, kdy obvykle dochází ke zhoršení akustické situace přímo v místě stavby i v okolí přístupových komunikací.

#### Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy Z8 ŽÚR OK na veřejné zdraví odpovídají výše popsaným přímým a nepřímým vlivům na kvalitu ovzduší a hluk. Dále z pohledu vlivů na veřejné zdraví nelze vyloučit ani negativní vlivy související se snížením prostupnosti území, vlivy spojené s kvalitou bydlení aj. Za nejvýznamnější však lze považovat vlivy hluku.

Na rozdíl od hluku ze silniční dopravy nejsou pro hluk z provozu železničních tratí v současnosti prokázány přímé účinky na lidské zdraví ve smyslu např. kardiovaskulárních onemocnění. Za prokazatelné účinky se považují obtěžování (pro celodenní hluk – ukazatel  $L_{dvn}$ ) a rušení spánku (noční hluk – ukazatel  $L_n$ ). Vlivy obtěžování považuje WHO za prokazatelné od úrovně  $L_{dvn} = 53,7$  dB, rušení spánku od  $L_n = 43,7$  dB, tomu pak odpovídají i doporučené hodnoty dle WHO.

Kromě hluku je nutno v případě železničních tratí brát v úvahu i aspekt vibrací. Projíždějící vlaky jsou zdrojem kmitání, které se přenáší půdním prostředím do okolí. Vzniklé vibrace mohou rovněž působit jako rušivý či obtěžující aspekt. I v tomto případě je nejvýznamnějším opatřením optimalizace vedení trati v rámci koridoru – z výsledků měření vyplývá, že vliv vibrací výrazně klesá se vzdáleností od trati a významněji se projevuje pouze v řádu nižších

desítek metrů, a to i u vysokorychlostních tratí. V případě vedení trati v bezprostřední blízkosti obytné zástavby je pak nutno aplikovat technická opatření k minimalizaci vlivu vibrací na obyvatele.

Z dalších vlivů na obyvatelstvo je možné popsat vlivy na faktory pohody bydlení a prostupnost území. Samotná VRT může působit též jako rušivý vizuální prvek v území (jakkoli bude tento faktor pravděpodobně převážen vlivem hluku z provozu trati). V rámci realizace stavby je nicméně nutno provést vegetační úpravy, které ji začlení do okolní krajiny a zmírní alespoň její vizuální působení. To se týká zejména úseků s technickými protihlukovými opatřeními. Realizací staveb VRT rovněž dochází k narušení cestních propojení pro nesilniční dopravu, využívaných obyvateli žijícími v okolí koridorů. V tomto případě je nezbytnou podmínkou zajištění bezkolizních propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv koridoru na obyvatelstvo a veřejné zdraví hodnocen jako přijatelný, byť negativní; a to na hranici mírného až významného vlivu (- 1/- 2) podle rozsahu a důslednosti uplatňovaných opatření pro zmírnění negativních vlivů trati. Potenciální nepřímý pozitivní vliv (+1) na obyvatelstvo je pak dán potenciálem snížení obtěžujícího efektu silniční dopravy a zvýšením bezpečnosti provozu.

Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru. Jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy se týkají zejména znečištění ovzduší a hluku a jsou popsány výše. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

### ***Vlivy na povrchové a podzemní vody***

Realizace záměrů dopravní infrastruktury má převážně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody. U nových dopravních staveb nelze vyloučit riziko ovlivnění útvarů povrchových a podzemních vod. Realizací a provozem záměrů mohou být negativně ovlivněny zejména hydromorfologie vodních toků (křížení vodních toků, souběh s vodním tokem) a hladina podzemní vody (hlubší zářezy, tunely). Nárůstem zpevněných ploch pak dochází k urychlenému povrchovému odtoku, omezení přirozené infiltrace atmosférických srážek a ovlivnění odtokových poměrů náspy, zářezy nebo při křížení vodních toků.

K mírnému až významnému negativnímu dotčení odtokových poměrů může dojít při průchodu záplavovými územími (riziko vzduť hladiny, omezení přirozené transformace povodňové vlny apod.). K vzduť vodní hladiny může též docházet u nedostatečně kapacitních mostních konstrukcí, propustků nebo mostků. Z hlediska protipovodňové ochrany je proto nutné tyto vlivy maximální měrou eliminovat a v záplavových územích navrhovat dostatečně kapacitní přemostění nebo taková řešení, která nezhorší odtokové poměry v oblasti. Významnost negativního vlivu je závislá na velikosti územního střetu.

Koridor DD12 Z8 ZÚR OK ve své východní části zasahuje na území CHOPAV. Jedná se o část koridoru, která je vedená v trase stávající železniční tratě. Dále koridor zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů I. a II. stupně a do ochranných pásem zdrojů přírodních minerálních vod. Potenciální vliv koridoru DD12 na podzemní vody je proto hodnocen jako mírný negativní (-1).

Potenciální mírný negativní vliv na podzemní vody byl u koridoru DD12 identifikován i z důvodného předpokladu realizace záměru v zářezích a tunelových úsecích. Tento předpoklad vychází ze studie proveditelnosti VRT (Brno -) Přerov – Ostrava a dalších studiích podrobností odpovídající projektové přípravě stavby. Na úrovni ZÚR nelze negativní ovlivnění podzemních vod v důsledku realizace záměru v koridoru vyloučit. To bude možné až v projektovém stupni, kdy bude možné hodnotit konkrétní návrh technického řešení.

Koridor DD12 dále zasahuje do záplavových území Q<sub>100</sub> vodních toků Morava a Bečva. Dále kříží vodní toky Olešnice, Vinarský potok a řadu menších bezejmenných toků, jejichž odtokové poměry mohou být zejména při zvýšených vodních stavech realizací stavby VRT negativně ovlivněny. Tyto potenciální mírné až významné negativní vlivy (-1/-2) je nutné ošetřit v rámci návrhu technického řešení stavby.

K potenciálnímu mírnému negativnímu ovlivnění povrchových a podzemních vod (-1) může docházet i ve fázi realizace záměru v koridoru, zejména pokud by byl záměr navržen v tunelu

nebo hlubokém zářezu. Tyto vlivy jsou však pouze krátkodobé, přechodné a lze je eliminovat běžnými opatřeními v rámci provádění stavby.

Souhrnně lze pak říct, že v měřítku zpracování ZÚR lze vznik vlivů na režim povrchových a podzemních vod obecně předpokládat, jejich významnost bude však možné definovat až v podrobnosti projektové přípravy záměru. V rámci projektové přípravy všech záměrů je nezbytné učinit všechny schůdné kroky k omezení nepříznivých vlivů na stavy vodních útvarů. V případě zhoršení či znemožnění dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchové nebo podzemní vody je možné záměr realizovat pouze na základě výjimky dle zákona č. 254/2001 Sb. stanovené vodoprávním úřadem.

### ***Vlivy na půdy***

Realizace jakékoliv nové stavby je téměř vždy spojená s negativními dlouhodobými trvalými vlivy na půdy ve formě jejich trvalého záboru. Za významně negativní vlivy pak lze považovat zejména zábor půd I. a II. třídy ochrany a lesů ochranných a zvláštního určení.

Při hodnocení vlivů na půdy na úrovni ZÚR je uvažováno s celou šíří koridoru (základní návrhová šířka 200 m). Reálná šířka záměru umísťovaného do koridoru se na základě obdobných staveb odhaduje na úrovni max. desítky metrů. Reálný zábor zemědělské půdy (ZPF) a pozemků určených pro plnění funkcí lesa (PUPFL) tak bude nižší. Na úrovni ZÚR rovněž nelze předvídat technické řešení záměru v koridoru. V případě tunelového řešení by pak v daném úseku mohl být zábor půdy minimalizován až zcela vyloučen. Pro další hodnocení vlivů koridoru DD12 je uvažována celá plocha koridoru, bez zohlednění možného výškového a technického řešení záměru.

Krátkodobé potenciální negativní mírné až zanedbatelné přechodné vlivy na lesní i zemědělské půdy (-1/0) lze očekávat v době realizace záměru umísťovaného do koridoru, kdy v době výstavby záměrů obecně dochází k rozsáhlejšímu záboru půdy pro zařízení staveníště a další nezbytné doprovodné požadavky staveb. Tyto vlivy jsou však převážně krátkodobého charakteru a po dokončení staveb je půda navracena původnímu využití. Potenciální dlouhodobé vlivy na zemědělskou a lesní půdu jsou popsány níže samostatně.

### **Zemědělský půdní fond (ZPF)**

V případě koridoru DD12 je cca 93 % plochy koridoru umísťovaného na zemědělské půdě, z toho cca 2/3 tvoří půdy I. a II. třídy ochrany. Hodnocení vlivů koridoru na zemědělský půdní fond je proto uvedeno jako potenciálně významný trvalý dlouhodobý negativní vliv (-2). S ohledem na výše uvedené omezení hodnocení vlivů koridoru na půdy na úrovni ZÚR lze předpokládat, že v rámci projektové přípravy budou negativní vlivy na ZPF zmírněny.

Předpokládaný zábor půdy, zejména ZPF, pro koridor DD12 je ovlivněn mnoha faktory, které neumožňují vést trať územím s významně nižším zastoupením půd vyšší bonity. Trasa a její umístění v území je determinováno morfologií terénu, lokalizací sídel, trasami stávající (i plánované) dopravní infrastruktury (železnice, dálnice) včetně konkrétních bodů, kde dochází k nutnému propojení VRT a konvenční železnice. Trasa koridoru musí také splňovat technické parametry týkající se poloměrů oblouků a výškového vedení, které významně omezují možnosti jejího vedení územím. Technicky je nemožné lokálně odklánět trasu koridoru od hlavního směru, protože směrové oblouky trasy pro rychlosti 250 km/h a více se pohybují v řádech 5000–8000 m. Trasu koridoru je ale možné lokálně přizpůsobit v jejím výškovém vedení i technickém provedení tak, aby v maximální míře respektovala požadavky ochrany životního prostředí (hluk, hydrologické poměry, krajinný ráz, křížení migračních koridorů atd.). Jak je patrné i z grafické části návrhu koncepce, zásadní posun trasy, který by znamenal významně menší dotčení kvalitních zemědělských půd, není z výše uvedených důvodů možný.

Dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany v územně plánovací dokumentaci určit k jinému než zemědělskému účelu nebo odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Umístění koridoru vysokorychlostní trati DD12 v daném území nemá alternativu a s ohledem na modelaci terénu a nutnou návaznost na železniční síť ji není možno vymezit ve významně

odlišné trase. U navrženého řešení převažuje veřejný zájem v oblastech dopravní dostupnosti a propojenosti hospodářských center ČR i regionů EU, přiblížení regionů k hlavním centrům osídlení, podpora rozvoje regionů díky lepší distribuci ekonomických příležitostí, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a převedení dopravní zátěže z méně environmentálně šetrných způsobů dopravy nad zájem ochrany půdy. Z těchto důvodů je i přes významný negativní vliv na ZPF považováno vymezení koridoru DD12 za akceptovatelné.

Umístěním stavby v koridoru DD12 nedojde ke zvýšení rizika vodní nebo větrné eroze, zejména s přihlédnutím k její úzké linii a k nutnosti instalovaného oplocení, které bude spíše působit jako protierozní překážka (zvláště s přihlédnutím k předpokládané doprovodné ochranné zeleni, která zde bude minimálně lokálně vysazována).

#### **Pozemky určené pro plnění funkcí lesa (PUPFL)**

Prostorový střet navrhovaného koridoru s PUPFL byl u koridoru DD12 rovněž identifikován. Vzhledem k charakteru zasažených lesních porostů (lesy hospodářské) a rozsahu zásahu byl vliv koridoru na lesní půdy určen jako potenciální mírný dlouhodobý trvalý (-1).

Následek záboru PUPFL je mj. i fragmentace lesních porostů spojená s vyšším rizikem poškození bořivými větry, úbytkem biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušením vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci uplatnění koridoru s přihlédnutím k popsaným sekundárním vlivům fragmentace lesních celků je považován za přímý, trvalý, mírný až zanedbatelný, negativní (-1/0). Mírné až zanedbatelné negativní hodnocení bylo zvoleno z důvodu rozsahu zasaženého území koridoru, který prochází většinou okrajovými částmi stávajících lesních porostů.

#### ***Vlivy na horninové prostředí***

Významné vlivy na horninové prostředí mají stavby dopravní infrastruktury zejména v případech, kdy přímo zasahují do horninového prostředí (např. zářez, tunel) anebo přímo zasahují do ložisek nerostných surovin a jejich dobývacích prostorů.

K významnému ovlivnění nerostného bohatství dochází zejména v případech, kdy koridor celou šíří prochází přes ložisko těžitelné povrchovou těžbou (výhradní ložisko, CHLÚ, dobývací prostor (DP)), kdy nelze vliv účelně minimalizovat. Méně významné dotčení je předpokládáno u ložisek těžitelných hlubinnou těžbou nebo z vrtů (ropa, zemní plyn). Realizaci záměrů na zemském povrchu nebudou podzemní nerostné zásoby zásadně ovlivněny. Musí však být respektována místa s výskytem vrtných souprav nebo nadzemní části hlubinných dolů. U vytěžených ložisek nelze vyloučit přítomnost doposud nevytěžených zbytkových zásob. V případě vzájemného střetu jsou nerostné suroviny trvale vázány v ochranném pilíři stavby. Okrajové zásahy do ložisek nerostných surovin jsou hodnoceny méně významně z důvodu možné minimalizace vlivů. Za negativní je možno považovat přítomnost poddolovaných a sesuvných území v koridoru, kdy nelze vyloučit statické ovlivnění budoucí stavby. Vlivy terénních nestabilit mohou být technicky řešitelné a jsou proto hodnoceny méně významně.

Je-li záměr vymezen ve stopě stávající komunikace (předpoklad modernizace, rekonstrukce nebo rozšíření stávající komunikace, železnice), budou vlivy na zásoby nerostného bohatství nebo terénní nestability významně minimalizovány, neboť tyto záměry se nebudou vyznačovat novými územními nároky významného charakteru. Nelze však vyloučit, že potenciálně negativní vliv vznikne.

U koridoru DD12 byl vliv na horninové prostředí identifikován jako potenciálně významný, přímý, dlouhodobý, trvalý (-2). Vymezený koridor přímo prochází chráněným ložiskovým územím, dvěma vyhrazenými ložisky a jedním ložiskem nevyhrazených surovin, a to v oblasti, kde je koridor veden ve volné krajině, mimo již existující konvenční tratě. Potencionálních prostorovým střetům s ložisky se tak nelze vyhnout. Naproti tomu v území nebyly identifikovány svahové nestability ani poddolované území. Vlivy na tyto charakteristiky horninového prostředí byly proto hodnoceny jako zanedbatelné.



Dle horního zákona lze v zájmu ochrany nerostného bohatství v chráněném ložiskovém území zřizovat stavby a zařízení, které nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska, jen na základě vyjádření obvodního báňského úřadu. Jestliže je nezbytné v zákonem chráněném obecném zájmu umístit stavbu nebo zařízení nesouvisící s dobýváním výhradního ložiska v chráněném ložiskovém území, je třeba dbát, aby se narušilo co nejméně využití nerostného bohatství. Znemožnit nebo ztížit dobývání výhradních ložisek nerostů je možno jen ve zvlášť odůvodněných případech, jde-li o mimořádně důležitou stavbu nebo zařízení nebo bude-li stavbou nebo zařízením ztíženo nebo znemožněno dobývání jen malého množství zásob výhradního ložiska.

Koridor DD12 je navržen pro vysokorychlostní trať nadmístního významu s významným veřejným zájmem v oblasti dopravní dostupnosti. Alternativní vedení tratě není s ohledem na další vazby v území možné. Na úrovni ZÚR nelze míru ovlivnění horninového prostředí jednoznačně stanovit. V rámci uplatňování Z8 ZÚR OK je proto nutné postupovat ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Staré ekologické zátěže, zasahující do plochy koridoru, jsou bez evidované kontaminace. Potenciální vlivy na tyto oblasti byly při úrovni hodnocení odpovídající ZÚR hodnoceny jako zanedbatelné.

