

# **VYHODNOCENÍ VLIVŮ AKTUALIZACE Č. 4 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE OLOMOUCKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

## **ČÁST A: VYHODNOCENÍ VLIVŮ 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. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění

Ing. Pavla Žídková a kol.

DUBEN 2021

Zpracovatelka SEA:

**Ing. Pavla Žídková,**

**Polní 293, 747 62 Mokrý Lazce, tel. 777 807 191,**

**e-mail: [zidkova.pavla@seznam.cz](mailto:zidkova.pavla@seznam.cz)**

**Osvědčení č.j. 094/435/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutím č.j. 33369/ENV/16.**



**Ing. Pavla Žídková  
747 62 MOKRÉ LAZCE 293  
IČ: 616 11 531**

.....  
Na zpracování se dále podílel:

Ing. Petr Mynář

Osvědčení č. j. 1278/167/OPVŽP/97, prodlouženo rozhodnutím č. j. 23110/ENV/16.

# OBSAH

Úvod .....	7
Vypořádání požadavků ze stanoviska MŽP .....	7
1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů A4 ZÚR OK, vztah k jiným koncepcím .....	11
2. Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni .....	19
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 .....	29
3.1 Obecně k obsahu kapitoly .....	29
3.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví .....	30
3.2 Ovzduší a klima .....	30
3.3 Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky .....	38
3.4 Voda .....	42
3.5 Půda .....	47
3.6 Přírodní zdroje .....	49
3.7 Biologická rozmanitost .....	50
3.8 Krajina .....	57
3.9 Hmotný majetek a kulturní dědictví .....	58
3.10 Dopravní a jiná infrastruktura .....	59
3.11. Jiné charakteristiky životního prostředí .....	59
4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny .....	63
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 ptačí oblasti .....	70
6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, 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, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení .....	73
6.1 Postup při hodnocení vlivů .....	73
6.2 Vyhodnocení vlivů koridoru D78 .....	76
7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení .....	97
8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. ....	101
9. Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení. ....	103

10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí. .....	105
11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.....	106
12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	110
13. Návrh stanoviska MŽP včetně návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí .	113
14. Seznam podkladů a použité literatury.....	114

## SEZNAM PŘÍLOHOVÉ ČÁSTI SEA

Číslo	Název	Měřítko
1	Situace ekologických vztahů	
	1.1A Situace ekologických vztahů	
	1.1B Situace ekologických vztahů	
2	Strategická migrační studie	1 : 100 000
3	Výkres synergických a kumulativních vlivů	1 : 100 000

## Seznam zkratk

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BaP	benzo(a)pyren
BPEJ	bonitovaná půdně-ekologická jednotka
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí ( <i>angl.</i> Environmental Impact Assessment)
EVL	evropsky významná lokalita
HPJ	hlavní půdní jednotka
HV	označení hydrogeologického vrhu
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IDDS	identifikace datové schránky
KP	krajinný prvek
k. ú.	katastrální území
MK	místní komunikace
MT	mírně teplý
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
n.m.	nad mořem
N	kategorie odpadu nebezpečný
NBC	nadregionální biocentrum
NBK	nadregionální biokoridor
NV	nařízení vlády
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
O	kategorie odpadu ostatní
OP	ochranné pásmo
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
ORP	obec s rozšířenou působností
PK	pozemní komunikace
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor

ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
SEA	posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí ( <i>angl.</i> : Strategic Environmental Assessment)
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu ( <i>angl.</i> United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VRT	vysokorychlostní železniční trať
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

## Úvod a vypořádání

Vyhodnocení vlivů „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje“ na životní prostředí (dále též „SEA A4 ZÚR OK“) je zpracováno v rozsahu přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, s využitím Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí a upřesňujícího stanoviska MŽP č. j. MZP/2018/710/2904 z 14.11.2018.

Vyhodnocení vychází z předloženého návrhu koncepce Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (knesl kynčl architekti s.r.o., květen 2020, zodpovědný projektant doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.).

Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (dále též „A4 ZÚR OK“ nebo „koncept“) je zpracována na základě požadavku oprávněného investora Správy železniční dopravní cesty, státní organizace<sup>1</sup> (dále též „SŽDC“).

Pořizovatelem koncepce je Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Olomouckého kraje. Po stránce formální je A4 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 A4 ZÚR OK ve verzi zpracované v únoru 2020, která je rozdělena na textové části (výrok a odůvodnění) a grafické přílohy. Změny v textové části jsou vyhodnoceny souborně za každou kapitolu, pokud mohou mít významný reálný dopad na rozhodování v území. Vyhodnocení vlivů je zaměřeno na vlivy koridoru D78 v řešeném území.

## Vypořádání požadavků ze stanoviska MŽP

MŽP ČR vzneslo ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne MZP/2018/710/4468 ze dne 11. 12. 2018 následující požadavky (uvedeny **kurzívou tučně**) na obsah a rozsah vyhodnocení SEA. Vypořádání požadavků je uvedeno zvlášť pod každým požadavkem.

Požadavek na zpracování vyhodnocení vychází ze stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (A4 ZÚR OK) z hlediska vlivů na životní prostředí (MŽP, č. j.: MZP/2018/710/4468 ze dne 11. 12. 2018), kde je uvedeno, že návrh obsahu A4 ZÚR OK může mít významný vliv na životní prostředí, a proto je nezbytné provést jeho Vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona. Obecně platí zásada, že MŽP požaduje zpracovat Vyhodnocení A4 ZÚR OK dle přílohy stavebního zákona a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování předložené aktualizace. Požadavky na obsah a rozsah Vyhodnocení A4 ZÚR OK (v citaci také AZÚR OLK) na životní prostředí jsou v tomto stanovisku specifikovány následovně:

1. U navrhovaného koridoru požadujeme jednotlivě vyhodnotit jeho vliv na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví (s důrazem na hluk) a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy na střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti, fragmentaci krajiny), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti.

**Všechny uvedené vlivy jsou posuzovány v kapitole 6.**

2. A) Požadujeme se zaměřit na aspekty možného ovlivnění zájmů chráněných podle části druhé zákona o ochraně přírody a krajiny, tedy především na dopady vymezení koridoru pro VRT na funkčnost a migrační propustnost nadregionálního biokoridoru územního systému ekologické stability K 144 (v souvislosti s tím, že záměr VRT, pro který se koridor vymezuje, je

<sup>1</sup>od 1. 1. 2020 užíván nový název – Správa železnic

v prostoru mezi obcemi Střítež nad Ludinou a Bělotín další novou potenciální migrační bariérou v území (a to zdaleka ne jen pro vyšší živočichy, resp. savce).

**Pro záměr byla zpracována migrační studie, která je přílohou tohoto Vyhodnocení obsahující posouzení aspektů možného ovlivnění zájmů chráněných podle části druhé zákona o ochraně přírody a krajiny (ad A), podle části páté zákona o ochraně přírody a krajiny (dále ad B) a soulad s relevantními strategiemi (dále ad C). V této studii a v kapitole 6 Vyhodnocení byly vlivy na migrační prostupnost území a na ÚSES podrobně hodnoceny.**

B) Požadujeme se zaměřit na aspekty možného ovlivnění zájmů chráněných podle části páté zákona o ochraně přírody a krajiny, a to na dopady vymezení koridoru na známé výskytu zvláště chráněných druhů a ovlivnění jejich biotopu, rovněž na dopady vymezení koridoru na migrační prostupnost krajiny pro vybrané zvláště chráněné druhy velkých savců v kontextu vymezených migračních koridorů, jejichž základním cílem je zajištění alespoň minimální, ale dlouhodobě udržitelné konektivity krajiny zejména pro druhy vázané na lesní prostředí (koridor kříží tři migrační koridory a zesiluje tři již existující místa jejich omezení, tedy místa, kde je migraci velmi významně zabráněno, a proto lze očekávat, že záměr dále přispěje k zesílení tohoto efektu, i s ohledem na skutečnost, že plánovaná vysokorychlostní trať má existovat vedle trati původní, která zůstane v provozu i nadále), a též zhodnotit dopady vymezení koridoru z hlediska potřeb ochrany migračních koridorů ptáků a letounů ([https://www.mzp.cz/cz/migracni\\_koridory\\_ptaku\\_savcu\\_cr](https://www.mzp.cz/cz/migracni_koridory_ptaku_savcu_cr)).

**Pro záměr byla zpracována migrační studie, která je přílohou tohoto Vyhodnocení. V této studii a v kapitole 6 Vyhodnocení byly vlivy na výskytu zvláště chráněných druhů a ovlivnění jejich biotopu, rovněž na dopady vymezení koridoru na migrační prostupnost krajiny pro vybrané zvláště chráněné druhy velkých savců v kontextu vymezených migračních koridorů podrobně hodnoceny.**

C) V tomto ohledu požadujeme též vyhodnotit soulad navrhované AZÚR OLK s relevantními opatřeními Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016 - 2025 (zejména s dílčím cílem 2.5.3 „Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu“).

**Vyhodnocení souladu navrhované koncepce s relevantními opatřeními Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016 – 2025 včetně bodu 2.5.3 „Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu“ je součástí kapitol 1.a 2.**

D) Ve vazbě na výše uvedené hodnocení požadujeme do návrhu aktualizace navrhnout odpovídající úkoly pro územní plánování v rámci pořizování navazujícího stupně územně plánovací dokumentace.

**Úkoly a požadavky pro minimalizaci negativních vlivů na migrační prostupnost krajiny jsou navrženy v kapitolách 8 a 11.**

3. A) Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR OLK na ZPF, tzn. zaměřit se rovněž na plošnou ochranu ZPF, a to ve smyslu požadavků stanovených ustanovením § 4 zákona č. 334/1992 Sb., ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 334/1992 Sb.“) (Je nutné mít v daném případě na paměti, že vliv navrhovaného záměru je prakticky nevratná změna představující ve svém důsledku likvidaci jedné ze složek životního prostředí. Koridor pro VRT by měl být proto vymezen především na nezemědělských půdách s tím, že v případě vymezování záměru na ZPF musí být navrženo řešení o nezbytně nutné výměře a přednostně na zemědělských půdách méně kvalitních (kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany ve smyslu vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stavení tříd ochrany, ve znění pozdějších předpisů). Přitom musí být co nejméně narušena organizace ZPF, hydrologické a odtokové poměry v území, síť zemědělských účelových komunikací a co nejméně zatěžováno obhospodařování ZPF, a to vše nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným vymezeným koridorem, ale i ve vazbě na případný dopad na zemědělské pozemky navazující.) Současně je nutné navrhnout opatření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu (jejich konkretizace musí vycházet z hodnocení vlivu v daném konkrétním území).

**Vliv uplatnění koncepce na ZPF z hlediska plošné ochrany ZPF je součástí kapitoly 6. V ní jsou podrobně vyhodnoceny vlivy na ZPF. Celý návrh trasy koridoru D78 byl pečlivě**



***zvažován mimo jiné i z hlediska vymezení záměru na ZPF. S ohledem na konfiguraci terénu a na technické parametry stavby v koridoru D78 není vedení jiné trasy možné, resp. jiné vedení trasy by vedlo ke zvýšení negativních vlivů na veřejné zdraví. Zvolená trasa minimalizuje zabíranou výměru půd. V řešeném území se nacházejí převážně půdy nejvyšší bonity a jejich záboru se technicky nelze vyhnout. Odůvodnění záborů půdy s ohledem na převahu veřejného zájmu je uvedeno v kapitole 6. Konkrétní umístění stavby v koridoru s ohledem na minimalizaci narušení organizace ZPF, hydrologických a odtokových poměrů v území, zemědělských účelových komunikací a dostupnosti obhospodařování ZPF ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným vymezeným koridorem i zemědělským pozemkům navazujícím bylo rovněž hodnoceno, nakolik je to s ohledem na měřítko ZÚR možné.***

B) Požadujeme vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení koridoru na ZPF (§ 3 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů) a posouzení veřejného zájmu, který výrazně převažuje nad zájmem ochrany ZPF v případě půd v I. a II. třídě ochrany dotčených záborem. Dále požadujeme prověřit možnou realizaci opatření proti větrné či vodní erozi a opatření sloužící k minimalizaci vlivu navrženého koridoru záměru VRT na hydrologické a odtokové poměry.

***Vliv uplatnění koncepce na ZPF z hlediska plošné ochrany ZPF je součástí kapitoly 6. V ní je podrobně odůvodněna potřeba uplatnění koncepce z hlediska veřejného zájmu a také vlivy na ZPF týkající se hydrologických a odtokových poměrů. S ohledem na typ stavby koridoru (úzká linie) se nepředpokládá možné zhoršení větrné a vodní eroze, což je rovněž v kapitole 6 uvedeno.***

4. Vyhodnotit vliv AZÚR OLK, resp. zabývat se problematikou výskytu a rozsahu ložisek nerostných surovin a jejich prognózních zdrojů (§ 15 odst. 1 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů a § 13 odst. 1 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 62/1988 Sb.“). Zabývat se problematikou výskytu sesuvných a poddolovaných území, které mohou mít, pokud se v řešeném území vyskytují, významný nebo i zásadní vliv na realizaci záměru a s ním spojenou aktualizaci (§ 13 odst. 1 a 2 zákona č. 62/1988 Sb.). V případě, že tyto předměty zákonné ochrany či jevy vázané na horninové prostředí nebudou koridorem záměru VRT dotčeny, je třeba tuto skutečnost náležitě okomentovat.

***Vyhodnocení vlivů uplatnění koncepce na ložiska nerostných surovin a na sesuvná a poddolovaná území je uvedeno v kapitole 6. Podklady pro toto hodnocení (popisná část) je uvedena v kapitole 3 a v mapovém podkladu – koordinačním výkresu A4 ZÚR OK.***

5. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR OLK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 - 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.

***Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, pokud jsou v rámci jednotlivých okruhů životního prostředí, resp. veřejného zdraví, identifikovány, je v tomto Vyhodnocení zohledněno a komentováno v kapitole 6. tohoto Vyhodnocení. Monitoring vlivů koridoru je uveden v kapitole 10, případná kompenzační opatření jsou uvedena v kapitole 8 a 11.***

6. Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR OLK naplňuje cíle národních a krajských koncepčních dokumentů (např. Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Aktualizace Státní politiky životního prostředí ČR 2012 - 2020 a opětovně Strategie ochrany

biologické rozmanitosti ČR 2016 - 2025, Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava - CZ07, Národní program snižování emisí České republiky, Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR).

**Soulad s cíli národních a krajských koncepčních dokumentů je vyhodnocen v kapitole 1. a 2. tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK.**

7. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP k návrhu AZÚR OLK s uvedením zejména jasných výroků, zda lze z hlediska negativních vlivů na životní prostředí s aktualizací AZÚR OLK jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.

**Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP jsou v závěru Vyhodnocení zpracovány.**

8. Požadavky uvedené v tomto stanovisku je nezbytné ve vyhodnocení vlivů AZÚR OLK na životní prostředí a veřejné zdraví relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit i s odkazem na příslušnou kapitolu (čísla stran).

**Požadavek je touto kapitolou splněn včetně odkazů na příslušné kapitoly.**

Zpracování tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK proběhlo v lednu 2020 až dubnu 2021.

# 1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů A4 ZÚR OK, vztah k jiným koncepcím

## Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů A4 ZÚR OK

Důvodem pro pořízení A4 ZÚR OK je zpracování návrhu oprávněného investora, Správy železnic, státní organizace, spočívající ve vymezení koridoru vysokorychlostní tratě od Prosenic po hranici Olomouckého a Moravskoslezského kraje.

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.

Hlavním důvodem aktualizace ZÚR OK je potřeba vymezit namísto koridoru územní rezervy koridor návrhový. Nově vymezovaný koridor je z velké části možné ztotožnit s dosud vymezeným koridorem územní rezervy, jen v malé části jsou nutné drobné korekce. VRT včetně staveb souvisejících je také nutné vymezit jako veřejně prospěšnou stavbu.

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

## Hlavní cíle A4 ZÚR OK

Předmětem řešení A4 ZÚR OK je vymezení koridoru č. D78 pro umístění vysokorychlostní tratě v základní šířce 200 m (rozšíření koridoru oproti základní šířce je navrženo v místech napojení vysokorychlostní tratě na stávající trať a v místech předpokládaných úprav silničních komunikací) a stanovení základních podmínek pro umístění vysokorychlostní tratě ve vymezeném koridoru.

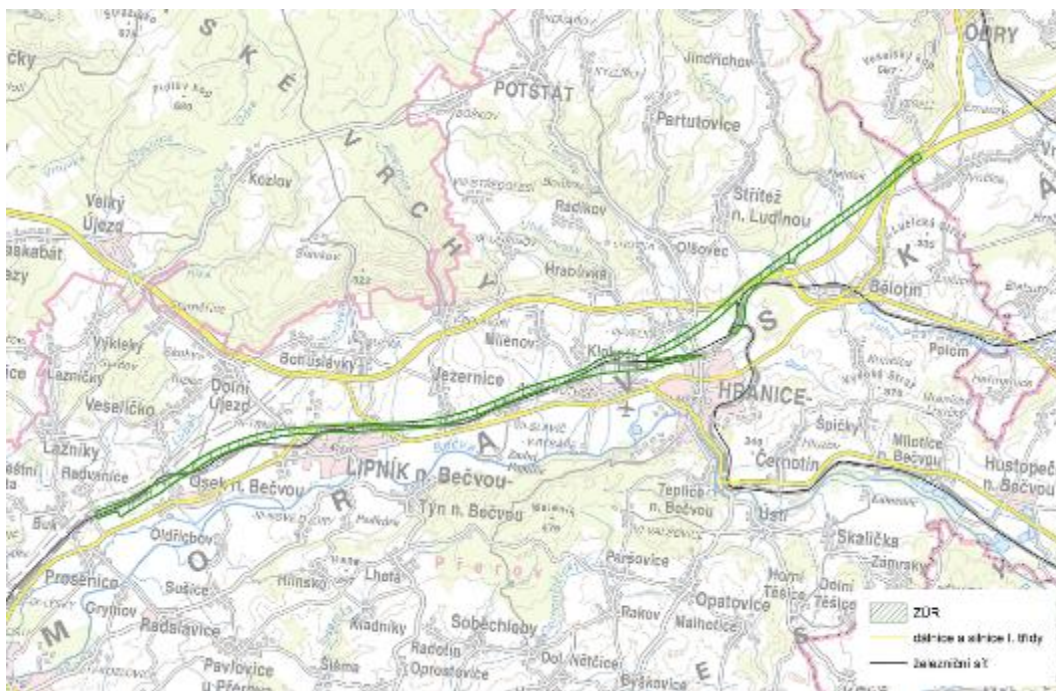
V rámci navrženého koridoru je možné VRT v navazujících správních řízeních umístit, tj. podrobněji řešit, směrové i výškové uspořádání VRT, včetně technických řešení (náspy, zářezy, estakády, tunely, protihluková opatření, ochranná zeď, odvodnění, obsluha okolních pozemků atd.). V plochách dotčených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

Nový koridor je označen kódem D78, který navazuje na číslování koridorů dosud vymezených v ZÚR OK.

Trasa VRT prochází mimo jiné také v těsné blízkosti Slavíče (která je částí města Hranice). V tomto území se počítá s vybudováním tunelu, které zajistí ochranu obyvatel zejména před hlukem z železnice. Součástí A4 ZÚR OK nejsou záměry na úpravu stávající tratě č. 270, které nespojují s trasou VRT. Úprava stávající trati v prostoru Slavíče byla prověřována v rámci vyhledávací studie na VRT (2013), není ale rozpracována dále a není součástí řešení VRT.

Poloha koridoru D78 je zřejmá z následujícího obrázku.

Obr. 1 Přehledná situace vymezení koridoru č. D78 pro umístění vysokorychlostní tratě



**Zdroj: Autorský tým SEA, 2020**

Podrobnější mapové vymezení koridoru je zřejmé z přílohy 1 tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK. Vymezení koridoru není řešeno variantně.

Hlavní přínosy A4 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.

### Vztah k jiným koncepcím

A4 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.

A4 ZÚR OK je hodnocena ve vztahu ke koncepcím uvedeným v tabulce č. 1, tedy k následujícím koncepcím:

- Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5
- Strategický rámec ČR 2030
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 (prosinec 2020)
- Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodně blízkých opatření
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- Politika ochrany klimatu v ČR, 2017
- Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2015–2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava – CZ07 2020+ včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+
- Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (2019)
- Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje pro období 2016–2025
- Územní energetická koncepce Olomouckého kraje

Pro hodnocení byla použita následující stupnice:

*3 – velmi silný (přímý) vztah: A4 ZÚR OK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepcí ve změnách využití území*

*2 – silný (přímý) vztah: A4 ZÚR OK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepcí*

*1 – slabý, nepřímý vztah: A4 ZÚR OK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci.*

*0 – bez vztahu: A4 ZÚR OK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepcí*

*Pozn.: Vzhledem k tomu, že A4 ZÚR OK obsahuje výhradně doplnění návrhu jednoho nového koridoru železniční dopravy, konstatuje zpracovatelka 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 D78 na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto důvodu je také v hodnocení vztahu A4 ZÚR OK k republikovým a krajským koncepcím primárně přihlíženo k navrhovanému koridoru VRT.*

Tabulka 1: Vztah A4 ZÚR OK k republikovým a krajským koncepcím

Koncepce	Vztah A4 ZÚR OK k dané koncepci
Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5	3
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK má ke koncepci velmi silný přímý vztah - promítá ve změnách využití území obecné priority územního plánování obsažené v PÚR ČR a koridor vysokorychlostní dopravy VR, podrobněji viz dále kapitola 2 SEA.	
Strategický rámec Česká republika 2030	3
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK vykazuje velmi silnou přímou vazbu na danou koncepci - obsahuje nebo promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území. Koncepce podporuje růst ekonomiky a posílení domácího sektoru. Umožňuje efektivní a šetrné využívání zdrojů a minimalizaci nákladů díky možnosti jejich rychlé a ekologicky přívětivé dopravy. Podporuje potřebnou prostorovou mobilitu nákladů i lidských zdrojů. Dle dané koncepce je mj. vhodné činit kroky, které nebudou významně zvyšovat objemy tranzitní silniční nákladní dopravy. V oblasti železniční dopravy je naopak vhodné roli železniční infrastruktury z hlediska tranzitu posilovat, a to jak modernizací nákladních železničních koridorů, tak výstavbou vysokorychlostních železnic.  Daná koncepce podporuje modernizaci železniční sítě, aby byla srovnatelná se západní Evropou včetně možnosti napojení sítě vysokorychlostní železnice.	
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.  A4 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	
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025	1
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK vykazuje slabou nepřímou vazbu na danou koncepci - neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci - zohledňuje při návrhu koridoru D78 požadavek na minimalizaci zásahů do lesních pozemků, ÚSES a zvláště chráněných území volbou vedení koridoru s ohledem na co nejmenší fragmentaci území migrační bariérou; nebylo ale možno eliminovat střety s nimi.	
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 (prosinec 2020)	1
1.1 Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje 1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje 1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje	

Koncepce	Vztah A4 ZÚR OK k dané koncepci
1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují 1.5 Přípravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje 1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel 2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány 2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR 3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu 3.2 Biologická rozmanitost je zachována v mezích tlaku změny klimatu	
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK vykazuje slabou nepřímou vazbu na koncepci - neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry uvedené v koncepci, ale při hodnocení vlivů koridoru D78 byly respektovány priority územního plánování týkající se snížení produkce skleníkových plynů, znečištění ovzduší, ochrany zvláště chráněných území, lokalit Natura 2000, krajinného rázu a biologické rozmanitosti, ochrany půdy a horninového prostředí a zajištění ochrany vod.	
Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017	1
<b>Komentář:</b> Cílem Zásad urbánní politiky je sjednotit přístupy všech úrovní veřejné správy k rozvoji měst. Jedná se o rámcový dokument urbánní politiky státu, která má průřezový a interdisciplinární charakter. Zahrnuje mimo jiné vytváření zdravých měst, a jejich polycentrický rozvoj, zdravé životní prostředí, udržitelné využívání přírodních zdrojů, péči o přírodu a krajinu a udržitelný rozvoj. A4 ZÚR OK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale slabou nepřímou vazbu na danou koncepci - respektuje obecné zásady a priority územního plánování a výše uvedené cíle urbánní politiky, které promítá do systému návrhu koridoru železniční dopravy (zvýšením využití železniční dopravy přispívá k vytváření zdravých měst a jejich polycentrickému rozvoji, zdravému životnímu prostředí, respektuje požadavek udržitelného využívání přírodních zdrojů, volbou vhodné trasy respektuje požadavek na péči o přírodu a krajinu a udržitelný rozvoj).	
Národní program snižování emisí ČR (dále jen NPSE ČR) – aktualizace 2019	2
<b>Komentář:</b> NPSE ČR je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale A4 ZÚR OK svým obsahem promítá požadavky dané koncepcí vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší v kraji díky převedení části dopravy na železnici s následným snížením emisí ze spalování pohonných hmot.	
Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015	0
<b>Komentář:</b> Koncepce nevymezuje plochy a koridory energetiky.	

Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050	3
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK vykazuje velmi silnou přímou vazbu na danou koncepci - promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území - vytváří územní podmínky zejména pro rozvoj osobní i nákladní železniční dopravy, tedy environmentálně šetrné formy dopravy Realizace A4 ZÚR OK v obecné rovině zvyšuje konkurenceschopnost ČR, zlepšuje kvalitu dopravy, snižuje intenzitu silniční dopravy, snižuje znečištění ovzduší a hlukovou zátěž a minimalizuje negativní vlivy dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.	
Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	1
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale slabou nepřímou vazbu na danou koncepci - nevymezuje žádné nové konkrétní plochy těžby nadmístního významu ani neznemožňuje těžbu žádného ložiska, ale při navrhování trasy koridoru D78 zohledňuje potřebu minimalizovat vlivy na horninové prostředí a nerostné bohatství.	
Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodě blízkých opatření	1
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale slabou nepřímou vazbu na danou koncepci - nevymezuje plochy protipovodňové ochrany, ale zohledňuje při navrhování koridoru D78 potřebu minimalizovat vlivy realizace koridoru na průchod povodňové vlny.	
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024	0
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK nemá na tento dokument přímou ani nepřímou vazbu.	
Politika ochrany klimatu v ČR, 2017	2
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepce - realizace A4 ZÚR OK povede ke snížení intenzity silniční dopravy a tedy také ke snížení emisí skleníkových plynů (NO <sub>x</sub> , CO <sub>2</sub> , přízemní ozón).	
Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2015–2020	3
<b>Komentář:</b> A4 ZÚR OK má ke koncepci velmi silný přímý vztah - promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepce ve změnách využití území a cíle v oblasti dopravní dostupnosti a obslužnosti.	
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava– CZ07 2020+, aktualizace 2020 (dále jen PZKO Střední Morava 2020+) včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+	3



**Komentář:**

A4 ZÚR OK má ke koncepci velmi silný přímý vztah - promítá konkrétní podněty a požadavky daného programu z hlediska podpůrných opatření. V PZKO 2020+ nejsou uvedena konkrétní opatření pro oblast dopravy, je zde však odkázáno (str. 132 PZKO 2020+), že pro dosažení cílového stavu je vhodné využít i realizace podpůrných opatření: „*Opatření definovaná v kapitole C.4.1 a C.4.2 jsou závazná pro splnění imisních limitů. Jelikož je však žádoucí obecně vytvářet podmínky pro další snižování emisí znečišťujících látek tak, aby znečištění ovzduší dále klesalo, byla stanovena podpůrná opatření, která by měla být příslušnými orgány veřejné správy dle jejich možností a relevance pro danou oblast v maximální míře realizována. U těchto opatření nelze z objektivních důvodů kvantifikovat jejich přínos a/nebo stanovit časový harmonogram plnění, a tedy na nich nelze založit splnění cíle Programu 2020+, což nicméně neznamená, že by nebylo vhodné je realizovat.*“

Za jeden ze zdrojů přispívajících k zatížení emisemi PM10 a dalšími škodlivinami je považována i doprava, ale opatření na poli dopravy mají jen uvedený podpůrný charakter. V Podpůrných opatřeních k PZKO 2020+ je z oblasti železniční dopravy uvedeno:

Opatření: Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy (PZKO\_2020\_P\_16) - rozvoj a ztraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.).

Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje (2019)	0
--	---

**Komentář:**

A4 ZÚR OK nemá ke koncepci přímý ani nepřímý vztah. Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje, které se týkají integrace dopravy, propojení dopravy železniční a autobusové, rozdělení jednotlivých tratí do dopravních segmentů a ekonomiky veřejné dopravy, neobsahuje zmínky o vysokorychlostní trati.

Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje pro období 2016–2025	0
---	---

**Komentář:**

Bez přímé nebo nepřímé vazby.

Územní energetická koncepce Olomouckého kraje	0
---	---

**Komentář:**

Bez přímé nebo nepřímé vazby.

**Závěr:**

A4 ZUR OK vykazuje velmi silnou nebo silnou vazbu na Politiku územního rozvoje ČR a na koncepci týkající se zlepšení kvality ovzduší (což je dáno snížením produkce emisí ze spalování pohonných hmot v automobilech po částečném převedení na železnici), ochrany klimatu (ze stejného důvodu, po snížení zátěže silniční dopravou dojde ke snížení produkce skleníkových plynů) a ekonomického rozvoje (vysokorychlostní trať přispěje ke zlepšení dostupnosti významných krajských měst a k propojení s okolními kraji).

Slabou vazbu vykazuje A4 ZÚR OK na dokumenty týkající se ochrany přírody a krajiny, biologické rozmanitosti, energetiky ochrany před povodněmi, surovinové politiky a urbánní politiky, kde lze nalézt pouze nepřímé vazby posuzované koncepce.

Slabou vazbu nebo nulovou vazbu vykazuje A4 ZÚR OK na koncepci týkající se ochrany přírody a krajiny, biologické rozmanitosti, energetiky, ochrany před povodněmi, surovinové

politiky, odpadového hospodářství a urbánní politiky, kde lze nalézt pouze nepřímé vazby posuzované koncepce.

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 vnitrostátní úrovni

Pro účely posouzení souladu A4 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 A4 ZÚR OK k jednotlivým cílům uvedeným ve strategických dokumentech je vyjádřen pomocí symbolické stupnice, která případně vyjadřuje, nakolik A4 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 A4 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 A4 ZÚR OK.

V kapitole je tabelárně provedeno vyhodnocení vztahu A4 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.

Vztah je vyjádřen pomocí následující stupnice, která odpovídá Metodickému doporučení MŽP:

### **Stupnice**

**0 – A4 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.**

**1 - A4 ZÚR OK má k dané prioritní oblasti dokumentu slabý vztah nebo ji řeší okrajově nebo zprostředkovaně.**

**2 - A4 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší nebo k ní má silný vztah.**

Tabulka je doplněna komentářem vysvětlující identifikovaný vztah.

## Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5

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 A4 ZÚR OK ke každé prioritě, která obsahuje cíl ochrany životního prostředí, zvláště dle výše uvedené stupnice.

Tab. 2.1 Vztah A4 ZÚR OK k republikovým a krajským koncepcím

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<p>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 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. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.</p>	0	<p>A4 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.</p> <p>Návrhem A4 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 A4 ZÚR OK nemění.</p>
<p>(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.</p>	1	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Předmětem A4 ZÚR OK není rozvoj venkovských území a oblastí, lze ale konstatovat, že realizace A4 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.</p>
<p>(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.</p>	1	<p>Navrhované řešení A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, má nadmístní význam zejména v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy.</p> <p>Koridor, který je předmětem A4 ZÚR OK, je koridorem celostátního významu. Je zpracován v rámci dokumentace A4 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</p>

		<p>prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory plánování ve venkovských oblastech (priorita 15), priorita se v A4 ZÚR OK nemění.</p> <p>Z hlediska komplexního přístupu je potřeba konstatovat, že navrhované řešení A4 ZÚR OK zároveň přispívá ke zlepšení stavu životního prostředí v širších souvislostech. A4 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.</p>
<p>(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.</p>	<p>1</p>	<p>A4 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.</p>
<p>(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 energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.</p>	<p>1</p>	<p>A4 ZÚR OK má k dané prioritní oblasti dokumentu obecný okrajový vztah bez konkrétního promítnutí do územního rozhodování. Předmětem řešení A4 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.</p>
<p>(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství,</p>	<p>0</p>	<p>Vymezení koridoru D78 nepřispívá k naplnění priority. Návrhem A4 ZÚR OK dochází k dotčení přírodních hodnot území.</p>

<p>ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.</p>		
<p>(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.</p>	0	<p>Vymezení koridoru D78 nepřispívá k naplnění priority. Návrhem A4 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, jde o zásadní opatření. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace, priority se v A4 ZÚR OK nemění.</p>
<p>(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 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).</p>	2	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu přímo řeší. 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. Koridor je navržen tak, aby byl rozsah fragmentace krajiny minimální a vedla ke zmírnění vystavení městských 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, jde o zásadní opatření. K dosažení cíle přispívají platné ZÚR OK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace, priority se v A4 ZÚR OK nemění.</p>
<p>(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a</p>	2	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu přímo naplňuje. K dosažení cíle přispívá vymezení</p>

<p>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. 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).</p>		<p>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 A4 ZÚR OK nemění.</p>
<p>(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. 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.</p>	<p>1</p>	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu řeší okrajově. K dosažení cíle přispívá vymezení 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 trakce, 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 A4 ZÚR OK nemění.</p>
<p>(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.</p>	<p>1</p>	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Koridor, který je předmětem A4 ZÚR OK, je umístěn tak, aby v co nejmenší míře zasahoval do záplavového území. K dosažení cíle přispívají ZÚR OK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se ochrany území před přírodními katastrofami, priorit se v A4 ZÚR OK nemění.</p>
<p>(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 infrastrukturu těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.</p>	<p>2</p>	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu přímo naplňuje. K dosažení cíle přispívá vymezení 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</p>

		plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace, priority se v A4 ZÚR OK nemění.
--	--	---

Tab. 2.2 Vztah A4 ZÚR OK ke Strategickému rámci ČR 2030

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>Strategický rámec ČR 2030</b>		
<b>Lidé a společnost</b> <i>Práce: Technologický a sociální rozvoj rozšiřují přístup k důstojné práci.</i> <i>Zdraví: Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje.</i>	1	A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Snížení silniční dopravní zátěže vlivem realizace koridoru D78 povede obecně ke snížení hlukového a imisního zatížení území a tedy i ke snížení negativních vlivů na veřejné zdraví.
<b>Hospodářský model</b> <i>Hospodaření se zdroji: Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí.</i> <i>Infrastruktura: Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura.</i>	1	A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Při realizaci koncepce jsou přírodní zdroje včetně půdy využívány co nejefektivněji a nejšetrněji, což se promítá do konkrétního výběru trasy D78 jako součásti funkční infrastruktury.
<b>Odolné ekosystémy</b> <i>Krajina a ekosystémové služby: Krajina ČR je pojímána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti.</i> <i>Biologická rozmanitost: Česká krajina je pestrá a dochází k obnově biologické rozmanitosti.</i> <i>Voda v krajině: Krajina je adaptována na změnu klimatu a její struktura napomáhá zadržování vody.</i> <i>Péče o půdu: Půdy jsou chráněny před degradací a potenciál krajiny je v maximální možné míře využíván k zachycování a ukládání uhlíku.</i>	0	A4 ZÚR OK daný cíl neřeší. Vymezení koridoru D78 negativně ovlivní naplnění priorit. Realizace A4 ZÚR OK povede k zásahu do krajiny a jejích ekostabilizujících funkcí jak z hlediska záboru půdy, tak z hlediska zásahu do biotopů fauny a flóry a tedy i k lokálnímu zásahu do biologické rozmanitosti území. K degradaci půd nebude docházet, dojde ale k jejich záboru při realizaci koridoru D78.
<b>Obce a regiony</b> <i>Suburbanizace a rostoucí prostorová mobilita: Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné.</i> <i>Regionální nerovnosti: Růst kvality života v jednotlivých municipalitách snižuje regionální nerovnosti.</i> <i>Nárůst významu nestátních aktérů a rozvoj komunit: Kvalitní urbánní rozvoj sídelních</i>	1	A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Snížení intenzity silniční dopravy, k němuž dojde vlivem realizace železničního koridoru D78, povede ke zlepšení kvality životního prostředí v sídlech a k jejich udržitelnému rozvoji. Prostorová mobilita zpřístupní železniční dopravu v daném úseku široké veřejnosti.



<p><i>útvary je zajištěn (Města jsou přátelská ke všem věkovým skupinám; Obce běžně plánují rozvoje za účasti veřejnosti).</i></p> <p>Kompetence a kvalita územní veřejné správy pro udržitelný rozvoj sídel: <i>Územní veřejná správa cíleně využívá nástroje pro udržitelný rozvoj municipalit.</i></p> <p>Adaptace sídel na změnu klimatu: <i>Města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na negativní dopady změny klimatu</i></p>		
<p><b>Globální rozvoj</b></p> <p>Globální prostředí podporující udržitelný rozvoj: <i>Česká republika aktivně a s důrazem na národní priority spoluutváří prostředí podporující udržitelný rozvoj na globální úrovni a na úrovni Evropské unie.</i></p> <p>Koherence politik: <i>Posílením koherence vnitřních politik s vnějším dopadem podporuje Česká republika globální udržitelný rozvoj.</i></p>	1	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu řeší zprostředkovaně. Realizace koridoru přispěje k udržitelnému rozvoji sídel na lokální i nadmístní úrovni. Realizace A4 ZÚR OK podpoří snížení zatížení silniční sítě především nákladní dopravou, zrychlí a zefektivní železniční dopravu.</p>
<p><b>Dobré vládnutí</b></p> <p>Demokratičnost vládnutí</p> <p>Dlouhodobá efektivita vládnutí</p>	0	<p>Tato priorita není posuzovaná koncepcí řešena.</p>

Tab. 2.3 Vztah A4 ZÚR OK k Dopravní politice ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050</b>		
<p><b>Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR</b></p> <p>Modernizovat a dobudovat dopravní infrastrukturu v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství ČR se nesmí stát periferií uprostřed Evropy.</p>	2	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu přímo naplňuje. A4 ZÚR OK obsahuje koridor D78, který je významným článkem pro dosažení naplnění uvedených cílů. V části priority, specifické cíle a opatření obsažené v tomto dokumentu bylo mimo jiné stanoveno následující opatření: „Modernizovat a dobudovat dopravní infrastrukturu v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství.“ Vymezením koridoru D78 v rámci A4 ZÚR OK tak dochází k naplnění předmětného opatření.</p>
<p>Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.</p>	0	<p>A4 ZÚR OK danou prioritu neřeší. A4 ZÚR OK neřeší modernizaci jiné dopravní infrastruktury.</p>

<p>Hledat účinná a udržitelná logistická řešení s využitím principu komodality s cílem podpořit multimodalitu přepravy, optimalizovat kapacitu dopravní infrastruktury a využití energií a rovněž zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu, obchodu a zemědělství.</p>	2	<p>A4 ZÚR OK danou prioritou přímo řeší. Železniční doprava, která bude realizací A4 ZÚR OK posílena, povede ke zpřístupnění železniční dopravy obyvatelstvu a podpoří tak multimodalitu přepravy.</p>
--	---	--

Tab. 2.4 Vztah A4 ZÚR OK k Politice ochrany klimatu v ČR, 2017

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>Politika ochrany klimatu v ČR, 2017</b>		
<p>- snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci</p>	0	<p>A4 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu neřeší a naplnění priority neovlivňuje.</p>
<p>- omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země</p>	1	<p>A4 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu řeší zprostředkovaně. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím i převedení dopravy ze silniční sítě s následným sekundárním snížením emisí skleníkových plynů.</p>

Tab. 2.5 Vztah A4 ZÚR OK k Národnímu programu snižování emisí ČR – aktualizace 2019

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019</b>		
<p>- snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci především díky podpoře nových environmentálně šetrných technologií a využití potenciálu energetických úspor</p>	1	<p>A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle přispívá zprostředkovaně. Realizace koridoru D78 přispěje ke snížení intenzity silniční dopravy a tím následně ke snížení emisního zatížení území jak z hlediska látek poškozujících ekosystémy a majících vliv na veřejné zdraví, tak z hlediska snížení úrovně PM10 a benzo(a)pyrenu.</p>
<p>- snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci především díky podpoře nových environmentálně šetrných technologií a využití potenciálu energetických úspor,</p>	0	<p>Uplatnění A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle nepřispívá a neřeší ho.</p>
<p>- vytvořit předpoklady pro regeneraci postižených složek životního prostředí a pro snižování rizik pro lidské zdraví, která plynou ze znečištění ovzduší.</p>	1	<p>Uplatnění A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle přispívá okrajově. Realizace koridoru D78 přispěje snížením i intenzity silniční dopravy ke snížení emisí ze spalování PHM, a tím i ke snížení rizik pro lidské zdraví.</p>

- vytvořit předpoklady pro regeneraci postižených složek životního prostředí a pro snižování rizik pro lidské zdraví, která plynou ze znečištění ovzduší	1	Uplatnění A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle přispívá okrajově. Realizace koridoru D78 přispěje k regeneraci ovzduší v území.
- přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM <sub>10</sub> a benzo(a)pyrenu pod platné imisní limity.	1	Uplatnění A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle přispívá okrajově. Realizace koridoru D78 přispěje ke snížení intenzity silniční dopravy a tím následně ke snížení imisního zatížení území jak z hlediska látek poškozujících ekosystémy a majících vliv na veřejné zdraví, tak z hlediska snížení úrovně PM <sub>10</sub> a benzo(a)pyrenu.
- výstavba a rekonstrukce železničních tratí	2	Uplatnění A4 ZÚR OK daný cíl přímo naplňuje. Přímoúplňovací hodnocené koncepce je výstavba železničních tratí.

Tab. 2.6 Vztah A4 ZÚR OK ke Strategii rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje (2020)

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje (2020)</b>		
C. Životní prostředí a technická infrastruktura	1	Uplatnění A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle přispívá nepřímo. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím i omezení silniční dopravy s následným snížením emisí ze spalování PHM a snížení resuspenze prachových částic.
E. Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura	2	A4 ZÚR OK ke splnění daného cíle daný cíl přímo řeší. Nová železniční trať napomůže zvýšení kapacity sítě železnice a tím i omezení silniční dopravy s následným snížením emisí skleníkových plynů. Realizací koncepce dojde k posílení dopravní mobility bez významného negativního vlivu na udržitelnost rozvoje území.

Tab. 2.7 Vztah A4 ZÚR OK k Programu zlepšování kvality ovzduší 2020+ zóna Střední Morava – CZ07, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<b>Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ zóna Střední Morava – CZ07, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+</b>		
- zvýšit pravděpodobnost plnění denního imisního limitu částic PM <sub>10</sub> , které je momentálně závislé na realizaci opatření v zahraničí a využitím nových opatření zajistit dosažení ročního imisního limitu částic PM <sub>2,5</sub> platného od roku 2020 a imisního limitu pro benzo[a]pyren	1	Vzhledem k tomu, že PZKO zóna Střední Morava neobsahuje konkrétní opatření v oblasti dopravy, ale naopak cíleně přímo odkazuje na Podpůrná opatření k PZKO 2020+, je vztah k cílům obou koncepcí hodnocen společně. Koncepce danou prioritní oblast dokumentů řeší zprostředkovaně. Vymezení koridoru D78 přispívá

		zprostředkovaně k naplnění priority. Snížení silniční dopravní zátěže vlivem vymezení koridorů povede obecně ke snížení dopravy tedy zprostředkovaně i ke snížení imisního zatížení území prachovými částicemi a benzo(a)pyrenem.
- rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.).	2	A4 ZÚR OK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší, vymezení železničního koridoru D78 je její přímou náplní.

#### Závěr:

A4 ZÚR OK nemění priority stanovené v platných ZÚR OK a tedy ani naplňování cílů v oblasti životního prostředí, nelze ale pominout, že k naplnění některých cílů nepřispívá nebo je narušuje. Ochrana krajiny a krajinného rázu, ÚSES, lesních porostů, kulturních a historických hodnot, povrchových a podzemních vod a ložisková ochrana je v platných ZÚR zapracována, a uplatnění A4 ZÚR OK ji podle možností respektuje, nicméně k jejímu naplnění nepřispívá.

A4 ZÚR OK je v souladu s cíli v oblasti ochrany životního prostředí v ochraně ovzduší a veřejného zdraví (snížení koncentrace škodlivin produkovaných silniční dopravou a resuspenze prachu, snížení hlukové zátěže ze silniční dopravy). Z hlediska zvláště chráněných území nejsou cíle směřující k jejich ochraně přímo naplňovány, ale jsou brány při vymezení trasy koridoru v potaz.

V rozporu je především s cíli v oblasti ochrany půdy a ochrany migrační prostupnosti území.

Pro realizaci A4 ZÚR OK byly stanoveny podmínky a opatření, které k naplnění cílů uvedených krajských a celorepublikových koncepcí přispívají.

### 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. A4 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 přítomny v metodice MŽP.

Tab. 3.1 Porovnání přístupu vyhodnocování vlivů dle Přílohy č. 1 stavebního zákona a Metodiky MŽP

Vyhodnocení A4 ZÚR OK	Příloha stavebního zákona	Metodika MŽP
3.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	Obyvatelstvo, lidské zdraví	H. Obyvatelstvo a hygiena prostředí
3.2. Ovzduší a klima	Ovzduší, klima	A. Ovzduší, klima
3.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky	Lidské zdraví	H. Obyvatelstvo a hygiena prostředí
3.4. Povrchové a podzemní vody	Voda	B. Povrchové a podzemní vody
3.5. Půda a) Zemědělská půda b) Pozemky určené k plnění funkce lesa	Půda	C. Zemědělská půda D. Pozemky určené k plnění funkce lesa
3.6. Přírodní zdroje	Horninové prostředí	E. Reliéf, horninové prostředí a surovinové zdroje
3.7. Biologická rozmanitost	Biologická rozmanitost, fauna, flora	F. Flóra, fauna, biologická rozmanitost
3.8. Krajina	Krajina	G. Krajina
3.9. Hmotný majetek a kulturní dědictví	Hmotné statky, kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického	I. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky
3.10. Dopravní a jiná infrastruktura	Hmotné statky	I. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky
3.11. Jiné charakteristiky životního prostředí		

Vztahy jednotlivých složek životního prostředí jsou zřejmé z přílohy tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK (výkres Situace ekologických vztahů). Jedná se o výkres se zobrazením vyhodnocovaného záměru (koridoru VRT) a složek životního prostředí.

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 je převažující přírodní a krajinná funkce, včetně funkce zemědělské. Zároveň jsou lokálně

dotčena zastavěná území měst a obcí, a to převážně v okrajových částech. S ohledem na tento charakter jde o území s vyváženým vztahem mezi přírodními a antropogenními složkami.

### 3.1 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Koridor D78, který je předmětem Vyhodnocení A4 ZÚR OK, je umístěn na území následujících obcí:

Kraj	Okres	ORP	Obec	Počet obyvatel	
Olomoucký	Přerov	Přerov	Prosenice	789	
			Radvanice	278	
			Lipník nad Bečvou	Osek nad Bečvou	1272
			Veselíčko	900	
			Dolní Újezd	1227	
			Lipník nad Bečvou	8024	
			Jezernice	663	
			Hranice	Hranice	18 057
			Klokočí	259	
			Střítež nad Ludinou	818	
			Bělotín	1838	

**Zdroj: Český statistický úřad, údaje k 31.12.2018**

Koridor D78 pro vysokorychlostní dopravu (VRT) je umístěn do území tzv. Moravské brány. Jde o jednu z hlavních přirozených komunikačních spojnic ve střední Evropě mezi podunajským a pobaltským prostorem. Koridor je umístěn převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině, přímo dotčeny jsou okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. Celkový počet dotčených obyvatel lze odhadnout v řádu nejvýše stovek obyvatel, žijících v koridoru záměru a jeho okolí.

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.

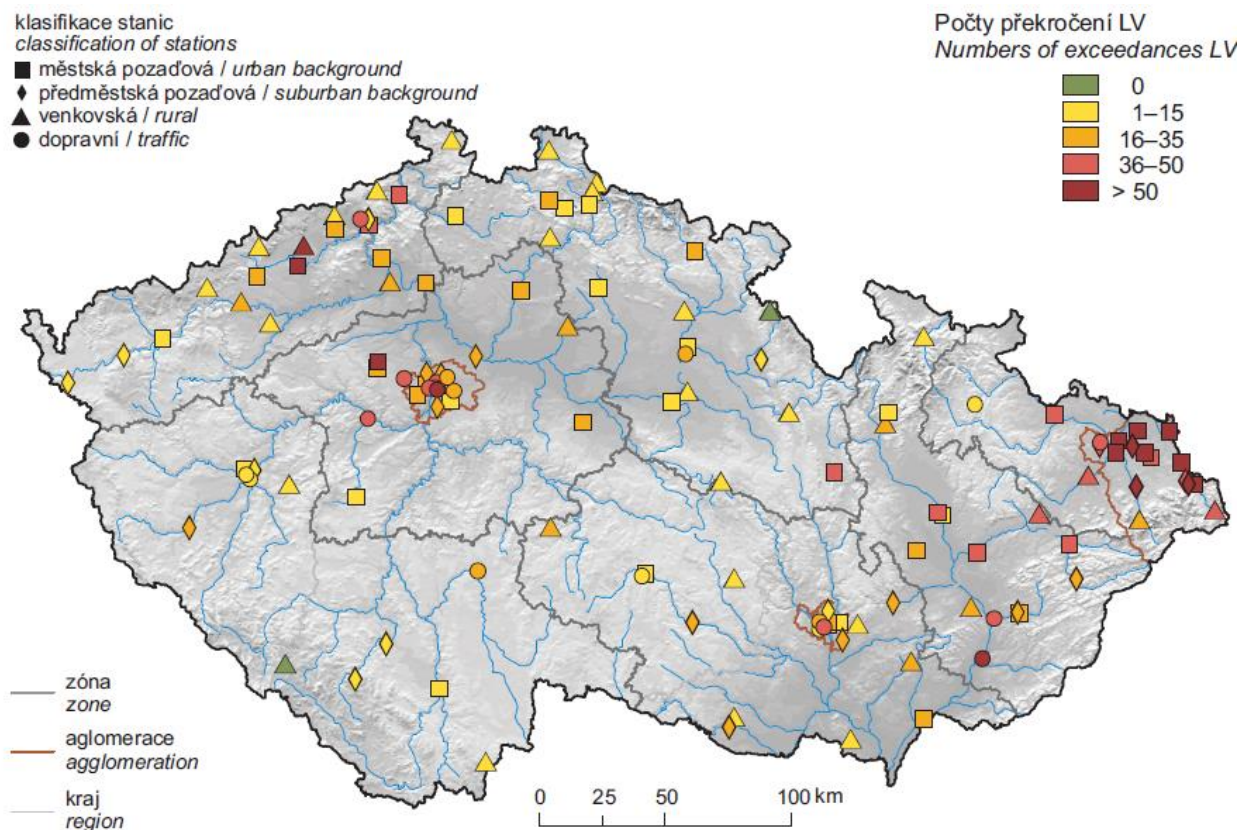
Pravděpodobný očekávaný vývoj, pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, je zachování trendu, tj. vyrovnaná úroveň demografických, sociálních a zdravotních ukazatelů, s dílčími variabilitami. V oblasti dopravy lze očekávat, že navrhovaný záměr (VRT) posílí podíl veřejné dopravy na celkové přepravě na úkor 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.

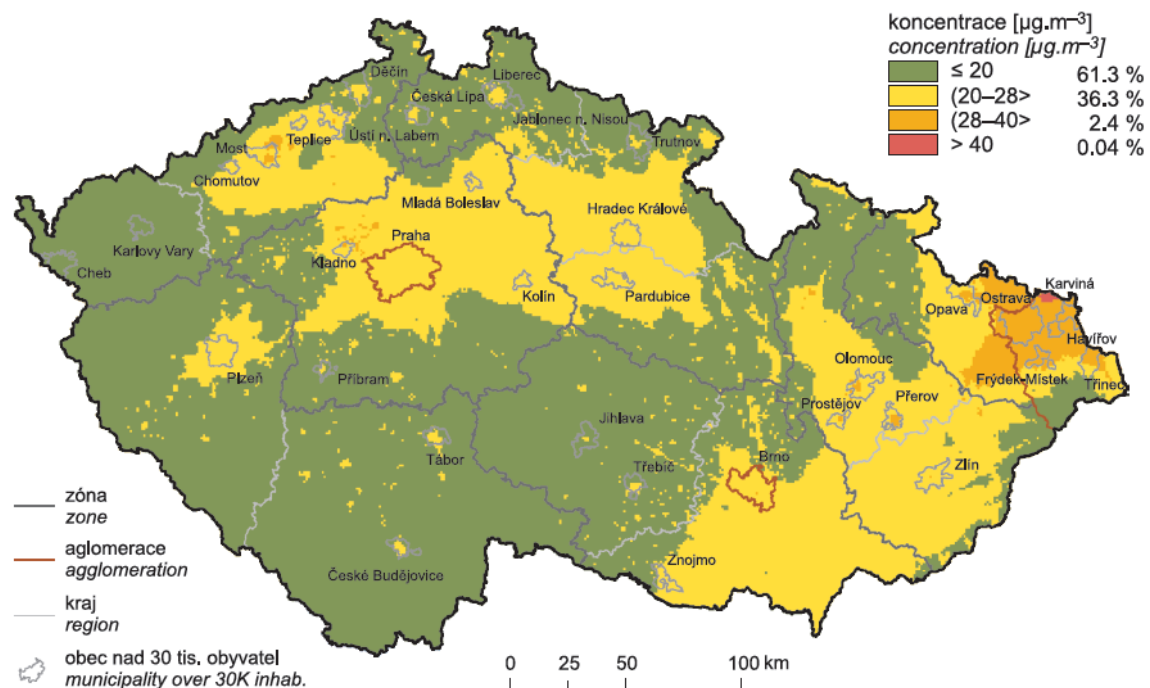
### 3.2 Ovzduší a klima

Pro posouzení pozadové imisní situace dotčeného území, resp. posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů, se dle § 11 odst. (6) 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 2014-2018 vyplývá, že kvalita ovzduší v dotčeném území není zcela vyhovující. Dochází k překračování imisního limitu průměrné denní koncentrace PM<sub>10</sub> (zejména v prostoru města Hranice a jeho okolí), průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> (opět zejména v prostoru města Hranice a jeho okolí) a také průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu (prakticky plošně v celém dotčeném území, významněji v prostoru města Hranice).

Koncentrace dosahované v roce 2018 a za pětiletí 2014–2018 lze odečíst z následujících map Ročenky ČHMÚ:

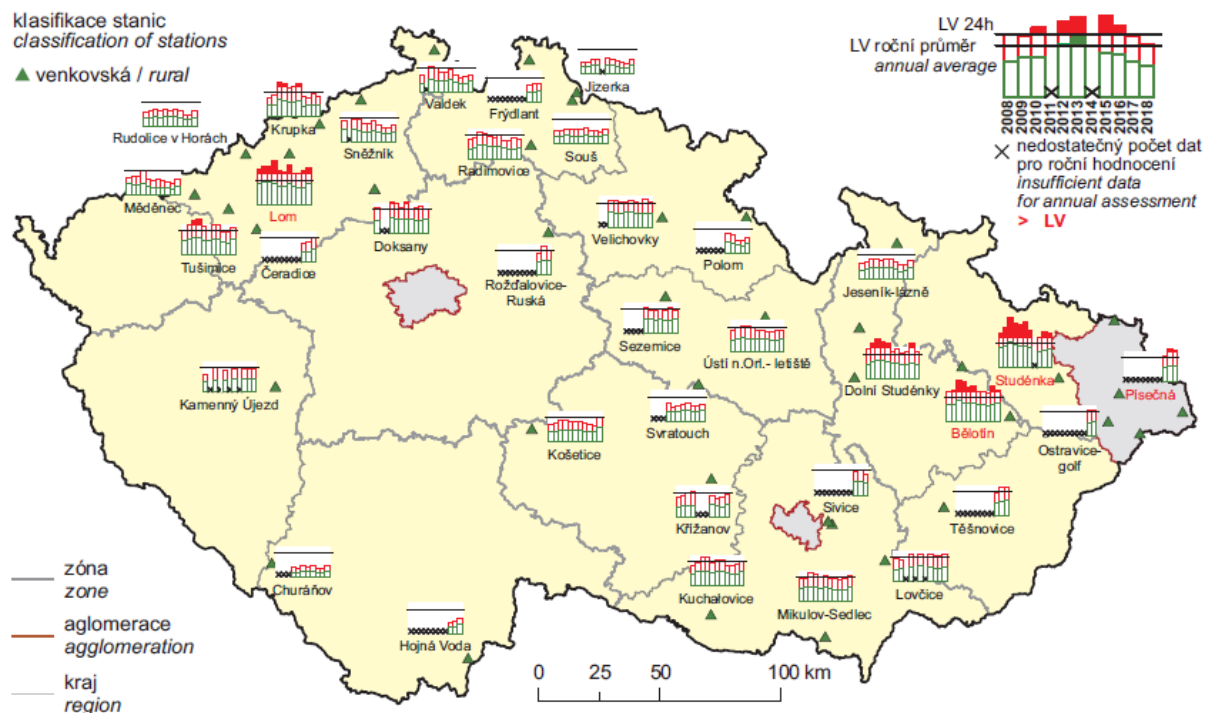


Obr. IV.1.12 Počty překročení hodnoty imisního limitu pro 24hod. koncentrace  $PM_{10}$ , 2018

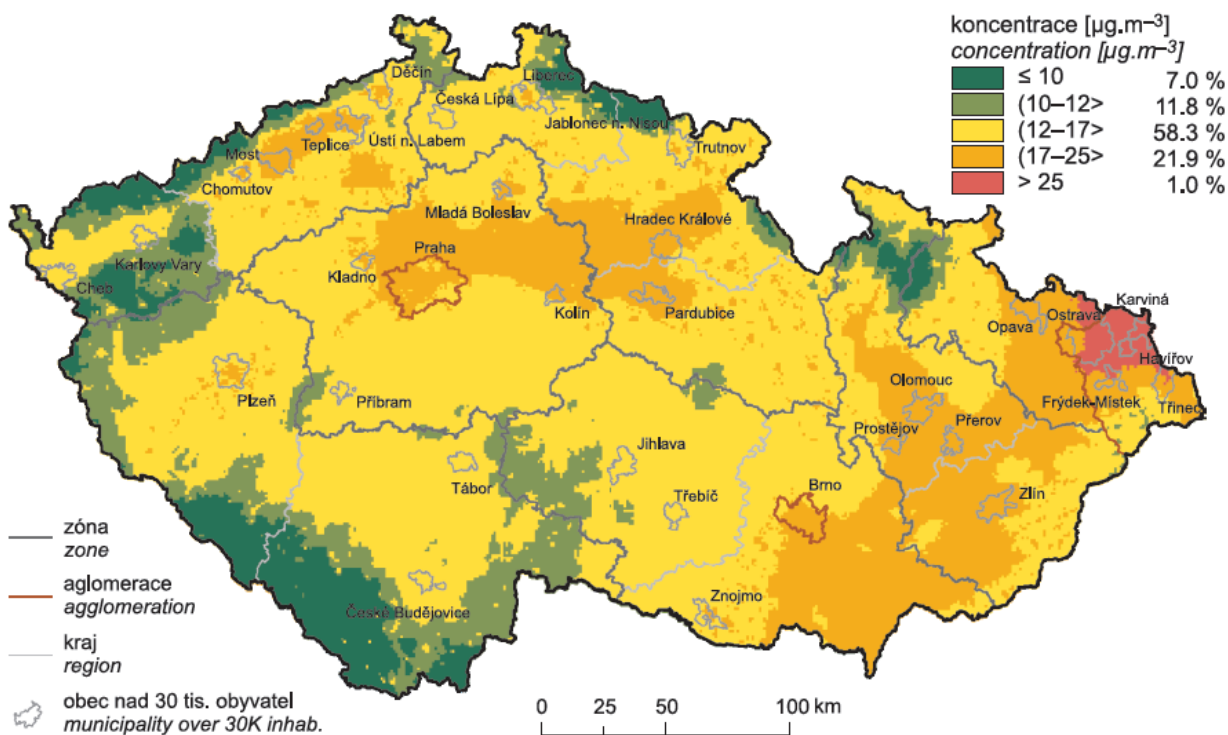


Obr. IV.1.17 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací  $PM_{10}$ , 2014–2018



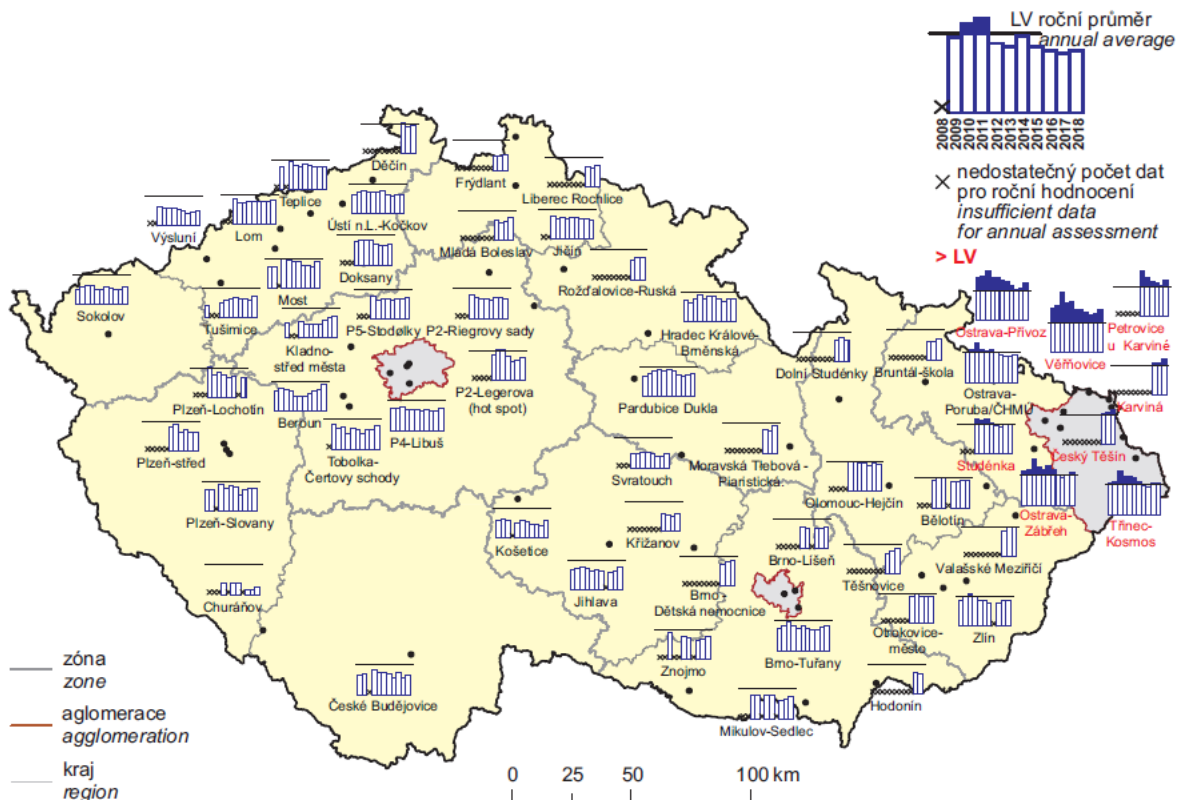


Obr. IV.1.10 36. nejvyšší 24hod. koncentrace a roční průměrné koncentrace  $PM_{10}$  na vybraných venkovských (R) stanicích, 2008–2018