### ***Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost***

Navrhovaný koridor DD12 není ve střetu s žádným velkoplošným ani maloplošným zvláště chráněným územím. Lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru negativně ovlivněny. Významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí je stanoviskem příslušného úřadu vyloučen. Koridor není v prostorovém kontaktu s územím s žádným přírodním parkem.

Realizací záměru budou dotčeny významné krajinné prvky (VKP), jejichž ochrana je obecně stanovena zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zásah do významných krajinných prvků ze zákona, tj. vodní toky a údolní nivy a les se projeví přímým zábohem biotopu údolní nivy (břehových porostů) či lesa (okrajově), s možností narušení stabilizační funkce. V tomto ohledu se mohou navíc projevit mírně negativní vlivy na VKP také v době výstavby (krátkodobé vlivy). Rozsah a význam dotčení s ohledem na šíři posuzovaného koridoru (základní návrhová šíře 200 m) není přesně kvantifikován, očekává se u vlivů přímých, krátkodobých a trvalých mírný negativní, u vlivů nepřímých, sekundárních, střednědobých, přechodných a dlouhodobých nulový. Podmínky ochrany VKP budou řešeny v následné fázi projektové EIA v detailnějších úrovních (ochrana přírodních stanovišť a druhů, mimolesní zeleně atd.).

Vlivy na flóru a faunu jsou u předmětného záměru dány zejména poškozením druhů vázaných na zabíranou zemědělskou a lesní půdu. V trase koridoru DD12 nejsou evidována významná území z hlediska migrace velkých savců. Potenciální mírné negativní (-1) ovlivnění průchodnosti území pro živočichy obecně lze zmírnit zřízením migračních objektů v rámci záměru. V tomto stupni přípravy nebyly v trase koridoru zjištěny významné lokality zvláště chráněných druhů flóry, mírně negativní ovlivnění flóry se proto předpokládá ve vazbě na zábor půdy pod stavbou v koridoru (-1).

Z hlediska biodiverzity bude mít vymezení koridoru zanedbatelný až nulový vliv. Podrobněji a přesněji musí být vlivy na biodiverzitu, flóru a faunu specifikovány v rámci projektové EIA.

Za přímý negativní vliv uplatnění koncepce se dále považuje střet trasy koridoru DD12 s vymezenými ÚSES. Dotčeny budou skladební části ÚSES lokálního významu. K zásahu do ÚSES a k narušení jeho funkčnosti dojde jak v době výstavby (krátkodobý vliv), tak zde zůstane trvalá překážka v podobě trati (trvalý vliv). S ohledem na charakter záměru, rozsah možného ovlivnění a navržené podmínky minimalizující potenciální negativní vlivy byly vlivy na ÚSES hodnoceny jako potenciální mírný negativní (-1).

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

Koridor vysokorychlostní trati se dotýká hmotného majetku (budov apod.) třetích stran a také pozemků. Tyto skutečnosti jsou řešeny v rámci majetkoprávního vypořádání, mimo proces

posuzování vlivů na životní prostředí. Koridor přímo prochází zastavěným územím (Brodek u Přerova) anebo se zastavěných území obcí okrajově dotýká. Lze však předpokládat, že v rámci projektové přípravy dojde k upřesnění vedení záměru a tím ke snížení vlivů na hmotné statky.

Při realizaci koridoru budou zachovány veškeré dopravní vazby v území, VRT bude územím procházet prakticky nezávisle na ostatních komunikacích. Případně dotčené komunikace (silnice, místní a účelové komunikace, resp. polní a lesní cesty) budou upraveny, resp. přeloženy. Jiné vlivy na infrastrukturu nejsou očekávány. Sítě, případně dotčené záměrem, budou uvedeny do původního stavu (resp. stavu vyžadovaného jejich správci), nedochází tedy ani k rozvoji, ani k omezení technické infrastruktury území.

Z hlediska nemovitých architektonických či historických památek je přímo dotčena kulturní památka výpravní budovy železniční stanice v Brodku u Přerova. V tomto místě je koridor veden v oblasti stávající konvenční tratě, negativní ovlivnění kulturní památky vlivem stavby VRT v koridoru DD12 tak lze považovat za potenciálně mírné až zanedbatelné. Řešené území spadá do území s archeologickými nálezy. Možnost dalšího archeologického nálezu nelze jednoznačně vyloučit. Případný územní střet je řešitelný dostupnými opatřeními archeologické památkové péče (např. přemístění nebo záchranný archeologický průzkum), nelze vyloučit ani ovlivnění ořezů z průjezdů vlakových souprav.

Celkově jsou tak vlivy na hmotné statky hodnoceny jako potenciální mírné až významné, negativní, přímé, trvalé (-1/-2), vlivy na kulturní a historické dědictví jsou hodnoceny jako potenciální mírné až zanedbatelné, negativní, přímé, trvalé (-1/0). Z hlediska fáze výstavby jsou očekávané vlivy krátkodobé, mírně negativní až zanedbatelné (-1/0). Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

### ***Vlivy na krajinu***

Naplnění Z8 ZÚR OK bude spojeno s vlivy na krajinu (krajinný ráz) dotčeného území. Uplatněním koridoru DD12 dojde k posílení antropogenního charakteru území. Rozsah míry tohoto vlivu je dán charakterem využití navrhovaného koridoru jako koridoru pro stavbu železniční infrastruktury.

Stavby železniční dopravy mají charakter dlouhých linií a ovlivňují poměrně rozsáhlé části krajiny. Míra vlivu dopravních staveb na krajinu vzrůstá s jejich šířkou, rozsahem terénních úprav, které jsou jejich výstavbou vyvolány a množstvím a způsobem provedení doprovodných staveb a zařízení. Rozsah vlivu je dále dán modelací terénu, terénním pokryvem a charakterem krajinného prostředí. Vznik nové antropogenní linie v urbanizovaném prostředí je obecně přijímán lépe než v členité přírodní krajině.

Nové dopravní stavby mají převážně negativní vliv na krajinný ráz. Především je tento faktor významně negativní v lokalitách s hodnotným krajinným rázem, jako jsou velkoplošná zvláště chráněná území, přírodní parky a krajinné památkové zóny.

Vliv koridoru DD12 na krajinu a krajinný ráz nelze hodnotit jednotně v celé jeho délce. Vyšší vliv lze očekávat zejména v jeho střední a západní části, kde je koridor veden volnou krajinou. V západní části je koridor vymezen v oblasti stávající konvenční tratě. Vliv na krajinný ráz tak zde lze očekávat nižší. Koridor nezasahuje do území případných parků ani do oblastí se zvlášť cennými a hodnotnými znaky krajinného rázu. Potenciální vlivy koridoru na krajinu jsou proto celkově hodnoceny jako dlouhodobé, trvalé, mírně negativní (-1).

## **6.4. Hodnocení synergických a kumulativních vlivů**

Pro hodnocení kumulativních a synergických je metodickým doporučením MŽP doporučeno postupovat v 6 krocích, a to:

- 1) popis vhodné metodologie
- 2) zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny
- 3) identifikaci a popis možných kumulativních a synergických vlivů
- 4) posouzení těchto vlivů
- 5) vymezení kompenzačních opatření

#### 6) stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů.

Metodika hodnocení kumulativních a synergických vlivů je popsána v příloze tohoto dokumentu (Příloha č. 1). Pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly dále využity údaje o stavu životního prostředí a jeho složek, které by mohly být negativně ovlivněny, podrobně popsány v kap. 3-5 tohoto vyhodnocení.

Předmětem Z8 ZÚR OK je pouze jeden nový návrhový koridor. Jedná se o koridor DD12 vymezený pro stavbu VRT. Do hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů byly dále zahrnuty záměry vymezené v ZÚR OK v platném znění a stávající záměry (stávající stavby v území již provozované), které se nachází v přímém prostorovém střetu s nově vymezovaným koridorem anebo v jeho blízkosti. Ze stávajících staveb se jedná zejména o železniční trať 270 (001) (Praha - ) Česká Třebová – Přerov (- Bohumín), dálnice D1 a D55 a silnice I/47, I/55, II/150 a II/486 a el. vedení VVN 110 kW. V ZÚR OK, v platném znění, jsou vymezeny koridory TE1, TE8 a TE15 pro přestavbu anebo rozšíření stávajícího vedení ZVN. Stávající el. vedení ZVN proto nebylo v rámci hodnocení možných synergických a kumulativních vlivů uvažováno mezi stavby stávající z důvodu zamezení duplicitního hodnocení.

Riziko vzniku kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí je uvedeno v textu níže a dále také v přehledné formě jako součást tzv. hodnotící tabulky (Příloha č. 1).

### ***Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů a jejich posouzení***

#### ***Vlivy na ovzduší a klima***

Navrhovaný koridor DD12 je určen pro stavbu VRT, které jsou technicky řešeny jako plně elektrifikované železniční tratě. U koridoru DD12 nebyly identifikovány potenciálně významné negativní vlivy na kvalitu ovzduší anebo klima. Stejně tak nejsou identifikovány ani případné potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy s ostatními plánovanými nebo stávajícími záměry. Potenciální pozitivní kumulativní vliv lze identifikovat pouze s plánovaným koridorem DD11, který na posuzovaný koridor DD12 navazuje a který spolu s ním zvyšuje identifikované potenciální pozitivní vlivy koridoru DD11. Jedná se však o koridory pro stavby, které budou po jejich realizaci tvořit jeden celek. Proto nelze v tomto případě mluvit přímo o kumulativních vlivech. Případné vlivy byly vzhledem ke své velikosti hodnoceny jako mírné až zanedbatelné.

#### ***Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, hluková zátěž***

Synergické vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví by mohli nastávat pouze v případě společného působení hluku a ovzduší na stejný orgánový systém a vyvolávající obdobný zdravotní efekt. U koridorů železniční dopravy obecně nejsou hodnoceny dlouhodobé nebo trvalé negativní vlivy na ovzduší. Stejně tak nebyly identifikovány ani synergické vlivy na obyvatelstvo a veřejné při spolupůsobení hlukové zátěže.

Kumulativní vlivy koridoru DD12 na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze sledovat zejména v oblasti hlukového zatížení. Lze očekávat vznik možných kumulativních vlivů koridoru DD12 zejména se stávajícími a budoucími stavbami dopravní infrastruktury. V případě staveb technické infrastruktury nebyly kumulativní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví identifikovány.

Hodnocení kumulativních vlivů různých typů staveb na hlukovou zátěž má své výrazné omezení dané zejména metodologií hodnocení hlukových dopadů a hlukovými limity. Takovéto hodnocení je proto možné pouze teoreticky. V případě společného působení hluku ze zdrojů stejného typu (např. z více železničních tratí, z více silnic) je kumulativní vliv bez problémů hodnotitelný a lze pro něj i uplatnit příslušné limity. Pro posouzení společného působení hluku z různých typů zdrojů (např. z železniční a silniční dopravy) však není k dispozici metodický podklad ani limity. Autorizační návod SZÚ k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku výslovně uvádí, že hodnotit kombinované působení hluku z různých zdrojů není aktuálně možné vzhledem k nedostatku důkazů o tomto působení. Rovněž platí, že potenciální

kumulativní vlivy zde nastávají na úrovni obtěžování a rušení spánku, nejedná se o vlivy ve smyslu přímého poškození zdraví.

Specifika hodnocení hlukové zátěže na obyvatelstvo v případě souběhu tras železniční a silniční dopravy jsou podrobně řešeny v rámci hlukových studií zpracovaných pro jednotlivé záměry, které zahrnují všechny zdroje v území. Na základě podrobných podkladů je pak nutno v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví zajistit opatření pro minimalizaci negativních dopadů na veřejné zdraví z posuzovaných stávajících i navrhovaných zdrojů hlukové zátěže v území. Především je pak nutno zohlednit přítomnost ostatních zdrojů hluku v lokalitě při optimalizaci tras příslušných tratí a silnic v rámci daných koridorů. Rovněž je nutné vyloučit situace, kdy by vlivem umístění nových záměrů docházelo k nárůstu stávající hlukové zátěže v již nadlimitně zatíženém území (např. vlivem odrazů od protihlukových stěn nebo jiné doprovodné infrastruktury). Takovéto hodnocení však přísluší až do navazujících řízení ve stupni projektové přípravy. Z úrovně ZÚR ho nelze relevantně provést.

Níže uváděné možné kumulativní vlivy koridoru DD12 s ostatními stávajícími a plánovanými záměry je provedeno pouze v teoretické rovině, bez zohlednění výše uvedených skutečností. Jedná se tak převážně o obecné závěry definující možné potenciální vlivy.

Potenciální významné negativní kumulativní vlivy (-2) na hlukovou zátěž byly hodnoceny s dálnicí D1, silnicí II/150 a železniční tratí 001, a to zejména ve východní části koridoru, kde jsou tyto stavby dopravní infrastruktury vedeny souběžně s koridorem DD12. Potenciálně významný negativní kumulativní vliv byl hodnocen i s koridorem DS65 (dálnice D55 s předpokládanou vysokou intenzitou) a DS63 (dálnice D1). U ostatních dopravních staveb a koridorů byly potenciální negativní kumulativní vlivy na hlukovou zátěž hodnoceny jako mírné (-1), a to z důvodu malého prostorového střetu (koridor kříží tyto stavby) anebo předpokládaných nižších intenzitách provozu. U stávající železniční tratě 270 (Brodek u Přerova) byl potenciální negativní kumulativní vliv hodnocen jako mírný až zanedbatelný, protože se zde jedná o místo napojení nové stavby VRT v koridoru DD12 na stávající železniční trať, která už za stávajícího stavu hlukovou zátěž území významně ovlivňuje.

V případě potenciálních kumulací stávajících železničních tratí a budoucích (koridorů) platí, že je nutno splnit limity pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě. Platí, že hygienický limit je určen podle intenzity provozu na trati či komunikaci, který je v území dominantní, a ten poté platí pro dotčenou chráněnou zástavbu v celé lokalitě, kde posuzované zdroje hluku působí.

Jako oblast s potenciálně významnými kumulativními vlivy různých typů dopravy lze označit oblast katastrálních území Vinary a Rokytnice u Přerova, kde budou pro uplatnění všech návrhových koridorů ZÚR as Z8 ZÚR OK zastavěná území obcí ohraničena z více stran významnou dopravní stavbou s potenciálně vyšší hlukovou emisí. V těchto místech je zapotřebí věnovat zásadní pozornost minimalizaci hlukové zátěže, přičemž kromě minimalizace hluku z VRT může být uplatněno i kompenzační opatření formou navýšení protihlukových opatření na stávajících nebo plánovaných dálničních komunikacích.

#### Vlivy na povrchové a podzemní vody

Potenciálně negativní kumulativní vlivy (-1) byly pro koridor DD12 identifikovány pro možnost ovlivnění povrchového odtoku vody realizací nové liniové bariéry, zvýšení odtoku zvýšením zastavěného území a umístěním části koridoru do oblasti záplavového území. Všechny tyto vlivy mohou být navyšovány kumulativním působením dalších dopravních staveb v území. Zejména se jedná o stavby koridorů DS63, DS65 a DS69 a dálnic D1, silnicemi I/55, II/150 a žel. tratí 270 (001). Jedná se o stavby, které spolu s koridorem DD12 vytváří ostrovní území, kde může při nedostatečné kapacitě mostů a propustků docházet ke kumulaci povrchových vod, a to zejména při vysokých úhrnech srážek a nedostatečném vsaku.

Potenciální negativní mírné kumulativní vlivy (-1) na podzemní vody byly identifikovány u koridorů DS65 a DS69, které jsou spolu s koridorem DD12 umístěny v oblasti ochranného pásma zdrojů přírodních a léčivých vod. Kumulativní vlivy na podzemní vody se stavbami stávající infrastruktury nebyly identifikovány, neboť se předpokládá, že u existujících staveb byl jejich negativní vliv na podzemní vody již vyloučen a realizací stavby koridoru DD12 se

nezhorší. U nových staveb silniční infrastruktury se nepředpokládá tunelové vedení tras, kumulativní vlivy na režim podzemních vod z důvodu souběhu případných tunelových úseků byl proto vyloučen.