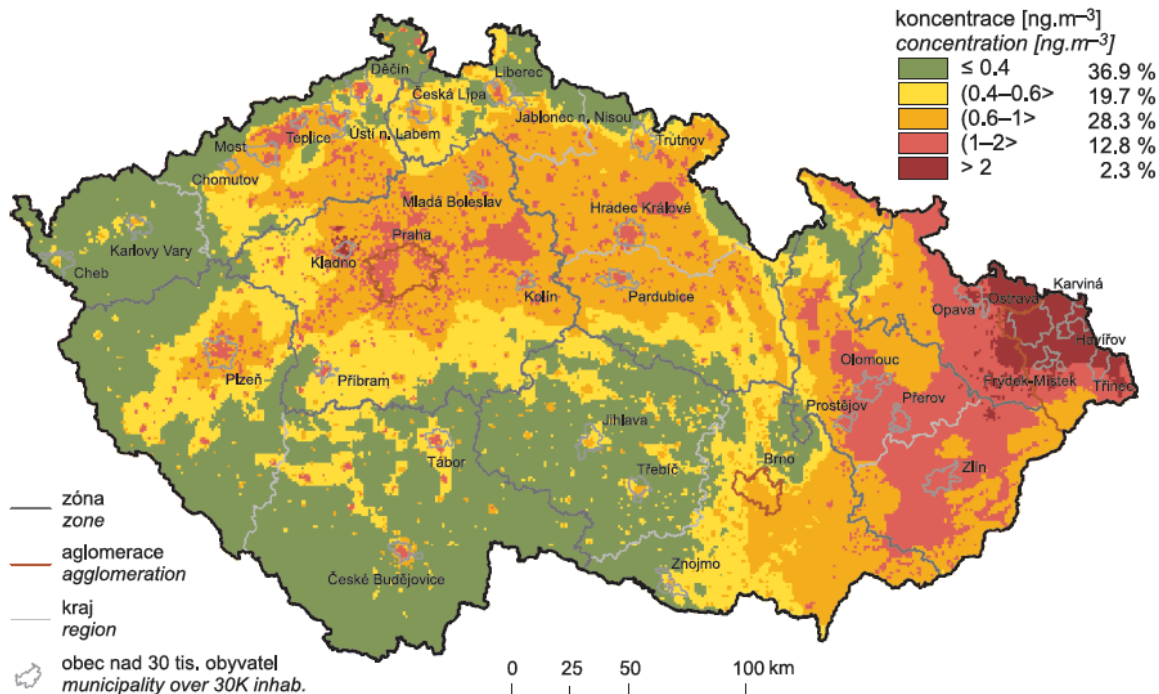


Obr. IV.1.8 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací  $PM_{2.5}$ , 2014–2018





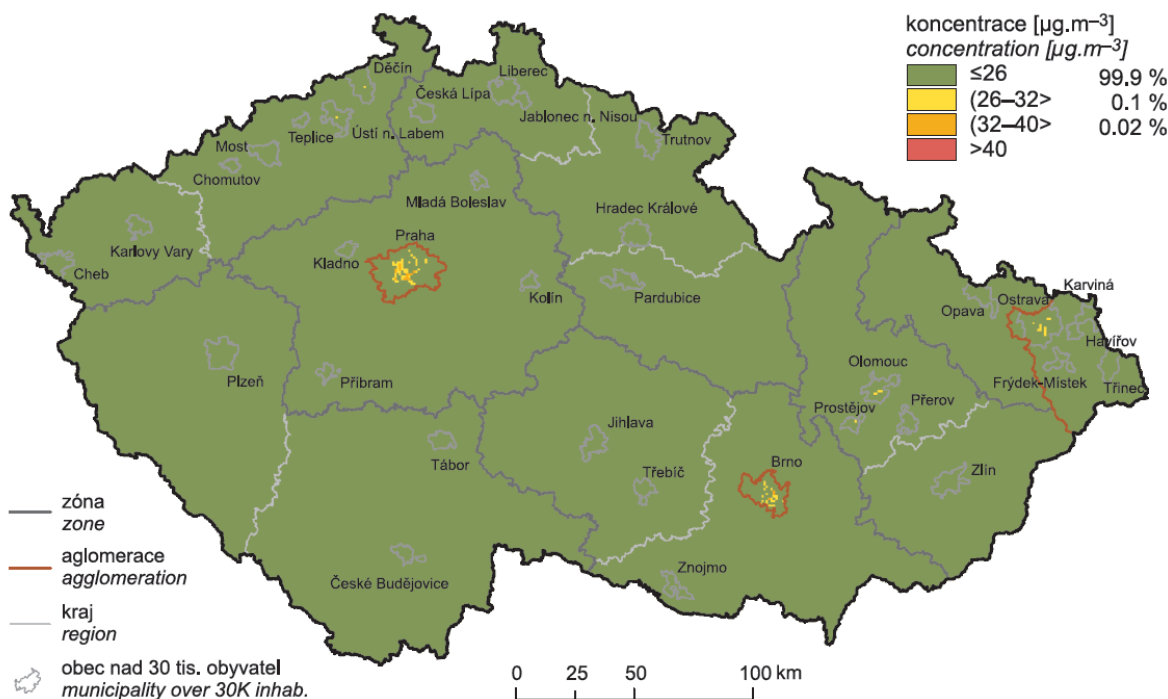
Obr. IV.1.11 Roční průměrné koncentrace PM<sub>2,5</sub> v ovzduší na vybraných stanicích, 2008–2018



Obr. IV.2.3 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2014–2018



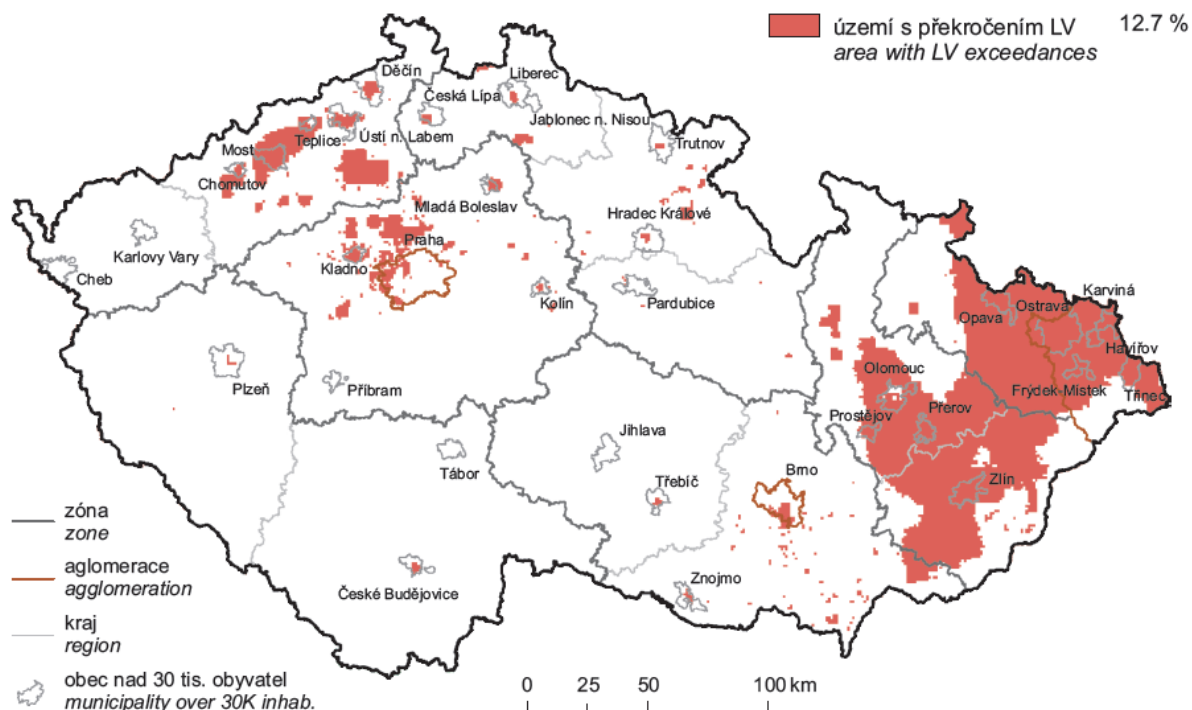
Obr. IV.2.4 Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu v ovzduší na vybraných stanicích, 2008–2018



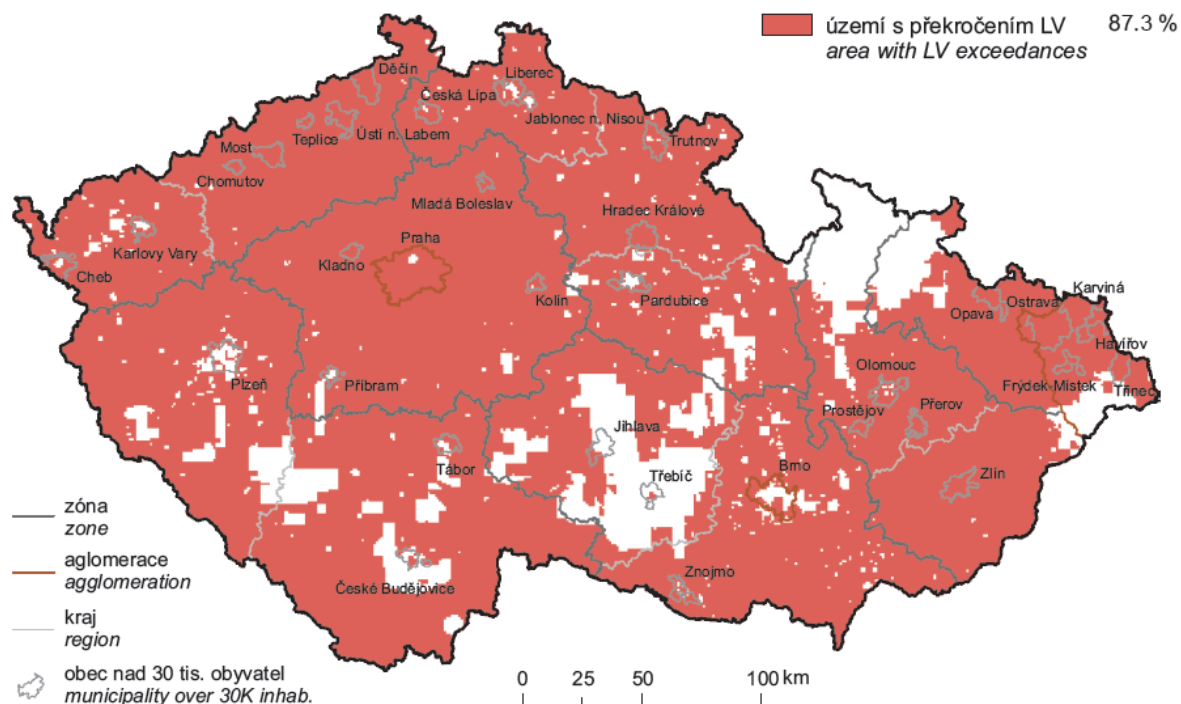
Obr. IV.3.4 Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací NO<sub>2</sub>, 2014–2018



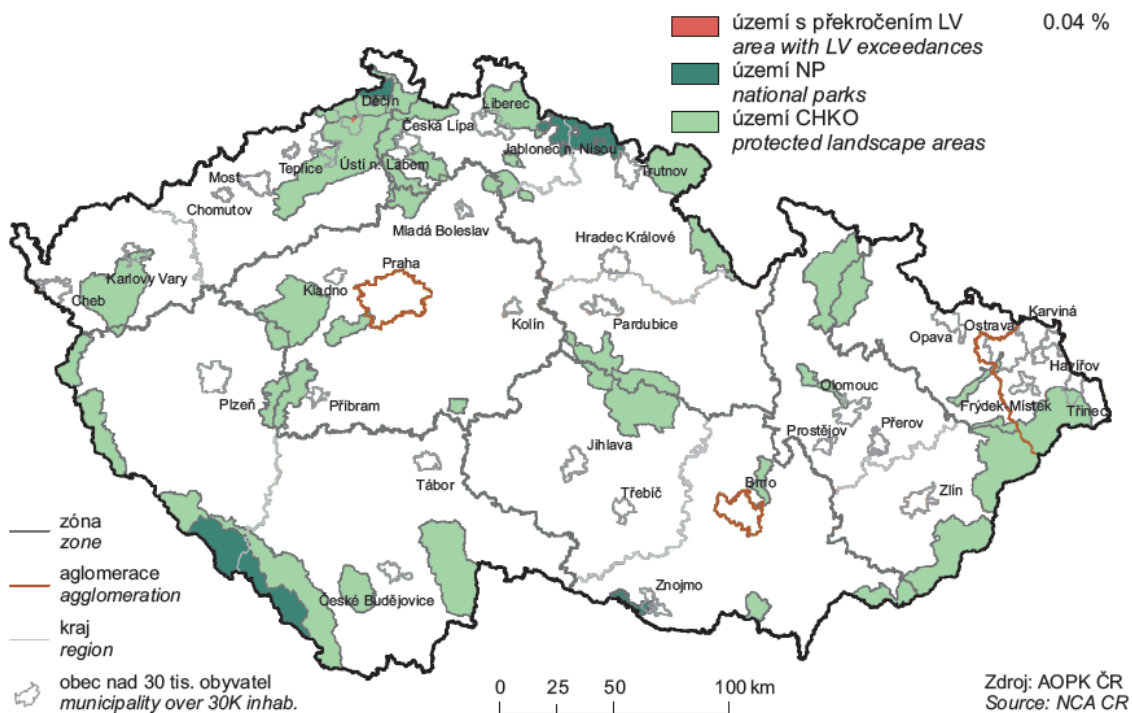
Obr. IV.3.5 19. nejvyšší hodinové koncentrace a roční průměrné koncentrace NO<sub>2</sub> na vybraných stanicích, 2008–2018



Obr. VII.1 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu, 2018

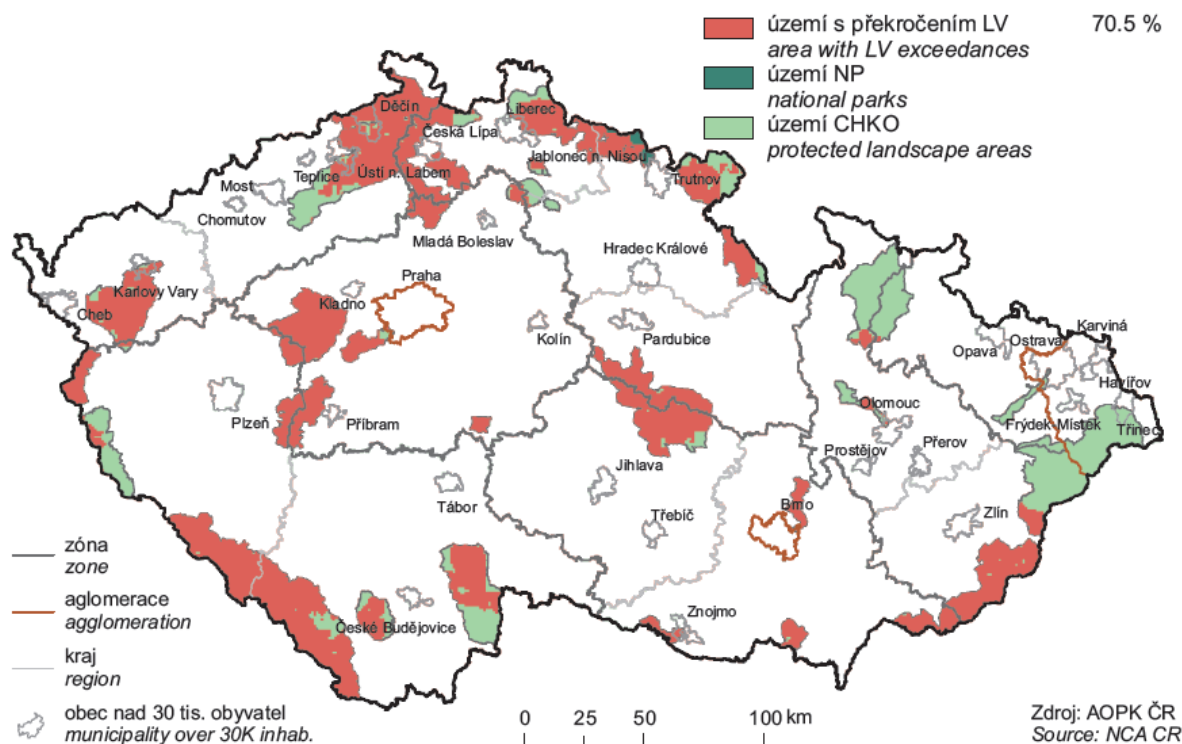


Obr. VII.2 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví se zahrnutím přízemního ozonu, 2018



Obr. VII.7 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na území NP a CHKO bez zahrnutí přízemního ozonu, 2018





**Obr. VII.8 Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na území NP a CHKO se zahrnutím přízemního ozonu, 2018**

Navrhovaný koridor prochází územím, kde jsou překračovány imisní limity pro benzo(a)pyren (imisní koncentrace se pohybují kolem 1,5-2 ng/m<sup>3</sup>) a jsou na hraně imisního limitu pro krátkodobé imisní koncentrace PM<sub>10</sub> (36. nejv. hodnota se pohybuje kolem 46-50 µg/m<sup>3</sup>). U ostatních škodlivin splňují imisní limity – u PM<sub>2,5</sub> se pohybují kolem 19-21 µg/m<sup>3</sup>, u benzenu 1,1-1,6 µg/m<sup>3</sup>, a u PM<sub>10</sub> roční průměr kolem 25 µg/m<sup>3</sup>.

Největšími znečišťovateli podél trasy koridoru D78 jsou Cement Hranice (produkce 19 t TZL, 109 t SO<sub>2</sub>, 646 t NO<sub>x</sub>, 2671 t CO, 22 t VOC, 22 t amoniaku, těžké kovy v desetinách kg až v jednotkách kg); Wienerberger s.r.o. Hranice (produkce cca 6 t TZL, 24 t NO<sub>x</sub>, 74 t SO<sub>2</sub>, 40 t CO, 6 t VOC), Wienerberger s.r.o. Jezernice (produkce cca 6 t TZL, 42 t NO<sub>x</sub>, 8 t SO<sub>2</sub>, 101 t CO, 8 t TOC), SPH-Služby Hranice (kotelna) – produkce 30 t SO<sub>2</sub>, Cihelna Hranice (40 t CO), lakovny SIGMA pumpy Hranice (6 t VOC) a SSI Schäfer s.r.o. (6 t VOC), kamenolomy Podhůra, Nejdek, Veselíčko a další s produkcí TZL kolem 4-6 t.

**Zdroj: [www.chmi.cz](http://www.chmi.cz), údaje za 2019**

Z klimatického hlediska se koridor nachází (postupně ve směru od západu k východu) v klimatických oblastech (dle Quitta) T 2 (dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky), MT 11 (mírně teplé oblasti s dlouhým suchým a teplým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.), MT 10 (mírně teplé oblasti s dlouhým, mírně suchým a teplým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky), MT 9 (dlouhé léto, teplé, suché až mírně suché, přechodné období krátké s mírným až mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátká zima, mírná, suchá, s krátkým trváním sněhové pokrývky).

Pravděpodobný očekávaný vývoj kvality ovzduší, pokud by nebyla uplatněna A4 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](http://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 narůst 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 A4 ZUR OK vývoj klimatu významným způsobem neovlivní. Lze ale důvodně předpokládat, že by realizace A4 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 zastavěné území měst a obcí. Hluková situace je zde 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 D 78, který je náplní A4 ZÚR OK, nevyjímaje) 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 D78

Prostor	Vzdálenost od koridoru D78	Poznámka
Prosenice	v koridoru	
Osek nad Bečvou	v koridoru, < 200 m	

Prostor	Vzdálenost od koridoru D78	Poznámka
Lipník nad Bečvou	v koridoru, < 50 m	řada objektů jižně stávající trati, kumulativní vliv
Jezernice	< 25 m	kumulativní vliv stávající trati
Hranice - Slavíč	v koridoru, < 25 m	kumulativní vliv stávající trati
Klokočí	v koridoru, < 25 m	kumulativní vliv stávající trati
Hranice - Drahotuše	< 25 m	kumulativní vliv stávající trati
Hranice - Velká	< 50 m	
Hranice	v koridoru, < 25 m	kumulativní vliv stávající trati
Nejdek	< 100 m	Hraniční Mlýn

**Zdroj: Vlastní analýza, 2020**

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.

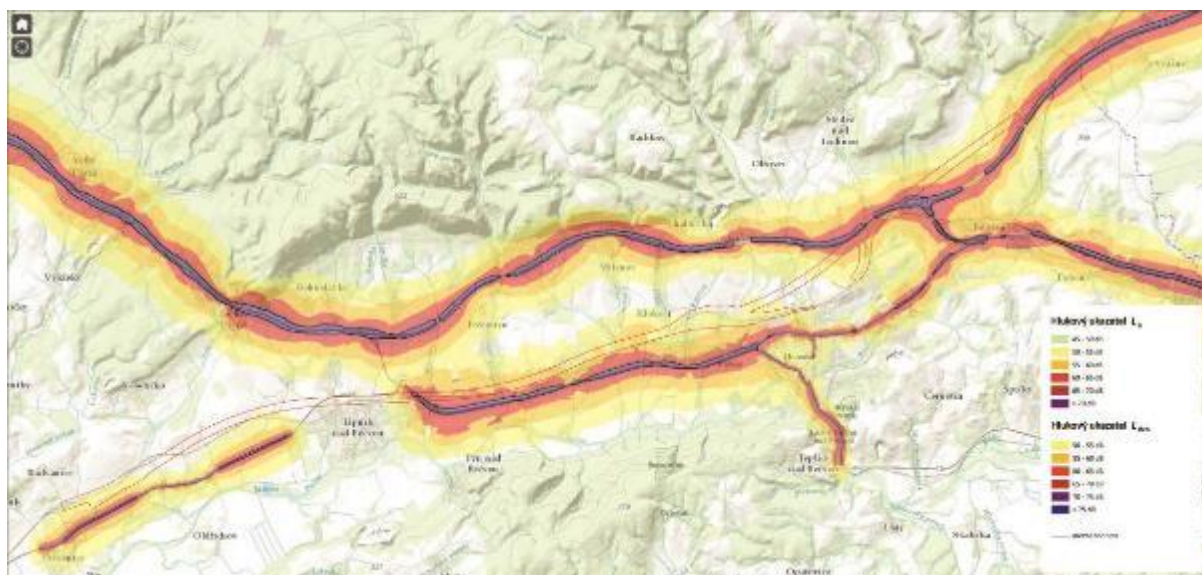
Pro tyto hlukové ukazatele jsou stanoveny následující mezní hodnoty:

- pro silniční dopravu L<sub>dn</sub> se rovná 70 dB a L<sub>n</sub> se rovná 60 dB,
- pro železniční dopravu L<sub>dn</sub> se rovná 70 dB a L<sub>n</sub> se rovná 65 dB.

Hluk letecké dopravy a hluk průmyslu se ve strategických hlukových mapách dotčeného území neuplatňuje.

Výsledky aktuálního strategického hlukového mapování (Ministerstvo zdravotnictví, 2017) jsou pro dotčené území znázorněny na následujících obrázcích a shrnuty v následujících tabulkách.

Obr. 3.1 Hluková mapa silnice, L<sub>dn</sub> [dB], Ministerstvo zdravotnictví, 2017

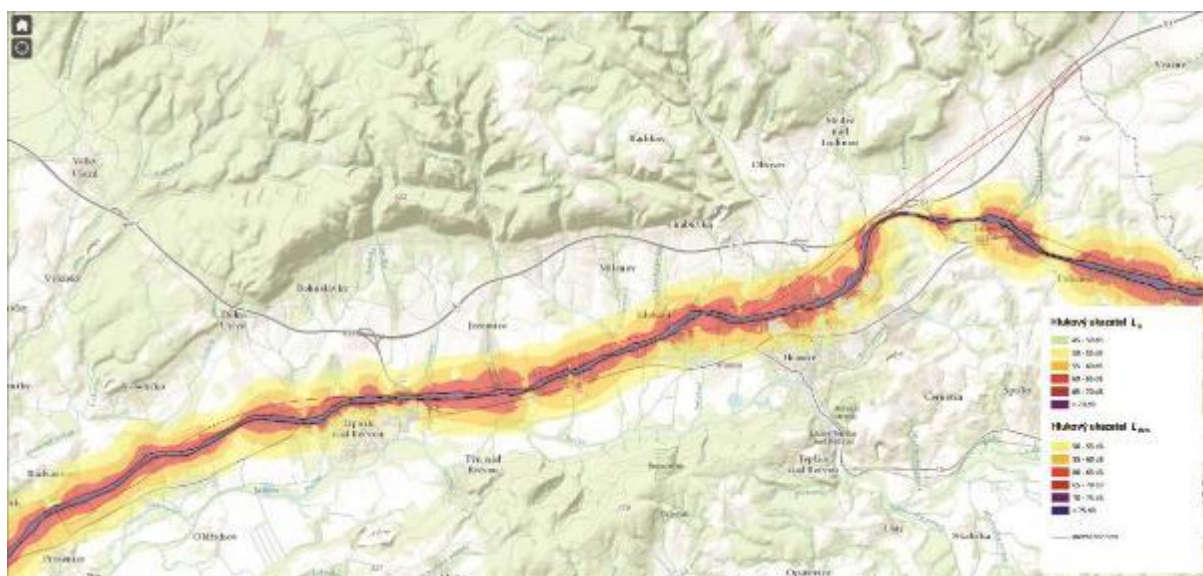




Obr. 3.2 Silnice, Ln [dB], Ministerstvo zdravotnictví, 2017



Obr. 3.3 Železnice, Ldn [dB], Ministerstvo zdravotnictví, 2017

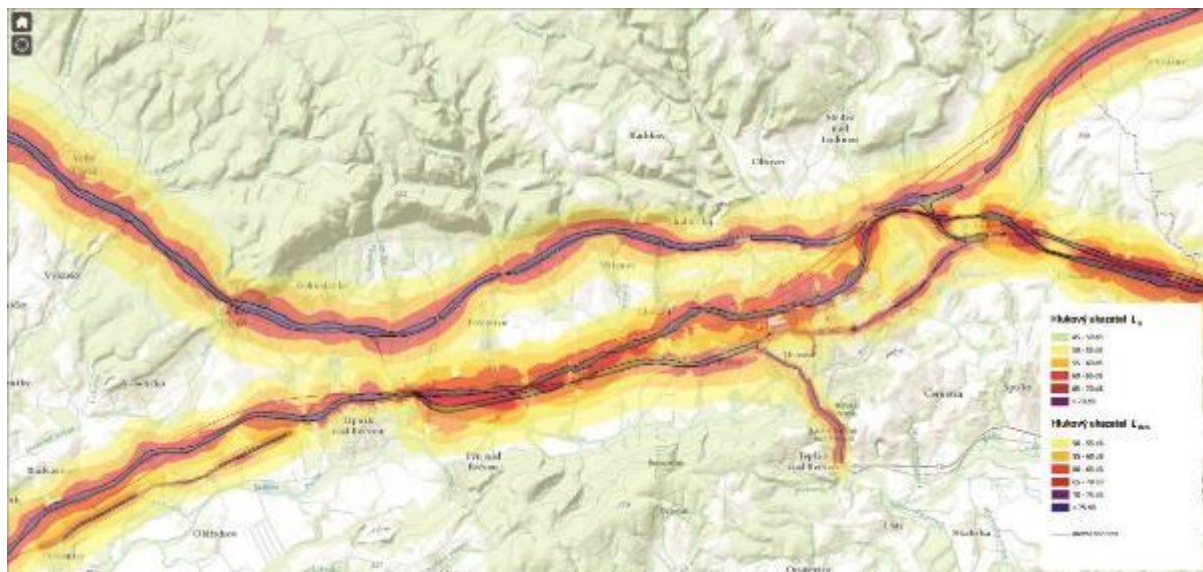


Obr. 3.4 Železnice, Ln [dB], Ministerstvo zdravotnictví, 2017





Obr. 3.5 Silnice+železnice, L<sub>dvn</sub> [dB] Ministerstvo zdravotnictví, 2017



Obr. 3.6 Silnice+železnice, L<sub>n</sub> [dB], Ministerstvo zdravotnictví, 2017



Tab. 3.3 Počet osob a staveb v pásnu s překročením hlukového ukazatele – silnice, Ministerstvo zdravotnictví, 2017

	L <sub>dvn</sub> > 70 dB				L <sub>n</sub> > 60 dB			
	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravotnická zařízení	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravotnická zařízení
Prosenice	0	0	0	0	19	4	0	0
Radvanice	0	0	0	0	0	0	0	0
Osek nad Bečvou	189	57	0	0	249	76	1	0
Veselíčko	0	0	0	0	0	0	0	0
Dolní Újezd	0	0	0	0	0	0	0	0
Lipník nad Bečvou	0	0	0	0	0	0	0	0

Jezernice	15	5	0	0	15	5	0	0
Klokočí	0	0	0	0	0	0	0	0
Hranice	352	72	0	0	575	103	0	0
Střítež nad Ludinou	0	0	0	0	0	0	0	0
Bělotín	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 3.4 Počet osob a staveb v pásmu s překročením hlukového ukazatele – železnice, Ministerstvo zdravotnictví, 2017

	Ldvn > 70 dB				Ln > 65 dB			
	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravotnická zařízení	Osoby	Stavby pro bydlení	Školská zařízení	Zdravotnická zařízení
Prosenice	18	5	0	0	18	5	0	0
Radvanice	0	0	0	0	0	0	0	0
Osek nad Bečvou	3	1	0	0	3	1	0	0
Veselíčko	0	0	0	0	0	0	0	0
Dolní Újezd	0	0	0	0	0	0	0	0
Lipník nad Bečvou	76	11	0	0	54	7	0	0
Jezernice	0	0	0	0	0	0	0	0
Klokočí	4	1	0	0	4	1	0	0
Hranice	61	19	0	0	46	15	0	0
Střítež nad Ludinou	0	0	0	0	0	0	0	0
Bělotín	63	14	0	0	48	9	0	0

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

Pravděpodobný vývoj hlukové situace, pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, by vedl k většímu zhoršování hlukové zátěže území. V oblasti dopravy lze očekávat, že nerealizování A4 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 dvou hlavních povodí České republiky - povodí Dunaje 4-00-00 (úmoří Černého moře) a povodí Odry 2-00-00 (úmoří Baltského moře). Hranice mezi oběma hlavními povodími probíhá víceméně kolmo na koridor mezi městem Hranice a obcí Bělotín. Dle podrobnějšího správního členění patří území do oblasti VIII. Dílčí povodí Moravy a přítoků Váhu a VI. Dílčí povodí Horní Odry.

V povodí Dunaje prochází koridor povodím 2. řádu 4-11 Bečva, povodím 3. řádu 4-11-02 Bečva od soutoku Vsetínské Bečvy a Rožnovské Bečvy po ústí a dílčími povodími (4. řádu):

- 4-11-02-0691-0-40 Strhanec,
- 4-11-02-0610-0-10 Lubeň,
- 4-11-02-0572-0-10 Trnávka,
- 4-11-02-0561-0-00 Bečva
- 4-11-02-0550-0-00 Loučka
- 4-11-02-0540-0-00 Bečva
- 4-11-02-0530-0-00 Hlásenec
- 4-11-02-0520-0-00 Bečva
- 4-11-02-0510-0-00 Jezernice
- 4-11-02-0500-0-00 Bečva
- 4-11-02-0490-0-00 Žabník
- 4-11-02-0450-0-00 Drahotušský potok
- 4-11-02-0440-0-00 Bečva
- 4-11-02-0430-0-00 Velička
- 4-11-02-0340-0-00 Ludina

V povodí Odry prochází koridor povodím 2. řádu 2-01 Odra po Opavu, povodím 3. řádu 2-01-01 Odra po Opavu a dílčími povodími:

- 2-01-01-0540-0-00 Doubrava
- 2-01-01-0530-0-00 Luha
- 2-01-01-0560-0-00 Bělotínský potok
- 2-01-01-0471-0-00 Vraženský potok (Vražěnka)

Hlavním páteřním tokem je řeka Bečva (ID DIBAVOD 405600000100, IDVT 10100043), která protéká území ze západu na východ, víceméně rovnoběžně se záměrem, za městem Hranice se pak odklání k jihovýchodu. Ostatní menší toky tvoří její levostranné přítoky, jejich generální směr toku je od severu k jihu. Výčet je uveden v následující tabulce (od Radvanic po Bělotín).

Tab. 3.5 Toky v povodí Bečvy

tok	ID DIBAVOD	IDVT	Celková délka toku (km)
Lubeň	406160400100	10198009	8
Trnávka	406160000100	10219529	10
Loučka	406140000100	10197399	6
Hlásenec	406120000100	10206057	5
Jezernice	406100000100	10100640	13
Žabník	406060000100	10195250	8
Klokočský potok	406040000800	10187932	2
Drahotušský/Uhřínovský potok	406040000100	10200613	9
Splavná	406030001400	10208015	5
Velička	405960000100	10100391	17
Ludina	405930000100	10203163	15

Zdroj: HEIS VÚV, 2020

Toky v povodí Odry je recipientem drobných toků řeka Luha (ID DIBAVOD 200500000100, IDVT 10100201, celková délka toku je 28 km), která se do řeky Odry vlévá u Jeseníku nad Odrou.

Tab. 3.6 Toky v povodí Luhy

tok	ID DIBAVOD	IDVT	Celková délka toku (km)
Doubrava	200530000100	10213715	4
Bělotínský potok	200550000100	10211417	6

Zdroj: HEIS VÚV, 2020

V zájmové oblasti jsou vymezeny čtyři vodní útvary povrchových vod<sup>2</sup>, všechny kategorie řeka, hodnocené jako přirozené vodní útvary. Jsou to:

- MOV\_0830 Bečva od toku Lučnice po ústí do toku Morava,
- MOV\_0820 Bečva od toku Opatovický potok po tok Lučnice včetně,
- MOV\_0810 Velička od pramene p ústí do toku Bečva
- HOD\_0050 Luha od pramene po ústí do toku Odra,

Základní charakteristiky těchto vodních útvarů uvádí následující tabulka.

Tab. 3.7 Základní charakteristiky dotčených vodních útvarů povrchových vod

ID útvaru	MOV_0830	MOV_0820	MOV_0810	HOD_0050
Název útvaru	Bečva od toku Lučnice po ústí do toku Morava	Bečva od toku Opatovický potok po tok Lučnice včetně	Velička od pramene p ústí do toku Bečva	Luha od pramene po ústí do toku Odra
Vodní tok	Bečva	Bečva	Velička	Luha
Délka páteřního toku útvaru (km)	15,483	27,762	17,911	28,157
Kategorie útvaru	řeka	řeka	řeka	řeka
Typ útvaru	3123	3223	3222	2222
Popis typu útvaru	Úmoří: Černé moře	Úmoří: Černé moře	Úmoří: Černé moře	Úmoří: Baltské moře
Plocha mezipovodí (km <sup>2</sup> )	66,516	220,628	65,922	95,658
Hydromorfologický charakter	přirozený	přirozený	přirozený	Přirozený
Oblast povodí	Dunaj	Dunaj	Dunaj	Odra
Dílčí povodí ČR	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu	Horní Odra
Správce povodí	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Moravy, s.p.	Povodí Odry, s.p.
Odběry vody pro lidskou spotřebu	ne	ano	ano	Ne
Přeshraniční útvar	ne	ne	ne	Ne
ID a název navazujícího útvaru	MOV_950	MOV_0830	MOV_0820	HOD_0060
Ekologický stav/potenciál	poškozený stav	dobry stav	střední stav	poškozený stav
Chemický stav	nedosažení dobrého stavu	dobry stav	nedosažení dobrého stavu	dobry stav
Název a ID reprezentativního profilu	PMO_3670 Troubky	PMO_BPPBe0 14 Osek nad Bečvou	PMO_BPPVe0 08 Velká	POD_5008 Luha - ústí

**Zdroj: HEIS VÚV, 2020**

Okrajově (při hranici dotčeného území v k. ú. Běloutín, mimo dotčený koridor) zasahuje do území i útvar povrchových vod HOD\_0060 Odra od toku Budišovka po tok Jičinka. Charakter vodního útvaru je označen jako přirozený, ekologický stav/potenciál je střední, dobrý chemický stav nebyl dosažen.

<sup>2</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).



Nařízení vlády č. 61/2003 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. Radvanice u Lipníku nad Bečvou (738859),
- k. ú. Osek nad Bečvou (713015),
- k. ú. Dolní Újezd u Lipníku nad Bečvou (630322),
- k. ú. Trnávka u Lipníku nad Bečvou (768316).

Koridor nezasahuje do území chráněných oblastí přirozené akumulace povrchových vod (CHOPAV). Záměrem není dotčeno žádné ochranné pásmo vodního zdroje povrchových vod.

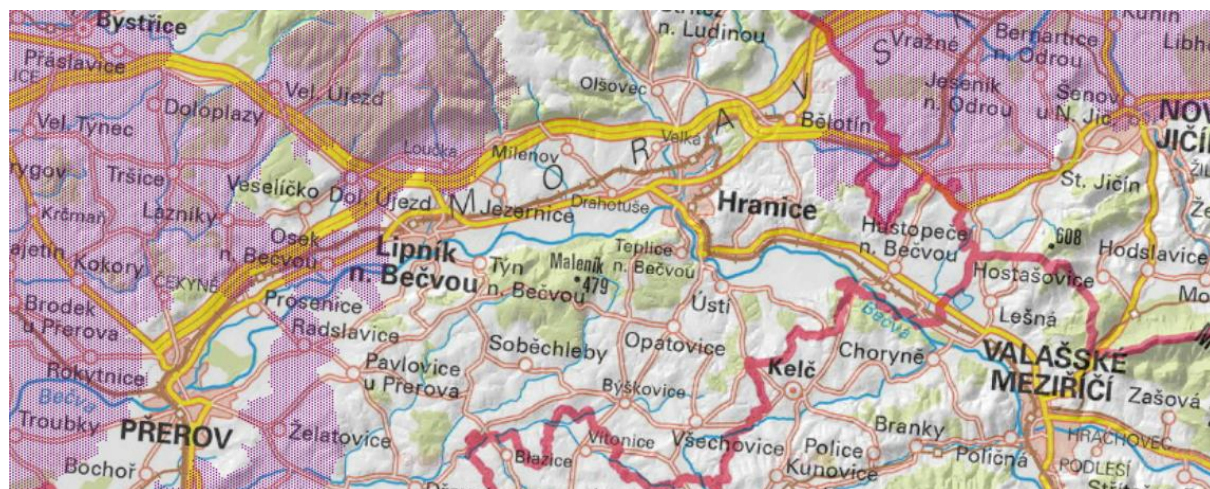
Vodní toky Bečva, Jezernice, Velička, Ludina a Luha mají vyhlášena záplavová území  $Q_{100}$ , včetně aktivních zón. V přímém kontaktu s koridorem se nachází záplavové území toku Jezernice, Veličky, Ludiny a Luhy. Záplavové území toku Jezernice bylo vyhlášeno KÚ Olomouckého kraje pod číslem jednacím KUOK 57559/2011 ze dne 15.8.2011. Záplavové území toku Velička bylo vyhlášeno KÚ Olomouckého kraje pod čj. KUOK 121673/2011 ze dne 7.12.2011. Záplavové území toku Ludina bylo vyhlášeno KÚ Olomouckého kraje pod čj. KUOK 59364/2015 ze dne 24.6.2015. Záplavové území toku Luha bylo vyhlášeno KÚ Olomouckého kraje pod čj. KUOK 53929/2015 ze dne 10.7.2015.

Záplavová území toků Jezernice, Velička a Ludina jsou součástí území významných pro situování protipovodňových opatření, která byla vymezena Aktualizací č. 2a ZÚR OK.

Pravděpodobný kvalitativní stav povrchových vod, pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, by zůstal beze změn. Vývoj kvantitativního stavu bude při nerealizování A4 ZÚR OK odpovídat klimatickým faktorům.

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

Obr. 3.7 Zranitelné oblasti (zdroj <https://geoportal.gov.cz/>, 2021)



### Podzemní voda

Trasa navrhovaného koridoru prochází územím hydrogeologických rajónů základní vrstvy 2211 Bečevská brána a 2212 Oderská brána. Hydrogeologické podmínky/charakteristiky obou rajónů jsou velmi podobné. Oba jsou vymezeny v terciálních a křídových sedimentech pánví. Horninové prostředí je tvořeno štěrkopískem, charakteristická je průlinová propustnost, s napjatou hladinou a nepravidelnou mocností souvislého zvodnění. K infiltraci dochází takřka v celé ploše, v závislosti na míře propustnosti zvětralinového pláště a kvartérního pokryvu. Hranice mezi oběma rajóny koresponduje s hranicí mezi hlavními povodími.

Svrchní části prvního vrstevního kolektoru základní vrstvy jsou v hydraulické spojitosti s kvartérním zvodněním, které není zčásti samostatně vymezeno, zčásti dochází k dílčímu překryvu s rajónem č. 1632 Kvartér Dolní Bečvy, resp. tento rajón je plošně součástí rajónu 2211.

Rajón svrchní vrstvy č. 1632 Kvartér Dolní Bečvy zasahuje do území vymezeného koridoru pouze okrajově. Je vázaný na geologickou jednotku kvartérních a propojených kvartérních a neogenních sedimentů. Kolektorem jsou štěrkopískové fluviální sedimenty, vyznačující se průlinovou propustností, volnou hladinou podzemní vody. Rajón je vymezen podél řeky Bečvy.

Koridor se nachází vymezené jako útvary podzemních vod základní vrstvy 22110 Bečevská brána a 22120 Oderská brána. Stejně jako v případě rajónů je okrajově dotčen i útvar podzemních vod svrchní vrstvy 16320 Kvartér Dolní Bečvy. Vymezené vodní útvary jsou ve sledovaném území prostorově/územně shodné s výše uvedenými hydrogeologickými rajóny.

Základní charakteristiku uvádí následující tabulka.

Tab. 3.8 Základní charakteristika dotčeného vodního útvaru podzemní vody

ID útvaru	22110	16320	22120
Název útvaru	Bečevská brána	Kvartér Dolní Bečvy	Oderská brána
Plocha (km <sup>2</sup> )	169,3	52,752	307,228
Hydrogeologický rajón (ID)	2211	1632	2212
Název hydrogeologického rajónu	Bečevská brána	Kvartér Dolní Bečvy	Oderská brána
Vrstva	základní vrstva	svrchní vrstva	základní vrstva
Horizont	2	1	2
Dílčí povodí	Morava a přítoky Váhu	Morava a přítoky Váhu	Horní Odra
Povodí	Dunaj	Dunaj	Odra
Správce povodí	Povodí Moravy, státní podnik	Povodí Moravy, státní podnik	Povodí Moravy, státní podnik
Hodnocení chemického stavu	nedosažení dobrého stavu	nedosažení dobrého stavu	nedosažení dobrého stavu
Hodnocení kvantitativního stavu	dobrý	neklasifikován	dobrý
Trend znečišťujících látek	neznámý/nejasný	neznámý/nejasný	neznámý/nejasný

**Zdroj: HEIS VÚV, 2020**

Záměr (koridor) dle aktuální databáze (<http://www.heis.vuv.cz>) nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje. V dotčeném území je vymezeno několik zdrojů pitné vody vymezené pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou, žádný však se k hranici koridoru nepřibližuje na vzdálenost menší než 500 m.

Trasa koridoru prochází mimo chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod (CHOPAV).

Pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, zůstal by vývoj kvalitativního stavu podzemních vod nezměněn, stejně jako vývoj kvantitativního stavu, který sleduje především klimatické faktory. V případě vedení železnice v trase v zářezu by mohl být kvantitativní stav podzemních lokálně zhoršen.

### 3.5 Půda

#### a) zemědělská půda

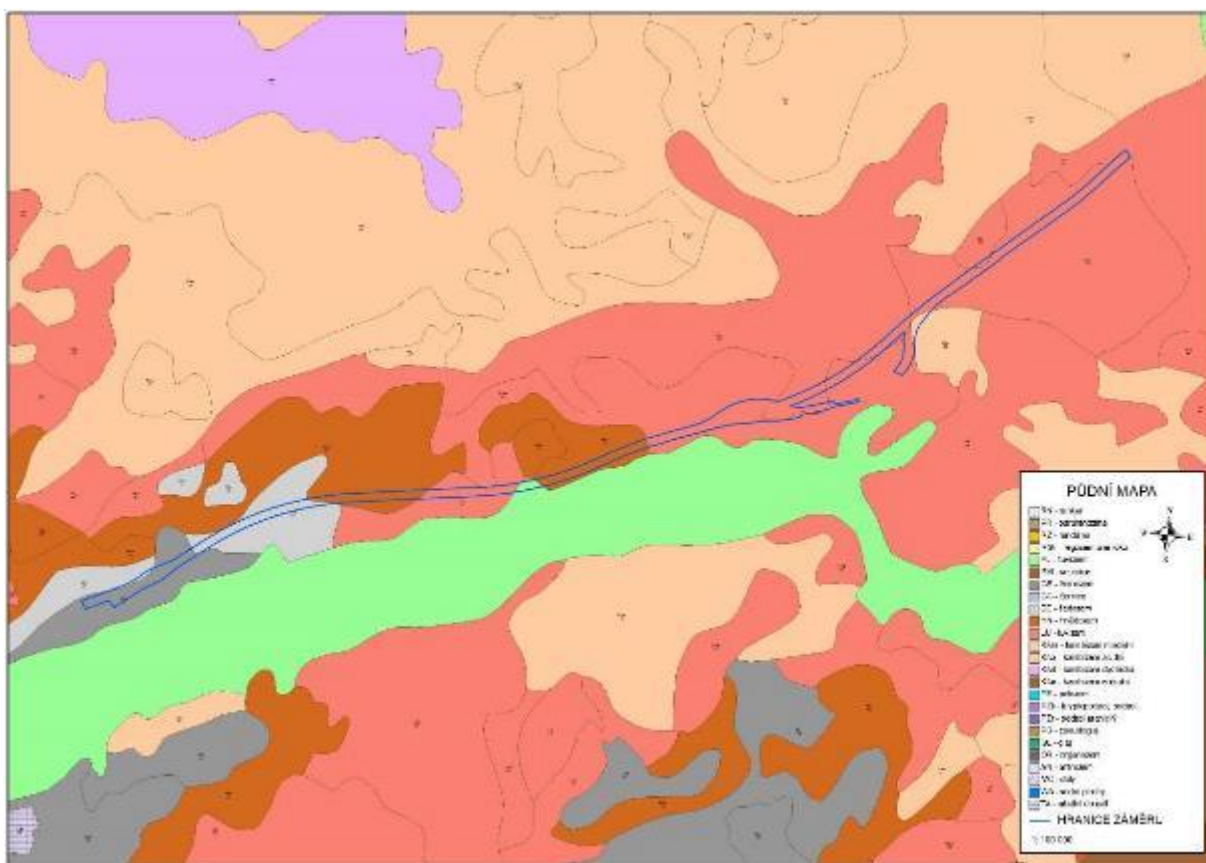
V území převažuje zemědělské využívání půdy, jedná se o zemědělskou půdu v okolí souvislé městské zástavby. Převažuje orná půda, doplňkově se v území dotčeném záměrem vyskytují trvalé travní porosty, zahrady a ovocné sady. Uvažován je i zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Předpokládaný zábor pro uvedený koridor s celkovou výměrou cca 706 ha je cca 143 ha zemědělské půdy (ZPF) a 2 ha lesní půdy, resp. pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

V území jsou zastoupeny tyto půdní typy:

- šedozem modální, substrát: spraše
- černozem černická, substrát: spraše
- fluvizem glejová, substrát: nivní sedimenty bezkarbonátové
- luvizem oglejená/modální, substrát: prachovce
- hnědozem modální, substrát: prachovce
- hnědozem, substrát: nivní sedimenty bezkarbonátové
- kambizem oglejená, substrát: slíny s lehkými překryvy

Obr. 3.8 Schematický přehled půdních typů v dotčeném území



Zdroj: [geoportal.gov.cz](http://geoportal.gov.cz), 2020

Kvalifikovaným odhadem byl stanoven zábor pro jednotlivé třídy ochrany ZPF. Přehled, včetně dotčených BPEJ uvádí následující tabulka.



Tab. 3.9 Předpokládaný zábor ZPF (kolektiv SEA na základě odůvodnění A4 ZÚR OK, 2020)

Třída ochrany ZPF	Předpokládaný zábor (ha)	Dotčené BPEJ
I.	58	30900, 31100, 35600, 61400
II.	58	30600, 31400, 34200, 35800, 64300, 64310, 65800
III.	12	30850, 32611, 34300, 34400, 64602, 66401
IV.	9	35411, 32651, 64811, 64911
V.	9	66701, 66841, 67101, 64167, 64177

### b) pozemky určené k plnění funkce lesa

Záborem lesní půdy budou dotčeny lesy hospodářské. Koridor je vymezen mimo rozsáhlejší lesní celky. Lesní porosty se zde vyskytují ve formě menších remízků/izolovaných lesíků nebo lemují údolní nivy, případně se jedná o lesní pozemek určený k zalesnění (podrobněji viz kapitola Významné krajinné prvky tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK.

Obr. 3.9 Schematický přehled lesních půd v dotčeném území



Zdroj podkladu: [geoportal.gov.cz](http://geoportal.gov.cz), UHUL, 2020

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

Tab. 3.10 Přehled dotčených lesních typů

Lesní typ	Charakteristika jednotky
1L1	nížinný luh modální, kategorie L – lužní (řada obohacená vodou), půdy na periodicky zaplavovaných aluviálních sedimentech, převažující půdní typ fluvizem a glej, minoritně černice fluvická
3L1	jasanolšový luh modální, kategorie L – lužní (řada obohacená vodou), půdy na periodicky zaplavovaných aluviálních sedimentech, převažující půdní typ fluvizem a glej, doplňkově černice fluvická



Lesní typ	Charakteristika jednotky
3D1	dubová bučina modální, kategorie D – obohacená (řada obohacená humusem), půdy na hlinitých deluviích na bázích svahů a v úžlabinách, ojediněle na starých aluviálních terasách, hnědozem, kambizem, pararendzina, doplňkově šedoze
3D2	dubová bučina chudší, kategorie D – obohacená (řada obohacená humusem), půdy na hlinitých deluviích na bázích svahů a v úžlabinách, ojediněle na starých aluviálních terasách, hnědozem, kambizem, pararendzina, doplňkově šedoze
3D9	dubová bučina specifická (roklínová), kategorie D – obohacená (řada obohacená humusem), půdy na hlinitých deluviích na bázích svahů a v úžlabinách, ojediněle na starých aluviálních terasách, hnědozem, kambizem, pararendzina, doplňkově šedoze
3H3	Hlinitá dubová bučina bohatší, kategorie H – hlinitá (řada živná), uléhavé hlinité bohaté až středně bohaté půdy na plošších terénech na překryvech spraší nebo jiných hlinitě zvětrávaných horninách, hnědozem, luvizem, kambizem luvická, doplňkově pararendzina
3U1	úžlabní javorová jasenina modální, kategorie U – úžlabní (řada obohacená vodou), mozaika bohatších půd, fluvizem, glej fluvický/hnědozem oglejená, kambizem oglejená

Zdroj: UHUL, 2020

Stav zemědělské a lesní půdy, pokud by nebyla uplatněna A4 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, z nichž pouze dvě plochy jsou v okrajovém kontaktu s vymezeným koridorem. Jedná se o tyto plochy (podrobné vymezení je patrné z přílohy 1 - výkres Situace ekologických vztahů - tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK):

- výhradní ložisko Prosenice 2 (ID 3203600), k. ú. Prosenice, k. ú. Radvanice u Lipníku nad Bečvou, cihlářská surovina, nerost: jíl - spraš, dosud netěženo.
- ložisko nevyhrazeného nerostu Radvanice (ID 3133200), k. ú. Radvanice u Lipníku nad Bečvou, k. ú. Veselíčko u Lipníku nad Bečvou, k. ú. Osek nad Bečvou, cihlářská surovina, nerost: hlína - jíl - slín - sprašová hlína - spraš cihlářské hlíny, dosud netěženo.

V širším okolí záměru převažuje těžba štěrkopísků, doplňkově pak těžba stavebního kamene.

V dotčeném území se nenachází žádné další zdroje nerostných surovin. Není zde evidován výskyt geologických nebo paleontologických památek, jako významná geologická lokalita (ID 4103) je v k. ú. Lipník nad Bečvou na levém břehu potoka Hlásenec je označen výstup jemnozrnných ryolitových pyrosklastik zpod vrstvy povodňových hlín.

#### **Poddolovaná území, sesuvná území**

Na lokalitě záměru se nevyskytují stará důlní díla ani poddolovaná území.

Databáze ČGS registruje výskyt plošných i bodových sesuvů. Výčet svahových nestabilit nacházejících se v prostoru zkoumaného koridoru, případně v jeho blízkosti prezentuje následující tabulka. Jejich poloha je patrná z přílohy 1 tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK.

Tab. 3.11 Výčet potenciálně dotřených svahových nestabilit v území

název	klíč	aktivita	stav	skupina (podskupina) /	katastr	plocha v m <sup>2</sup>
výplavový kužel	-	dočasně uklidněné	-	svahové nestability přírodního původu (vodní eroze a akumulace)	Jezernice	560 496
sesuv (délka nad 50 m)	1992	potenciální, dočasně uklidněné	zamokřený	svahové nestability přírodního původu (sesuvy)	Slavič	70 511
sesuv (délka nad 50 m)	1992	potenciální, dočasně uklidněné	suchý		Slavič, Milenov, Jezernice	459 028
sesuv (délka nad 50 m)	1983 1984	potenciální, dočasně uklidněné	suchý		Drahotuše, Velká u Hranic	285 496
sesuv (délka nad 50 m)	1995	potenciální, dočasně uklidněné	suchý		Hranice Velká u Hranic	33 320
sesuv	6175	aktivní, dočasně uklidněné	suchý		Bělotín, Velká u Hranic	25 585

Zdroj: ČGS, 2020

Dle mapy náchylnosti svahů k sesouvání je trasa vedena střídavě v oblastech s nízkou třídou náchylnosti (oblasti s nejméně vhodnými podmínkami pro vznik svahových deformací) a střední třídou náchylnosti (území, kde nelze vznik svahových nestabilit vzhledem k podmínkám prostředí vyloučit).

Pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, nebyla by omezena těžba výše uvedených ložisek nerostných surovin a nedošlo by k potenciálnímu zhoršení stavu sesuvných území zakládáním staveb a vibracemi z provozu stavby v koridoru D78.

### 3.7 Biologická rozmanitost

#### 3.7.1. Biogeografická charakteristika území

Řešené území leží v severní části Hranického bioregionu (3.4). Bioregion leží v severovýchodní části Moravy, a zabírá západní část geomorfologických celků Moravská brána, Podbeskydská pahorkatina, výběžek Nízkého Jeseníku, Hornomoravského úvalu i Vizovické vrchoviny. Plocha bioregionu je 1042 km<sup>2</sup>.

Bioregion je tvořen pahorkatinou na měkkých sedimentech s vystupujícími kopci budovanými kulmem. Dominuje 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 celkovému prolínání prvků karpatského a hercynského předhůří. Biota je poměrně bohatá, se zastoupením subtermofilních druhů. Charakteristická je absence většiny horských druhů. Netypická část bioregionu je tvořena širokými nivami s luhy a olšinami, a představuje 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 kromě jehličnatých lignikultur jsou dosud ve větším rozsahu zastoupeny dubohabřiny, na kulmu pak fragmenty bučin.

Bioregion leží z větší části v mezofytiku, v západní části fyto geografického podokresu 76a. Moravská brána a v jižní části fyto geografického podokresu 76b. Tršická pahorkatina. Menší

část se rozkládá v termofytiku ve východní části fytogeografického podokresu 21a. Hanácká pahorkatina a fytogeografického podokresu 21b. Hornomoravský úval.

Vegetační stupně (Skalický): (planární-) kolinní až suprakolinní.

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

#### Zvláště chráněná území

Záměr nezasahuje do žádného velkoplošného zvláště chráněného území.

Území není v územním střetu s žádným maloplošným zvláště chráněným územím. Nejbližší MZCHÚ je PR Škrabalka, tvořena tůněmi mrtvého ramena řeky Bečvy obklopenými lužním lesem a nivními loukami. V rezervaci roste přes 220 druhů vyšších rostlin a pravidelně hnízdí až 54 druhů ptáků. Ke koridoru D78 se hranice rezervace přibližuje na vzdálenost cca 1,07 km jižně. Severně od koridoru, ve vzdálenosti cca 1,7 km, v prostoru zámku a zámecké zahrady v obci Veselíčko je vyhlášena PP Veselíčko. Předmětem ochrany je biotop netopýra velkého (*Myotis myotis*).

Poloha jednotlivých MZCHÚ je patrná z mapové přílohy tohoto posouzení (výkres Situace ekologických vztahů).

#### Lokality Natura 2000

Záměr není v územním střetu s žádnou lokalitou Natura 2000. Nejbližší záměru je vymezena:

- EVL CZ0714082 Bečva - Žebračka,
- EVL CZ0713746 Veselíčko.

EVL Bečva - Žebračka tvoří tok Strhance a řeky Bečvy, víceméně tedy kopíruje ve vzdálenosti cca 600 m (a více) část trasy koridoru. Předmětem ochrany jsou biotopy 9170 dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*, 91F0 smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmion minoris*), dále hrouzek Kesslerův (*Gobio kesslerii*); kuňka ohnivá (*Bombina bombina*); velevrub tupý (*Unio crassus*).

EVL Veselíčko je plošně součástí PP Veselíčko. Předmětem ochrany je biotop netopýra velkého (*Myotis myotis*).

Poloha jednotlivých EVL je patrná z přílohy 1 tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK.

Pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, zůstala by velkoplošná a maloplošná ZCHÚ a lokality Natura 2000 beze změny, a zůstanou tak i s realizací A4 ZÚR OK.

### 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, rašeliniště, 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 záměrem dotčeny, resp. jejich střet/výskyt nebyl z veřejně dostupných podkladů zjištěn. Významným krajinným prvkem ze zákona jsou v nejbližším okolí záměru vodní toky a údolní nivy, les.

Tab. 3.12 Výčet významných krajinných prvků ze zákona - vodní toky a údolní nivy

VKP	Katastrální území
tok Lubeň, údolní niva	Osek nad Bečvou
tok Trnávka, údolní niva	Trnávka u Lipníku nad Bečvou, Lipník nad Bečvou
tok Loučka, údolní niva	Lipník Nad Bečvou
tok Hlásenec, údolní niva	Lipník nad Bečvou
tok Jezernice, údolní niva	Jezernice
tok Žabník, údolní niva	Slavíč, Klokočí
Klokočský potok, údolní niva	Klokočí, Drahotuše
Drahotušský/Uhřínovský potok, údolní niva	Klokočí, Drahotuše
tok Splavná, údolní niva	Velká u Hranic, Drahotuše
tok Velička, údolní niva	Velká u Hranic, Hranice
tok Ludina, údolní niva	Hranice, Velká u Hranic, Střítež nad Ludinou
tok Luha a jeho niva	Bělotín
tok Doubrava, údolní niva	Bělotín
Bělotínský potok, údolní niva	Bělotín

**Zdroj: HEIS VÚV, 2020, vlastní analýza**

Tab. 3.13 Výčet významných krajinných prvků ze zákona - lesní porosty

Katastrální území	Popis porostu
Osek nad Bečvou	keři porostlý lesní pozemek mezi poli, určeno k zalesnění
Jezernice	izolovaný lesík s charakterem břehového porostu
Klokočí	smíšený nerovnoměrně zapojený porost
Drahotuše	smíšený zmlazující porost
Velká u Hranic	smíšený etážový porost, převažuje dub
Velká u Hranic	smíšený porost, les, součást ÚSES
Bělotín	lesík s charakterem břehového porostu

**Zdroj: HEIS VÚV, 2020, vlastní analýza**

Pokud by nebyla uplatněna A4 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 lípa malolistá (*Tilia cordata*), kód č. 100149 v Radvanicích, k. ú. Radvanice u Lipníku nad Bečvou, který se nachází cca 0,8 km severně od trasy záměru.