#### Vlivy na půdy

Kumulativní vlivy na půdy byly identifikovány v případě ZPF zejména u koridorů vymezených pro záměry s významným územním průmětem v oblasti zemědělské půdy. Kumulativní a synergické vlivy na ZPF byly hodnoceny jako potenciálně významné negativní. Tomuto druhu negativních vlivů se obecně nedá při územním rozvoji vyhnout, neboť jakákoliv stavba znamená trvalý zábor. V území intenzivně zemědělsky využívaném pak územní urbánní rozvoj znamená i kumulativní vlivy na zemědělskou půdu. V případě koridoru DD12 se jedná zejména o kumulativní vlivy s koridory DD11, DS63, DS65 a DS69. U koridorů vymezených pro technickou infrastrukturu byly potenciální kumulativní vlivy hodnoceny jako zanedbatelné, protože tyto koridory samy o sobě nemají významné nároky na ZPF. U lesních půd nebyly potenciální kumulativní vlivy identifikovány.

#### Vlivy horninové prostředí

Potenciální kumulativní vlivy na horninové prostředí nebyly identifikovány. Při hodnocení možnosti vzniku kumulativních vlivů na horninové prostředí byl zvážen výskyt chráněných ložiskových území a dobývacích prostorů, prostorové umístění jednotlivých stávajících a budoucích záměrů v území i účel, pro který jsou nové koridory navrhovány. Případné kumulativní vlivy byly hodnoceny jako žádné až zanedbatelné.

#### Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

Koridor DD12 není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím nebo prvky soustavy Natura. Dle vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí. Potenciální kumulativní vlivy na chráněná území byly vyloučeny. Koridorem DD12 nejsou dotčeny prvky ÚSES regionální a nadregionální úrovně. Významnější kumulativní vlivy s ostatními záměry nejsou u těchto prvků předpokládány.

Koridor DD12 je vymezen pro liniovou dopravní stavbu, která sama o sobě tvoří potenciální bariéru pro volný pohyb živočichů. Vzhledem k existenci několika dalších liniových staveb stávajících nebo plánovaných v dotčeném území, zde dochází k riziku vzniku možného kumulativního vlivu na prostupnost území pro volně žijící živočichy, který je hodnocen jako potenciálně mírný, negativní (-1). Mírné negativní hodnocení je zde navrženo z důvodu možnosti realizace technických opatření, která negativní vlivy mírní (např. realizace ekoduktů a jiných prvků). Potenciální kumulativní vliv byl identifikován zejména u záměrů koridorů DS63, DS65, DS69, dálnic D1, silnicemi I/55, II/150 a II/436 a železniční tratí 270 (001).

U koridorů pro technickou infrastrukturu nebyl hodnocen potenciální kumulativní negativní vliv s koridorem DD12, neboť se jedná o koridory určené pro stavby s rozdílným technickým a výškových řešení a rozdílným vlivem na faunu a biologickou rozmanitost.

Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na významné krajinné prvky (tzv. významné krajinné prvky ze zákona) byly identifikovány u koridorů DS65 a DS69 u vodních toků.

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

Potenciální kumulativní vlivy na hmotné statky, historické a kulturní památky byly identifikovány zejména v západní části koridoru DD12, a to se stávající železniční tratí 270, v jejíž ose je zde koridor navržen. Z důvodu souběhu stávající trati a navrhovaného koridoru nelze vyloučit ani kumulativní negativní vliv na kulturní památku výpravní budovy železniční stanice v Brodku u Přerova. Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy na hmotné statky pak byly identifikovány u koridoru DS69, který kříží koridor DD12 v těsné blízkosti obytné zástavby Brodku u Přerova u koridoru DS63 (vymezený pro dálnici D1), který spolu s koridorem DD1 zasahuje zastavěné území průmyslové zóny jižně od Radvanic.



Potenciálně mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na archeologické dědictví byly identifikovány s koridorem DS65, který kříží koridor DD12 právě v oblasti výskytu území s archeologickými nálezy I. kategorie. Tyto negativní vlivy na archeologické dědictví je nutné řešit v případě realizace kterékoliv stavby, bez ohledu na jejich kumulativní působení.

#### Vlivy na krajinu

Realizací stavby VRT v koridoru DD12 vznikne v území významná liniová dopravní stavba, která posílí antropogenní vzhled krajiny. Tento negativní vliv na krajinu a krajinný ráz bude ještě posílen realizací dalších staveb v území, které mají rovněž charakter výrazných liniových antropogenních staveb dopravního nebo technického charakteru. Vzhledem k vysoké kumulaci těchto druhů zástavby (zejména dálnice D1, D55, silnice I/55, žel. trať 270 (001) a koridory DS63, DS65 a TE8) byly tyto potenciální kumulativní vlivy hodnoceny jako významné negativní vlivy na krajinný ráz s rizikem vzniku nežádoucí fragmentace krajiny.

Obecně lze pak konstatovat, že potenciální negativní kumulativní vlivy u téměř všech složek životního prostředí pak mohou nastat ve fázi realizace staveb umístěných do návrhových koridorů, pokud budou realizovány ve stejném období. Tuto skutečnost je nutno pečlivě zvážit a případnému souběhu staveb, které by mohly mít negativní kumulativní vlivy nad míru únosnou, zabránit.

Kumulativní ani synergické vlivy se záměry na území jiných krajů nebyly identifikovány.

#### **Vymezení kompenzačních opatření**

K minimalizaci výše popsaných negativních vlivů byly navržena opatření, která jsou v přehledné formě zahrnutá do tzv. hodnotící tabulky (Příloha č. 1). Stručné shrnutí těchto opatření pro minimalizaci negativních vlivů je dále uvedeno v textu níže.

Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních kumulativních vlivů:

- vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví:
  - o V rámci přípravy konkrétního záměru VRT optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (přínejmenším v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů, optimálně pak s cílem další redukce negativních vlivů hluku) a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku v příslušné lokalitě. (To znamená zpracování společné hlukové studie, ve které hluk z vysokorychlostní železniční trati a hluk ze všech stávajících a navrhovaných silnic a železnic v dotčeném území je vyhodnocen ve společné hlukové studii.)
- vlivy na povrchové a podzemní vody:
  - o V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na odtokové poměry (vč. stavů se zvýšenými průtoky), čistotu povrchových vod, jakost přírodních minerálních vod a režim podzemních vod, při zohlednění dalších staveb v území (vč. staveb koridorů DS65 a DS69). Návrh mostů a propustků musí zohledňovat existenci jiných budoucích staveb, které mohou tvořit bariéru pro volný odtok povrchových vod a tím zhoršovat nebo deformovat směr povrchového odtoku.
- vlivy na zemědělský půdní fond:
  - o Pro omezení vzniku kumulativních vlivů na ZPF je nutné realizovat opatření minimalizace záboru ZPF, především záboru půdy v I. a II. třídě ochrany ZPF, u každé jednotlivé stavby.
- vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru:
  - o V rámci přípravy VRT zajistit dostatečnou průchodnost tratě pro volně žijící živočichy, zejména v souvislosti s v území umístěnými stavbami dálnic, které tuto průchodnost rovněž omezují. Minimalizovat vlivy na vodní toky a další VKP při souběžném trasování více staveb.
- vlivy na hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického)
  - o Minimalizovat vlivy na zastavěná území optimalizací tras staveb v koridorech. Minimalizovat vlivy na archeologické dědictví opatřeními archeologické památkové péče při realizaci první

stavby v území, v rozsahu předpokládaných záborů i pro ostatní spolupůsobí stavby (v případě znalostí jejich vymezení v době provádění těchto opatření).

- vlivy na krajinu

- V rámci přípravy konkrétního záměru řešení VRT v koridoru minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry obdobného charakteru (dálnice, silnice, ostatní železniční tratě, el. vedení VVN a ZVB, aj.) vhodným technickým řešením nových záměrů.

Minimalizaci negativních vlivů na ostatní složky životního prostředí zajišťují v dostatečné míře opatření uvedená v kap. 8.

### **Stanovení pravidel monitorování kumulativních vlivů**

Pro monitorování kumulativních a synergických vlivů nejsou stanoveny samostatné indikátory. Tyto vlivy je možné sledovat a hodnotit na základě indikátorů pro monitorování vlivů na životní prostředí navržených v kap. 12.

## **6.5. Souhrn**

Při hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhované Z8 ZÚR OK byly hodnoceny potenciální vlivy na všechny složky životního prostředí, které by mohly být uplatněním koncepce ovlivněny. Hodnocení zahrnuje vlivy nově navrhovaného koridoru Z8 ZÚR OK i potenciální kumulativní a synergické vlivy.

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že významné negativní vlivy byly identifikovány v případě vlivů na zemědělský půdní fond a horninové prostředí. Tyto potenciální významné negativní vlivy jsou dány zejména vysokou mírou zastoupení tříd I. a II. ochrany ZPF v ploše nově navrhovaného koridoru a územního střetu s vymezeným chráněným ložiskovým územím.

Potenciální mírné až významné negativní vlivy pak byly dále identifikovány u vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, vody a hmotné statky. Stavby navrhovaného koridoru mohou být významným zdrojem hluku, který může negativně ovlivňovat lidské zdraví. Tyto vlivy jsou však řešitelné realizací protihlukových opatření. Koridor svou částí zasahuje do záplavového území Q<sub>100</sub> řek Moravy a Bečvy. Jako významná dlouhá liniová stavba také může potenciálně ovlivňovat odtokové poměry území. Koridor se v určitých částech přibližuje obytné zástavbě, nebo ní přímo prochází. Negativní vlivy na hmotné statky tak nebylo možné vyloučit.

Potenciální mírné negativní vlivy byly identifikovány pro podzemní a povrchové vody, pozemky určené k plnění funkci lesa, biologickou rozmanitost, faunu a flóru a na krajinu. U vlivů na podzemní a povrchové vody nelze předem z pozice ZÚR vyloučit negativní ovlivnění režimu povrchových a podzemních vod v důsledků realizace záměru v koridoru, a to zejména v případě, pokud by bylo voleno technické řešení v tunelu nebo zářezu. Koridor prochází ochranným pásmem vodních zdrojů a přírodních minerálních zdrojů. Nelze tedy vyloučit negativní ovlivnění množství a jakosti těchto zdrojů. Trasa koridoru zasahuje PUPFL, vzhledem k rozsahu potenciálního záboru však byly tyto vlivy hodnoceny jako mírné, negativní. Realizací záměru v koridoru dojde ke zničení přítomných biotopů a ke změně vlastností okolních biotopů. Lze očekávat zejména poškození druhů fauny a flóry vázaných na zabíranou zemědělskou a lesní půdu. Koridor je navržen mimo regionální a nadregionální prvky ÚSES. Koridor vytváří zejména ve své střední a východní části novou antropogenní linii v území, čímž má realizace staveb v tomto koridoru potenciál významně měnit krajinný ráz.

V souvislosti s uplatněním Z8 ZÚR OK a umístěním stavby VRT do koridoru nelze vyloučit fragmentaci lesních porostů a s ní spojené negativní vlivy. Koridor dále zasahuje lokalitu s archeologickými nálezy I. kategorie. Potenciální negativní vlivy na tyto složky však byly s ohledem na jejich rozsah a možnost uplatnění minimalizačních opatření hodnoceny jako potenciální mírné až zanedbatelné.

Potenciální mírné až zanedbatelné krátkodobé negativní vlivy pak byly pro téměř všechny složky životního prostředí identifikované v souvislosti s výstavbou záměru umístovaného do

posuzovaného koridoru. Jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti a související dopravy na hlukovou a imisní zátěž, obyvatelstvo, zábor půd pro zařízení staveniště, biotu aj.

Potenciální kladné mírné vlivy Z8 ZÚR OK byly hodnoceny u složek ovzduší, obyvatelstva a veřejného zdraví. Jedná se o pozitivní vlivy související s potenciálem stavby VRT, umísťované do navrhovaného koridoru, převzít část přepravních výkonů silniční dopravy a tím nepřímo zlepšit imisní a hlukovou situaci v území.

Potenciální kumulativní negativní vlivy byly hodnoceny u složek obyvatelstvo a veřejné zdraví, podzemní a povrchové vody, půda, biologická rozmanitost, fauna a flóra, hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického) a krajina. Kumulativní vlivy koridoru DD12 jsou dány zejména se stávajícími a plánovanými záměry dopravní silniční a železniční infrastruktury.

Významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí je vyloučen stanoviskem příslušného úřadu (Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství).

## 7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení nebo podle invariantního řešení ve srovnání se současným stavem a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

Návrh koncepce je zpracován v jedné variantě, která byla v předchozí kapitole SEA v celém rozsahu hodnocena z hlediska vlivu na relevantní složky životního prostředí. Metodika hodnocení předpokládaných vlivů Z8 ZÚR OK je uvedena v kapitole výše a dále v příloze tohoto dokumentu (Příloha č. 1). Porovnání nulové a aktivní varianty vychází zejména z výše uvedeného hodnocení předpokládaných vlivů navrhované varianty na jednotlivé složky životního prostředí.

Z8 ZÚR OK zahrnuje pouze jeden nově vymezovaný koridor. Navržené trasování nového koridoru vychází ze 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. Návrh variantního řešení koridorů koncepce neobsahuje.

Porovnání předpokládaných vlivů na životní prostředí bylo pro posuzovanou koncepci Z8 ZÚR OK provedeno pouze s variantou nulovou. Porovnání aktivní a nulové varianty je uvedeno v následující tabulce. Jako nulová varianta je uvažován stav bez uplatnění nového koridoru Z8 ZÚR OK tak, jak je popsán v kap. 3 vyhodnocení. Potenciální vlivy na samotné Z8 ZÚR OK jsou podrobně uvedeny v kap. 6 a příloze dokumentu (Příloha č. 1).

Tab. 7.1 Porovnání aktivní a nulové varianty

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta	Srovnání
Ovzduší, klima	<i>V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, s nižším emisním dopadem.</i>	<i>V aktivní variantě lze očekávat nepřímý pozitivní vliv na ovzduší jako následek převedení části emisné více náročné silniční dopravy na dopravu železniční.</i>	Z hlediska vlivů na ovzduší a klima je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta aktivní</b> .
Obyvatelstvo a veřejné zdraví, hluková zátěž	<i>V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční a tím i ke snížení hlukové zátěže a vlivů na veřejné zdraví podél silničních tahů. Současně ale nedojde ke vzniku nového významného zdroje hluku, který může obtěžující nebo rušivý. Rovněž nedojde ke vzniku nové bariéry pro průchodnost území obyvatelstvem.</i>	<i>V aktivní variantě je očekáván nepřímý pozitivní vliv v okolí stávajících silničních tahů jako důsledek potenciálního převzetí části dopravních výkonů silniční dopravy na dopravu železniční. Trvalé, dlouhodobé záporné vlivy jsou však očekávány v souvislosti s realizací nové železniční dopravní komunikace, pro kterou koncepce vytváří předpoklad. Tyto negativní vlivy nelze vyloučit a je proto v případě realizace aktivní varianty nutné uvažovat s realizací adekvátních protihlukových opatření.</i>	Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví (vč. hlukové zátěže) mají obě varianty svá pozitiva i negativa. Jako varianta mírně příznivější je hodnocena <b>varianta nulová</b> .