Pokud by nebyla uplatněna A4 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. 3.14 Prvky ÚSES v trase koridoru D78

Název	Kategorie	Význam	katastrální území	Poznámka/lokalizace
LBK 8	biokoridor	lokální	Prosenice	koryto a niva bezejmenného toku
LBK 3	biokoridor	lokální	Osek nad Bečvou	podél toku Lubeň
LBC 8 V Kratinách	biocentrum	lokální	Lipník nad Bečvou	u trati, širší okolí nivy Trnávky
LBK 9	biokoridor	lokální	Lipník nad Bečvou	podél toku Trnávka
LBK 19	biokoridor	lokální	Lipník nad Bečvou	podél toku Hlásenec
LBK 3	biokoridor	lokální	Jezernice	podél toku Jezernice
LBC 1	biocentrum	lokální	Slavíč	u trati, širší okolí nivy potoka Žabník
LBC 2	biocentrum	lokální	Drahotuše	u trati, širší okolí nivy potoka Žabník
LBK 27	biokoridor	lokální	Slavíč	pole
LBK 26	biokoridor	lokální	Drahotuše	řídký porost podél železniční trati
LBK 2	biokoridor	lokální	Klokočí	řídký porost podél železniční trati
LBC 1	biocentrum	lokální	Klokočí	pole, porosty u Uhřínovského p.
LBK 3	biokoridor	lokální	Drahotuše	porosty podél železniční trati
LBK 26	biokoridor	lokální	Velká u Hranic	podél toku Splavné
LBK 14	biokoridor	lokální	Velká u Hranic, Hranice	podél toku Veličky
LBC LC13 U Hranického viaduktu	biocentrum	lokální	Hranice	pole, porosty podél Veličky
LBK LK 12	biokoridor	lokální	Hranice	podél toku Veličky
RBC 171 Rozvodí Stráže	biocentrum	regionální	Hranice, Běloutín	lesní porost Doubrava
NRBK K144	biokoridor	nadregionální	Klokočí, Drahotuše, Hranice, Velká u Hranic, Střítež nad Ludinou, Běloutín	dle ÚP podél toku Ludiny, dle ÚTP ÚSES plocha mezi obcí Klokočí a hranicí Olomouckého kraje
LBC	biocentrum	lokální	Běloutín	pole, porosty podél Luhy
LBK	biokoridor	lokální	Běloutín	podél toku Luhy
LBK	biokoridor	lokální	Běloutín	pole
LBK BE09-BE10	biokoridor	lokální	Běloutín	koryto a niva bezejmenného toku
LBK	biokoridor	lokální	Běloutín	koryto a niva bezejmenného toku

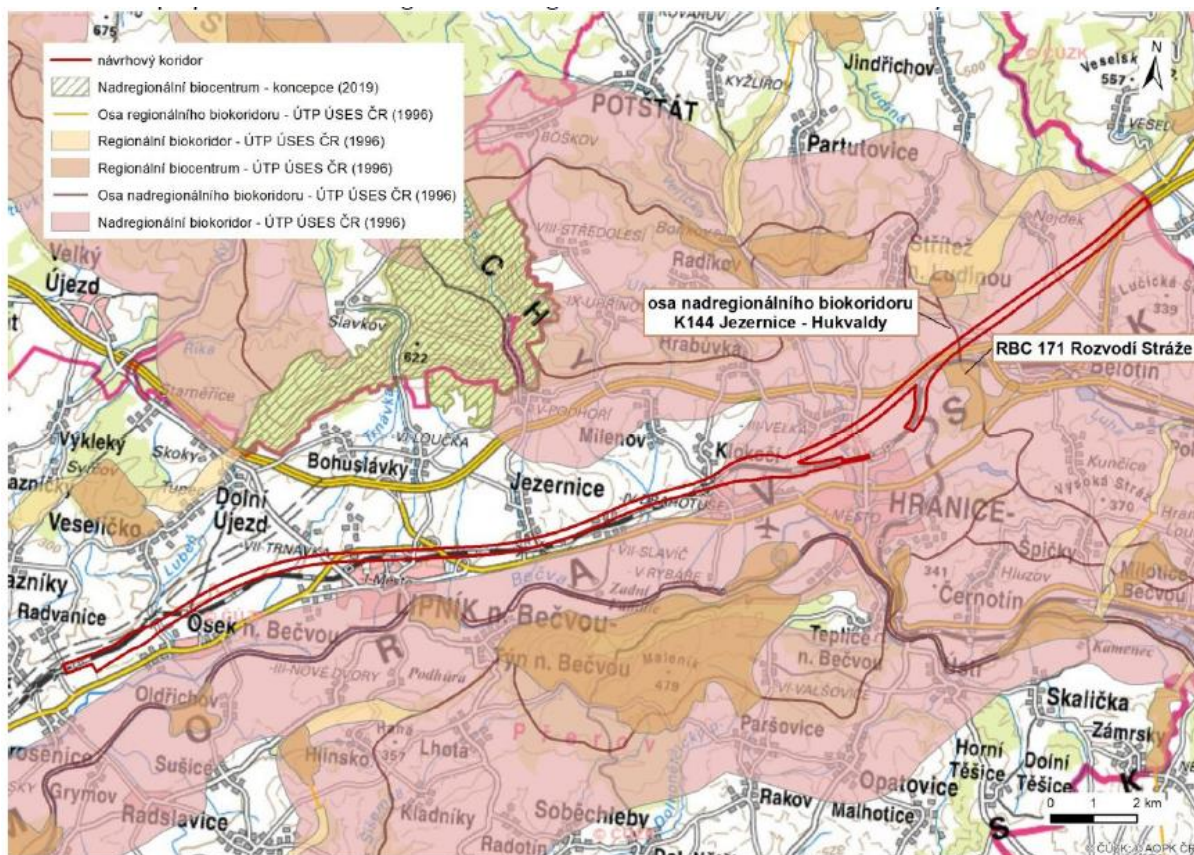
Pozn.: ÚSES byl převzat z veřejně dostupných územních plánů obcí. Poloha jednotlivých prvků je patrná z přílohy 1 tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK.

**Zdroj: Vlastní analýza, 2020**

Hodnoceným územím prochází nadregionální biokoridor K 144 (Jezernice - Hukvaldy), vymezení tohoto nadregionálního biokoridoru v ZÚR OK v platném znění vychází z ÚTP ÚSES ČR (1996). Celková délka tohoto biokoridoru je 61 km.

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

Obr. 3.10. Průchod ÚSES dotčenou částí území, zdroj: kolektiv SEA, 2019



### Migrační prostupnost území

Dotčené území je územím mimořádného významu pro migraci velkých savců.

Východní část dotčeného území (prostor mezi obcí Jezernice a Běloučínem, tedy oblast Moravské brány) je klíčovým územím na republikové úrovni, které propojuje Karpatskou oblast se Sudetskou ve směru od Beskyd a Hostýnských vrchů k Nízkému a Hrubému Jeseníku. Západní část hodnoceného území (mezi Radvanicemi a Lipníkem nad Bečvou) již není díky málo lesnatému charakteru významná.

Koridor D78 je umístován do souběhu se stávajícími stavbami, které již aktuálně omezují migraci v daném území. Z hlediska migrační prostupnosti je nejvýznamnější negativní vliv stávajících dálnic D1 a D35. Přestože jsou vybaveny migračními objekty (v souběhu s navrženým koridorem se jedná o 6 podchodů a 1 nadchod) dostatečně dimenzovaných pro druhy kategorie A, jejich migrace zde nebyla zaznamenána (monitoring pomocí fotopastí, doba trvání 7 měsíců). Příčinou může být jednak vzácnost migrací velkých savců v území Moravské brány, jednak behaviorální rušení provozem komunikací a v otevřené bezlesé krajině vůbec. Překážku rovněž představuje stávající frekventovaná trať č. 270, nevybavená migračními objekty.

Koncepce ochrany migrační propustnosti krajiny je založena na vymezení a ochraně tří hierarchicky uspořádaných jednotek:

- migračně významná území,
- dálkové migrační koridory,
- migrační trasy.

Migračně významná území jsou nejvyšší vymezenou jednotkou. Vychází ze základní koncepce udržení průchodnosti krajiny ve vazbě na větší krajinné celky (např. propojení Karpatské soustavy a Českého masivu). Jedná se o široká území, která zahrnují oblasti jak pro trvalý výskyt druhů, tak pro zajištění migrační propustnosti. Rozloha migračně významných území v Olomouckém kraji činí 2104 km<sup>2</sup> a zabírá 40,9 % rozlohy kraje.

Dálkové migrační koridory jsou základní jednotkou pro zachování dlouhodobě udržitelné průchodnosti krajiny pro velké savce. Jsou to liniové krajinné struktury délky v desítkách kilometrů a šířky v průměru 500 m, které propojují oblasti významné pro trvalý a přechodný výskyt velkých savců. Na území celé ČR bylo v rámci migračních koridorů vyznačeno 29 kritických míst (K1), která jsou v současné době neprůchodná nebo jen s velkými problémy a 178 problémových úseků (K2), kde je migrace v současnosti možná, avšak je ztížena vlivem přítomnosti jedné nebo více bariér. Kritické místo K1 není v dotčeném území vymezeno, kategorie K2 jsou evidovány pod číslem 267 (překážka: řeka Bečva, silnice E442, bezlesí), 268 (překážka: řeka Bečva, silnice E442, bezlesí), 269 (překážka: intenzita dopravy na silnici II/647, bezlesí, sídla) a 271 (překážka: železnice, silnice, bezlesí, sídla).

Migrační trasy jsou nejnižší jednotkou v rámci hierarchického uspořádání této metodiky. Představují detailní řešení překonání kritických míst v rámci migračního koridoru.

Strategická migrační studie (tvoří přílohu 2 tohoto Vyhodnocení A4 ZÚR OK) prověřila nároky na migraci jednotlivých druhů živočichů podle kategorií, tj. kategorie A (velcí savci a druhy nejnáročnější na parametry objektů), kategorie B (ostatní kopytníci), kategorie C (savci střední velikosti), kategorie D (obojživelníci, plazi, drobní savci) a kategorie E (ryby a ostatní vodní živočichové). Hodnocena je rovněž problematika migračních tras letounů a migračních tras ptáků.

Mezi cílové druhy kategorie A patří jelen lesní (*Cervus elaphus*), rys ostrovid (*Lynx lynx*), medvěd hnědý (*Ursus arctos*), vlk obecný (*Canis lupus*), los evropský (*Alces alces*). S výjimkou jelena se jedná o druhy vzácné a legislativně chráněné. V území byly zaznamenány migrace losa, vlka, rysa ostrovida a medvěda hnědého. Pro tyto velké obratlovce je vysokorychlostní železniční koridor významnou migrační překážkou, zvláště pokud bude oplocen či vybaven protihlukovými stěnami. Pro dostatečné zajištění migrační prostupnosti se dle metodiky vyžaduje jeden vyhovující migrační objekt na vzdálenost 3-5 km, podstatnější je však pokrytí stávajících migračních tras, což samo o sobě předpokládá vybudování minimálně čtyř až pěti dobře prostupných migračních objektů.

Cílovými druhy kategorie B (kopytníci střední velikosti) žádné zvláště chráněné druhy nejsou.

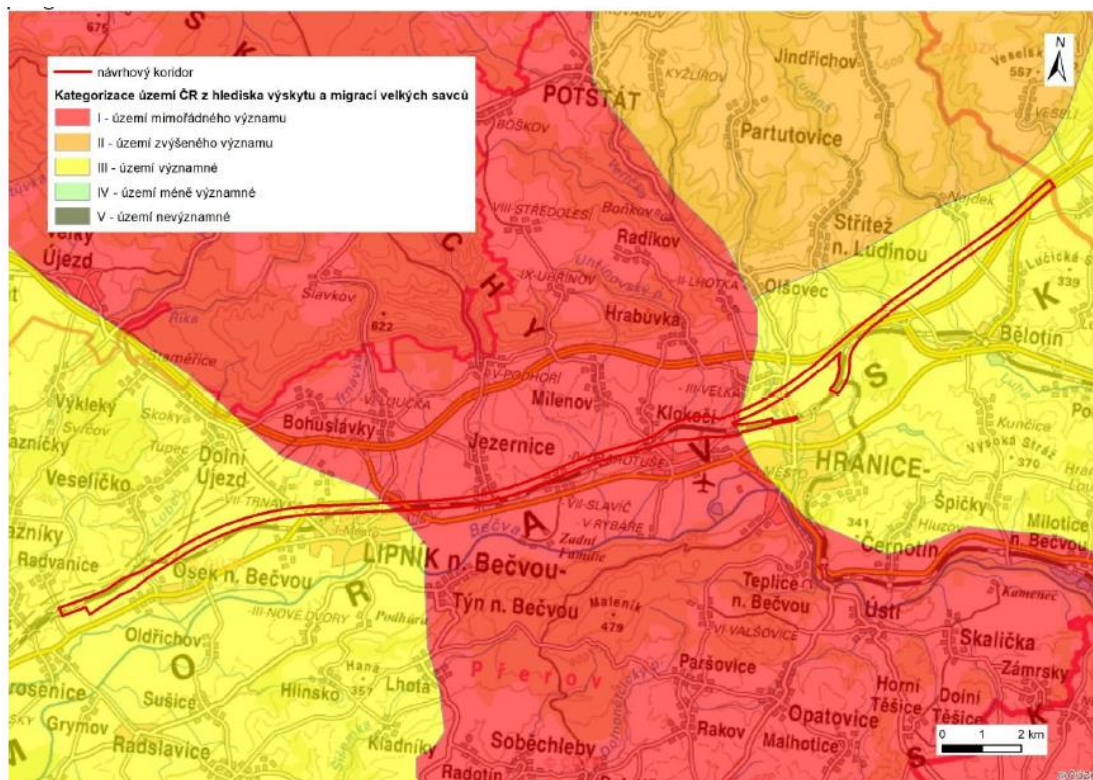
Druhy kategorie C je možné rozdělit podle převládajícího prostředí (a tudíž i způsobu pohybu krajinou) na druhy suchozemské (C1) a druhy více či méně vázané na vodní toky (C2). Ze zvláště chráněných živočichů je to kočka divoká (*Felis silvestris*), C1 a vydra říční (*Lutra lutra*), C2. Do této skupiny patří i bobr evropský (*Castor fiber*). V území byla zaznamenána migrace vydry říční a bobra evropského, výskyt kočky divoké není aktuálně zaznamenán, její osídlení však nelze v budoucnu vyloučit. Pro dostatečné zajištění migrační prostupnosti se dle metodiky pro tuto kategorii živočichů vyžaduje jeden vyhovující migrační objekt na 1 km. S ohledem na výše uvedené druhy je nezbytné řešit zejména přechody potoků.

Cílovými druhy kategorie D jsou obecně drobní obratlovci. Ohroženi bývají především migrující druhy obojživelníků, ještěrek a téměř všechny druhy našich hadů. Ze savců se jedná o drobné nelétavé druhy až do velikosti ježka (*Erinaceus* spp.), případně netopýry.

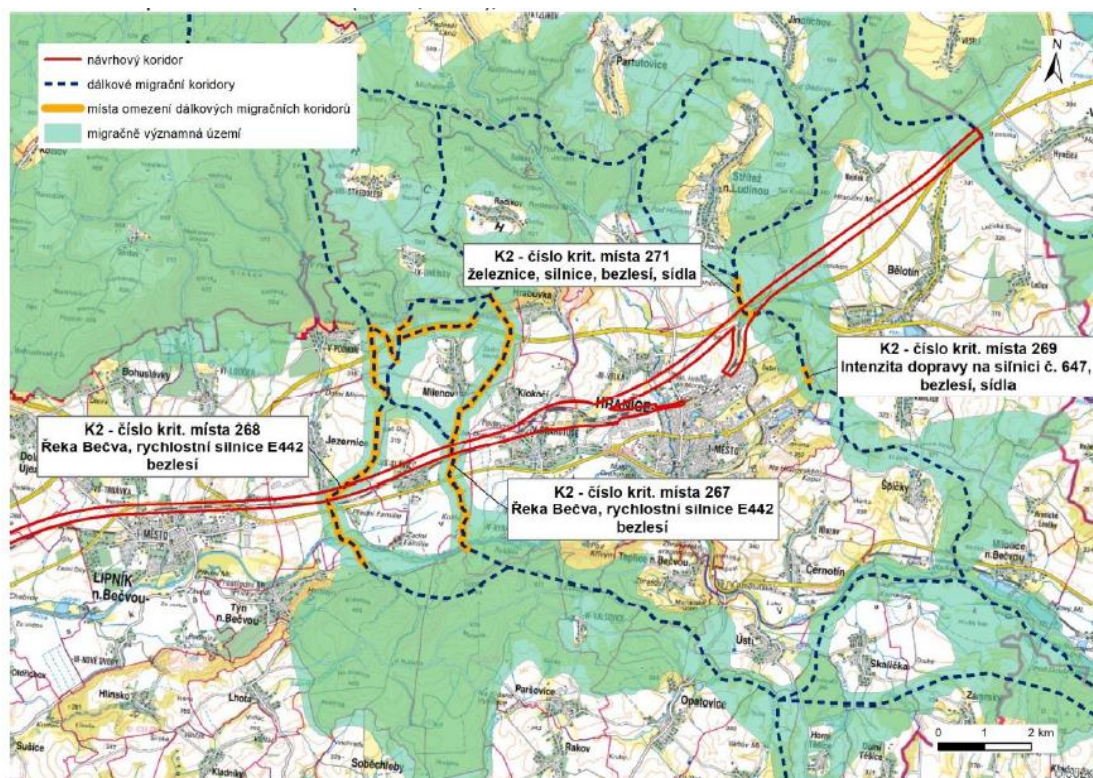
Druhy kategorie E jsou ryby a ostatní vodní živočichové, přítomní a vázaní na vodním prostředí.



Obr. 3.11. Kategorizace území z hlediska výskytu a migrace velkých savců, zdroj Strategická migrační studie, Melichar, 2020



Obr. 3.12. Kritická místa z hlediska výskytu a migrace velkých savců v okolí trasy D78, zdroj Strategická migrační studie, Melichar, 2020



Pozn.: Krit. místo č. 269 se nachází mimo řešené území, pro migraci však má funkční souvislost.

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, při realizaci záměru dojde k doprovodnému vybudování migračních objektů zlepšujících situaci.

### 3.8 Krajina

Koridor D78, vymezený mezi Radvanicemi a Běloutínem (k hranici s Moravskoslezským krajem), prochází prostorem Moravské brány, která představuje významnou tektonickou sníženinu a z historického hlediska významný migračně-dopravní koridor. Od pradávna představuje klíčovou komunikační spojnicí Moravy a Slezska, v celoevropském pohledu pak tranzitní oblast mezi Pobaltím a Středomořím. Od pravěku tudy procházela Jantarová stezka, později jí byla vedena jedna z prvních a nejdůležitějších železničních tratí Habsburské monarchie - Severní dráha císaře Ferdinanda, spojující Vídeň s Haličí (dnešní 2. tranzitní železniční koridor, který je součástí VI. panevropského koridoru). Moravskou branou prochází i významné silniční komunikace (dálnice D1, silnice I/48 a I/47, resp. I/35), v plánech jí potenciálně vede i průplav Dunaj-Odra-Labe.

Širší krajinný prostor má charakter rozsáhlé, ve směru SV - JZ pohledově otevřené sníženiny, výrazně vymezené zlomovým lesnatým svahem Nízkého Jeseníku na severu a od jihu pak v předsunuté poloze svahem lesnaté kry Maleníku, za nímž se zvedá Podbeskydská pahorkatina a v dálkových pohledech výrazný lesnatý hřbet Hostýnských vrchů. Větší část území Moravské brány, tzv. Bečevská brána je součástí povodí Moravy a je odvodňována řekou Bečvou směrem na JV. Bečva přítékající od JV z podhůří Beskyd vstupuje do prostoru Moravské brány při jižním okraji Hranic průlomovým údolím skrze SV výběžek masivu Maleníku a prostorem Moravské brány zprvu protéká poněkud asymetricky, podél paty Maleníku. V příčném profilu se celkově terén sníženiny uklání mírně na jih, k nivě Bečvy, podélně pak Moravská brána celkově mírně stoupá na SV k Běloutínu, kde nízké sedlo mezi říčkou Ludinou a potokem Doubravou vytváří nejnižší položené místo v rámci hlavního evropského rozvodí mezi Baltským a Černým mořem (ve výšce 316 m n. m.). Dále na SV vstupuje Moravská brána do povodí Odry (Oderská brána), kterou odvodňuje řeka Odra, odtékající směrem na SV.

Prostor sníženiny Moravské brány vytváří pohledově otevřenou, převážně zemědělskou, krajinu vrcholně středověké kolonizace, se sítí větších sídel jako jsou Lipník nad Bečvou a Hranice na Moravě. Plochá je vlastní niva Bečvy, nicméně sníženina je poměrně členitá, napříč rozbrázděná mělkými údolíčky přítoků Bečvy, podél nichž se rozkládají četná venkovská sídla protáhlé dispozice (Jezernice, Milenov, Klokočí, Olšovec, Běloutín). Jiná sídla vznikla podél či poblíž významné dopravní komunikace - dnešní silnice I/47 (Hranice, Lipník nad Bečvou Osek nad Bečvou, Prosenice, Drahotuše, Slavíč). Hranice při soutoku Veličky s Bečvou a Lipník, coby významnější historická sídla, vznikly ve vyvýšených polohách nad nivou Bečvy. Dnes představují poměrně významná a průmyslová města. Zejména pak Hranice jsou od severu a východu obklopeny rozsáhlými průmyslovými areály.

Prostorem Moravské brány prochází četné dopravní koridory. Vedle dálnice D1, D47 (vstupující do moravské brány mezi Hranicemi a Běloutínem) a silnice I/47 je to především dvojkolejná elektrifikovaná trať, zahrnující úseky 2. a 3. železničního koridoru (Břeclav - Přerov - Ostrava - Bohumín a Olomouc - Přerov - Ostrava - Bohumín), dále pak do Hranic vstupující železniční trať č. 280 (Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí - Púchov). Prostorem moravské brány procházejí také četné liniové stavby vedení vysokého napětí. U Oseku nad Bečvou se nachází významná rozvodná stanice Prosenice (400 kV, 220 kV), jedna z nejstarších na Moravě. V širším okolí Hranic se rovněž nacházejí lomy na kámen, jak aktivní, tak bývalé (lom v Hrabůvce, Hranicích, Nejdku, Černotíně či v Podhůře).

Mimo sídla zcela dominuje zemědělská polní krajina s poměrně nízkým zastoupením krajinné zeleně. Tu tvoří především linie břehových doprovodných porostů podél Bečvy a jejích přítoků, které k Bečvě napříč sníženinou stékají. Zemědělská krajina je tak těmito břehovými porosty členěna. Nečetné menší remízky, zpravidla charakteru drobných lužních lesíků, se vyskytují podél Bečvy či ve vazbě na drobné vodoteče jejích přítoků. Pestřejší strukturu zahrnují členitější okraje Moravské Brány, podél úpatí lesnatých svahů Nízkého Jeseníku a Podbeskydské pahorkatiny, kde se mimo sídla vyskytují i rozsáhlejší zatravněné sady.

Krajinnou zeleň doplňují zahrady a sady obklopující záhumení polohy venkovských sídel, v okolí Hranic i zahrádkářské osady.

I když je území uvnitř Moravské brány odlesněné a intenzivně zemědělsky využívané, doplněné poměrně hustou sítí městeček a sídel, určující vlastností tohoto krajinného prostoru jako celku je výrazné vymezení lesnatými horizonty, uplatnění panoramatického vnímání krajiny (především ze severní strany Moravské brány, jejíž terén je položen výše, uklánějící se směrem k Bečvě). Z významných kulturních památek se zde nachází rozsáhlý areál zříceniny hradu Helfštýn, umístěný v dominantní poloze SZ výběžku Maleníku. Kulturní památky jsou pak soustředěny do historických jader měst Lipník nad Bečvou a Hranice. Významné technické památky představují části infrastruktury bývalé Severní dráhy Císaře Ferdinanda, a to zdejší železniční viadukty, viadukt Jezernice z roku 1873 mezi Slavíčí a Lipníkem (délka cca 426 m) a trojice souběžných viaduktů v Hranicích z let 1846, 1873 a 1939 (délka v rozmezí cca 426 - 448 m). Dále je to tunel ve Slavíči z roku 1847, coby součást původní jednokolejné trati (délka cca 259 m).

Z pohledu krajinného rázu je v celkovém prostorovém uspořádání krajiny zásadní zřetelné vymezení sníženiny Moravské brány lesnatými horizonty Nízkého Jeseníku v rámci severozápadního pohledového horizontu, a masivu Maleníku, ve větším odstupu pak Podbeskydské pahorkatiny a Hostýnských vrchů, v rámci pohledového horizontu jihovýchodního. Tento projev krajinného rázu je v zájmovém území významově, tedy i vizuálně/prostorově, určující. Území z pohledu krajinného rázu dále dotváří otevřený zemědělský, až leso-zemědělský charakter sníženiny Moravské brány, i její členění nivou Bečvy a napříč pak údolíčky jejích přítoků s dochovanými břehovými doprovodnými porosty. Území Moravské brány je však tímto současně členěno na četné dílčí krajinné prostory. Na krajinném rázu Moravské brány se dále podílí i zasazení a celkový obraz sídel, dnes u některých výrazněji průmyslového charakteru (Hranice, Lipník nad Bečvou). V Moravské bráně, coby významném migračním a dopravním koridoru, se uplatňuje směrový souběh liniových staveb silničních komunikací (dálnice D1, silnice I/47) a železnice (II. železniční koridor Břeclav - Bohumín), ale i nadzemní elektrická vedení. V rámci historické vrstvy je tento její význam umocněn několika železničními viadukty, které vytváří kulturní dominanty a přítomností dvou významných hradních areálů (Helfštýn, Drahotuš), které průchod Moravskou bránou strážily. Jako kulturní dominanty se v širším okolí výrazněji vizuálně uplatňuje především areál zříceniny hradu Helfštýn, jehož silueta vystupuje z ostrožny SZ výběžku Maleníku. Zřícenina hradu Drahotuš se pak nachází na opačné straně Moravské brány, na ostrožně nad Podhořím severně od Lipníku, skryta v lesích. Krajinné prostory, resp. výřezy krajiny Moravské brány, kde se krajinný ráz místy dochoval i na úrovni dílčích vrstev s dosud převládajícím harmonickým měřítkem a vztahy, se soustřeďují spíše podél jejího okraje, jako je pás území při úpatí svahu Nízkého Jeseníku mezi Veselíčkem a Milenovem, dále v okolí Olšovce a Nejdku, a na jihovýchodě pak podél úpatí Maleníku, a v rámci mírně stoupající pahorkatin východně od Hranic, pomístně i v okolí Bečvy. Z výrazných projevů krajinného rázu je to zejména panoramatické vnímání lesnatých horizontů, které vytváří atraktivní rámec i v rámci těch krajinných prostorů, kde jsou již harmonické měřítko a vztahy v krajině narušeny, zejména přítomností průmyslových areálů (Hranice, Lipník), nebo silným projevem intenzifikace zemědělské produkce.

Pokud by nebyla uplatněna A4 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 D78 je veden převážně volnou krajinou, mimo zastavěná území měst a obcí, do zastavěného území vstupuje pouze v jejich okrajových částech. Koridor se dotýká hmotného majetku (budov apod.) a pozemků třetích stran.

Z hlediska kulturního dědictví se v koridoru vyskytují zejména historická železniční zařízení, která jsou předmětem zájmů památkové ochrany. Jde zejména o viadukt Jezernice z roku 1873 mezi Slavíčí a Lipníkem (délka cca 426 m) a trojici souběžných viaduktů v Hranicích z let 1846, 1873 a 1939 (délka v rozmezí cca 426 - 448 m), dále opuštěný tunel ve Slavíči z roku

1847, coby součást původní jednokolejné trati (délka cca 259 m), potenciálně též opuštěný úsek trati Slavíč - Drahotuše. Koridor se dále těsně dotýká kaple sv. Anny (k. ú. Lipník nad Bečvou), nelze vyloučit přítomnost dalších drobných historických památek.

Celé území koridoru je územím s možnými archeologickými nálezy. Prozkoumané území s archeologickými nálezy se nachází v okolí zmíněné kaple sv. Anny, dalšími průzkumy, mj. v souvislosti se stavbou vysokorychlostní tratě, však budou pravděpodobně dokladována další území s prokázanými archeologickými nálezy.

Pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, zůstaly by hmotný majetek a kulturní dědictví, archeologické památky a naleziště v porovnání se současným stavem beze změny. Neprovedením koncepce budou stále v plné míře přetrvávat negativní vlivy automobilové dopravy vedené zastavěným územím.

### 3.10 Dopravní a jiná infrastruktura

V dotčeném území se nachází veškerá dopravní infrastruktura. Záměr je umístěn v prostoru Moravské brány, kterým prochází řada silničních komunikací (dálnice D1 a D48, silnice I/47, řada silnice II. a III. třídy a místních a účelových komunikací) a železničních tratí (č. 270 - 3. tranzitní koridor, č. 280). V území je též koncepčně (na úrovni územní rezervy) připravována trasa kanálu Dunaj-Odra-Labe.

V území jsou přítomny veškeré prvky technické infrastruktury. V území se nachází rozvodna 400 kV Prosenice, dotčeným územím prochází linie přenosové soustavy v napěťové úrovni 220 kV a dále řada vedení distribuční a přenosové soustavy v napěťových úrovních 110 kV až 22 kV. Územím prochází řada plynovodů distribuční soustavy. Dále jsou v území přítomny vodárenské soustavy a komunikační sítě.

V ZÚR OK ve znění pozdějších aktualizací jsou vymezeny tyto koridory technické infrastruktury:

- E2 - Vedení 400 kV Nošovice - Prosenice, přestavba stávajícího vedení na dvojitě
- E25 - Vedení 400 kV Prosenice - Otrokovice, přestavba stávajícího vedení na dvojitě
- E18 - Vedení 400 kV Krasíkov - Prosenice, přestavba stávajícího vedení na dvojitě, včetně rozšíření rozvodny Prosenice
- E14 - Plynovod přepravní soustavy "Moravia - VTL plynovod"
- E09 - Transformační stanice 110/22 kV Hranice včetně napájecího vedení 110 kV
- E6 - Rozšíření rozvodny 110 kV Hranice o 2 - 4 pole

Pravděpodobný vývoj stavu dopravní infrastruktury, pokud by nebyla uplatněna A4 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 jsou dle databáze SEKM registrovány 4 lokality se zjištěnou, ověřovanou nebo předpokládanou ekologickou zátěží.

Tab. 3.15 Výčet potenciálně dotčených lokalit ekologické zátěže v území

název	ID lokality	výrok	kontaminace	kontaminovaná plocha v m <sup>2</sup>	možnost migrace
TR Prosenice	33296001	potvrzena kontaminace	podzemní voda (NEL)	100	ano
skládka Drahotuše	66459001	neexistence nadpozaďové kontaminace	-	nespecifikováno	
skládka	47683002	neexistence	-	nespecifikováno	

Hranice		nadpozaďové kontaminace		
skládky Bělotín	2001002	neexistence nadpozaďové kontaminace	-	nespecifikováno

Zdroj: SEKM, 2020

Jako lokalita s prověřovanou ekologickou zátěží je TR Prosenice, vlastník/provozovatel ČEPS, a.s. (ID 33296001). Zdrojem kontaminace jsou transformátorové oleje. V areálu transformovny probíhají nápravná opatření (sanace). Provedenou aktualizací analýzy rizika (2018) bylo ověřeno přetrvávající znečištění podzemní vody ropnými látkami (volná fáze olejů na hladině) pouze u vrtu HV-8 a HV-3. Ekologická rizika možného ohrožení kvality vody v Bečvě, jejich přítocích a navazujících ekosystémech aktuálně nehrozí (nejsou reálná).

V případě skládek nebyla provedeným vzorkováním zjištěna kontaminace nad úroveň stávajícího pozadí bez nutnosti dalšího zásahu. Další podrobnosti nejsou specifikovány.

Pokud by nebyla uplatněna A4 ZÚR OK, zůstaly by ekologické zátěže v území v porovnání se současným stavem beze změny.

### 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:

- 1: hodnocení pilířů - environmentální(E)+ / ekonomický(H)+ / sociální(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-

Tab. 3.16 Přehled vyváženosti územních podmínek udržitelného rozvoje pro obce dotčeného území (ÚAP Olomouckého kraje, 2016)

Obec	Hodnocení		Odůvodnění
Prosenice	environmentální pilíř	3c	- <b>Vysoký podíl zastavěných ploch. Záplavová území, zatížení území dopravou.</b>
	sociální pilíř		+ Dobrá dostupnost administrativních center. Přímé napojení na železnici. Vysoký podíl bytů napojených na kanalizaci.
	ekonomický pilíř		- Úbytek počtu pracovních míst v posledních letech. Podprůměrná míra podnikatelské aktivity.
Radvanice	environmentální pilíř	1	+ <b>Absence oblastí ochrany přírody a krajiny. Žádné staré ekologické zátěže. Žádná záplavová území.</b>
	sociální pilíř		+ Vysoký podíl dětské složky obyvatelstva. Kladná hrubá míra celkového přírůstku. Nízký podíl bytů se sníženou kvalitou.
	ekonomický pilíř		+ Výrazný nárůst pracovních míst. Nadprůměrná míra podnikatelské aktivity.
Osek nad Bečvou	environmentální pilíř	2c	- <b>Záplavové území Q<sub>100</sub> řeka Bečva. Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší. Silnice I/47 je zdrojem emisí a hlukového znečištění (avšak intenzita dopravy je díky novým okolním komunikacím snížena). Obec spadá do území ekologicky nestabilního a málo stabilního.</b>
	sociální pilíř		+ Atraktivní místo pro bydlení. Dobrá dopravní dostupnost zvyšující atraktivitu bydlení.
	ekonomický pilíř		+ Vyšší výskyt zdrojů nerostných surovin (stavebního kamene a štěrkopísku), především podél řeky Bečvy.
Veselíčko	environmentální pilíř	1	+ <b>Obec je plynofikována. Vysoký podíl kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany.</b>
	sociální pilíř		+ Atraktivní místo pro bydlení. Dobrá dopravní dostupnost zvyšující atraktivitu bydlení.
	ekonomický pilíř		+ Vyšší výskyt zdrojů nerostných surovin (stavebního kamene a štěrkopísku), především podél řeky Bečvy.
Dolní Újezd	environmentální pilíř	2c	- <b>Obec je plynofikována. Vysoký podíl kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany. Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Stará ekologická zátěž (lokalita Galička).</b>
	sociální pilíř		+ Atraktivní místo pro bydlení. Dobrá dopravní dostupnost zvyšující atraktivitu bydlení.
	ekonomický pilíř		+ Zdroje nerostných surovin (lokalita Výkleky).
Lipník nad Bečvou	environmentální pilíř	2c	- <b>Hlavní dopravní tahy jsou odvedeny mimo centrum města. Obec je plynofikována. Vysoký podíl kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany. Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Řada lokalit vedených jako stará ekologická zátěž.</b>
	sociální pilíř		+ Poloha v dopravně významné lokalitě (Moravská brána) - na spojení Ostravska a Střední Moravy. Přímé napojení na dálniční síť ČR. Atraktivní místo pro bydlení.
	ekonomický pilíř		+ Vyšší výskyt zdrojů nerostných surovin (stavebního kamene a štěrkopísku), především podél řeky Bečvy.
Jezernice	environmentální pilíř	3b	- <b>Na území obce zasahuje záplavovým územím Q<sub>100</sub> potok Jezernice. Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Území spadá do území ekologicky nestabilního a málo stabilního.</b>
	sociální pilíř		+ Atraktivní místo pro bydlení. Dobrá dopravní dostupnost zvyšující atraktivitu bydlení.
	ekonomický pilíř		+ Výskyt prognózních zdrojů nerostných surovin především podél řeky Bečvy, v západní a v severovýchodní části obce. Prognózní zdroj v západní části obce má vyřešeny střety zájmů a lze jej využít bez omezení.
Hranice	environmentální pilíř	2c	- <b>Špatná hygiena životního prostředí (oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší), nadměrná doprava, těžba, staré ekologické zátěže, špatný vodní režim, výskyt rozsáhlé záplavové oblasti.</b>
	sociální pilíř		+ Centrum regionu, kvalitní kulturní život, dobrá infrastruktura.

Obec	Hodnocení		Odůvodnění	
	ekonomický pilíř		+	Rozvojová oblast, dobrá dopravní obslužnost, dobré podnikatelské aktivity.
Klokočí	environmentální pilíř	2c	-	<b>Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší, vzdušná eroze zemědělské půdy, rizikový vodní režim ve smyslu znečištění povrchových vod (chemický stav drobných vodních toků), minimální podíl zemědělských ploch.</b>
	sociální pilíř		+	Blížkost pracovních center (Hranice, Lipník) zajišťuje zájem o bydlení.
	ekonomický pilíř		+	Vznik nových výrobních služeb na bývalých plochách armády, zemědělské družstvo plně funkční, drobní podnikatelé, živnostníci.
Střítež nad Ludinou	environmentální pilíř	2c	-	<b>Území není poznamenáno scelováním zemědělské půdy, poměrně vysoká lesnatost, malá retenční schopnost území (meliorace, odvodnění), oblast s vysokým radonovým rizikem, čištění vod je zajištěno individuálním způsobem v septicích či žumpách s odvodem do vodního toku, nevhodná skladba dřevin v lese (smrková kultura), nízký podíl půd I. a II. třídy. ochrany</b>
	sociální pilíř		+	Fungující sportoviště, dostatek vhodných ploch pro novou výstavbu, vybudovaná technická infrastruktura, relativně nízký index stáří, dostačující síť sociálních služeb, stagnace počtu obyvatel, větší část obyvatelstva s nižším vzděláním.
	ekonomický pilíř		+	Vybudovaná technická infrastruktura, fungující zemědělské družstvo, dobré přírodní podmínky pro turistiku. Vysoký podíl osob vyjíždějících za prací a občanskou vybaveností, propojení pouze silniční dopravou
Bělotín	environmentální pilíř	2c	-	<b>Narušení vodního režimu nivních půd zemědělským obděláváním a melioracemi, většina povrchových vod na území obce je hodnocena co do ekologického a chemického stavu jako riziková, odvodněná půda ve velkých celcích, nerespektování přirozených záplavových území, zhoršená kvalita ovzduší, hluk z dopravy, nízká lesnatost, vodní a větrná eroze.</b>
	sociální pilíř		+	Rozvoji volnočasových aktivit a spolků, dobré dopravní spojení, kladný demografický vývoj, napojení na cyklostezky, fungující sportoviště, velký rozsah technické i dopravní infrastruktury, dobré občanské vybavení.
	ekonomický pilíř		+	Dobrá dostupnost pracovních center a pracovní příležitosti v obci (silná podnikatelská základna v obci), výborné napojení na dálnici, umístění na rozvojové ose.

Z tabulky vyplývá, že celková kvalita životního prostředí v dotčeném území, vztažená k jeho dosavadnímu stavu a vývoji, je příznivá, k neúnosnému zatížení území nedochází a trendy bez realizace koridoru D78 jsou spíše zlepšující.

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

Cílem této části posouzení je identifikovat charakteristiky 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 A4 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.

### Složková analýza

#### 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 A4 ZÚR OK, lze u ZPF očekávat potenciálně významný negativní vliv realizace koncepce.

#### Pozemky určené k plnění funkce lesa

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- lesy zvláštního určení, lesy ochranné a lesy hospodářské;
- pásmo lesa 50 m.

Zásahy do lesních porostů (trvalé zábory) jsou hodnoceny negativně z důvodu fragmentace lesních porostů, omezení lesnické činnosti, i z důvodu snížení ekologické stability, 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.

Jak vyplývá z odůvodnění A4 ZÚR OK, lze u PUPFL očekávat potenciálně významný negativní vliv realizace koncepce.

#### 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 zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, skladebných částí ÚSES, přírodních parků, památných stromů, či významných krajinných prvků (ze zákona a registrovaných) nebo migračních koridorů.

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

## **Voda**

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

- záplavová území Q100 a aktivní zóny záplavového území;
- vodní plochy a vodní toky.
- chráněné oblasti přirozené akumulace vod;
- vodní zdroje a jejich ochranná pásma;
- režim a jakost povrchových a podzemních vod;
- odtokové poměry;
- retenční schopnost území;
- produkce odpadních vod a spotřeba vody.

## **Horninové prostředí**

A4 ZÚR OK může mít potenciálně významný negativní vliv především na základní sledované jevy horninového prostředí, kterými jsou:

- sesuvná a poddolovaná území.
- 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. Naopak realizace koridoru může být ovlivněna existencí poddolovaných a sesuvných území, což může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich životnost a ekonomickou náročnost.

## **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 A4 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 měřítko krajiny a k posílení antropogenního vjemu.

### **Ovzduší a klima**

Uplatnění koridoru železniční dopravy může potenciálně vést k ovlivnění kvality ovzduší, a to podle jejich povahy negativně nebo pozitivně. V daném případě toto ovlivnění může být 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 příspěvek uplatnění koridoru na riziko zvýšení délky sucha, změnu koncentrací skleníkových plynů, riziko vzniku požárů aj.

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

### **Hluková zátěž**

V rámci hodnocení koridoru D78 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 D78, 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, pohybová 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 ovlivňují zdraví 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 D78 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.

## Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Potenciálně negativní vliv železničního koridoru D78 se může projevit u následujících jevů:

- městské a vesnické památkové zóny a rezervace;
- nemovitě kulturní památky;
- území s archeologickými nálezy;
- hmotné statky (existující zástavba).

Ovlivnění historického dědictví se obvykle projevuje buď přímým narušením archeologických nalezišť, v krajním případě poškození 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.

V daném případě se neočekávají potenciálně významné negativní vlivy, ale tato složka životního prostředí je do hodnocení zařazena z hlediska principu předběžné opatrnosti.

## 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.

Z analýzy Výkresu ploch a koridorů v grafické části A4 ZÚR OK, zhodnocení předpokládaného vývoje využití území, průmětu navrhovaných ploch a koridorů v platných ZÚR OK a zhodnocení stavu a kvality složek životního prostředí vyplývá, že v území, v němž je vedena trasa koridoru D78, je navržena nebo již situována řada koridorů a jevů, s jejichž vlivy by mohlo dojít ke kumulaci. Na základě vyhodnocení koexistence těchto jevů, stávajícího stavu území a trasy koridoru D78 byly vymezeny dvě oblasti potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K1 a K2.

### Oblast K1 Hranice

V území v širším okolí koridoru D78 v okolí města Hranice jsou v platných ZÚR OK vymezeny koridory: **E14** Plynovod přepravní soustavy „Moravia- VTL plynovod“ v úseku Horní Moštěnice, **E6** Rozšíření rozvodny 110 kV Hranice o 2 - 4 pole, **E26** Dvojitě vedení 400 kV do elektrické stanice Kletné, odbočka z vedení Prosenice – Nošovice. S vymezenými koridory pro vodovody se kumulace vlivů nepředpokládá a dále není hodnocena. Již v současné době je území značně zatíženo emisemi z těžby stavebního kamene a vápence a emisemi z velkých zdrojů znečišťování ovzduší – cementárny, cihelny, výroby stavebních prvků a dalších (viz kapitola 3 SEA). Územím rovněž procházejí významné dopravní tahy s vysokou intenzitou dopravy – dálnice D1, silnice I/47 a I/35 a železniční trať. V území je v celé trase koridoru D78 vymezena rozvojová oblast **OS10**, u níž lze očekávat podporu dalšího rozvoje průmyslu a tedy i nyní negativních vlivů na životní prostředí.

### Oblast K2 Osek nad Bečvou - Prosenice

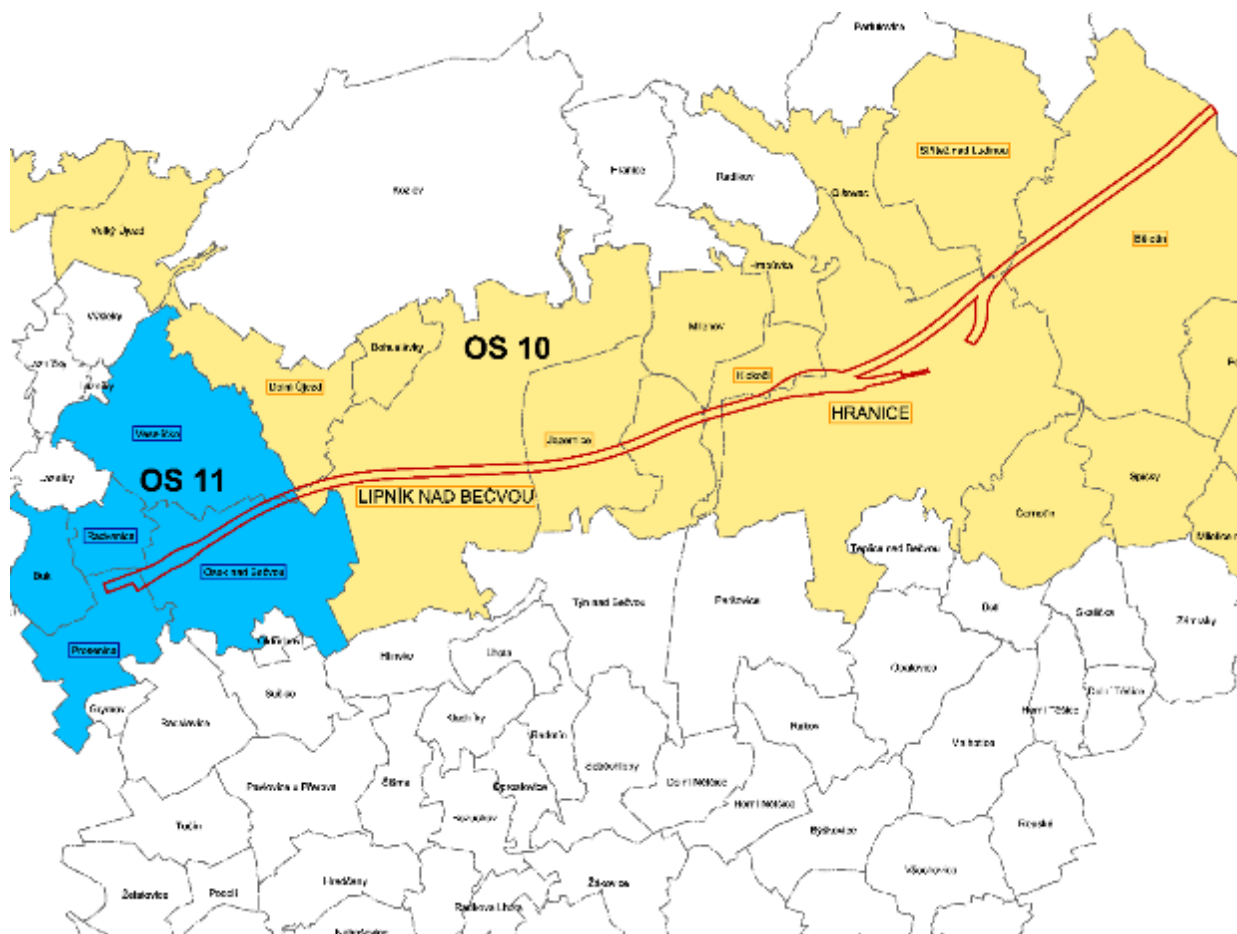
Oblast K2 je vymezena z důvodu koexistence několika navrhovaných koridorů pro energetiku - **E2** Vedení 400 kV č. Nošovice – Prosenice, přestavba stávajícího vedení na dvojitě, **E18** Vedení 400 kV Krasíkov – Prosenice -přestavba stávajícího vedení na dvojitě, včetně rozšíření rozvodny Prosenice, **E25** Vedení 400 kV Prosenice – Otrokovice - přestavba stávajícího vedení na dvojitě, a koridoru pro dopravu **D018** Úprava polohy koridoru a označení stavby D1, hranice kraje (Říkovice – Lipník n/B), napojení R55. Tímto územím procházejí totožné dopravní tahy jako u oblasti K1, částečně sem zasahuje rozvojová oblast OS10 a částečně

rozvojová oblast OS11. Rovněž v tomto území jsou situovány průmyslové podniky, i když s podstatně menšími negativními vlivy – Kamenolom Veselíčko, KOBZ s.r.o., Obalovna Lipník s.r.o., Skanska betonárna a míchací centrum a řada kompostáren.

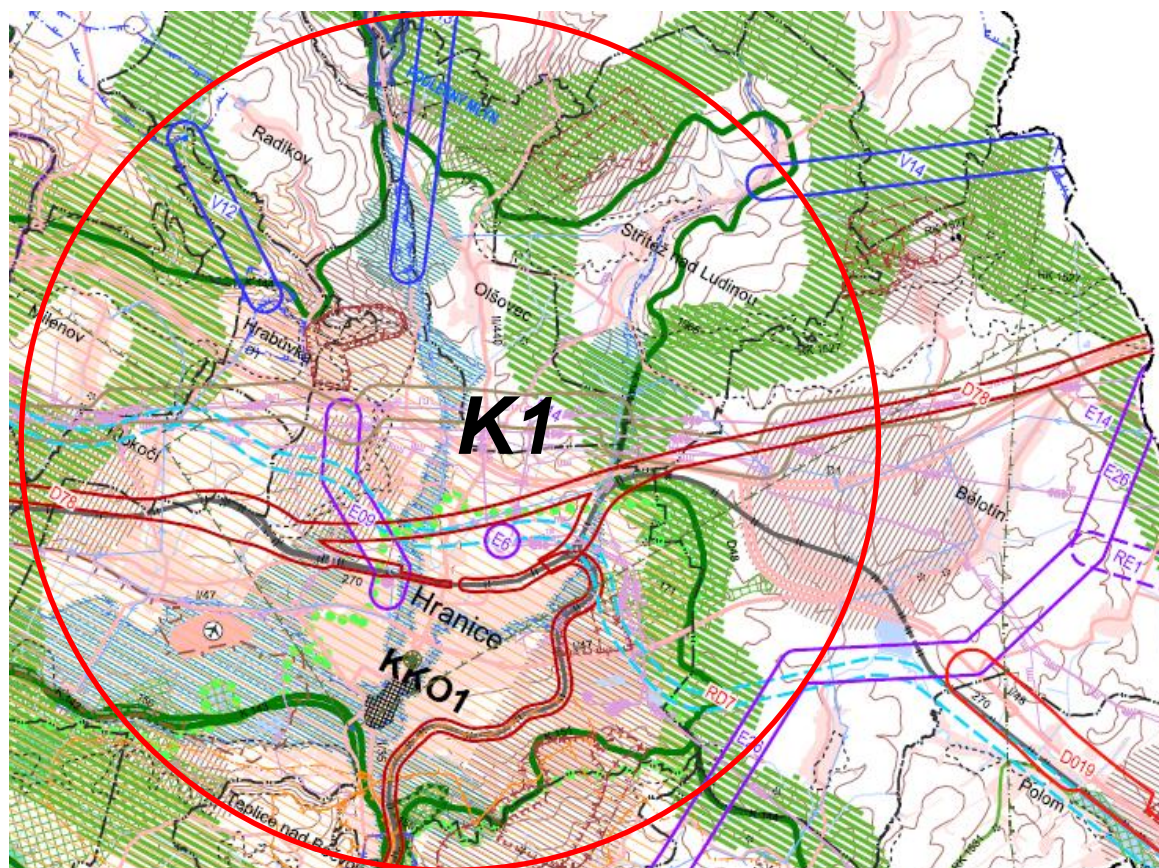
Do oblasti K2 zasahuje **specifická oblast ST5** – oblast výhledové těžby šterkopísků. V této oblasti žádná velkokapacitní těžba doposud neprobíhá (pouze za hranicí ST5). Postupem dle „územní studie šterkopísků“ se připouští zahájení souběžných těžeb v plošném rozsahu celkem cca do 40 ha, za splnění zákonných podmínek, respektujících co nejnižší zátěž na jednotlivé složky životního prostředí (zdroj: platné ZÚR OK).

Ve výše uvedených oblastech se očekávají 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.

Obr. 4.1. Koridor D78 pro VRT v úseku Prosenice – hranice kraje s vyznačenými rozvojovými osami OS 10 a OS 11 a správní územím obcí dotčených procházejícím koridorem, tým SEA, 2020

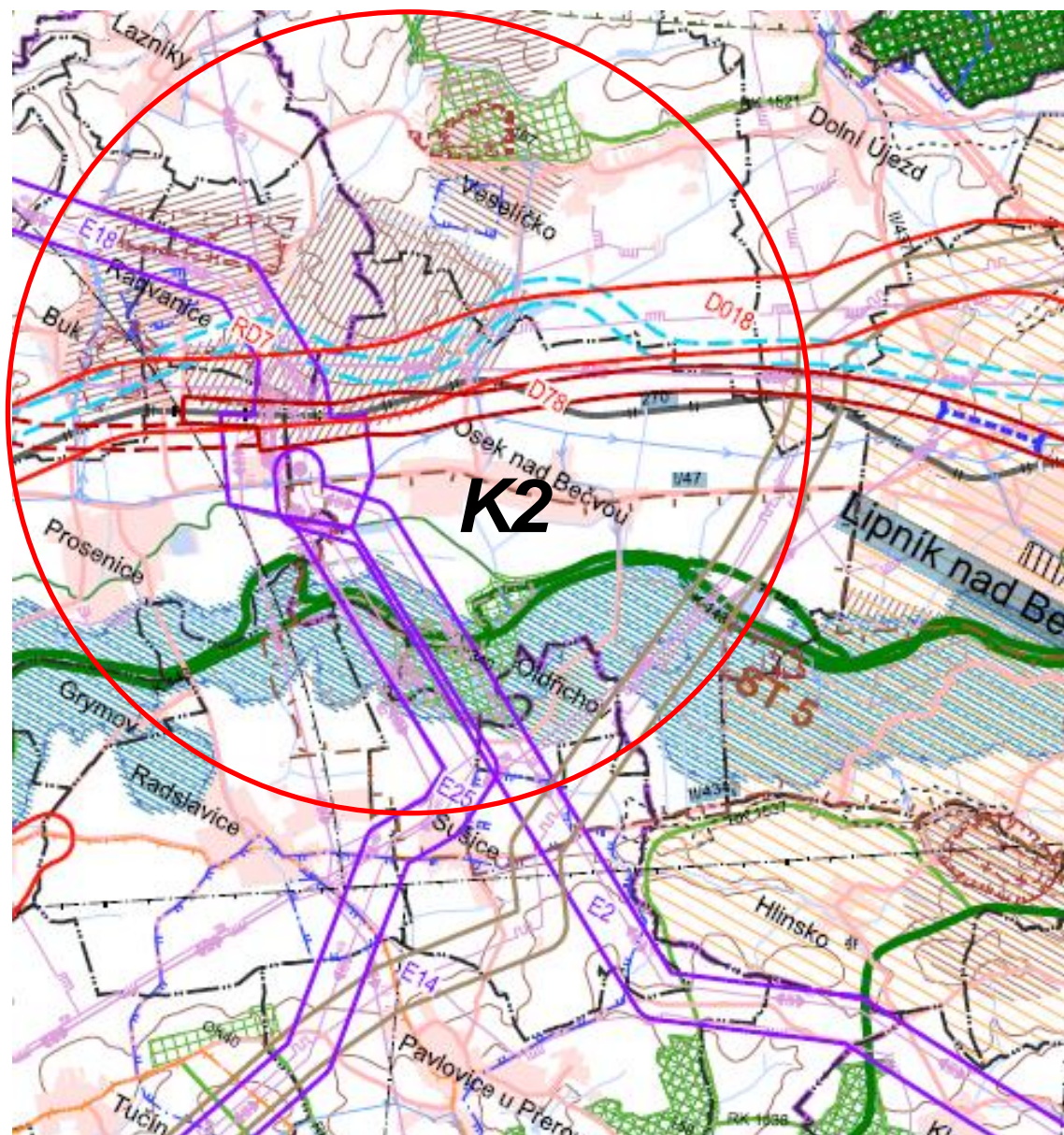


Obr. 4.2. Vykres Kumulativních a synergických vlivů – oblast K1 Hranice, tým SEA, 2020





Obr. 4.3. Vykres Kumulativních a synergických vlivů – oblast K2 Osek nad Bečvou - Prosenice, tým SEA, 2020



## 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 ptačí oblasti.

Na základě obsahu kapitol 3 a 4 a na základě ÚAP Olomouckého kraje (aktualizace 2017) byly detekovány hlavní problémy, které by mohly být uplatněním A4 ZÚR OK významně ovlivněny.

### Povrchové a podzemní vody

#### a) vybřežování vodotečí při dlouhotrvajících deštích a bleskové povodně při přivalových deštích

K vybřežování a rozlivům vodotečí, zejména Bečvy, Veličky, Luhy a Ludiny, ale i dalších drobnějších vodních toků dochází v průběhu běžně vodného roku 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.

Obr. 5.1 Zákres záplavových území v lokalitě koridoru D78, [www.geoportal.gov.cz](http://www.geoportal.gov.cz), 2021)



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.

#### b) riziko znečištění a úbytku povrchových a podzemních vod

Část sídel zejména do 2000 obyvatel nemá zajištěno vhodné čištění splaškových odpadních vod. Při jejich vypouštění do povrchových vod dochází k jejich znečišťování, které zprostředkovaně může vyústit až do ohrožení kvality zdrojů podzemních vod využívaných pro zásobování pitnou vodou. Riziko kontaminace vod hrozí rovněž při provozu na trati v předmětném koridoru, např. z úkapů provozních kapalin. Při zakládání dopravních staveb v koridoru nebo jejich vedením v zářezu může 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**

### **a) klesající výměra a kvalita zemědělské půdy a lesů**

Vlivem antropogenních činností včetně obytné zástavby, výstavby dopravní a technické infrastruktury a protipovodňových opatření či pokračující povrchová těžba nerostů dochází k postupnému nevratnému snižování výměry zemědělské a lesní půdy včetně narušení její mimoprodukční funkce. V řešeném území jsou takto ve značné míře postiženy i půdy I. a II. třídy ochrany, které jsou zde ve velké míře rozšířeny, a PUPFL, kterých je naopak malý podíl.

### **b) nevhodné nakládání s půdou**

Problematická je struktura obdělávané půdy tvořená velkými celky, absence interakční zeleně, velké vnosi chemických hnojiv, chybějící organická hmota, snížení sorpční kapacity půdy, nevhodné osevní postupy a působení klimatických změn (především střídání extrémního sucha a silných srážek), větrné a vodní eroze.

## **Kvalita ovzduší**

### **Imisní zatížení škodlivinami**

Přes postupné významné zlepšování kvality ovzduší zůstávají v kraji k řešení lokálně i koncentračně významné problémy v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší, způsobenou především v okolí města Hranice, ale také silniční dopravou podél významných dopravních tepen včetně dálnice D1.

Nejvýznamnějším problémem jsou zvýšené imisní koncentrace prachových částic PM10 a PM2,5, jejichž původ je nejen v průmyslu kolem Hranic, ale ve velkém rozsahu také ve sprašování velkých půdních celků v období sucha a uvolňování prachových částic v oblastech těžby štěrkopísků. Druhou významnou škodlivinou je benzo(a)pyren pocházející především z malých spalovacích zdrojů na pevná paliva a z dopravy.

### **Hluková zátěž**

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, ale i železniční, které jsou liniovým zdrojem hluku. Na základě hlukové emise jednotlivých úseků silnic byly sestaveny hlukové mapy.

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. V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy, viz kapitola 3 SEA.

### **Obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Výše zmíněné vysoké imisní a hlukové zatížení vedoucí k poškození veřejného zdraví je v řešeném území dalším problémem, který se projevuje v obytné zástavbě sídel situovaných podél významných dopravních tras a v průmyslových městech a jejich okolí. Hlukové vlivy stacionárních zdrojů jsou v řešeném území problémem pouze lokálně a převážně v noční době. Z výše uvedených podkladů kap. 3 vyplývá, že část hlukově zatížených míst je ovlivněna hlukem z železniční dopravy, letiště Hranice a část hlukové zátěže pochází také z dopravy silniční.



## **Krajina**

Ke stávajícím problémům kraje patří silná fragmentace krajiny daná především dopravními stavbami a technickou infrastrukturou. S tím souvisí neprůchodnost území pro velké savce a částečná nebo úplná izolovanost těch druhů fauny, které neumí tyto bariéry překonávat. Bariérami v území jsou také velké půdní celky.

Na tyto problémy navazuje omezení nebo absence funkčnosti skladebných prvků ÚSES, které jsou vymezeny a nebyly dosud realizovány, nebo těch, které se dostaly do střetu s antropogenními stavbami.

Jak vyplývá z údajů v kapitole 3 a ze Strategické migrační studie (Melichar, 2020), je koridor D78 ve střetu s několika prvky ÚSES.

## **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 k jejich částečné izolaci jak z hlediska populací navzájem, tak z hlediska obtížné 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 umístění staveb dopravní infrastruktury do území může dojít ke zhoršení podmínek jejich budoucí realizace.

- V trase koridoru D78 nejsou vymezena zvláště chráněná území a lokality Natura 2000. Významné negativní vlivy na lokality Natura 2000 byly vyloučeny závazným stanoviskem Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, č. j.: KUOK 116865/2018 ze dne 8. 11. 2018.

Dalším obecným problémem je šíření nepůvodních, agresivních 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 A4 ZUR OK.

## **6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, 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, 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**

#### **6.1.1 Rozsah hodnocení vlivů A4 ZÚR OK z hlediska charakteristik, problémů a jevů ŽP**

V následujícím textu je hodnocení rozděleno na dvě hlavní oblasti, v nichž jsou záměry a změny uvedené v A4 ZÚR OK posouzeny ve vztahu k jednotlivým složkám a k jejich vzájemným vztahům:

##### **Příroda a krajina celkem**

- vlivy na zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000, přírodní parky;
- vlivy na flóru, faunu a migrační koridory;
- vlivy na ekologickou stabilitu krajiny, ÚSES, biodiverzitu;
- vlivy na krajinný ráz, fragmentaci krajiny;
- vlivy na ZPF;
- vlivy na PUPFL;
- vlivy na prostředí související s vodou,
- vlivy na nerostné bohatství a horninové prostředí včetně nestabilit a poddolovaných území.

##### **Obyvatelstvo a veřejné zdraví celkem**

- vlivy na kvalitu ovzduší a klima;
- vlivy na kvantitu a kvalitu vodních zdrojů a povrchových vod;
- vlivy na riziko povodní a jejich následků;
- vlivy na hlukovou zátěž;
- vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky;
- přeshraniční vlivy.

#### **6.1.2 Postup hodnocení**

Hodnocení vlivů A4 ZÚR OK je provedeno ve třech krocích:

- A. Identifikace podstatných vlivů;
- B. Charakteristika vlivů jednotlivých variant koridoru D78 obsaženého v A4 ZÚR OK včetně odhadu jejich významu;
- C. Vyhodnocení vlivu změny či úpravy.

Při vyhodnocení vlivů je brán v úvahu také princip předběžné opatrnosti. V případě shledání možných nepříznivých vlivů byla v souladu s tímto principem formulována doporučení, jak těmto nepříznivým vlivům předejít (například vhodným výběrem a umístěním záměru).

### **6.1.3 Hodnocení vlivů z hlediska charakteru a rozsahu dopadu**

#### **I. Přímé vlivy**

Hodnoceny jsou dopady na ŽP související s realizací záměru, pro který A4 ZÚR OK vytváří předpoklad. Vyhodnocení vychází ze znalosti území a z analýz střetů záměru s hodnotami a limity v území.