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta	Srovnání
Podzemní a povrchové vody	<i>V nulové variantě nejsou očekávány žádné vlivy na podzemní nebo povrchové vody (vyjma vlivů odpovídajících případným změnám klimatických faktorů).</i>	<i>V aktivní variantě nelze při uplatnění Z8 ZÚR OK vyloučit ovlivnění režimu povrchových nebo podzemních vod, a to zejména z důvodu zásahu nového koridoru do ochranných pásem vodních zdrojů a přírodních minerálních vod a záplavového území, zvýšení zastavěných ploch a tím i podmínek pro retenci vody v krajině. Při realizaci záměru je proto nutné volit takové řešení, aby byly případné negativní vlivy na odtokové poměry a jakost podzemních vod minimalizovány.</i>	Z hlediska vlivů na podzemní a povrchové vody je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta nulová</b> .
Půdy (ZPF, PUPFL)	<i>V nulové variantě nejsou očekávány žádné vlivy na půdu. Nulová varianta není spojena se zábořem zemědělské (ZPF) nebo lesní (PUPFL) půdy.</i>	<i>V aktivní variantě byl identifikován významný negativní vliv zejména na ZPF. Realizací záměru umístěného do nového koridoru dojde k nevyhnutnému záboru zemědělské půdy, vč. půdy s nejvyšší třídou ochrany. Při návrhu záměru je proto nutné volit takové řešení, aby byl zábor ZPF, pokud možno minimalizován.</i>	Z hlediska vlivů na půdy (ZPF, PUPFL) je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta nulová</b> .
Horninové prostředí	<i>V nulové variantě nejsou očekávány žádné vlivy na horninové prostředí.</i>	<i>V aktivní variantě byl identifikován významný negativní vliv na horninové prostředí z důvodu prostorového střetu nového koridoru s vymezených CHLÚ a DP. Současně nelze vyloučit další potenciální vlivy na horninové prostředí související s možností tunelového řešení části stavby v koridoru.</i>	Z hlediska vlivů na horninové prostředí je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta nulová</b> .
Fauna, flóra a biologická rozmanitost	<i>V nulové variantě nejsou očekávány žádné vlivy na faunu, flóru a biologickou rozmanitost.</i>	<i>V aktivní variantě byly identifikovány negativní vlivy související zejména s výstavbou nového liniového antropogenního prvku při uplatnění Z8 ZÚR OK. Lze zde očekávat vznik nové bariéry pro volný pohyb volně žijících živočichů.</i>	Z hlediska vlivů na faunu, flóru a biologickou rozmanitost je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta nulová</b> .



Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta	Srovnání
		<i>Tento negativní vliv je navyšován i existencí dalších neprůchozích staveb v území (např. dálnice). Potenciální negativní vlivy na faunu a flóru jsou dále vázány na zábor ZPF a PUPFL a ně navázaných ekosystémů. Územní střet nového koridoru ani vlivy Z8 ZÚR OK na zvláště chráněná území, prvky soustavy Natura 2000 anebo regionální a národní prvky ÚSES.</i>	
Kulturní a historické památky, archeologické dědictví a hmotné statky	<i>V nulové variantě nejsou očekávány žádné vlivy na kulturní a historické památky, archeologické dědictví a hmotné statky.</i>	<i>V aktivní variantě byly identifikované potenciální negativní vlivy na hmotné statky z důvodu přímého zásahu anebo blízkému přiblížení se zastavěným územím ze strany staveb umísťovaných do nového koridoru. Nově navrhovaný koridor zasahuje majetek třetích stran. Eventuální střety se zastavěným územím lze však eliminovat při zpřesňování koridorů v nižších stupních územně plánovací dokumentace, případně při umísťování stavby v rámci vymezeného koridoru V aktivní variantě nelze předem vyloučit možnost ovlivnění kulturních hodnot. Byl identifikován potenciální střet s územím s potvrzenými archeologickými nálezy.</i>	Z hlediska vlivů na kulturní a historické památky, archeologické dědictví a hmotné statky je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta nulová.</b>
Krajina	<i>V nulové variantě nejsou očekávány žádné vlivy na krajinu a krajinný ráz.</i>	<i>V aktivní variantě byly identifikovány potenciální negativní vlivy na krajinu dané zejména předpokladem vzniku nové liniové dopravní stavby, která může ovlivnit pohledové charakteristiky a krajinný ráz. Dále může potenciálně přispět k fragmentaci krajiny, a to zejména ve spolupůsobení více výrazných liniových</i>	Z hlediska vlivů na krajinu a krajinný ráz je jako varianta příznivější hodnocena <b>varianta nulová.</b>

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta	Srovnání
		<i>dopravních staveb v území.</i>	

Posuzovaná koncepce nezahrnuje variantní řešení. Ze srovnání aktivní a nulové varianty se u všech složek životního prostředí (vyjma ovzduší) jako příznivější jeví varianta nulová. To je dáno zejména předpokladem zachování stávajícího stavu, bez dalšího rozvoje území spojeného s novou antropogenní činností a novou zástavbou. Veškeré nové aktivity v území, které nesměřují k podpoře přírodních prvků, jsou v zásadě horší než stávající stav. Při rozvoji území se obecně případným negativním zásahům do životního prostředí nelze zcela vyhnout. Lze je ale minimalizovat vhodnými opatřeními.

Z provedeného posouzení hodnocení potenciálních vlivů posuzované koncepce na životní prostředí nevyplývá potřeba zpracovávat variantní řešení koncepce. Zjištěné vlivy jsou převážně mírné, anebo je možné je minimalizovat upřesněním navrhovaného koridoru v územně plánovací dokumentaci nižších stupňů a při projektové přípravě (zpřesnění trasování záměru, zvolení vhodných technických řešení, aj.).

Z8 ZÚR OK je řešena invariantně. Navrženou aktivní variantu lze z pohledu vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelnou, při zajištění splnění navrhovaných opatření.

## 8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných významných záporných vlivů na životní prostředí.

Na základě provedeného hodnocení možných vlivů koncepce na životní prostředí byla dále navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných významných záporných vlivů na životní prostředí. S ohledem na měřítko, v němž se ZÚR pohybují, a na účel ZÚR spočívající ve stanovení rozvoje území kraje jako celku, jsou navrhovaná územně plánovací opatření pouze obecná, neboť konkretizace technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru. Níže uvedená opatření pro minimalizaci vlivů koridoru na jednotlivé složky životního prostředí slouží rovněž jako kompenzační opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

Minimalizační opatření se obecně dělí dle charakteru na opatření:

- koncepční – jedná se o opatření, která mohou vytvářet podklad pro požadavky na výběr koncepčních variant, úpravy, doplnění či vypuštění jednotlivých výroků z návrhu ÚPD a případně požadavky na etapizaci výstavby
- prostorová – tvoří podklad na požadavky, které řeší úpravy prostorového vymezení navrhovaných koridorů/ploch v návrhu ÚPD (úpravy směrového a šířkového vymezení navrhovaných koridorů) a požadavky na vymezení koridorů/ploch v rámci jejich zpřesnění v ÚPD dotčených obcí
- projektová (společná a specifická) – tvoří podklad na požadavky především pro další fáze projektové přípravy záměrů (včetně EIA) a navazujících řízení.

Stručný přehled navrhovaných opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je v členění dle dotčené složky životního prostředí uveden pro příslušný koridor v tzv. hodnotící tabulce (Příloha č. 1).

Z8 ZÚR OK obsahuje návrh pouze jednoho nového koridoru (DD12). Všechna níže uvedená opatření se tak vztahují k tomuto koridoru.

### **Koncepční opatření**

Na základě provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí nejsou koncepční opatření navrhována.

### **Prostorová opatření**

Při zpřesňování a využití koridoru DD12 Z8 ZÚR OK:

- optimalizovat trasování koridoru s cílem minimalizovat dopady na obytnou zástavu a veřejné zdraví a zajištění průchodnosti území
- vytvořit územní podmínky pro zajištění dostatečných protihlukových opatření; ochranu před nepříznivými vlivy hluku řešit se zohledněním kumulativní zátěže ze stávajících a navrhovaných staveb dopravní infrastruktury nadmístního významu
- zohlednit vymezená záplavová území s cílem nezhoršit odtokové poměry území
- zohlednit vymezená ochranná pásma vodních zdrojů a přírodních léčivých vod a CHOPAV
- minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL
- minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory,
- minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES
- zajistit průchodnost území pro volně žijící živočichy
- minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy
- vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny a minimalizaci pohledových negativních vlivů prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy

Odůvodnění navrhovaných prostorových opatření vyplývá z identifikovaných potenciálních negativních vlivů koridoru na životní prostředí. Opatření jsou navržena i s ohledem na riziko vzniku kumulativních nepříznivých vlivů, zejména pro oblast hlukové zátěže a veřejného zdraví, záboru ZPF a rizika nežádoucí fragmentace území kumulací několika významných liniových dopravních staveb omezujících průchodnost krajiny. Základním cílem všech navržených opatření je zpřesnění vymezení koridoru s cílem minimalizovat, příp. zcela vyloučit negativní vlivy uplatnění koridoru na životní prostředí a veřejné zdraví.

### **Projektová opatření**

Pro další fázi projektové přípravy záměru (včetně EIA) a navazující řízení jsou doporučena opatření:

- optimalizovat směrové a výškové vedení trasy s cílem minimalizovat vliv na obytnou zástavbu a kulturní památky
- v západní části koridoru (prostorově shodném se stávající železniční tratí) využívat, pokud možno, stávající železniční násypy
- zajistit průchodnost území pro obyvatelstvo, pěší i cyklistikou dopravu
- při volbě technického řešení volit takové řešení, které zabezpečí plnění hlukových limitů u obytné zástavby, a to i se zohledněním všech stávajících a plánovaných záměrů v území (konkrétní řešení protihlukových opatření bude specifikováno v projektové dokumentaci záměru, dostatečnost navržených opatření nutno předem prověřit hlukovou studií); v případě nutnosti realizace protihlukových opatření formou protihlukových stěn zabezpečit jejich začlenění do krajiny
- kromě zpracování hlukové studie kvantifikovat míru obtěžování hlukem, rušení spánku a vibrace v místech průchodu obytnou zástavbou a zajistit jejich minimalizaci v součinnosti s orgánem veřejného zdraví
- při technickém návrhu stavby zohlednit výskyt záplavových území; v rámci technického řešení minimalizovat negativní vlivy na odtokové poměry území; mosty a propustky navrhovat s dostatečnou kapacitou (vč. stavů se zvýšenými průtoky vodních toků); při návrhu technického řešení (zejména mosty a propustky) zohlednit existenci jiných budoucích staveb, které mohou tvořit bariéru pro volný odtok povrchových vod a tím zhoršovat nebo deformovat směr povrchového odtoku
- optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizovat zásah ochranných pásem vodních zdrojů a přírodních léčivých vod a chráněné oblasti přirozené akumulace vod; volit taková technická řešení která budou zabraňovat ovlivnění režimu nebo čistoty podzemních vod (zejména v případě řešení zahrnujícího úseky tunelové nebo v hlubokém zářezu)
- optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizovat zábor ZPF, zejména půd I. a II. třídy ochrany.
- optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizovat zábor PUPFL a vznik fragmentovaných lesních celků neschopných plnit svou ekologickou nebo hospodářskou funkci.
- minimalizovat zásah do chráněných ložiskových území a vlivy na zásoby nerostných surovin
- při návrhu trasy zohlednit výskyt lokálních prvků ÚSES a VKP (nivy, vodní toky, lesní plochy) a minimalizovat vlivy na jejich ekologickou funkčnost
- zajistit průchodnost území pro volně žijící živočichy; realizovat bariéry omezující střety letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami
- minimalizovat vlivy na archeologické památky opatřeními archeologické památkové péče
- při volbě směrového a výškového vedení a technického řešení zohlednit možné vlivy na krajinný ráz i s ohledem na ostatní plánované antropogenní liniové stavby v území;

minimalizovat pohledové negativní vlivy vhodnými technickými a přírodními úpravami okolí záměru

- v průběhu výstavby respektovat požadavky ochrany obyvatel a dalších složek životního prostředí, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební technicky obytnou zástavbou obcí, neumisťovat emisně a hlukově významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou, minimalizovat zábor zemědělských a lesních půd pro zařízení staveniště aj.

Projektová opatření mají převážně charakter doporučení pro návrh technického řešení stavby umísťované do koridoru, který by měl zohlednit potenciální negativní vlivy zjištěné při hodnocení vlivů koridoru na životní prostředí. S ohledem na zpřesnění vymezeného koridoru a zvolené směrové, výškové a technické řešení stavby nelze předem vyloučit, že některé potenciální negativní vlivy identifikované výše budou v rámci projektové EIA a navazujících řízení vyloučeny i bez realizace dalších opatření.



## 9. Zhodnocení způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní, unijní nebo národní úrovni do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení, včetně případného výběru nejvhodnější varianty.

Na základě zhodnocení relevantních mezinárodních a zejména republikových a krajských koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Při zpracování Z8 ZÚR OK byly akceptovány relevantní stanovené cíle přijaté na vnitrostátní a krajské úrovni, tak, jak byly vyhodnoceny v kapitole č. 2 tohoto Vyhodnocení. Zhodnocení způsobu zpracování výše uvedených stanovených referenčních cílů je uvedeno v následující tabulce.

Tab. 9.1 Zohlednění referenčních cílů v Z8 ZÚR OK

Téma ŽP	Referenční cíl	Způsob zohlednění cíle v Z8 ZÚR OK	Navrhované opatření
Ovzduší	Omezit emise látek ohrožujících lidské zdraví.	K dosažení referenčního cíle přispívá vymezení nového koridoru VRT, která se stane součástí účinného dopravního systému, díky kterému dojde zefektivnění dopravy, omezení dopravní zátěže na stávajících komunikacích především v zastavěných území, podpora kolejové dopravy.	Pro nový koridor VRT zpracovat v navazujících řízeních rozptylovou studii pro fázi výstavby. Součástí rozptylové studie bude návrh opatření na minimalizaci negativních vlivů znečišťujících látek v ovzduší ve fázi výstavby. Tato rozptylová studie bude zpracována nejpozději ve fázi EIA.
Obyvatelstvo	Minimalizovat míru zasažení území nadměrným hlukem.	K dosažení referenčního cíle přispívá vymezení nového koridoru VRT, který se stane součástí účinného dopravního systému, díky kterému dojde zefektivnění dopravy, omezení dopravní zátěže na stávajících komunikacích především v zastavěných území, podpora kolejové dopravy.	Pro nový koridor VRT zpracovat v navazujících řízeních hlukovou studii pro fázi výstavby i provozu. Součástí hlukové studie bude i návrh opatření na minimalizaci negativních vlivů hluku ve fázi výstavby i ve fázi provozu. Tato hluková studie bude zpracována nejpozději ve fázi EIA.
Flóra, fauna a biologická rozmanitost	Ochrana zvláště chráněných území.	Navrhovaný koridor VRT se nedostává do kontaktu se zvláště chráněnými územími. Nicméně maloplošná území v rámci obecné ochrany přírody (např. ÚSES) být ovlivněna mohou.	Při zpřesňování koridoru jednak v územních plánech obcí a jednak v rámci přípravy technické dokumentace, zajistit takové řešení, aby maloplošná území řešená v rámci obecné ochrany přírody nebyla zasažena. Pokud to není možné, zásah minimalizovat.
	Ochrana biologické rozmanitosti.	Využitím nového koridoru dojde k zásahům do ekosystémů.	Při zpřesňování koridoru se vyhnout zásahu do nadregionálních a regionálních biocenter ÚSES a lokalit výskytu zvláště chráněného druhu s národním významem v územních plánech, respektive při přípravě konkrétního záměru zpracovat hodnocení vlivu dle §67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pokud bude vyžadováno.