#### **II. Nepřímé vlivy**

Hodnoceny jsou vlivy s kauzálním vztahem ke změně definované v A4 ZÚR OK, např. vlivy, které se projeví uplatněním požadavků na rozhodování v území či úkolů pro územní plánování nebo se mohou v území projevit zprostředkovaně.

#### **III. Sekundární vlivy**

Zvažovány jsou důsledky realizace záměru a činnosti, pro kterou A4 ZÚR OK vytváří předpoklad. Zde se jedná např. o vlivy související s rozvojem území vyvolaným dopravní stavbou.

#### **IV. Synergické vlivy**

Jako synergické vlivy se označují vlivy vznikající působením vlivů různého druhu a původu na danou složku životního prostředí, které při souběhu několika vlivů nebo vlivů několika záměrů působí obvykle silněji, než je pouhý součet jednotlivých vlivů.

Je analyzována možnost posilování dopadů na ŽP jednotlivých změn a úprav s dopady jiných záměrů případných dalších změn v území na úrovni ZÚR. Zjištěné synergie jsou zahrnuty do hodnocení.

#### **V. Kumulativní vlivy**

Kumulativní vliv je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise jednoho polutantu) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv mohl být nulový nevýznamný.

Zjištěné kumulace jsou zahrnuty do hodnocení.

#### **VI. Vlivy z hlediska času**

Při stanovení významnosti vlivu (viz dále) je zvážena délka působení záměrů či činností, pro jejichž realizaci vytváří A4 ZÚR OK předpoklady, tedy zda jde o vlivy krátkodobé, střednědobé či dlouhodobé.

#### **VII. Vlivy z hlediska trvalosti**

Hodnotí se, zda daný vliv přetrvává po celou dobu existence záměru.

#### **VIII. Vlivy z hlediska lokalizace – oblasti zvýšených kumulativních a synergických vlivů**

Při hodnocení vlivů jsou sledovány specifické vlivy vyplývající z hlediska umístění ploch a koridorů, jsou-li identifikovány.

#### **VIII. Vlivy z hlediska podrobnosti**

V souladu s ustanovením stavebního zákona jsou sledovány pouze vlivy, které lze předvídat v měřítku a podrobnosti ZÚR, na potenciální vlivy případně zřejmé v nižších podrobnostech je v textu upozorněno.

#### **IX. Nejistoty hodnocení**

Hodnocení je v tomto dokumentu provedeno bez použití speciálních výpočtových metod. Nejistota hodnocení je dána zejména neznalostí konkrétního technického řešení (výměry zpevněných a zastavěných ploch, využití mostů nebo mimoúrovňového křížení, počty a výšky

sloupů el. vedení apod.). Ty lze na základě znalosti obdobných záměrů v hrubých obrysech odhadnout, ale nikoliv přesně určit – to se týká zejména umístění konkrétní stavby v poměrně širokém koridoru, který okrajově zasahuje řadu jevů (limitů), aniž by konkrétní záměr do těchto jevů musel nutně zasáhnout. A4 ZÚR OK vytváří právní podmínky pro upřesnění lokalizace koridoru nadmístního významu v územních plánech obcí. Tyto stavby a činnosti budou teprve následně povoleny v řízeních podle stavebního zákona na základě podrobných dokumentací. Přitom záměr bude následně podléhat projektové EIA, v níž bude možno na základě podrobného technického řešení stanovit konkrétní podmínky realizace záměrů.

#### **K otázce stanovení opatření pro eliminaci, minimalizaci a případně kompenzaci negativních vlivů ploch a koridorů a stanovení monitoringu:**

Opatření pro zamezení vzniku negativních vlivů záměru včetně kumulativních a synergických vlivů nebo návrhy jejich kompenzace jsou zahrnuty do kapitol č. 6 a 8 (a následně 11), v případě, že je to možné, také do tabulek u hodnocení koridoru D78. Vzhledem k tomu, že kumulativní a synergické vlivy vycházejí primárně z vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí, budou opatření stanovená pro eliminaci a minimalizaci vlivů na detekované složky působit rovněž z hlediska zmírnění kumulativního a synergického působení.

Zásady územního rozvoje jsou koncepčním územně plánovacím dokumentem na úrovni kraje. Pracuje se v nich s územně plánovacími nástroji ve velmi hrubém rozlišení, které nezobrazuje reálné provedení stavby, pouze ho v širokém měřítku umísťuje do řešeného území. Toto měřítko neumožňuje identifikovat přesně případné konkrétní negativní vlivy na životní prostředí, proto zde dále uvedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí (ať již u jednotlivých složek nebo u jejich kumulace a synergie) stanovuje pouze potenciální možnost, nikoliv jistotu vlivu.

Při vyhodnocení A4 ZÚR OK se dále vychází ze skutečnosti, že **v měřítku zásad územního rozvoje nemůže být přihlíženo ke konkrétnímu technickému řešení staveb** umístovaných v plochách a koridorech ani je nařizovat (jednalo by se o nadbytečnou podrobnost, která by byla v legislativním rozporu s účelem ZÚR, a o podrobnost řešitelnou nižšími správními akty, kterou tedy nelze, a to i na základě řady soudních precedentů, do územně plánovací dokumentace závazně stanovit). Konkrétní technické řešení ani ve většině případů není v době hodnocení známo. Na taková případná opatření je možno v textu SEA případně pouze upozornit, aniž by se jednalo o opatření vymahatelná, která je možno uvádět ve stanovisku k vyhodnocení SEA. Obdobně je postupováno u opatření vyplývajících ze zákonných předpisů, která rovněž nelze do stanoviska z procesu SEA stanovit.

Výše uvedené se promítá rovněž do návrhu monitoringu, který je dále stanoven rovněž jako společný pro vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a pro vlivy kumulativní a synergické. Stavební zákon v § 36 odst. 3 definuje požadavek: „Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj

území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“

#### 6.1.4 Hodnocení vlivů z hlediska jejich významu

Pro hodnocení A4 ZÚR OK byla použita následující stupnice hodnocení:

- +2 významný pozitivní vliv**
- +1 slabý (mírný) pozitivní vliv**
- 0 bez vlivu, vliv není detekován nebo je zanedbatelný**
- 1 slabý (mírný) negativní vliv**
- 2 významný negativní vliv**
- ?? vliv nelze hodnotit s ohledem na neznalost konkrétního řešení**

Vlivy v textu jsou hodnoceny obecným slovním hodnocením. Vlivy návrhu konkrétních změn koridorů a ploch jsou hodnoceny tabulkově s komentářem nejvýznamnějších vlivů pod tabulkou a s doporučením pro stanovisko MŽP, slovní komentář vlivů pod tabulkovým hodnocením je společný i pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

#### Poznámka:

Uváděné hodnoty záboru půdy jsou převzaty z odůvodnění A4 ZÚR OK, kapitoly H) *Kvalifikovaný odhad záborů půdy pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu.*

## 6.2 Vyhodnocení vlivů koridoru D78

V rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů jsou rovněž hodnoceny i kumulativní a synergické vlivy navrhovaných jevů. Při hodnocení byly mimo jiné respektovány rozsudky Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011 – 526 a 4 Aos 1/2013 – 133, a vyhodnocení bylo provedeno jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovaným.

Základní postup hodnocení kumulativních a synergických vlivů zahrnuje následující kroky:

- A. Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů
- B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území (je součástí kapitoly 3 a tabulkové části vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů)
- C. Popis charakteristik životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny (byl uveden v kapitole 3 a je dále specifikován v tabulkové části vyhodnocení koridoru D78)
- D. Lokalizace koridoru D78 v území, v nichž existuje zvýšené riziko vzniku a působení kumulativních a synergických vlivů (bližší specifikace viz kap. 4)
- E. Zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení
- F. Návrh opatření, která by bránila vzniku nebo omezovala působení kumulativních a synergických vlivů (je uváděn společně s opatřeními pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé významně negativně ovlivněné složky životního prostředí)
- G. Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů (je uváděno společně s monitoringem jednotlivých významně negativně ovlivněných složek životního prostředí).

K jednotlivým bodům postupu hodnocení kumulativních a synergických vlivů:

## **A. Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů**

**Kumulativní vliv** je vliv daný součtem vlivů stejného druhu (např. více zdrojů hluku), přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů samostatně by sledovatelný vliv nemusel nastat

**Synergický vliv** vzniká působením vlivů různého druhu (např. společné působení hlukových a imisních vlivů) na danou složku životního prostředí, přičemž výsledný účinek současně působících zdrojů je větší než prostý součet účinků jednotlivých zdrojů, i když by jednotlivě ani nemusely vykazovat sledovatelné účinky

## **B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území**

Popis současného stavu životního prostředí v řešeném území je uveden výše v kapitole 3 tohoto vyhodnocení. Současný stav v území je zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných sledování a zdrojů v rámci ÚAP OK, Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, ČHMÚ, Ministerstva zdravotnictví, Krajské hygienické stanice a dalších zdrojů.

## **C. Popis charakteristik, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny**

Popis charakteristik a problémů, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, byl uveden v kapitole 4 SEA.

## **D. Vymezení lokalit, ve kterých existuje riziko vzniku a působení kumulativních a synergických vlivů**

Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně uplatněny, byly uvedeny v kapitole 4 SEA. V ní byly vymezeny lokality, v nichž je navržen větší počet ploch a koridorů, kde existuje již stávající významná zátěž životního prostředí a kde je konkrétní záměr spojen s potenciálním rizikem dalšího negativního ovlivnění složek životního prostředí.

## **E. Zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení**

A4 ZÚR OK vymezuje **1 variantu** navrženého koridoru D78, jejíž popis je uveden v odůvodnění A4 ZÚR OK. Do vyhodnocení jsou zahrnuty kumulativní a synergické vlivy všech navrhovaných ploch a koridorů a stávajících relevantních potenciálních zdrojů negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, které se mohou v řešeném území projevit. Podkladem pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů jsou výsledky složkové a prostorové analýzy včetně vymezení oblastí zvýšených kumulativních a synergických vlivů uvedené v kapitole 4. V tabulkové části kapitoly 6 je pak v souladu s Metodickým doporučením pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Atelier T-plan, s.r.o., 2014) uveden výčet zjištěných kumulativních a synergických vlivů, jejich zdroje, lokalizace a významnost.

Pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů byla použita stejná stupnice významnosti pro určení míry těchto vlivů jako u hodnocení vlivů uplatnění koridoru na jednotlivé složky životního prostředí (-2 až +2) – viz úvodní část kapitoly 6. Hodnoceny byly kumulativní a synergické vlivy na veřejné zdraví, kvalitu ovzduší, hlukovou situaci, vlivy vyplývající ze záborů ZPF a PUPFL, vlivy na zvláště chráněná území, Naturu 2000, ÚSES, flóru, faunu, biologickou rozmanitost, ÚSES, migrační potenciál území, archeologické, kulturní a historické památky a hmotný majetek, nerostné bohatství a horninové prostředí a prostředí související s vodou.

## **F. Stanovení opatření, které by bránily nebo omezovaly vznik kumulativního a synergického působení vlivů**

Opatření pro koridor D78 jsou součástí podmínek pro realizaci dané varianty jako doporučení pro stanovisko MŽP v kapitole 6 a v kapitole 11.

## G. Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů

Pravidla monitorování možných kumulativních a synergických vlivů, jejichž prostřednictvím lze sledovat intenzitu působení vlivů na životní prostředí, jsou stanovena v kapitole 10. Jedná se o návrh monitorování, který je společný pro sledování vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a pro vlivy kumulativní a synergické, což je na úrovni ZÚR jako sledování vlivu koncepčního dokumentu v měřítku kraje jediným možným řešením.

Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů A4 ZUR OK nebyla navržena samostatná zvláštní monitorování zjištěných vlivů. Monitorování vlivů na životní prostředí navržené v kapitole 10 Návrh ukazatelů pro sledování vlivů A4 ZUR OK je dostatečné i pro monitorování kumulativních a synergických vlivů.

### Hodnocení vlivů koridoru D78

Obsahem aktualizace je vymezení koridoru D78 pro umístění vysokorychlostní trati (dále jen VRT) ze železniční stanice Prosenice až na hranici Olomouckého kraje s krajem Moravskoslezským, včetně staveb souvisejících s výstavbou vysokorychlostní trati. 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 či v místech předpokládaných úprav silničních komunikací, a to v oblasti měst Prosenice, Hranice na Moravě a také u Bělotína. Zúžení koridoru není zatím v úseku Olomouckého kraje předpokládáno.

Obr. 6.1. Umístění koridoru D78 na podkladu automapy (tým SEA, 2020)





**Příroda a krajina**
**a) ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, VKP, památné stromy**

Tab. 6.1 ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, VKP, památné stromy

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, VKP, památné stromy	-1	0	0	-1	0	0	0	-1	-1

Koridor není ve střetu s žádným velkoplošným ani maloplošným zvláště chráněným územím. Lokality Natura 2000 nebudou realizací záměru negativně ovlivněny. Významný vliv na lokality soustavy Natura je stanoviskem příslušného úřadu vyloučen. Koridor není v prostorovém kontaktu s územím s žádným přírodním parkem.

Všechny vlivy na zvláště chráněná území, Naturu 2000 a přírodní parky jsou nulové.

Realizací záměru budou dotčeny významné krajinné prvky, jejichž ochrana je obecně stanovena zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zásah do významných krajinných prvků ze zákona (dále VKP), 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 širší posuzovaného koridoru (200 m) není přesně kvantifikován, očekává se u vlivů přímých, krátkodobých a trvalých mírně 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.).

**b) flóra, fauna, biodiverzita**

Tab. 6.2 Flóra, fauna, biodiverzita

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
flóra, fauna, biodiverzita	-1	0	0	-1	0	-1	0	-1	-1

Vlivy na flóru a faunu jsou u předmětného záměru dány zejména poškozením druhů vázaných na zabíranou zemědělskou a lesní půdu. V trase koridoru D78 a v jeho blízkém okolí jsou zaznamenány migrace zvláště chráněných druhů velkých savců, losa, vlka, ryso ostrovida a medvěda hnědého, a tyto druhy mohou být vymezením koridoru potenciálně mírně negativně ovlivněny (vliv daný vybudováním migrační bariéry - oplocené trati v koridoru, která je bez ohledu na průjezdy vozových souprav trvalým vlivem). Negativní vliv zde může být minimalizován zřízením migračních objektů. Vymezení koridoru může rovněž narušit trasy avifauny a letounů a způsobit mírné zvýšení jejich mortality (vlivy dlouhodobé, dané srážkami s vozovými soupravami při provozu trati v koridoru). Dalšími potenciálně negativně ovlivněnými druhy jsou vydra říční a bobr evropský. Tyto druhy mohou být potenciálně mírně negativně ovlivněny především při průchodu koridoru přes vodoteče (vliv trvalý). Vymezením

koridoru může být teoreticky negativně ovlivněn také biotop kočky divoké, avšak s ohledem na absenci zaznamenání jejího pohybu v posledních letech se tato možnost jeví jako zanedbatelná.

V tomto stupni přípravy nebyly v trase koridoru zjištěny významné lokality zvláště chráněných druhů flóry, předpokládá se proto mírně negativní ovlivnění flóry dané poškozením a ztrátou druhů vázaných 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.

Krátkodobé, dlouhodobé a trvalé vlivy na flóru, faunu a biodiverzitu budou přímé, mírně negativní a budou dány postupem výstavby. Sekundární, střednědobé, nepřímé a přechodné vlivy nebyly zjištěny.

### c) migrační koridory a ÚSES

Tab. 6.3 Migrační koridory a ÚSES

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
migrační koridory, ÚSES	-2	0	0	-2	0	0	0	-2	-2

Za přímý negativní vliv realizace koncepce se považuje střet trasy koridoru D78 s ÚSES a narušení jeho funkčnosti překračující limit. 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).

Limitní hodnotou pro maximální přijatelné dotčení prvků regionálního / místního významu:

- do 100 m / 50 m při přerušení zastavěnou plochou,
- 150 m / 80 m při přerušení ornou půdou,
- 200 m / 100 m při ostatních kulturách.

Limitní hodnota pro maximální přijatelné přerušení biokoridoru vymezeného v lesním porostu v případě regionálního ÚSES je 150 m, pro lokální ÚSES je přerušení bezlesím stanoveno na 15 m.

Většina koridorů lokálního významu je v dotčeném území vymezena jako mokřadní, v místech stávajících vodních toků a jejich nivy. Minoritně pak v polních kulturách (neplní svou funkci) nebo podél liniových prvků zeleně. Prvkem regionálního významu je lesní porost Doubrava v k. ú. Hranice, jehož hranice je vymezena stávající železniční tratí. Osu nadregionálního biokoridoru K 144 (Jezernice - Hukvaldy) kříží koridor D78 v místech, kde územím protéká tok Ludiny. Střet s plochou biokoridoru je detekován v délce cca 12,2 km, napříč celým biokoridorem. Šířka koridoru D78 je cca 200 m. Skutečná šířka stavby v koridoru bude upřesněna v dalším stupni přípravy, tak aby ~~byly~~ nedošlo k nepřipustnému přerušení biokoridorů.

Na základě výše uvedeného lze vliv záměru s realizací minimalizujících opatření hodnotit z hlediska rizika ovlivnění funkce skladebných částí ÚSES jako potenciálně mírně negativní, přímý, krátkodobý (v době výstavby) a trvalý (stavba trati bude představovat trvalou překážku).

Nepřímé, střednědobé, dlouhodobé, přechodné a sekundární vlivy na ÚSES nebyly zjištěny.

Pro zajištění prostupnosti ÚSES je stanovena podmínka minimalizující negativní vlivy (viz kapitola 8 a 11).

Koridor vysokorychlostní trati představuje sám o sobě významnou **migrační překážku**, kterou lze omezit zprůchodněním území prostřednictvím zajištění územních podmínek pro výstavbu migračních objektů v odpovídajícím množství a adekvátních parametrech.

Nároky na migrační prostupnost území jsou řešeny na úrovni strategické migrační studie (viz příloha 2 Vyhodnocení A4 ZÚR OK), která tyto parametry stanovuje. Strategická migrační studie navrhuje migrační opatření jak na vlastním koridoru D78, což je do podmínek uplatnění koridoru D78 v kapitole 8 a 11 zapracováno, tak na stávající železniční trati, což zapracovat nelze s ohledem na skutečnost, že stávající trať není řešena v rámci A4 ZÚR OK, stejně jako další podpůrná opatření ke zvýšení průchodnosti území. Tato opatření budou blíže posouzena v rámci projektové EIA. Šíře koridoru umožňuje opatření v koridoru D78 realizovat.

V trase koridoru D78 je ve Strategické migrační studii navrženo:

- 6 migračních objektů pro druhy kategorie A,
- 4 migrační objekty pro druhy kategorie B,
- 10 migračních objektů pro druhy kategorie C,
- 5 migračních objektů pro druhy kategorie D.

Pro migrace druhů kategorie E (ryby) se předpokládá, že budou využívat přechody nevysychajících potoků, zprůchodněných již migračními objekty pro kategorie A, B a C, které budou zohledňovat i požadavky druhů kategorie E. Součástí migrační studie je i doporučení průchodů pro jednotlivé druhy zvířat.

Na základě výše uvedeného je vliv záměru na migrační prostupnost území hodnocen jako významně negativní, přímý, krátkodobý a trvalý, a to zejména z hlediska narušení migrační prostupnosti pro druhy kategorie A (velké šelmy). Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

Návrh opatření pro minimalizaci těchto významných negativních vlivů je uveden v kapitole 8.

#### d) krajinný ráz, fragmentace území, ekologická stabilita

Tab. 6.4 Krajinný ráz, fragmentace území, ekologická stabilita

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Krajinný ráz, fragmentace krajiny, ekologická stabilita	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1

Koridor D78, vymezený mezi Radvanicemi a Bělolítem, prochází prostorem Moravské brány a je veden víceméně v souběhu se současnou železniční tratí, převážně severně od ní. Na několika místech současnou trať kříží (železniční trať bude po realizaci VRT sloužit i nadále). V Prosenici, Drahotuši a v Hranicích zahrnuje koridor D78 i koridor stávající železniční trati, kde bude současná železnice na VRT napojena, resp. vedena v úzkém souběhu (Lipník nad Bečvou). Zemní těleso VRT bude vycházet z přibližně vyrovnané zemní bilance, bude tedy zahrnovat jak násypy, tak zářezy, prioritou je přitom spíše využití zářezů, a to buď vzniklých řezy s rostlým terénem, nebo vytvořených zemními valy. V rámci křížení některých menších údolí vodotečí, procházející napříč územím, bude VRT vedena na mostních konstrukcích (Jezernice, Velička, Luha). V případě průchodu VRT severním okrajem Lipníku nad Bečvou a severním okrajem Hranic - Slavíče, je počítáno s vedením trati v tunelech (tunely Trnávka a Slavíč).

S ohledem na to, že Moravská brána představuje klíčový tranzitní prostor, prochází tudy celá řada dopravních staveb (železnice, silnice), dále tudy prochází četné liniové stavby nadzemních elektrických vedení. Území je tedy přítomností liniových dopravních a jiných

technických staveb dlouhodobě poznamenáno. Volba trasy koridoru D78 odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální, nemající fakticky jinou alternativu. V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění koridoru D78 z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní.

Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na **fragmentaci krajiny** a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D1 (viz dále kumulativní vlivy).

Zábor PUPFL a jeho změna na ostatní a zastavěné plochy při realizaci koridoru bude znamenat snížení **koeficientu ekologické stability (vliv mírně negativní, přímý, trvalý)**.

Vlivy na krajinný ráz, fragmentaci krajiny a ekologickou stabilitu v době realizace koridoru a vlivy z hlediska etapizace výstavby (tedy vlivy nepřímé, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, přechodné a trvalé) jsou hodnoceny jako zanedbatelné až nulové.

### e) ZPF a PUPFL

Tab. 6.5 ZPF

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
ZPF	-2	0	-1	0	0	0	0	-2	-2

Obvyklým negativním vlivem realizace ploch a koridorů je zábor pozemků. Odhad předpokládaného záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) je proveden v Odůvodnění A4 ZÚR OK, a to v koordinaci s tímto dokumentem.

Zábor **zemědělské půdy** není počítán pro celou šířku koridoru, ale pro reálnou šířku následně umístěvané stavby, která je uvažována 45 metrů. Tato šířka vychází z předpokládané šířky železničního spodku vlastní tratě (cca 14 m) a z předpokládané šířky (průmětu) celého tělesa tratě na rovném terénu, která bude včetně odvodnění, oplocení a ochranné zeleně činit zhruba 35 m. K tomu je připočteno 10 m pro potřebné terénní úpravy (násypy, zářezy). Hodnota 45 metrů je uvažována jako průměrná šířka reálného koridoru, tj. počítá se s tím, že v některých místech bude šířka koridoru větší (v místech větších terénních úprav - především zářezů) a v některých místech naopak menší (např. v případě vedení tratě na estakádě budou pozemky půdního fondu dotčeny pouze jejími pilíři).

Takto definovaný vstupní územní rozsah reálného koridoru je pomocí analytických metod geografického informačního systému (GIS) územně konfrontován s aktuálními podklady bonitovaných půdních ekologických jednotek (BPEJ), jejichž územní rozsah je generalizován na pět kategorií tříd ochrany, se zastavěným územím a s údaji o odvodněných pozemcích.

Obdobně je hodnocen dopad do **PUPFL** a jeho kategorií - lesy hospodářské, lesy zvláštního určení a lesy ochranné. Zábor ZPF a PUPFL je vyhodnocen pouze mimo zastavěná území.

U záborů ZPF a PUPFL se jedná o kvalifikovaný odhad zatížený nepřesnostmi vyplývajícími z daného měřítka zpracování, užití metodiky a rovněž z nepřesnosti výchozího podkladu pro vyhodnocení. Hodnoty jsou zaokrouhleny na celé hektary, což je jednotka přiměřená měřítku ZÚR (na výkrese B.6. Plochy a koridory nadmístního významu v měřítku 1 : 100 000 představuje plošku o velikosti 1x1 mm).

Souhrnně lze konstatovat, že v tabulkách uvedené údaje o potenciálním záboru reprezentují maximální hodnoty, kterých by zábor mohl dosáhnout, reálně však budou zábory ZPF i PUPFL nižší. Průměrná šířka koridoru, pro kterou je potenciální zábor vyhodnocen, je zvolena s

rezervou - část úseků tratě bude vedena na estakádách s menším záborem půdy, části tratě budou procházet v těsném sousedství i v obdobné niveletě se stávajícími dopravními liniovými stavbami (dálnice, železnice), a proto i zde bude výsledná šířka reálného koridoru menší.

Zábory ZPF budou přesněji specifikovány v podrobnějším stupni přípravy - v územních plánech, regulačních plánech, projektové dokumentaci k záměru a v posouzení vlivů na životní prostředí nad konečnou projektovou verzí.

Předpokládaný zábor pro koridor D78 (s celkovou výměrou 706 ha) zahrnuje 143 ha ZPF, z toho 116 ha zemědělských půd spadá do I. a II. třídy ochrany.

Realizace koncepce z hlediska záboru ZPF bude mít vliv přímý, trvalý, významně negativní, s tím, že mírně negativní krátkodobý vliv se může projevit v době výstavby např. při dočasných zábořích ZPF pro staveniště apod. Sekundární mírně negativní vliv trvalého záboru ZPF se může projevit snížením sorpční kapacity území a negativním vlivem na faunu, která zabírané pozemky využívá jako svůj potravní biotop. Vlivy nepřímé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné jsou vyhodnoceny jako nulové nebo zanedbatelné.

Přípustnost záboru půdy pro předmětný koridor D78 je odůvodněna postupy dle § 4 a 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, a s ohledem na § 2 a § 5 vyhlášky č. 271/2019 Sb. a tabulky 1 její přílohy v A4 ZÚR OK (citace):

#### *Odůvodnění dle § 4 zákona o ochraně ZPF*

(1) Pro nezemědělské účely je nutno použít především nezemědělskou půdu, nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků staveb mimo tato území, stavební proluky a plochy získané zbořením přežilých budov a zařízení. Musí-li v nezbytném případě dojít k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu, je nutno především

a) odnímat zemědělskou půdu přednostně na zastavitelných plochách,

- Pro záměr vedení koridoru D78 není možné využití již vymezené zastavitelné plochy.

b) odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany,

- Předpokládaný zábor ZPF pro koridor D78 vychází z jejího trasování v území. To je přitom ovlivněno mnoha faktory, které neumožňují vést trať územím s významně nižším zastoupením půd vyšší bonity. Trasa prochází údolím Moravské brány, její umístění v území je determinováno morfologií terénu, lokalizací sídel, trasami stávající (i uvažované) dopravní infrastruktury (železnice, dálnice, Dunaj- Odra - Labe) včetně konkrétních bodů, kde je dochází k propojení VRT a konvenční železnice. Trasa koridoru D78 musí také splňovat technické parametry týkající se poloměru oblouků a výškového vedení, které významně omezují možnosti jejího vedení územím. Jak je patrné z grafické části, zásadní posun trasy, který by znamenal významně menší dotčení kvalitních půd, není z výše uvedených důvodů možný.

c) co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací,

- Součástí realizace záměru bude zajištění dobrých podmínek pro obsluhu přilehlých zemědělských pozemků (především vybudováním souběžných účelových komunikací) a také nezhoršení hydrologických a odtokových poměrů.

d) odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků,

- Pro koridor D78 budou odnímány pozemky ZPF pouze v nejnútnejším rozsahu, a to dle konkrétní situace v území (především s ohledem na výškové uspořádání tratě vzhledem k okolnímu terénu, potřebu řešení odvodnění, souběžných komunikací, umístění terminálů, návaznost na stávající železnice apod.). Vzhledem k absenci alternativy trasování VRT v daném území je navržené řešení jedinou možnou

alternativou. Požadavek na obnovu zemědělského využití pozemků po ukončení nezemědělské činnosti nelze na úrovni zásad územního rozvoje relevantně naplnit.

- e) při umístování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu a
- Součástí realizace záměru bude zajištění dobrých podmínek pro obsluhu přilehlých zemědělských pozemků, a to především vybudováním souběžných účelových komunikací.
- f) po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.
- Požadavek nelze na úrovni zásad územního rozvoje relevantně naplnit.
- (2) Za nezbytný případ se považuje zejména neexistence ploch uvedených v odstavci 1 na území obce, kde má být záměr, který se dotýká zemědělského půdního fondu (dále jen „záměr“), realizován, popřípadě na území dvou nebo více obcí, jedná-li se o záměr, který přesahuje území obce, nebo veřejně prospěšnou stavbu anebo veřejně prospěšné opatření.
- Umístění trasy koridoru D78 nemá v území vzhledem k jeho stavu variantu, zároveň pro tento záměr nejsou v ÚPD vymezeny zastavitelné plochy. Záměr je s ohledem na svůj význam vymezen jako veřejně prospěšná stavba s možností vyvlastnění práv k pozemkům a stavbám.
- (3) Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.
- Význam vysokorychlostní tratě přesahuje region Olomouckého kraje (uvedená trasa pilotního úseku zasahuje do dvou sousedních krajů - Olomouckého a Moravskoslezského) - jedná se o záměr celostátního významu s přesahem do okolních států. Umístění vysokorychlostní tratě je uvedeno v PÚR ČR v platném znění (viz odst. 83 PÚR ČR), trasa je současně zahrnuta do Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Z toho důvodu je trasa vymezena jako veřejně prospěšná stavba. Navržené řešení tvoří předmět veřejných zájmů 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. Veřejný zájem na umístění koridoru D78 přesahuje veřejný zájem na ochranu ZPF.
- (4) Odstavec 3 se nepoužije při posuzování těch ploch, které jsou obsaženy v platné územně plánovací dokumentaci, pokud při nové územně plánovací činnosti nemá dojít ke změně jejich určení.
- V platných ZÚR OK není pro tento záměr vymezen návrhový koridor, ale pouze územní rezervy.

#### *Odůvodnění dle § 5 zákona o ochraně ZPF*

- (1) Aby ochrana zemědělského půdního fondu byla při územně plánovací činnosti prováděné podle zvláštních předpisů zajištěna, jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů povinni řídit se zásadami této ochrany (§ 4), navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější. Přitom musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond, a to zpravidla ve srovnání s jiným možným řešením.
- Zdůvodnění vymezení koridoru pro VRT včetně vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na ZPF jsou součástí odůvodnění A4 ZÚR OK (viz výše a dále viz kapitolu XIII).

(2) Orgány ochrany zemědělského půdního fondu uplatňují stanoviska k územně plánovací dokumentaci a k návrhu vymezení zastavěného území z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu.

- Bere se na vědomí.

(3) Územní rozhodnutí, jímž má být dotčen zemědělský půdní fond, vydává stavební úřad na základě souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu vydaného podle § 9, který je závazným stanoviskem podle správního řádu.

- Netýká se zásad územního rozvoje.

Předpokládaný zábor ZPF pro koridor D78 je ovlivněn mnoha faktory, které neumožňují vést trať územím s významně nižším zastoupením půd vyšší bonity. Trasa prochází údolím Moravské brány, její umístění v území je determinováno morfologií terénu, lokalizací sídel, trasami stávající (i uvažované) dopravní infrastruktury (železnice, dálnice, kanál Dunaj-Odra-Labe) včetně konkrétních bodů, kde dochází k nutnému propojení VRT a konvenční železnice. Trasa koridoru musí také splňovat technické parametry týkající se poloměru 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 rádech 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 půd, není z výše uvedených důvodů možný.

Umístěním stavby v koridoru D78 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).

Umístění koridoru vysokorychlostní trati D78 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 významně negativní vliv na ZPF považováno vymezení koridoru D78 za akceptovatelné.

## PUPFL

Tab. 6.6 PUPFL

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
PUPFL	-2	0	-1	-1	0	0	0	-2	-2

Trasováním koridoru D78 jsou dotčeny okrajové části či maloplošné lesní pozemky, často v návaznosti na stávající trasy železnice, na které se trasa koridoru D78 napojuje. Nejedná se o narušení souvislých lesních ploch.

Navržené řešení tvoří předmět veřejných zájmů 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. Veřejný zájem na umístění koridoru D78 přesahuje veřejný zájem na ochranu PUPFL.

Z hlediska ochrany PUPFL je přímé ovlivnění uplatněním koridoru D78 dáno záboru PUPFL v rozsahu 2 ha, v celém rozsahu se jedná o hospodářské lesy. Sekundární Vlivy záboru PUPFL představují fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci uplatnění koridoru VR1A s přihlédnutím k popsáním sekundárním vlivům je považován za přímý, trvalý, významně negativní.

Realizace koncepce z hlediska záboru PUPFL bude mít vliv přímý, trvalý, významně negativní. Vlivy sekundární jsou dány snížením sorpční kapacity území v místě zabíraných PUPFL a ztrátou nebo omezením biotopu fauny a ztrátou flóry na daných pozemcích. Tyto vlivy budou mírně negativní. Krátkodobě mírně negativně se může projevit výstavba trati v koridoru např. poškozením okrajových partií lesa v místě výstavby. Vlivy na PUPFL nepřímé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

#### f) prostředí související s vodou

Tab. 6.7 Prostředí související s vodou

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Prostředí související s vodou	-1	0	0	-2	0	-1	0	-1	-1

V současné době je trasa budoucího koridoru až na výjimky nezastavěná, tvořená převážně volným terénem. V části území je veden stávající železniční koridor, případně územím prochází jiné dopravní (silniční) stavby. Na celém území ale v zásadě dochází k přirozenému vsakování srážkových vod. Realizace záměru předpokládá z hlediska odtokových a infiltračních poměrů zachování stávajícího stavu i přes uvažovanou realizaci další úzké linie zpevněné plochy kolejišť.

Koridor na trase kříží vodní toky s různou průtočností, nejvýznamnějším vodním tokem je řeka Velička.

Provoz záměru neklade nároky na odběr povrchových vod nebo na vypouštění odpadních a dešťových vod do vodních toků. Hydrologické parametry vodních toků nebudou záměrem ovlivněny, nedojde ke změně v rozsahu hydrologických povodí nebo k převodu vody z jednoho povodí do jiného. V případě železničního neštěstí (havárie) ale může do povrchových vod uniknout větší objem provozních kapalin nebo kapalného nákladu přepravovaného v havarované soupravě. Taková situace je statisticky velmi nepravděpodobná, ale nelze ji vyloučit. V takovém případě by krátkodobě mohl vzniknout až významně negativní vliv.

Možné významné ovlivnění ekologického a/nebo chemického stavu útvarů povrchových vod není očekáváno. Záměr za běžného provozu neprodukuje látky, které patří mezi ukazatele způsobující celkové nepříznivý stav potenciálně dotčených útvarů. Chemický stav vodních útvarů zůstane zachován, bez zhoršujícího trendu daného ovlivněním stavbou v koridoru D78.

K ovlivnění hydrogeologických poměrů a/nebo hydrogeologických charakteristik horninového prostředí bezprostředně dotčeného stavbou může docházet v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které v dané oblasti mají funkci kolektoru podzemní vody, případně v místech zářezů, u nichž nelze vyloučit drenážní účinek s následným snížením hladiny podzemní vody v okolí koridoru a/nebo urychleným odtokem podzemních vod, případně lokální změnou směru proudění podzemní vody.

Obecně lze konstatovat, že významná pro posouzení změny pohybu/proudění podzemní vody je realizace zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních

částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze tedy vyloučit provádění prací pod stávající hladinou podzemní vody. Pokud ano, pak dojde ke drénování mělké podzemní vody a k jejímu poklesu v řádu desítek až prvních stovek metrů od stavby. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami.

Při realizaci koridoru D78 se neuvažuje se zakládáním hlubokých objektů (s výjimkou možných základových konstrukcí bodového charakteru - pilotů). Do základní vrstvy dotčených útvarů podzemních vod nebude s největší pravděpodobností zasahováno. Vodní útvary v dotčeném území nedosahují dobrého chemického stavu, z pohledu kvantitativního jsou dobré, trend koncentrací znečišťujících látek není sledován. Ukazatele vykazující nedosažení dobrého stavu nesouvisí s typem posuzovaného koridoru (pocházejí ze zemědělství), vymezení koridoru D78 tedy nemá potenciál ovlivnit kvantitativní ani kvalitativní charakteristiky daných útvarů podzemní vody, s výjimkou již výše zmíněného případného statisticky nepravděpodobného masivního úniku závadných látek při železničním neštěstí. Vodní zdroje určené k hromadnému zásobování obyvatelstva pitnou vodou ani jejich ochranná pásma nebudou s ohledem na vzdálenost ovlivněny.

Dočasné zhoršení situace při výstavbě záměru lze považovat za mírně negativní krátkodobý vliv.

Upřesnění rozsahu tohoto ovlivnění bude stanoveno hydrogeologickým posouzením v rámci projektové EIA.

Záměr nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do vod podzemních, vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Lze však očekávat budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů, zakládání mostních objektů se zásahy do podloží.

Na základě výše uvedeného hodnocení jsou vlivy na prostředí související s vodou celkově hodnoceny jako přímé, trvalé a dlouhodobé, mírně negativní; v případě havárie jako krátkodobé, potenciálně významně negativní. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné nebyly zjištěny.

#### **g) nerostné bohatství, horninové prostředí, včetně svahových nestabilit a poddolovaných území**

Tab. 6.8 Nerostné bohatství, horninové prostředí, včetně svahových nestabilit a poddolovaných území

	<b>Přímé</b>	<b>Nepřímé</b>	<b>Sekundární</b>	<b>Krátkodobé</b>	<b>Střednědobé</b>	<b>Dlouhodobé</b>	<b>Přechodné</b>	<b>Trvalé</b>	<b>hodnocení míry vlivů</b>
Nerostné bohatství a horninové prostředí včetně svahových nestabilit a poddol. území	-1	0	0	0	0	-1	0	-1	-1

Těžební činnosti v prostoru výhradního ložiska Prosenice 2 (ID 3203600), stejně jako ložiska nevyhrazeného nerostu Radvanice 2 (ID 3133200) dosud neprobíhají. Koridor se jich dotýká pouze okrajově, případné úpravy vymezených hranic ložisek nejsou vyloučeny.

Zdroje nerostných surovin mohou být záměrem negativně ovlivněny jen mírně negativně, a to přímo a trvale, pokud by do nich stavba trati zasáhla. Vlivy nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

**Evidovaná ekologická zátěž**, lokalizovaná do prostoru stávající transformátorovny Prosenice, byla vyhodnocena, je řešena/sledována a její šíření mimo areál nebylo zjištěno. Případné střety starých skládek odpadu v ploše koridoru jsou řešitelné a budou hodnoceny

na základě reálného územního střetu v dalších stupních projektové dokumentace. Vlivy vymezení koridoru D78 na lokality starých ekologických zátěží se nepředpokládají. V dotčeném území není registrován výskyt starých důlních děl.

Záměr prochází územím s výskytem plošných i bodových svahových nestabilit. Všechny sesuvy patří ke svahovým nestabilitám přírodního původu a vykazují dočasně uklidněnou aktivitu. Ke zhoršení může dojít při vysokých úhrnech srážek a/nebo při tání sněhové pokrývky.

Sesuv ID 6175 v k. ú. Slavíč je dle původní databáze ČGS veden jako aktivní, vzniklý během výstavby stávajícího železničního koridoru. Aktuálně je sesuv evidován jako dočasně uklidněný, doporučeno je pravidelné monitorování vývoje. Celé území bude s ohledem na náchylnost ke vzniku svahových nestabilit předmětem specializovaného geotechnického průzkumu v rámci projektové EIA nebo navazujících řízení, případné vlivy budou eliminovány navrženým technickým řešením. Teoreticky by mohlo dojít ke zhoršení stavu těchto nestabilit vlivem otřesů při průjezdech vlakových souprav.

Vzhledem k charakteru stavby není nutné uvažovat s její ochranou proti pronikání radonu z podloží.

Na základě výše uvedených skutečností lze vliv uplatnění koridoru D78 na horninové prostředí a nerostné bohatství včetně svahových nestabilit hodnotit jako mírně negativní, přímý, dlouhodobý a trvalý. Vlivy nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé a přechodné jsou hodnoceny jako zanedbatelné až nulové.

### **Veřejné zdraví**

Vliv provozu VRT v trase koridoru D78 nepovede s ohledem na protihluková opatření ke zvýšení hlukové zátěže obytné zástavby nad hygienický limit (což je povinnost vyplývající z legislativy v oblasti veřejného zdraví), s ohledem na elektrifikaci trati nenastanou ani negativní vlivy na veřejné zdraví způsobené zhoršenou kvalitou ovzduší. Ve fázi výstavby se projeví krátkodobé mírné zhoršení kvality ovzduší podél silniční sítě navazující na trasu VRT, avšak nikoliv v míře způsobující negativní ovlivnění veřejného zdraví.

Naopak se očekává snížení hlukové zátěže a zlepšení kvality ovzduší v okolí stávajících silnic vlivem převedení části dopravy na železnici. To bude mít mírně pozitivní vliv na veřejné zdraví, jehož velikost je pouze odhadem, přesnější kvantifikace není v tomto stupni poznání možná.

## **h) kvalita ovzduší, klima**

Tab. 6.9 Kvalita ovzduší, klima

	<b>Přímé</b>	<b>Nepřímé</b>	<b>Sekundární</b>	<b>Krátkodobé</b>	<b>Střednědobé</b>	<b>Dlouhodobé</b>	<b>Přechodné</b>	<b>Trvalé</b>	<b>hodnocení míry vlivů</b>
Kvalita ovzduší, klima	0/+1*	0	0/+1*	-1/-1*	0	0/+1*	0	0	0/+1*

### **\* zátěž podél nového koridoru / zátěž podél stávajících silnic**

S ohledem na charakter záměru (železniční trať s výhradně elektrickou trakcí) jsou negativní vlivy na ovzduší v trase koridoru D78 za provozu záměru vyloučeny. Ze stejného důvodu lze vyloučit negativní vlivy na klima. Z globálního hlediska lze očekávat spíše vliv pozitivní (ekologicky příznivý druh dopravy s příznivou bilancí CO<sub>2ekv.</sub>, kterým bude částečně nahrazena doprava silniční, s vyššími emisemi NO<sub>x</sub>, benzenu a benzo(a)pyrenu). Kvalita ovzduší v zástavbě podél stávajících silnic se mírnělepší z důvodu úbytku intenzity dopravy, která bude částečně převedena na železnici. Jedná se o mírně pozitivní, sekundární, dlouhodobý vliv.

Dočasné zhoršení kvality ovzduší při výstavbě záměru lze považovat za mírně negativní, krátkodobý vliv, který se projeví jak podél stávajících silnic, tak v trase koridoru při pojezdu

nákladních vozidel a těžké techniky. Vlivy na ovzduší nepřímé, střednědobé a trvalé jsou považovány za zanedbatelné až nulové.

Vlivy koridoru D78 na klima jsou stejně jako vlivy na ovzduší dány snížením emisí NOx z důvodu převedení části dopravy ze silnice na železnici; tyto vlivy budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní; vlivy přímé, nepřímé, střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

### i) riziko povodní a jejich následků

Tab. 6.10 Riziko povodní a jejich následků

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Riziko povodní a jejich následků	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Na tocích Bečva, Jezernice, Velička, Ludina a Luha je vymezeno záplavové území. Křížení těchto vodních toků bude při provádění stavby v koridoru provedeno dle příslušných technických předpisů, bez zásahu do průtočného profilu, a bude dostatečně dimenzováno na převedení povodňových vod. Riziko **zhoršení povodňových stavů** bude z hlediska všech vlivů nulové.

### j) hluková zátěž

Tab. 6.11 Hluková zátěž

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Hluková zátěž*	-1/+1	0/0	0/+1	-1/-1	0/0	-1/+1	0/0	0/0	-1/+1

#### \* zátěž podél nového koridoru / zátěž podél stávajících silnic

Koridor D78 je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímě dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. U těchto objektů může dojít ke zhoršení hlukové situace krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru D78 budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Vlivy nepřímé, střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

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 neochránitelné 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.

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude 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. Vlastní příspěvek vysokorychlostní trati je přitom spolehlivě řešitelný (viz předchozí odstavec) tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.

Pro základní urbanistickou rozvahu o rozsahu hlukových vlivů vysokorychlostní tratě je využita "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. Předmětný úsek v rozsahu vymezeném v A4 ZÚR OK bude svojí intenzitou železničního provozu v rozmezí zmíněných dvou úseků, které tak poskytují okrajové 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 a
- $L_{Aeq,T} = 60/55$  dB (den/noc) v ochranném pásmu dráhy (ochranné pásmo vysokorychlostní tratě 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. 6.12 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 nad Labem	Úsek Praha - Jihlava
Násep 8 m	55/50	250 - 300	400 - 460
	60/55 (v ochranném pásmu dráhy)	85 - 100	nevyhovuje
Mělký zářez 3 m	55/50	120 - 180	150 - 200
	60/55 (v ochranném pásmu dráhy)	60 - 80	60 - 100
Hluboký zářez	55/50	60	90 - 100

9 m	60/55 (v ochranném pásmu dráhy)	40	50
-----	---------------------------------	----	----

Chráněný venkovní prostor staveb se nachází na některých místech v menší vzdálenosti od koridoru než uvedených limitních 460 metrů. Nejbližší chráněné objekty se nacházejí buď přímo v koridoru, nebo ve vzdálenostech v řádu nejvýše desítek metrů. Vysokorychlostní trať, umístěná v koridoru D78, tedy bude vyžadovat značný rozsah protihlukových opatření, a to jak pro vlastní vysokorychlostní trať, tak pro spolupůsobící (kumulativní) vlivy ostatních stávajících železničních tratí. Konkretizace těchto opatření bude provedena a upřesňována v navazujících stupních přípravy záměru (EIA, projektová dokumentace). Tato opatření jsou uvedena v kapitole 8, ale v A4 ZÚR OK nejsou zpracována jako podmínka realizace koridoru, protože vyplývají z obecně závazných legislativních předpisů (zejména zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů). Konkrétní technické řešení protihlukových opatření bude specifikováno v projektové dokumentaci záměru, resp. bude posouzeno v projektové EIA. Jejím součástí bude hluková studie prokazující splnění hlukových limitů u objektů hygienické ochrany.

### k) hmotný majetek a kulturní dědictví

Tab. 6.13 Hmotný majetek a kulturní dědictví

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Kulturní dědictví a hmotné statky	-1	0	0	-1	0	0	0	-1	-1

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.

Z hlediska nemovitých architektonických či historických památek jsou dotčena převážně historická železniční zařízení (viadukty Jezernice a Hranice, tunel Slavíč, opuštěná železniční trať Slavíč - Drahotuše), dále se v koridoru D78 nachází kaple sv. Anny (k. ú. Lipník nad Bečvou), nelze vyloučit přítomnost dalších drobných historických památek. Řešené území spadá do území s archeologickými nálezy. Případný územní střet je řešitelný dostupnými opatřeními (např. přemístění nebo záchranný archeologický průzkum), nelze vyloučit ani ovlivnění otřesy z průjezdů vlakových souprav.

Možnost archeologického nálezu nelze jednoznačně vyloučit, náležitosti archeologické památkové péče jsou řešitelné standardním způsobem (záchranný archeologický výzkum).

Při realizaci koridoru budou zachovány veškeré **dopravní vazby** v území, VRT územím bude procházet prakticky nezávisle na ostatních komunikacích. Případně dotčené komunikace (silnice, místní a účelové komunikace, resp. polní a lesní cesty) budou upraveny, resp. přeloženy. Bude zachována (popř. po úpravě) dopravní obsluha všech pozemků a nemovitostí. Nebude dotčen koridor územní rezervy RD7 pro kanál Dunaj-Odra-Labe.

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.

Celkově jsou vlivy kulturní dědictví a hmotné statky klasifikovány jako potenciálně mírně negativní, přímé, trvalé, z hlediska fáze výstavby krátkodobé, mírně negativní. Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé, dlouhodobé a přechodné nebyly zjištěny.

## I) přeshraniční vlivy

Tab. 6.14 Přeshraniční vlivy

	Přímé	Nepřímé	Sekundární	Krátkodobé	Střednědobé	Dlouhodobé	Přechodné	Trvalé	hodnocení míry vlivů
Přeshraniční vlivy	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Záměr nebude vykazovat **přeshraniční vlivy na území jiných států ani sousedních krajů**. Vlivy přecházející na území jiných krajů vyplývají z pokračování koridoru vysokorychlostní z území Moravskoslezského kraje. Vlivy na přechodové linii mezi oběma kraji budou ve všech složkách odpovídat vlivům uvedeným v tomto hodnocení na území Olomouckého kraje, pokračování do sousedního kraje nelze považovat za negativní ani pozitivní vliv.

## KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLVY

### Kumulativní a synergické vlivy

Tab. 6.15 Kumulativní a synergické vlivy – D78

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru	
Hlavní funkce	Specifikace
Zastavěné území	Prosenice, Radvanice, Osek nad Bečvou, Veselíčko, Dolní Újezd, Lipník nad Bečvou, Jezernice, Hranice, Klokočí, Střítež nad Ludinou, Bělotín
Dopravní infrastruktura	D1, silnice II. a III. třídy, stávající trať ČD č. 270, dopravní koridory z platných ZÚR OK D018
Technická infrastruktura	Z platných ZÚR OK E2, E6, E14, E18, E25, E26, E09, RD7
ZPF, PUPFL	Půdy v koridoru VRT jsou převážně I. a II. třídy ochrany; v trase koridoru se nacházejí okrajově lesy hospodářské
Hodnoty a limity	Specifikace
Kvalita ovzduší	koridor leží v oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší z hlediska benzo(a)pyrenu a velmi okrajově i PM10 – 36. nejv. hodnota
Povrchové a podzemní vody	koridor neprochází CHOPAV ani nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů a zdrojů léčivých vod, je v kolizi s drobnými vodotečemi a prochází záplavovým územím Bečvy
Horninové prostředí, nerostné bohatství	není v kolizi s těženými ložisky nerostných surovin, s poddolovaným ani sesuvným územím, je v kolizi s dosud netěženými výhradními ložisky Prosenice 2 (ID 3203600) a Radvanice 2 (ID 3133200)
Příroda včetně ZCHÚ a krajina	koridor je v kolizi s migračními koridory, nezasahuje do ZCHÚ, Natury 2000, je v kolizi s nadregionálním ÚSES (NRBK K144, regionálním ÚSES RBK 533, RBC 171, do lokálních biokoridorů vymezených v územních plánech dotčených obcí
Kulturní památky	neovlivňuje kulturní, historické, archeologické nebo architektonické památky



<b>B.</b> <b>Hodnocení z hlediska lokalizace - předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti</b>		
<b>Potenciálně ovlivněná složka</b>	<b>Specifikace způsobu ovlivnění</b>	<b>Míra kumul. a syn. vlivů</b>
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk) podél trasy koridoru D78	kumulace vlivů potenciálně nastane z hlediska hluku se stávajícím provozem na železniční trati č. 270 a s provozem na stávající silniční síti včetně dálnice D1, synergické vlivy znečištění ovzduší a hluku jsou detekovány pro následující spolupůsobící zdroje hlukové a imisní zátěže: - stávající znečištění ovzduší (nadlimitní BaP, PM10 36. nejvyšší hodnota) - stávající zdroje hluku: dálnice D1, silnice nižších tříd a železniční trať č. 270	-1 kumulativní vlivy  -1 synergické vlivy
Ovzduší	Kumulativní vlivy znečištění ovzduší z více zdrojů: - stávající znečištění ovzduší (nadlimitní BaP, PM10-den) – příspěvky D78 jsou nulové, předpokládá se snížení produkce emisí ze spalování PHM kvůli převedení části dopravy na VRT - synergické vlivy nebyly zjištěny	+1 kumulativní vlivy  0 synergické vlivy
Povrchové a podzemní vody	Kumulativní ani synergické vlivy ve sledovatelné míře nenastanou.	0 kumulativní vlivy  0 synergické vlivy
ZPF	kumulace vlivů nastane u záborů ZPF s koridorem D018, E09, E26, u energetických koridorů z důvodu minimálních záborů půdy není s kumulativním vlivem počítáno, synergické vlivy nebyly zjištěny	-1 kumulativní vlivy  0 synergické vlivy
PUPFL	kumulace vlivů nastane u záborů PUPFL s koridorem D018, E09, E26, u energetických koridorů z důvodu minimálních záborů půdy není s kumulativním vlivem počítáno, synergické vlivy nebyly zjištěny	-1 kumulativní vlivy  0 synergické vlivy
Horninové prostředí, nerostné bohatství	Kumulativní ani synergické vlivy ve sledovatelné míře nenastanou.	0 kumulativní vlivy  0 synergické vlivy
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES, Natura 2000	Kumulativní vlivy se stávající železniční tratí č. 270a dálnicí D1 se projeví narušením migračního potenciálu území a narušením funkčnosti ÚSES. Kumulativní vliv na biologickou rozmanitost, flóru, faunu, ekosystémy, Naturu 2000 a ZCHÚ nenastane.  Synergické vlivy na tyto složky životního prostředí nebyly zjištěny.	-1
Krajina	Kumulativní vlivy se stávající železniční tratí č. 270, s energetickými koridory E, E25, E26 a s dopravním koridorem D018 (úprava trasy D1) vedou ke zvýšenému negativnímu ovlivnění krajinného rázu a fragmentaci území.	-1

	Synergické vlivy na krajinu nebyly zjištěny.	
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Kumulativní ani synergické vlivy ve sledovatelné míře nenastanou.	0

## Komentář

### **a) na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluk, imisní zatížení)**

Kumulativní vlivy na tyto složky životního prostředí se projeví mírně negativně se stávající dopravní infrastrukturou (železniční trať č. 270, dálnice D1, silnice nižších tříd) a s výhledovými dopravními záměry zapracovanými v platných ZÚR OK (D018 – dálnice D1 Říkovice-Přerov) v místě jejich přiblížení nebo křížení, a to na hlukové zatížení území. Z hlediska vlivu na imisní zatížení širšího území se kumulace nepřímého vlivu realizace koridoru D78 se stávající železniční infrastrukturou projeví podél stávajících silničních tras potenciálně mírným snížením emisí ze spalování pohonných hmot z důvodu převedení silniční dopravy na železnici, tedy dlouhodobě mírně pozitivně.

Kumulativní vliv na veřejné zdraví se celkově projeví mírně negativně podél trasy koridoru a mírně pozitivně v zástavbě podél tras stávajících silničních komunikací.

### **b) ovzduší**

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší se kumulace nepřímého vlivu realizace koridoru D78 spolu se stávající železniční infrastrukturou projeví podél stávajících silničních tras potenciálně mírným snížením emisí ze spalování pohonných hmot jako následek převedení části silniční dopravy na železnici, tedy mírně pozitivně.

### **c) povrchové a podzemní vody**

Kumulativní a synergické vlivy se s ohledem na typ a vzdálenost dalších plánovaných záměrů neprojeví.

### **d) ZPF a PUPFL**

Kumulativní vlivy na půdu se projeví mírně negativně s koridorem D018. Kumulace negativních vlivů s koridory E09, E26, E2, E25, E18 a E26 na ZPF a PUPFL je zanedbatelná (u nich zábor nastává jen pro patky sloupů, případně na rozšíření rozveden). Celkově je tento kumulativní vliv hodnocen jako mírně negativní.

### **e) horninové prostředí a nerostné bohatství**

Kumulativní a synergické vlivy se s ohledem na typ a vzdálenost dalších plánovaných záměrů neprojeví.

### **f) ÚSES, migrační prostupnost území**

Kumulativní vlivy na tyto složky nastanou se stávající dopravní sítí a koridorem D018 a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Kumulace negativních vlivů s koridory E09, E26, E2, E25, E18 a E26 na ÚSES a migrační prostupnost území je zanedbatelná.

### **g) krajinný ráz, fragmentace území**

Kumulativní vlivy na fragmentaci území nastanou se stávající silniční a železniční sítí, koridorem D018 a jsou klasifikovány jako mírně negativní. Kumulativní vlivy na krajinný ráz nastanou spolu s koridory pro nadzemní vedení vysokého napětí E2, E18, E25, E26, E09, kdy koexistence koridoru D78 mírně přispěje k negativnímu ovlivnění krajinného rázu jako další technicistní prvek.

**h) kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky**

Kumulativní a synergické vlivy se s ohledem na typ a vzdálenost dalších plánovaných záměrů neprojeví.

Koridor D78 prochází územím, v němž jsou vymezeny rozvojové osy OS10 a OS11. V těchto rozvojových osách je podporován rozvoj průmyslu a s ním související dopravy, ani by bylo možno specifikovat, v kterých konkrétních lokalitách. Kumulativní a synergické vlivy s budoucími aktivitami tak nelze vyhodnotit, je ale málo pravděpodobné, že mohly nastat kumulativní a synergické vlivy ve významném rozsahu.

Kumulativní vlivy na ostatní složky životního prostředí a vlivy synergické nebyly zjištěny.

**C. Závěry a doporučení**

Vzhledem k současnému stavu znalostí aktivit, jejichž umístění je možno v území očekávat, je uvedený výčet možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska potřeby posouzení jejich akceptovatelnosti dostatečný.

**V průběhu hodnocení byly shledány významné negativní vlivy na některé složky životního prostředí, konkrétně na migrační koridory, PUPFL a ZPF. U ostatních složek životního prostředí byly shledány vlivy mírně negativní nebo zanedbatelné, kromě sekundárních vlivů na hlukovou a imisní situaci v zástavbě podél stávající silniční sítě, kde byly vlivy koridoru D78 vyhodnoceny jako mírně pozitivní. Zvláště chráněná území a lokality Natura 2000 nejsou v řešené části kraje vymezeny a vliv uplatnění koncepce na ně je proto nulový.**

**Na základě výše uvedeného vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně jejich vzájemného působení a vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů stávajících a navrhovaných ploch a koridorů konstatuje zpracovatelka SEA, že působení koncepce jako celku vyznívá mírně negativně a že nebyly shledány žádné negativní vlivy, které by nebylo možno realizací navrhovaných opatření minimalizovat, a které by tak bránily uplatnění koncepce. Vlivy uplatnění koncepce jako celku proto zpracovatelka SEA považuje za přijatelné.**

**Zpracovatelka SEA proto doporučuje A4 ZÚR OK ke schválení při splnění navržených podmínek, které již na základě součinnosti posuzovatelského týmu a zpracovatele koncepce byly zpracovány do výrokové části A4 ZÚR OK nebo které již obsahují platné ZÚR OK:**

- upřednostnit lokalizaci, která bude minimalizovat vliv na půdu z hlediska jejího záboru (zejména půd I. a II. třídy ochrany) – jedná se o obecný požadavek již promítnutý do ZÚR OK v platném znění;
- respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území – jedná se o obecné doporučení, které je vztaženo na navazující projektovou přípravu staveb v koridoru, opatření je již zpracováno do ZÚR OK v platném znění;
- vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků s koridorem s účelem zajistit ochranu odtokových poměrů dostatečně kapacitními mostními objekty – navrhovaný koridor podmínku splňuje;
- vytvořit územní podmínky pro křížení vysokorychlostních tratí a migračních objektů, svým rozmístěním a návrhovou kategorií splňující požadavky na ideální migraci druhů všech kategorií, spolu s návodnou zelení, pokud možno jako součást ÚSES – požadavek bude zpracován do výrokové části A4 ZÚR OK;
- minimalizovat střety s územím svahových nestabilit a s ložisky nerostných surovin.

**Úkoly pro nižší ÚPD**

- minimalizovat fragmentaci krajiny vedením zpřesněného koridoru D78 v blízkosti stávajících liniových staveb;

- v územně plánovacích dokumentacích obcí vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru D78 do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu krajiny;
- při zpřesňování koridoru D78 minimalizovat zásahy do lesních porostů, mimolesní zeleně a ÚSES;
- vytvořit územní podmínky pro minimalizaci střetů letících ptáků a letounů s případnými protihlukovými stěnami;
- v blízkosti obytné zástavby vytvořit územní podmínky pro vybudování dostatečně účinných protihlukových opatření a pro podmínky pro oddělení koridoru D78 od obytné zástavby plochami ochranné zeleně, je-li to s ohledem na lokalizaci koridoru možné (vedení v zářezu, protihlukové stěny a valy, apod.);
- při zapracování koridoru D78 do ÚPD obcí zajistit zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty.

## **7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení 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.

Důvodem pro předložení invariantního řešení je provedení několikrát opakovaného průzkumu terénních poměrů v řešeném území, které již před několika lety vyústily ve vymezení dlouhodobě hájeného koridoru územní rezervy pro vysokorychlostní trať. Základním aspektem v tomto případě byla technická řešitelnost provedení stavby v území – pokud mají být vysokorychlostní tratě spojeny potřebné nepominutelné body (Prosenice – Lipník nad Bečvou – Hranice – Ostrava-Svinov) a současně mají být dodrženy nároky na poloměry oblouků zatáčení trati, nelze v jiné trase koridor vymežit. V opačném případě by došlo jak k prodloužení trasy koridoru a tedy také ke zvýšení záborů půdy, tak k vyšší fragmentaci krajiny. Trasa je vedena v maximální možné míře v souběhu a v blízkosti dálnice D1, zejména s přihlédnutím k tomu, aby bylo možno vybudovat potřebné migrační objekty navazující na dálnici D1 a aby tak byla zachována prostupnost území pro velké savce. Každá jiná technicky realizovatelná trasa by zasáhla do zvláště chráněných území a Natury 2000, případně by silně zasáhla obytnou zástavbu měst a obcí, nebo by byla vytvořena trasa nenavazující na stávající železniční síť, tedy trasa vyžadující budování dalších liniových staveb. Z uvedených důvodů je trasa předkládána pouze v jedné variantě, která má současně nejmenší možný negativní vliv na všechny relevantní složky životního prostředí, zejména nezasahuje do zvláště chráněných území a Natury 2000, ani nepřináší významné neošetřitelné negativní vlivy na veřejné zdraví.

V předchozí kapitole bylo konstatováno, že relativně nejvýznamnějším negativním vlivem realizace koncepce je vliv na zábor půdy a migrační potenciál území. Pro minimalizaci těchto vlivů byla stanovena doporučení a opatření, která podmiňují realizaci koridoru. Vlivy na všechny ostatní složky byly vyhodnoceny jako nulové nebo mírně negativní.

Na základě odůvodnění uvedeného záboru půdy a zvážení veřejného zájmu na realizaci koridoru považuje zpracovatelka SEA rozsah záboru půdy za akceptovatelný.

Z dalších negativních vlivů se při realizaci koncepce projeví nový lokální příspěvek k fragmentaci krajiny s doprovodným vznikem migračních bariér, narušení krajinného rázu při umístění plošně nebo objemově významných staveb (zejména