ZPF	Minimalizovat zábory půdy pro zastavitelné území (ochrana ZPF).	Využitím nového koridoru dojde k záboru ZPF.	Zpracovatel SEA nenavrhuje další opatření k minimalizaci negativních vlivů na ZPF. Stávající opatření, která byla jsou součástí stávajících ZÚR jsou z hlediska ochrany ZPF dostatečná. Jedná se o požadavek na přiměřené využívání půdy pro jiné než zemědělské účely.
	Zvýšení stability půd z hlediska erozního ohrožení.	Využitím navrhovaného koridoru nedojde ke snížení stability půd z hlediska erozního ohrožení.	Nejsou navržena opatření.
PUPFL	Zachovat nebo zvýšit současnou výměru lesů.	Využitím koridoru dojde k záboru PUPFL.	Zpracovatel SEA nenavrhuje opatření k minimalizaci negativních vlivů na PUPFL. Stávající opatření, definovaná ve stávajících ZÚR, a platné legislativy jsou z hlediska ochrany PUPFL považována za dostatečná. V SEA Z8 ZÚR OK bylo stanoveno opatření optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizovat zábor PUPFL a vznik fragmentovaných lesních celků neschopných plnit svou ekologickou nebo hospodářskou funkci.
	Podporovat mimoprodukční funkce lesa	Z8 ZÚR OK nemá přímé vazby s referenčním cílem.	Nejsou navržena opatření.
Povrchové vody	Snížit znečištění povrchových vod.	Stavby dopravní infrastruktury jsou zdrojem znečištěných dešťových vod.	Zpracovatel SEA nenavrhuje opatření ke snížení znečištění povrchových vod. Opatření k zajištění retence vody v krajině musí být navržena v rámci projektové přípravy staveb.
	Zvýšit retenční schopnost krajiny.	Z8 ZÚR OK obsahuje záměr, který může navýšit množství zpevněných ploch v krajině a tím snižují retenční schopnost krajiny.	Zpracovatel SEA nenavrhuje opatření ke zvýšení retence krajiny. Opatření k zajištění retence vody v krajině musí být navržena v rámci projektové přípravy stavby.
Podzemní vody	Snížit znečištění podzemních vod.	Využitím vymezených ploch a koridorů může dojít k ohrožení vydatnosti a jakosti vodních zdrojů.	Ve vyhodnocení vlivů Z8 ZÚR OK na životní prostředí bylo navrženo opatření optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizovat zásah ochranných pásem vodních zdrojů a přírodních léčivých vod a chráněné oblasti přirozené akumulace vod; volit taková technická řešení která budou zabraňovat ovlivnění režimu nebo čistoty podzemních vod (zejména v případě řešení zahrnujícího úseky tunelové nebo v hlubokém

			zářezu). Podmínkou realizace záměrů zasahujících do ochranných pásem vodních zdrojů jsou pozitivní výsledky hydrogeologického posudku a realizace ochranných opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost dotčených vodních zdrojů.
Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	Ochrana kulturního dědictví.	Využitím koridoru budou dotčeny prvky kulturního dědictví a území s archeologickými nálezy.	Při přípravě konkrétního záměru v území s archeologickými nálezy zpracovat předběžný archeologický průzkum.
Krajina	Ochrana krajinného rázu.	V důsledku využití ploch v rámci koridoru dojde k ovlivnění kvality krajinného rázu.	Ve vyhodnocení vlivů Z8 ZÚR OK na životní prostředí bylo navrženo opatření vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny a minimalizaci pohledových negativních vlivů prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy. Toto opatření je v obecné rovině již obsaženo ve stávajících ZÚR OK.
	Zachování prostupnosti krajiny, minimalizace fragmentace krajiny.	V důsledku využití koridoru dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny a omezení prostupnosti území.	Ve vyhodnocení vlivů Z8 ZÚR OK na životní prostředí bylo navrženo opatření směřující k zajištění průchodnosti území. Toto opatření je v obecné rovině již obsaženo ve stávajících ZÚR OK.

## 10. Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí

Předmětem Z8 ZÚR OK je vymezení koridoru DD12 pro vysokorychlostní trať v úseku Prosenice – Brodek u Přerova. Tento koridor ve své východní hranici navazuje na koridor DD11 ZÚR OK v platném znění (koridor vysokorychlostní dopravy (VRT) Prosenice – hranice kraje, včetně napojení na stávající železniční tratě u Prosenic a u Hranic). Jedná se koridor vymezující prostor pro záměr veřejné infrastruktury republikového a nadmístního významu.

V rámci hodnocení vlivů Z8 ZÚR OK na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

Z hlediska mezinárodních a eurounijních závazků České republiky lze konstatovat, že VRT jako elektrifikovaná forma dopravy zapadá do dlouhodobého trendu dekarbonizace dopravního sektoru, který je klíčový pro naplnění cílů Pařížské dohody, Evropského klimatického zákona i souvisejících strategií směřujících ke klimatické neutralitě do roku 2050. Posuzovaná územně plánovací dokumentace se vztahuje k vymezení koridoru VRT, který je situován výhradně na území České republiky, v rámci Olomouckého kraje. Nejbližší státní hranice se Slovenskou republikou se nachází ve vzdálenosti přibližně 50-60 km, hranice s Polskou republikou přibližně 70-80 km. Z hlediska prostorového rozsahu vlivů je tedy posuzovaný záměr výrazně vzdálen od státních hranic, což již samo o sobě podstatně omezuje možnost přímých přeshraničních dopadů.

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

Hodnocení přeshraničních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je podrobněji popsáno níže.

### Hodnocení přeshraničních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí

Ovzduší a klima – Z hlediska kvality ovzduší lze konstatovat, že možné negativní vlivy spojené s uplatněním koridoru DD12 (výstavba a provoz VRT) mají lokální až regionální charakter a nejsou schopny se projevit v měřítku přesahujícím státní hranice. V provozní fázi VRT nepředstavuje významný zdroj lokálních emisí a její potenciální přínos ke snížení emisí skleníkových plynů má celostátní až globální pozitivní charakter, nikoli negativní přeshraniční dopad. Z hlediska ochrany klimatu lze tedy konstatovat, že posuzovaná územně plánovací dokumentace nevytváří riziko negativních přeshraničních vlivů, naopak zapadá do širších mezinárodních snah o snižování emisí v dopravním sektoru.

Hluk a vibrace – Hlukové a vibrační vlivy spojené s provozem VRT jsou svou povahou striktně lokální a jejich dosah je omezen na bezprostřední okolí železniční trati. I při nepříznivých rozptylových podmínkách nelze očekávat, že by hluk z provozu VRT mohl mít jakýkoli měřitelný vliv mimo sledované vymezené území. Z tohoto důvodu jsou přeshraniční hlukové vlivy při uplatnění koridoru DD12 Z8 ZÚR OK vyloučeny.

Obyvatelstvo a lidské zdraví – Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví (hluk, vibrace, kvalita ovzduší) jsou omezeny na území přímo dotčených obcí v Olomouckém kraji. Neexistuje mechanismus, kterým by tyto vlivy mohly zasáhnout obyvatelstvo v sousedních státech nebo krajích. Přeshraniční sociální či zdravotní dopady proto nelze předpokládat.

Voda a vodní režim – Koridor vymezený Z8 ZÚR OK pro trasu VRT nezasahuje do mezinárodních povodí v takovém rozsahu, aby mohl ovlivnit vodní režim sousedních států. Přestože se území Olomouckého kraje nachází v povodí řeky Moravy, která má přeshraniční charakter, vlivy spojené s vymezením koridoru VRT jsou omezeny na lokální změny odtokových poměrů v místě křížení vodních toků a niv. Tyto vlivy nemají potenciál se kumulovat či šířit v takovém rozsahu, aby mohly ovlivnit hydrologické poměry mimo území kraje. Územně plánovací dokumentace navíc předpokládá při realizaci stavby v koridoru uplatnění standardních technických opatření (mostní objekty, zachování průtočných profilů,

respektování záplavových území), která riziko negativních vlivů na vodní režim dále snižují. Přeshraniční vlivy na vodní prostředí lze proto považovat za vyloučené.

*Půdy a horninové prostředí* – Vlivy Z8 ZÚR OK na půdy byly identifikovány zejména z pohledu záboru zemědělských a lesních půd při realizaci záměru umístěného do navrhovaného koridoru. Tyto vlivy jsou tak čistě lokálního charakteru, s vyloučením možných přeshraničních vlivů.

*Příroda, krajina a biologická rozmanitost* – Možné vlivy koridoru DD12 Z8 ZÚR OK (navrženého pro stavbu VRT) na biologickou rozmanitost se týkají především fragmentace krajiny, narušení migračních tras živočichů a zásahů do lokálních biotopů. Tyto vlivy jsou svou povahou vázány na konkrétní území a nemají potenciál přesahovat státní hranice. Posuzovaná trasa se nachází mimo přeshraniční chráněná území, lokality soustavy Natura 2000 s přeshraniční vazbou ani významné migrační koridory nadregionálního či mezinárodního významu. Z tohoto důvodu lze konstatovat, že negativní přeshraniční vlivy na biologickou rozmanitost nejsou očekávány. Případná opatření k zajištění propustnosti krajiny mají význam především na lokální a regionální úrovni.

*Kumulativní a nepřímé přeshraniční vlivy* – Zvláštní pozornost byla věnována možnosti kumulativních či nepřímých přeshraničních vlivů, zejména ve vztahu k dopravním tokům v širším středoevropském prostoru. Posuzovaná územně plánovací dokumentace však sama o sobě neurčuje konkrétní provozní parametry VRT (pro kterou je návrhový koridor vymezen) ani nezajišťuje její napojení na zahraniční infrastrukturu. Tyto otázky budou řešeny na úrovni navazujících koncepcí a projektů. I v případě plné realizace VRT lze očekávat, že případné změny v mezinárodních přepravních tocích budou mít pozitivní charakter (přesun dopravy na železnici) a nebudou spojeny s negativními environmentálními dopady v přeshraničním měřítku.

## **11. Souhrnné vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku příslušného úřadu k návrhu zadání nebo k návrhu zadání změny územně plánovací dokumentace**

1. Při zpracování vyhodnocení vlivů návrhu ZZÚR OLK na životní prostředí a veřejné zdraví je třeba zohlednit relevantní soudní judikaturu, přičemž zpracované vyhodnocení SEA musí být přezkoumatelné, logicky srozumitelné, konzistentní apod.

### Informace o naplnění požadavku:

*Požadavek byl akceptován. Při zpracování vyhodnocení SEA byly zohledněny požadavky vyplývající i z relevantní správní judikatury k přezkoumatelnosti koncepčních dokumentů a jejich environmentálních vyhodnocení. Vyhodnocení SEA bylo zpracováno tak, aby bylo přezkoumatelné, logicky srozumitelné a vnitřně konzistentní, tj. aby obsahovalo jasně popsanou metodiku, transparentní postup hodnocení, jednoznačné odůvodnění závěrů a návaznost mezi identifikovanými vlivy, navrženými opatřeními (včetně minimalizačních a kompenzačních) a návrhem monitoringu.*

*Současně byly posuzovány i vzájemné souvislosti vlivů, včetně vlivů kumulativních a synergických, a byly formulovány podmínky a doporučení uplatnitelné na strategické úrovni ZZÚR a dále rozpracovatelné v navazujících řízeních. Zpracování SEA tak reflektovalo judikaturní požadavky soudů na řádné odůvodnění a přezkoumatelnost (např. rozsudek Krajského soudu v Plzni č. j. 59 A 2/2016-76), tj. aby závěry vyhodnocení nebyly pouze deklaratorní, ale vycházely z identifikovaných podkladů, logických úvah a aby byly zpětně dohledatelné v příslušných kapitolách dokumentace.*

2. Při popisu současného stavu životního prostředí, resp. stávajícího stavu jednotlivých složek ŽP v řešeném území je nutné vycházet z nejaktuálnějších dostupných dat.

### Informace o naplnění požadavku:

*Základním podkladem pro popis současného stavu životního prostředí byly všechny dostupné relevantní nejaktuálnější zdroje informací, doplněné o literární prameny a odborné podklady. Použité zdroje informací jsou uvedeny u příslušného popisu jednotlivých složek životního prostředí v kapitole 3 předkládaného vyhodnocení.*

3. Vyhodnotit, zda je obsah návrhu změny v souladu se schválenými koncepčními dokumenty v oblasti ochrany přírody a krajiny národní úrovně, konkrétně – Státní politikou životního prostředí ČR na období 2021 – 2030 s výhledem do roku 2050, Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Politikou územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 1. 3. 2025) a rovněž zda je v souladu s Plánem pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje pro období 2021 – 2027.

### Informace o naplnění požadavku:

*Požadavek byl splněn. V rámci SEA bylo provedeno vyhodnocení souladu obsahu návrhu změny Z8 ZÚR OK Olomouckého kraje se schválenými koncepčními dokumenty národní úrovně v oblasti ochrany přírody a krajiny, zejména se Státní politikou životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050, Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR 2020–2025 a Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025. Současně byl posouzen vztah k republikovým prioritám ochrany přírody a krajiny vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR (úplné znění závazné od 1. 3. 2025) a k Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje 2021–2027. (viz kapitola 2 textu).*

*Vyhodnocení prokázalo, že návrh změny je s uvedenými koncepčními dokumenty v zásadě strategicky kompatibilní, přičemž u záměrů s potenciálně významnými lokálními dopady (zejména na krajinu, biodiverzitu, migrační propustnost, půdu a vodní režim) byla v rámci následného hodnocení potenciálních navržena opatření*



*k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů a požadavky na jejich rozpracování v navazujících stupních územního plánování a v procesu EIA.*

4. Požadujeme vyhodnotit potenciální vlivy na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a rovněž jejich vzájemné působení a souvislosti.

Informace o naplnění požadavku:

*Požadavek byl splněn. Vyhodnocení vlivů návrhu Z8 ZÚR OK na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno v souladu s § 10i a přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (SEA směrnice).*

*V rámci vyhodnocení byly posouzeny vlivy na obyvatelstvo a všechny relevantní složky životního prostředí, zejména na živočichy a rostliny, biologickou rozmanitost, ekosystémy, půdu, povrchové a podzemní vody, ovzduší, klima, krajinu a krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, včetně jejich vzájemných vazeb, kumulativních a synergických vlivů. Rozsah a podrobnost hodnocení odpovídají koncepční povaze Z8 ZÚR OK a úrovni dostupnosti informací.*

5. Důsledně vyhodnotit vliv koridoru na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, vibrace, pohodu obyvatelstva a další determinanty). Navrhnout minimalizační opatření vůči možným negativním vlivům.

Informace o naplnění požadavku:

*Část týkající se hodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví zpracoval Mgr. Jakub Bucek, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydané Ministerstvem zdravotnictví s č. 047/2025. Hodnocení bylo provedeno ve stupni odpovídajícím ZÚR.*

6. V rámci vyhodnocení vlivů návrhu ZZÚR OLK na životní prostředí provést náležité vyhodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni daných koridorů pro VRT, tak s ohledem na širší vztahy a vazby, i v souvislosti se stavem v území a záměry schválenými k realizaci nebo záměry uvažovanými (poukazujeme především na rozsudky Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 Ao 7/2011 – 526 a 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a také monitoring těchto potenciálních vlivů.

Informace o naplnění požadavku:

*Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno v kapitole 6. Kumulativní a synergické vlivy byly stanoveny na základě prostorové analýzy. Na základě vyhodnocení stávajícího stavu území a trasy koridoru DD12 byla vymezena jedna oblast potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů. Jedná se o oblast Radvanice – Prosenice – Osek nad Bečvou ve východní části řešeného území. S ohledem na vysokou prostorovou koncentraci stávající infrastruktury a návrhových koridorů ZÚR zde lze očekávat zvýšené kumulativní a synergické vlivy především na přírodu, krajinu a krajinný ráz, při křížení a přiblížení k dopravním stavbám také v oblasti hluku. Metodika hodnocení, popis vlivů a celkové vyhodnocení včetně širších vztahů a vazeb je uvedeno v kapitole 6.*

7. Vyhodnotit vliv návrhu ZZÚR OLK na ZPF, především z hlediska ohrožení předmětů a cílů ochrany ZPF, dále ve vztahu k velikosti předpokládaných záborů zemědělské půdy a také záborů nejkvalitnější půdy v I. a II. třídě ochrany. Navrhnout minimalizační opatření vůči možným negativním vlivům.

Informace o naplnění požadavku:

*Vyhodnocení vlivů na ZPF je provedeno v kapitole 6. Vyhodnocen je celkový zábor ZPF, zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany. Jsou stanoveny požadavky na minimalizaci rozsahu záboru ZPF. A to především požadavek: Při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.*

8. Vyhodnotit potenciální vlivy návrhu ZZÚR OLK ve vztahu k obecné ochraně přírody a krajiny, včetně ovlivnění krajinného rázu a migrační prostupnosti krajiny a případně navrhnout opatření k předcházení, vyloučení či snížení možných negativních vlivů.

Informace o naplnění požadavku:

*Vyhodnocení vlivů na obecnou ochranu přírody a krajiny, včetně migrační prostupnosti krajiny a krajinného rázu, je provedeno v kapitole 6. Vlivy na krajinný ráz jsou hodnoceny v rámci posouzení vlivů na krajinu, zatímco vlivy na migrační prostupnost jsou posuzovány v rámci hodnocení biologické rozmanitosti, fauny a flóry. V rámci dokumentu jsou pro hodnocený koridor navržena opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení možných negativních vlivů.*

9. Posoudit vlivy ZZÚR OLK na podzemní a povrchové vody, vodohospodářsky citlivé oblasti, vodní režim a zadržování vody v krajině a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů. Návrh ZZÚR OLK by měl být posouzen z hlediska souladu s cíli Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, a cíli uvedenými v § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů, mezi, než patří mj. zamezení zhoršení stavu/ekologického potenciálu útvarů povrchových a podzemních vod či dosažení dobrého stavu/dobrého ekologického potenciálu těchto útvarů. Navrhnout minimalizační opatření vůči možným negativním vlivům.

Informace o naplnění požadavku:

*Vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody je provedeno v kapitole 6. Hodnocení bylo zaměřeno na identifikaci možného negativního ovlivnění záplavových území a odtokových poměrů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV), vodních zdrojů, přírodních léčivých a minerálních zdrojů, svrchních útvarů podzemních vod, útvarů povrchových vod a vodního režimu krajiny. V případě identifikace negativních vlivů jsou stanoveny požadavky na jejich minimalizaci, zejména ve vztahu k ochraně ochranných pásem vodních zdrojů, zachování odtokových poměrů a ochraně jakosti vod. Vyhodnocení bylo provedeno v souladu s cíli Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, a cíli uvedenými v § 23a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů.*

10. Vyhodnotit potenciální vlivy na horninové prostředí, resp. chráněná ložisková území, sesuvná a poddolovaná území včetně dobývacích prostorů. Navrhnout minimalizační opatření vůči možným negativním vlivům.

Informace o naplnění požadavku:

*Vyhodnocení vlivů na horninové prostředí je provedeno v kapitole 6. Hodnoceny jsou vlivy na ložiska nerostných surovin, poddolovaná území, svahové deformace, chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry, chráněná ložisková území a dobývací prostory. V případě identifikace negativních vlivů jsou stanoveny požadavky na jejich minimalizaci, zejména ve vztahu k ochraně zásob nerostných surovin.*

11. V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu ZZÚR OLK na složky životního prostředí nebo na veřejné zdraví navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů. Tato

minimalizační opatření musí být primárně navrhována pro strategickou úroveň (snaha stanovit taková opatření koncepčního, prostorového atp. charakteru, aby byly již na této úrovni ošetřeny možné zjištěné či předpokládané vlivy negativního charakteru na životní prostředí a veřejné zdraví), následně až pro úroveň projektovou. Navrhovaná minimalizační opatření by měla rovněž směřovat i do kritérií pro rozhodovací činnost v území, aby byla zajištěna náležitá provazba s navazujícími řízeními, jelikož samotná projektová opatření nelze zapracovat do výrokové části návrhu ZZÚR OLK. Spolupracovat při návrhu těchto minimalizačních opatření s projektantem a pořizovatelem tak, aby návrh ZZÚR OLK, resp. jeho výroková část byla průběžně dle výsledků vyhodnocení SEA upravována.

Informace o naplnění požadavku:

Požadavek byl akceptován. V rámci vyhodnocení SEA byly v případě identifikace možných negativních vlivů návrhu Z8 ZÚR OK na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví navrženy odpovídající minimalizační a preventivní opatření. Tato opatření byla primárně formulována na strategické úrovni, zejména ve formě prostorových a regulačních zásad. Tato opatření pak vytvářejí rámec pro ošetření potenciálních negativních vlivů.

Současně byla navržena opatření určená k rozpracování v navazujících stupních územního plánování a projektové přípravy, zejména v procesu EIA, kde je možné řešit technická a detailní opatření. Navržená opatření rovněž směřují do kritérií pro rozhodovací činnost v území, čímž je zajištěna vazba mezi Z8 ZÚR OK a navazujícími řízeními.

Při návrhu minimalizačních opatření byla zajištěna součinnost s pořizovatelem a projektantem tak, aby výsledky vyhodnocení SEA mohly být průběžně promítnuty do návrhu Z8 ZÚR OK v rozsahu odpovídajícím jeho koncepční povaze.

12. Dále požadujeme, aby autorizovaná osoba v rámci vyhodnocení SEA vypracovala závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP k návrhu ZZÚR OLK s uvedením zejména jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví se změnou jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.

Informace o naplnění požadavku:

V rámci dokumentu „Vyhodnocení vlivů Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na udržitelný rozvoj území“ bylo provedeno vyhodnocení navržených nových koridorů. Návrh stanoviska Ministerstva životního prostředí je součástí předkládaného vyhodnocení SEA. Z8 ZÚR OK obsahuje návrh pouze jednoho nového koridoru. Koridor nebyl vyhodnocen jako nepřijatelný. Se Změnou č. 8 ZÚR Olomouckého kraje lze souhlasit; požadavky na minimalizaci nebo vyloučení případných negativních vlivů jsou uplatněny ve výrokové části Z8 ZÚR OK. Celkový závěr hodnocení SEA je uveden v kapitole 14.

13. V rámci vyhodnocení SEA je nezbytné relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit všechny požadavky uvedené v tomto stanovisku, resp. uvést, v jaké části vyhodnocení SEA (vhodné jsou odkazy na příslušné strany) došlo k požadovanému hodnocení vlivů a k jakým závěrům posuzovatel při hodnocení dospěl.

Informace o naplnění požadavku:

V úvodní kapitole je provedeno vypořádání požadavků uplatněných ve stanovisku Ministerstva životního prostředí s odkazy na příslušné části vyhodnocení. Shrnutí výsledků hodnocení je uvedeno v kapitole 11.

## 12. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivu posuzované koncepce Z8 ZÚR OK na životní prostředí byl proveden pro složky životního prostředí, u kterých byl identifikován potenciální negativní dlouhodobý trvalý vliv a tento vliv lze v měřítku zpracování Zásad územního rozvoje monitorovat. Pro identifikované potenciální krátkodobé přechodné negativní vlivy nebyly s ohledem na jejich charakter a omezenou dobu trvání žádné ukazatele sledování vlivu navrženy.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů:

- rozsah území s překročenými hygienickými limity hluku, případně území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice; případně počet osob zasažených překročenými hygienickými nebo mezními hodnotami hluku
  - zdroj: KHS, MZ; jednotka: ha (%), počet zasažených osob
- podíl oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší
  - zdroj: ČHMÚ; jednotka: % (plochy kraje, obyvatel)
- míra znečištění povrchových a podzemních vod, sledování
  - zdroj: CENIA, VÚV – HEIS; jednotka: mg/l
- rozsah záboru (úbytek) ZPF a PUPFL
  - zdroj: ČÚZK, ČSÚ, VÚMOP; jednotka: ha, %
- podíl výměry zastavěných ploch dotčených obcí
  - zdroj: ČÚZK; jednotka: %
- celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než
  - zdroj: ČÚZK, ČSÚ; jednotka: km<sup>2</sup>

Vyhodnocení Z8 ZÚR OK doporučuje pokračovat v sledování uvedených indikátorů, které byly navrženy již v předchozích SEA na aktualizace ZÚR OK. Navržené indikátory jsou již zveřejňovány jako součást územně analytických podkladů anebo v oborových ročenkách, příp. analogických databázích příslušných organizací (např. ČHMÚ, ČÚZK, VÚV aj.). Definování monitorovacích ukazatelů bylo konzultováno s pořizovatelem Z8 ZÚR OK.

Sledování navržených indikátorů je doporučeno pro celou dobu platnosti Z8 ZÚR OK. Sledování indikátorů je doporučeno s četností min. každé 4 roky ve vazbě na aktualizaci ÚAP, příp. zpracování Zprávy o uplatňování ZÚR.

Územně analytické podklady obsahují mj. zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot a limitů využití území. Vyhodnocení navržených sledovaných ukazatelů tak může tvořit podklad pro zpracování a aktualizaci územně analytických podkladů. Způsob vyhodnocení navržených indikátorů a jejich případného zahrnutí mezi podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území je na rozhodnutí pořizovatele ÚAP.

Územně analytické podklady dle ust. stavebního zákona slouží mj. také jako podklad pro pořizování územně plánovacích dokumentací a jejich změn. Pořizovateli je doporučeno, aby v souladu s příslušnými předpisy důsledně soustavně sledoval a vyhodnocoval uplatňování územně plánovací dokumentace a dojde-li ke změně podmínek, na základě, kterých byla příslušná územně plánovací dokumentace vydána, pořídil změnu příslušné územně plánovací dokumentace. Sumarizací dat a informací z podrobnějších ÚAP ORP pak lze odhadnout reálný vliv implementace koncepce na jednotlivé složky životního prostředí.

Základní platformou pro zohlednění výstupů monitoringu a případné vyvolání změny územně plánovací dokumentace je zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje. Při zpracování jejího návrhu je nezbytné zohlednit výstupy monitoringu a v případě potřeby navrhnout opatření na odvrácení, zmírnění nebo kompenzaci možných nepředvídaných dopadů; k tomuto je dle § 107 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, určena v rámci zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje kapitola d).

### 13. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení Z8 ZÚR OK bylo realizováno metodou „ex ante“, tedy paralelně se zpracováním posuzované koncepce. Tento postup umožnil zpracovat již v návrhu Z8 ZÚR OK opatření navrhovaná v kap. 8 z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí prostřednictvím úkolu pro územní plánování.

Pro realizaci koridoru DD12, s nímž je navrženo vyslovit souhlas, jsou navržena následující opatření pro minimalizaci negativních vlivů uplatnění koncepce.

#### **Prostorová opatření**

Požadavky na prostorová opatření

- optimalizovat trasování koridoru s cílem minimalizovat dopady na obytnou zástavu a veřejné zdraví a zajištění průchodnosti území

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (např. bod 4.7.3 vymezit koridory pro dopravní a technickou infrastrukturu v souladu se ZÚR OK a upřesnit jejich polohu při zohlednění environmentálních limitů území; bod 5.4.1.9 neumísťovat plochy obytné zástavby a plochy pro zařízení s vyššími nároky na hygienu prostředí (zejména zařízení pro vzdělávání a výchovu, sociální služby, péči o rodinu a zdravotní služby) do bezprostřední blízkosti velmi silně dopravně zatížených komunikací a koridorů dopravní infrastruktury, zejména pro dopravní stavby mezinárodního, celostátního a nadmístního významu vymezených ZÚR OK; bod 92.1.5 při realizaci liniových staveb zajistit prostupnost území pro pěší a cyklisty)

Dále je navržena úprava části ZÚR v novém znění: bod 5.4.7.1 dokončit dostavbu významných dopravních tahů celostátního významu pro příznivější rozložení dopravní zátěže na stávajících tazích, upřesnit vymezení koridorů pro přeložení vysoce zatížených silničních tahů mimo zastavěná a zastavitelná území obcí jako opatření pro snížení rizika překračování koncentrace přízemního ozónu a oxidů dusíku a omezení emisí mobilních zdrojů znečišťování ovzduší. Podporovat rekonstrukce železničních tratí a výstavbu vysokorychlostních tratí, jako významné alternativy pro snížení množství přepravovaných osob a nákladů po komunikacích.

Pozn.: Nav navržená úprava ZÚR OK byla v součinnosti s pořizovatelem a zpracovatelem zpracována do výrokové části návrhu Z8 ZÚR OK.

- vytvořit územní podmínky pro zajištění dostatečných protihlukových opatření; ochranu před nepříznivými vlivy hluku řešit se zohledněním kumulativní zátěže ze stávajících a navrhovaných staveb dopravní infrastruktury nadmístního významu

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (bod 5.4.8.1 pro snížení vlivů hluku na venkovní chráněný prostor podporovat přemístění významných dopravních tahů zejména mimo plochy bydlení, občanského vybavení a rekreace. U navrhovaných dopravních koridorů řešit ochranu před nepříznivými účinky zejména hluku v rámci zpracování územních plánů a podrobné dokumentace komplexně tj. souběžně navrhovat protihluková opatření (stavby protihlukových bariér, valy, pásy izolační zeleně, aj.), popř. navrhovat vhodné funkční využití ploch navazujících na dopravní koridory (plochy pro umístění aktivit nenáročných na kvalitu prostředí z hlediska hlukové zátěže – např. sklady, objekty výrobního charakteru, které nezatěžují prostředí zvýšenou hladinou hluku aj.) při respektování urbanistických zásad a na základě projednání s dotčenými orgány))

- zohlednit vymezená záplavová území s cílem nezhoršit odtokové poměry území

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (bod 89.1 průběžně aktualizovat vymezení záplavových území včetně jejich aktivních zón (pokud byly vymezeny) a stanovovat podmínky pro zabezpečení jejich funkce, na základě zpracovaných studií odtokových poměrů v povodích vodních toků a návrhů správců toků. Ve stanovených záplavových územích vymezovat zastavitelné plochy a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen výjimečně a ve zvlášť odůvodněných případech. Při řešení vycházet rovněž z Plánu pro zvládání

*povodňových rizik v povodí Odry a Dunaje a Národního plánu povodí Odry a Dunaje a bod 89.12 věnovat zvýšenou pozornost koordinaci protipovodňových opatření – zejména protipovodňových hrází, poldrů a zkapacitnění vodních toků na hranicích obcí a kraje. Nepřipouští se provádění protipovodňových opatření, jejichž realizací by mohlo dojít k zhoršení průtoku povodňové vlny v jiné obci a její ohrožení. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod)*

- zohlednit vymezená ochranná pásma vodních zdrojů a přírodních léčích vod a CHOPAV

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (bod 5.4.2.13 pro stávající a výhledové zdroje podzemní i povrchové vody uplatňovat preventivní ochranu a zabezpečit tak jejich pozdější bezproblémovou využitelnost)

- minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (bod 5.4.3.1. dbát na přiměřené využívání půdy pro jiné, než zemědělské účely, půdu chápat jako jednu ze základních prakticky neobnovitelných složek životního prostředí, k záboru ZPF a PUPFL navrhovat pouze nezbytně nutné plochy, upřednostňovat návrhy na půdách horší kvality při respektování urbanistických principů a zásad).

- minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory,

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (bod 5.4.7.1 ochrana ložisek nerostných surovin je veřejným zájmem. Respektovat nepřemístitelnost stávajících DP, CHLÚ, výhradních a významných ložisek nevyhrazeného nerostu a prognózních zdrojů i v jiných řízeních týkajících se území a jeho využití, a minimalizovat zatěžování takto chráněných ploch jinými zákonnými limity území. Vytvářet prostředí, které umožní využívání nerostných surovin v daném regionu při respektování udržitelného rozvoje území)

- minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (např. kap. A.2.1 (odst.6) Při využití území respektovat vymezení nadregionálních a regionálních prvků územního systému ekologické stability krajiny. Respektovat zásady ochrany jednotlivých prvků ÚSES stanovené v kapitole G.) (Pozn.: U koridoru DD12 Z8 ZÚR OK byl identifikován potenciální vliv pouze s lokálními prvky ÚSES, které nelze z pozice úrovně a měřítka ZÚR dále řešit. Ochrana regionálních a nadregionálních prvků v ÚSES je v platných ZÚR již řešena.)

- zajistit průchodnost území pro volně žijící živočichy

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (bod 5.4.6.5 omezovat v území srůstání sídel, jejichž důsledkem je omezení prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka. Při budování zejména významných dopravních tahů republikového celostátního významu (kapacitních komunikací, železnice) dbát na zajištění prostupnosti krajiny v souvislosti s migrací zvěře)

- minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména údolní nivy, vodní toky a lesy

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR OK v obecné rovině (např. kap. A.2.1 (odst. 1) Při řešení změn využití území, při upřesňování tras liniových staveb v rámci vymezených koridorů vždy hledat řešení, která vyloučí, popř. budou minimalizovat vlivy na vyhlášená velkoplošná a maloplošná chráněná území, evropsky významné lokality a ptáčí oblasti soustavy Natura 2000, přírodní parky, registrované významné krajinné prvky a přechodně chráněné plochy. Minimalizovat zásahy do lesních porostů a mimolesní zeleně. Optimální řešení ověřovat v rámci zpracování podrobné dokumentace. Stavby budou v souladu s platnými právními předpisy posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA).)

- vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny a minimalizaci pohledových negativních vlivů prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy

Opatření je již obsaženo v platných ZÚR Ok v obecné rovině (bod 5.4.6.1 respektovat nezbytnost ochrany krajiny a jejího krajinného rázu, podporovat a realizovat krajinotvorná



*opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a ekosystémů; důraz klást na posilování retenční schopnosti krajiny a omezování fragmentace krajiny a bod 5.4.6.6 v územních plánech vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny)*

### **Projektová opatření**

Požadavky na projektová opatření vychází z opatření stanovených v kap. 8 Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných významných záporných vlivů na životní prostředí.

Projektová opatření navržené v kap. 8 z velké části směřují do dalších stupňů projektové přípravy stavby, včetně procesu EIA. Dle § 72 odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb. územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí. Z tohoto důvodu nebyla navržená opatření zahrnuta do výrokové části ZÚR.

Požadavky na projektová opatření, která mohla být zobecněna do té míry, aby je bylo možné zapracovat do výrokové části ZÚR, jsou obsahově obdobná opatřením prostorovým, jejichž zohlednění v rámci ZÚR OK je uvedeno výše. Jedná se zejména o opatření mířící na minimalizaci záboru ZPF, zpřesnění a optimalizaci trasy koridoru a stavby koridoru s cílem minimalizace vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a hlukovou zátěž, minimalizace zásahu chráněných ložiskových území aj.) V rámci projektových uplatnění opatření lze předpokládat, že budou negativní vlivy, na která tato opatření cílí, uplatněna s vyšší přesností a účinností, než je to možné v měřítku příslušné územně plánovací dokumentace. Požadavky na projektová opatření výše uvedený typ požadavků zpřesňují a doplňují požadavky, které ze své podstaty lze uplatňovat pouze v podrobnosti měřítka projektové činnosti. Přehled všech požadavků na projektová opatření je pro úplnost uveden níže.

Požadavky na projektová opatření:

- optimalizovat směrové a výškové vedení trasy s cílem minimalizovat vliv na obytnou zástavbu a kulturní památky
- v západní části koridoru (prostorově shodném se stávající železniční tratí) využívat, pokud možno stávající železniční násypy
- zajistit průchodnost území pro obyvatelstvo, pěší i cyklistikou dopravu
- při volbě technického řešení volit taková řešení, které zabezpečí plnění hlukových limitů u obytné zástavby, a to i se zohledněním všech stávajících a plánovaných záměrů v území (konkrétní řešení protihlukových opatření bude specifikováno v projektové dokumentaci záměru, dostatečnost navržených opatření nutno předem prověřit hlukovou studií); v případě nutnosti realizace protihlukových opatření formou protihlukových stěn zabezpečit jejich začlenění do krajiny
- kromě zpracování hlukové studie kvantifikovat míru obtěžování hlukem, rušení spánku a vibrace v místech průchodu obytnou zástavbou a zajistit jejich minimalizaci v součinnosti s orgánem veřejného zdraví
- při technickém návrhu stavby zohlednit výskyt záplavových území; v rámci technického řešení minimalizovat negativní vlivy na odtokové poměry území; mosty a propustky navrhovat s dostatečnou kapacitou (vč. stavů se zvýšenými průtoky vodních toků); při návrhu technického řešení (zejména mosty a propustky) zohlednit existenci jiných budoucích staveb, které mohou tvořit bariéru pro volný odtok povrchových vod a tím zhoršovat nebo deformovat směr povrchového odtoku
- optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizovat zásah ochranných pásem vodních zdrojů a přírodních léčivých vod a chráněné oblasti přirozené akumulace vod; volit taková technická řešení která budou zabraňovat ovlivnění režimu nebo čistoty podzemních vod (zejména v případě řešení zahrnujícího úseky tunelové nebo v hlubokém zářezu)

- optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizovat zábor ZPF, zejména půd I. a II. třídy ochrany.
- optimalizovat trasu v koridoru s cílem minimalizovat zábor PUPFL a vznik fragmentovaných lesních celků neschopných plnit svou ekologickou nebo hospodářskou funkci.
- minimalizovat zásah do chráněných ložiskových území a vlivy na zásoby nerostných surovin
- při návrhu trasy zohlednit výskyt lokálních prvků ÚSES a VKP (nivy, vodní toky, lesní plochy) a minimalizovat vlivy na jejich ekologickou funkčnost
- zajistit průchodnost území pro volně žijící živočichy; realizovat bariéry omezující střety letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami
- minimalizovat vlivy na archeologické památky opatřeními archeologické památkové péče
- při volbě směrového a výškového vedení a technického řešení zohlednit možné vlivy na krajinný ráz i s ohledem na ostatní plánované antropogenní liniové stavby v území; minimalizovat pohledové negativní vlivy vhodnými technickými a přírodními úpravami okolí záměru
- v průběhu výstavby respektovat požadavky ochrany obyvatel a dalších složek životního prostředí, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební technicky obytnou zástavbou obcí, neumisťovat emisně a hlukově významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou, minimalizovat zábor zemědělských a lesních půd pro zařízení staveniště aj.

## 14. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

### 14.1. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

#### Všeobecné údaje

Posouzení vlivů Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na životní prostředí (tzv. dokumentace SEA) je vypracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu dle přílohy č. 4 část II zákona č. 253/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů. Vyhodnocení SEA bylo zpracováno s využitím Metodického výkladu přílohy č. 4 (II.) k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (MŽP: 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) a upřesňujícího stanoviska MŽP č.j. MŽP/2025/710/760 z 21.3.2025.

Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je zpracována na základě požadavku oprávněného investora Správa železnic, státní organizace.

#### Obsah změny koncepce

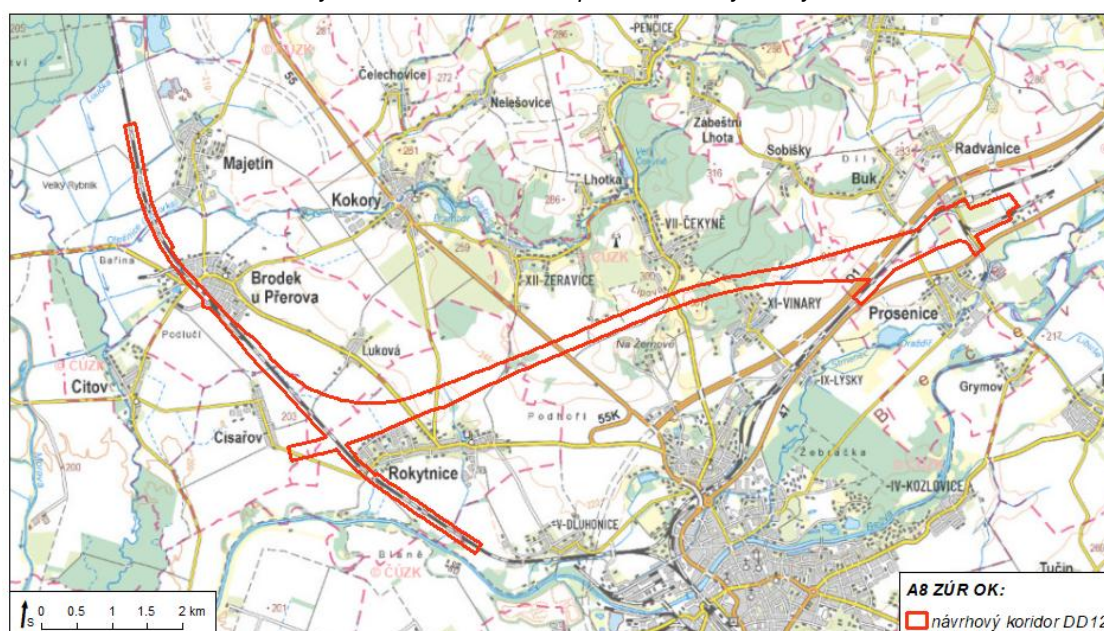
Důvodem pro pořízení Z8 ZÚR OK je zapracování návrhu oprávněného investora, spočívajícího ve vymezení koridoru DD12 pro umístění záměru vysokorychlostní trati (VRT) v úseku Prosenice – Brodek u Přerova („Sjezd Olomouc“) umožňující umístění, povolení a realizaci stavby, která je svým charakterem veřejně prospěšnou stavbou.

Nově vymezovaný koridor je z velké části možné ztotožnit s dosud vymezeným koridorem územní rezervy s případnými korekcemi. Koridor je navržen 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 tratě ve vymezeném koridoru.

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

Součástí Z8 ZÚR OK je dále zrušení koridoru DD5 „Dluhonický přesmyk“ (žel. trať 270, Rokytnice, Císařov, „Dluhonický přesmyk“- stavba železničního nadjezdu), který je částečně nahrazen nově vymezeným DD12.

Obr. 14.1 Přehledná situace vymezení koridoru DD12 pro umístění vysokorychlostní tratě



Sjezd Olomouc 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.

### ***Vztah posuzované koncepce k jiným koncepcím a k cílům ochrany životního prostředí přijatým na mezistátní, unijní nebo vnitrostátní úrovni***

Vyhodnocení vztahu změn Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (Z8 ZÚR OK) k relevantním národním a krajským strategickým dokumentům prokázalo, že navrhované vymezení koridoru je v zásadě v souladu se strategickými cíli udržitelného rozvoje, dopravní politiky a regionálního rozvoje České republiky i Olomouckého kraje. Celkově lze konstatovat, že strategická kompatibilita Z8 ZÚR OK s hodnocenými koncepcemi je vysoká, zejména v oblasti dopravy, regionálního rozvoje a dlouhodobé udržitelnosti dopravního systému. Současně však vyhodnocení opakovaně identifikovalo, že navrhované záměry vznikající uplatněním Z8 ZÚR OK mohou vyvolávat významné lokální negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, zejména na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž v bezprostředním okolí stavby, krajinu, půdu a ekosystémy, čímž může dojít k rozporu se stanovenými strategickými cíli. Aby k těmto lokálním významným vlivům nedocházelo musí být při uplatnění Z8 ZÚR OK a návrhu konkrétní stavby navržena adekvátní opatření ke snížení a minimalizaci vlivů, následně posouzená v rámci procesu EIA.

### ***Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území***

Stav životního prostředí v dotčeném území je determinován převážně umístěním mimo zastavěná území měst a obcí. Z této skutečnosti vyplývá, že v území umístění koridoru, zejména jeho východní části, je převažující přírodní a krajinná funkce, včetně funkce zemědělské. Zároveň jsou lokálně dotčena zastavěná území měst a obcí, a to převážně v okrajových částech. V západní části je koridor navržen v oblasti stávající železniční tratě, kde je území dopravní stavbou ovlivňováno již za stávajícího stavu. S ohledem na jeho charakter jde o území s vyváženým vztahem mezi přírodními a antropogenními složkami.

**Ovzduší a klima** – Na území kraje se dlouhodobě vyskytují oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, především v okolí větších sídel, ale také podél významných dopravních tepen včetně dálnice D1. Nejvýznamnějším problémem jsou zvýšené imisní koncentrace benzo(a)pyrenu, které zejména v centrálních a jižních oblastech kraje překračuje hodnotu imisního limitu. Hodnota tohoto imisního limitu je překračována i na části řešeného území, kde je usazován koridor DD12.

**Obyvatelstvo a veřejné zdraví, hlukové zatížení** – Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, ale i železniční, které jsou liniovým zdrojem hluku. Dle výstupů strategického hlukového mapování jsou mezní hodnoty hlukových ukazatelů pro silniční dopravu v území překračovány podél komunikace I/55, a to včetně zastavěných území obcí, kterými tato komunikace přímo prochází anebo ke kterým se limitně blíží. K překročení limitů (mezních hodnot) pro hluk v okolí železničních tratí dochází přirozeně zejména u zástavby poblíž úseků železničních drah, a to u všech stávajících železničních koridorů v území. Vysoké imisní a hlukové zatížení vedoucí k poškození veřejného zdraví je v řešeném území problémem, který se projevuje zejména v obytné zástavbě sídel situovaných podél významných dopravních tras a v průmyslových městech a jejich okolí.

**Podzemní a povrchové vody** – Z pohledu podzemních a povrchových vod je řešené území determinováno zejména vymezením záplavového území Q<sub>100</sub> vodních toků Morava a Bečva, okrajovým výskytem CHOPAV, vymezenými ochrannými pásy vodních zdrojů a zdrojů přírodních léčivých vod. Řešené území leží, příp. částečně zasahuje, do území vymezených jako citlivé a zranitelné oblasti. Nově navrhovaný koridor křížuje páteřní vodní tok Olešnice a řadu menších převážně bezejmenných vodních toků.

**Půda (ZPF, PUPFL)** – V území převažuje zemědělské využívání půdy. Jedná se o zemědělskou půdu v okolí souvislé zástavby. Převažuje orná půda, doplňkově se v území dotčeném záměrem vyskytují trvalé travní porosty, zahrady a ovocné sady. Z pohledu ZPF je zde vysoké zastoupení půd I. a II. třídy ochrany (až cca dvě třetiny plochy koridoru jsou vymezeny na zemědělských půdách I. a II. třídy ochrany). V územní nejsou významně zastoupeny rozsáhlejší lesní celky. Přesto lze v území definovat prostorové střety nově navrhovaného koridoru s lesními celky. S ohledem na půdní charakteristiku území lze predikovat nezbytné zábery ZPF i PUPFL.

**Horninové prostředí a přírodní zdroje** – V dotčeném území nachází několik chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů, výhradních ložisek a ložisek nevyhrazených nerostů. V přímém kontaktu s řešeným koridorem je chráněné ložiskové území Předmostí – Žeravice, výhradní ložiska Žeravice a Předmostí a ložiska nevyhrazeného nerostu Viničná a Brodek u Přerova – Cirtov. V řešeném území se nachází jeden aktuálně netěžený dobývací prostor v oblasti výhradního ložiska Předmostí. V dotčeném území se nenachází aktuálně těžené dobývací prostory. V lokalitě záměru se nevyskytují stará důlní díla ani poddolovaná území.

**Fauna, flóra, biologická rozmanitost, zvláště chráněná území a soustava Natura 2000** – Řešené území leží na rozhraní 2 bioregionů – Hranického a Kojetínského. Biologická rozmanitost území je daná zejména převažujícím zemědělským využitím území, s faunou a flórou navázanou na ZPF. Nově navrhovaným koridorem nejsou dotčeny žádné registrované významné krajinné prvky. Významným krajinným prvkem ze zákona jsou v nejbližším okolí koridoru vodní toky a údolní nivy, les. V řešeném území lze najít několik skladebných prvků ÚSES regionálních a nadregionálního charakteru, které však nezasahují do nově vymezovaného koridoru. V území nově vymezovaného koridoru však lze najít několik prvků lokální úrovně ÚSES. Nově navrhovaný koridor nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území. V okolí se nachází několik maloplošných zvláště chráněných území (PP, PR, NPR). Záměr není v územním střetu s žádnou lokalitou Natura 2000. Posuzované území patří z hlediska migrací velkých savců, ptáků či letounů v rámci České republiky mezi oblasti méně významné.

**Hmotný majetek a kulturní dědictví** – Nově navrhovaný koridor je veden převážně volnou krajinou, mimo zastavěná území měst a obcí, do zastavěného území vstupuje pouze v jejich okrajových částech (nejblíže v obci Brodek u Přerova). Koridor se dotýká hmotného majetku (budov apod.) a pozemků třetích stran. Z hlediska kulturního dědictví se v koridoru nenachází žádné objekty památkové ochrany. V obci Brodek u Přerova se v linii koridoru nachází kulturní památka „výpravní budova železniční stanice“. V linii koridoru se nachází území s archeologickými nálezy Rokytnice „Za oborou“, „Nad oborou“, které spadá do území s archeologickými nálezy kategorie I (prokázaná území).

**Krajina, dopravní a jiná infrastruktura** – Koridor DD12 prochází kulturní, převážně zemědělsky intenzivně obhospodařovanou krajinou Hornomoravského úvalu v souběhu se stávajícím železničním koridorem Ostrava – Praha. Většina koridoru je vedena přes pole, jen sporadicky křížuje místa s mimolesní vegetací, která je vázaná převážně na polní cesty a drobné meliorované kanály. Nad čtvrtí Přerov-Vinary koridor protíná Vinarský a Přední les. Západní část koridoru je pak vedena v oblasti stopy stávající železniční tratě. Dotčeným územím prochází četné dopravní koridory. Jedná se o dálnici D1, silnici I/55, I/47, II/436 a II/150 a také železniční trať č. 270 (001) (Praha -) Česká Třebová – Přerov (- Bohumín). Územím také procházejí četné liniové stavby vedení vysokého a velmi vysokého napětí. Ze znaků a hodnot přítomných v krajině žádná nemá jedinečný význam. Koridor zasahuje z hlediska cennosti zejména do běžných znaků krajinného rázu.

### **Údaje o vlivech realizace koncepce na životní prostředí a opatření minimalizaci negativních vlivů**

Obsahem Z8 ZÚR OK je vymezení jednoho nového koridoru pro umístění VRT (koridor DD12). V rámci vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí byly identifikovány potenciální vlivy navrhovaného koridoru na jednotlivé složky životního prostředí, vč. kumulativních a synergických vlivů. V případě identifikování potenciálních negativních vlivů byl do

vyhodnocení doplněn návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných významných záporných vlivů.

*Vlivy na ovzduší a klima* – Záměry v oblasti železniční dopravy na elektrifikovaných tratích, mezi něž spadají i vysokorychlostní tratě, obecně nejsou považovány za zdroj emisí znečišťujících látek do ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Proto byl u koridoru DD12 identifikován potenciálně mírný pozitivní nepřímý vliv. Vlivy na klima jsou považované zanedbatelné.

*Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví, hlukové zatížení* – Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví jsou dány řadou determinantů, z nichž pouze malá část (cca 15 %) je dána faktory životního prostředí. Obdobně jako u vlivů na ovzduší i u vlivů na hlukovou zátěž platí, že realizace záměru umístěného do koridoru DD12 bude mít potenciálně mírný pozitivní vliv z důvodu předpokládaného převedení části dopravních výkonů ze silniční dopravy na dopravu železniční. Tím dojde také ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo a veřejné zdraví podél silničních tahů. Současně ale byly lze předpokládat i potenciálně mírné až významné přímé dlouhodobé trvalé negativní vlivy na hlukovou zátěž z důvodu realizace nové dopravní stavby (umístění nového zdroje hluku) do území. Realizace záměru je možná pouze při realizaci navržených opatření. Navržená opatření jsou zaměřena zejména na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu a zajištění prostorových podmínek pro realizaci protihlukových opatření zajišťujících plnění hlukových limitů. Protihluková opatření mohou být urbanizačně – projekčního (prostorové a výškové umístění tratě) anebo technického typu (protihlukové stěny, valy apod.). Konkrétní technické řešení protihlukových opatření bude specifikováno v projektové dokumentaci záměru, kde bude nutné zohlednit i ostatní zdroje hluku, které mohou kumulativně ovlivňovat hlukovou zátěž obyvatelstva a působit rušivě. Specifikem vysokorychlostní tratě je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně vysokorychlostní tratě nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření.

V úsecích, kdy je VRT vedena volnou krajinou bylo také identifikováno potenciální riziko přerušení místních spojení a prostupnosti území pro obyvatelstvo. Pro omezení tohoto vlivu je navrženo opatření směřované k zajištění průchodnosti území. Potenciální nepřímý pozitivní vliv na obyvatelstvo je pak dán potenciálem snížení obtěžujícího efektu silniční dopravy a zvýšením bezpečnosti provozu.

*Vlivy na podzemní a povrchové vody* – Realizace záměrů dopravní infrastruktury má převážně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody. Realizací a provozem záměrů mohou být negativně ovlivněny zejména hydromorfologie vodních toků (křížení vodních toků, souběh s vodním tokem) a hladina podzemní vody (hlubší zářezy, tunely). Nárůstem zpevněných ploch pak dochází k urychlenému povrchovému odtoku, omezení přirozené infiltrace atmosférických srážek a ovlivnění odtokových poměrů náspy, zářezy nebo při křížení vodních toků. K mírnému až významnému negativnímu dotčení odtokových poměrů může dojít při průchodu záplavovými územími (riziko vzduť hladiny, omezení přirozené transformace povodňové vlny apod.). K vzduť vodní hladiny může též docházet u nedostatečně kapacitních mostních konstrukcí, propustků nebo mostků. Koridor zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů I. a II. stupně a do ochranných pásem zdrojů přírodních minerálních vod. Potenciální vlivy koridoru DD12 na podzemní vody je proto hodnocen jako mírný negativní. Potenciální negativní vlivy na odtok povrchových vod (zejména při zvýšených úhrnech srážek a zvýšených průtocích vodních toků) a na podzemní vody byl identifikován i v rámci hodnocení kumulativních vlivů s ostatními záměry v území. Souhrnně lze pak říct, že v měřítku zpracování ZÚR lze vznik vlivů na režim povrchových a podzemních vod obecně předpokládat, jejich významnost bude však možné definovat až v podrobnosti projektové přípravy záměru. V rámci projektové přípravy všech záměrů je nezbytné učinit všechny schůdné kroky k omezení nepříznivých vlivů na stavy vodních útvarů.



*Vlivy na půdu* – Realizace jakékoliv nové stavby je téměř vždy spojená s negativními dlouhodobými trvalými vlivy na půdy ve formě jejich trvalého záboru. Vzhledem k vysokému podílu zastoupení zemědělských půd I. a II. třídy ochrany v území a trase koridoru byly vlivy koridoru na zemědělský půdní fond hodnoceny jako potenciálně významné trvalé dlouhodobé negativní vlivy. Prostorovou kumulaci ploch a koridorů zejména v oblasti SV od Přerova může dojít i k potenciálně významným kumulativním vlivům spolu s ostatními plánovanými stavbami v území. Umístění koridoru vysokorychlostní trati DD12 v daném území nemá alternativu a s ohledem na modelaci terénu a nutnou návaznost na železniční síť ji není možno vymezit ve významně odlišné trase. Z těchto důvodů je i přes významný negativní vliv na ZPF považováno vymezení koridoru DD12 za akceptovatelné. Umístěním stavby v koridoru DD12 nedojde ke zvýšení rizika vodní nebo větrné eroze, zejména s přihlédnutím k její úzké linii a k nutnosti instalovaného oplocení, které bude spíše působit jako protierozní překážka. Vliv na lesní půdy byly s ohledem na charakter zasažených lesních porostů (lesy hospodářské) a rozsahu zásahu jako potenciální mírný negativní dlouhodobý trvalý. Pro omezování negativních vlivů na půdy byla navržena opatření směřující k optimalizaci návrhu trasy a minimalizaci záborů ZPF a PUPFL.

*Vlivy na horninové prostředí* – Vliv na horninové prostředí identifikován jako potenciálně významný, přímý, dlouhodobý, trvalý. Vymezený koridor přímo prochází chráněným ložiskovým územím, dvěma vyhrazenými ložisky a jedním ložiskem nevyhrazených surovin, a to v oblasti, kde je koridor veden ve volné krajině, mimo již existující konvenční tratě. Potencionálních prostorovým střetům s ložisky se tak nelze vyhnout. Pro omezení negativních vlivů na horninové prostředí bylo navrženo opatření minimalizovat zásah do chráněného ložiskového území a vlivy na zásoby nerostných surovin. V území nebyly identifikovány svahové nestability ani poddolované území. Vlivy na tyto charakteristiky horninového prostředí byly proto hodnoceny jako zanedbatelné.

*Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru* – Navrhovaný koridor DD12 není ve střetu s žádným velkoplošným ani maloplošným zvláště chráněným územím. Lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru negativně ovlivněny. Významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí je vyloučen stanoviskem příslušného úřadu (Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství). Koridor není v prostorovém kontaktu s územím s žádným přírodním parkem. Realizací záměru budou dotčeny významné krajinné prvky, jejichž ochrana je obecně stanovena zákonem o ochraně přírody a krajiny (vodní toky, údolní nivy, les). Realizací záměru budou dotčeny pouze skladební části ÚSES lokálního významu. Významnější negativní vlivy na regionální nebo nadregionální prvky ÚSES nebyly identifikovány.

Vlivy na flóru a faunu jsou u předmětného záměru dány zejména poškozením druhů vázaných na zabíranou zemědělskou a lesní půdu. V trase koridoru DD12 nejsou evidována významná území z hlediska migrace velkých savců. Potenciální mírné negativní ovlivnění průchodnosti území pro živočichy obecně lze zmírnit zřízením migračních objektů v rámci záměru. Negativní vlivy na průchodnost území pro volně žijící živočichy byly identifikovány i v kumulaci s ostatními stávajícími nebo plánovanými dopravními stavbami v území. V tomto stupni přípravy nebyly v trase koridoru zjištěny významné lokality zvláště chráněných druhů flóry, mírné negativní ovlivnění flóry se proto předpokládá ve vazbě na zábor půdy pod stavbou v koridoru. Z hlediska biodiverzity bude mít vymezení koridoru zanedbatelný až nulový vliv. Podrobněji a přesněji musí být vlivy na biodiverzitu, flóru a faunu specifikovány v rámci projektové EIA.

*Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví* – Vzhledem k trasování koridoru, který je částečně veden zastavěným územím obcí anebo se k němu významně přibližuje, nelze při hodnocení koncepce vyloučit potenciální mírné až významné vlivy na hmotný majetek. Z hlediska nemovitých architektonických či historických památek je přímo dotčena kulturní památka výpravní budovy železniční stanice v Brodku u Přerova, která leží v místě kde je koridor veden v oblasti stávající konvenční tratě. Negativní ovlivnění kulturní památky tak lze považovat za potenciálně mírné až zanedbatelné. Pro omezování negativních vlivů je navrženo opatření optimalizovat směrové a výškové vedení trasy s cílem minimalizovat vliv na obytnou zástavbu a kulturní památky. Ve vymezeném koridoru je také identifikováno území s výskytem

archeologických památek. Pro omezení negativních vlivů na archeologické dědictví je nutné využít dostupná opatření archeologické památkové péče.

*Vlivy na krajinu* – Naplnění Z8 ZÚR OK bude spojeno s vlivy na krajinu (krajinný ráz) dotčeného území. Uplatněním koridoru DD12 dojde k posílení antropogenního charakteru území. Rozsah míry tohoto vlivu je dán charakterem využití navrhovaného koridoru jako koridoru pro stavbu železniční infrastruktury. Vliv nově navrhovaného koridoru na krajinu a krajinný ráz nelze hodnotit jednotně v celé jeho délce. Vyšší vliv lze očekávat zejména v jeho střední a západní části, kde je koridor veden volnou krajinou. V západní části je koridor vymezen v oblasti stávající konvenční tratě. Vliv na krajinný ráz tak zde lze očekávat nižší. Koridor nezasahuje do území přírodních parků ani do oblasti se zvlášť cennými a hodnotnými znaky krajinného rázu. Potenciální vlivy koridoru na krajinu jsou proto celkově hodnoceny jako dlouhodobé, trvalé, mírné negativní. Pro snížení negativních vlivů na krajinu je navrženo opatření zajistit zachování průchodnosti krajiny a minimalizovat pohledové negativní vlivy vhodnými technickými a přírodními úpravami okolí záměru, a to i se zohledněním možných kumulativních vlivů s ostatními stavbami dopravní a technické infrastruktury.

Kromě výše uvedených byly pro téměř všechny složky životního prostředí dále identifikované potenciální krátkodobé přechodné vlivy související s výstavbou záměru umísťovaného do posuzovaného koridoru. Jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti a související dopravy. Pro omezování tohoto negativního vlivu bylo mezi navrhovanými projektovými opatřeními zařazeno opatření respektovat v průběhu výstavby požadavky ochrany obyvatel a dalších složek životního prostředí, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební techniky obytnou zástavbou obcí, neumisťovat emisně a hlukově významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou, minimalizovat zábor zemědělských a lesních půd pro zařízení stavenišť aj.

Při vyhodnocení koridoru nebyly zjištěny žádné negativní přeshraniční vlivy na území jiných státních celků nebo krajů.

### **Porovnání variant**

Návrh koncepce je zpracován pouze v jedné variantě. Z provedení posouzení hodnocení potenciálních vlivů posuzované koncepce na životní prostředí nevyplývá potřeba zpracovávat variantní řešení koncepce.

### **Závěr**

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 zpracována do návrhu Z8 ZÚR OK.

Na základě provedení vyhodnocení vlivů životního 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 příloženém návrhu závazného stanoviska.

#### **14.2. Návrh stanoviska MŽP včetně návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí**

Na základě zpracovaného návrhu Z8 ZÚR OK a vyhodnocení vlivů Z8 ZÚR OK na životní prostředí byl v souladu s metodickými doporučeními MŽP (MŽP: 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 (Metodický výklad přílohy č. 4 (II.) k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů)) zpracován návrh stanoviska MŽP k předkládané koncepci.

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“.

Návrh stanoviska je v celém rozsahu uveden v příloze (Příloha č. 3).

## Seznam podkladů a použité literatury

- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje ve znění po vydání Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5 a Změny č. 7 („v platném znění“)
- Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (knesl kynčl architekti s.r.o., leden 2026, zodpovědný projektant doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.).
- Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na životní prostředí, Ing. P. Žídková a kol., září 2022
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění
- Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v platném znění
- MŽP: 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 (Metodický výklad přílohy č. 4 (II.) k zákonu č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů)
- Zadání Změny č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, Krajský úřad Olomouckého kraje, 04/2025
- Stanovisko MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu Změny Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje z hlediska vlivů na životní prostředí (č.j. MZP/2025/710/760)
- Územně analytické podklady Olomouckého kraje (6. aktualizace, 2021)
- Územně analytické podklady ORP Přerov (6. aktualizace, 2024)
- Územně analytické podklady ORP Olomouc (6. aktualizace, 2024)
- Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) – změna č. 8
- Strategický rámec Česká republika 2030
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020–2025
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Státní politika životního prostředí ČR 2030 (s výhledem do 2050)
- Zásady urbánní politiky (aktualizace 2023)
- Národní program snižování emisí ČR (aktualizace 2023)
- Státní energetická koncepce ČR (aktualizace 2015)
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 (s výhledem do 2050)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2025–2035
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021–2027
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava (CZ07) 2020+ (vč. Podpůrných opatření)
- Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (2024)
- Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje 2016–2025 (aktuálně prodloužen do 2026)
- Adaptační strategie Olomouckého kraje na dopady změny klimatu
- Koncepce ochrany přírody a krajiny Olomouckého kraje (2004)
- Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2030
- Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Olomouckého kraje (2018)
- Koncepce vzdělávání k udržitelnému rozvoji Olomouckého kraje 2021–2024
- Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje 2016–2026 (aktualizace 2023)
- Program rozvoje cestovního ruchu Olomouckého kraje 2021–2027
- Strategie Olomouckého kraje o vodě (2021)
- Územní energetická koncepce Olomouckého kraje
- Prověření územních plánů a začlenění koridoru VRT
- Plán povodňových rizik v povodí Dunaje
- tabelární a grafické ročenky, databáze a seznamy institucí pro správu, ochranu, evidenci nebo sledování složek životního prostředí (AOPK, ČGS, ČHMÚ, ČSÚ, ČÚZK, VÚV aj.)

## Seznam zkratk

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BPEJ	bonitovaná půdně-ekologická jednotka
CR	cestovní ruch
ČD	České dráhy
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální j
DOBAVOD	digitální báze vodohospodářských dat
DP	dobývací prostor
DTS	distribuční transformační stanice
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí ( <i>angl.</i> Environmental Impact Assessment)
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
HEIS	hydroekologický informační systém
HPJ	hlavní půdní jednotka
HV	označení hydrogeologického vrhu
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IDVT	Identifikátor vodní linie
k.ú.	katastrální území
KFNB	severní dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NP	národní park
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NPÚ	národní památkový ústav
NV	nařízení vlády
OK	Olomoucký kraj
ORP	obec s rozšířenou působností
OP	ochranné pásmo
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
RÚRÚ	rozbor udržitelného rozvoje území
SEA	posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí ( <i>angl.:</i> Strategic Environmental Assessment)
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SHM	strategické hlukové mapování
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TEN-T	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TKO	tuhé komunální odpady
TKSP	taxonomický klasifikační systém půd ČR
ÚAP	územně analytické podklady
ÚEK	územní energetická koncepce

ÚHUL	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSOP	ústřední seznam ochrany přírody
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VRT	vysokorychlostní železniční trať
VÚV	Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka
VVN	velmi vysoké napětí
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZVN	zvlášť vysoké napětí
Z8 ZÚR OK	Změna č. 8 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje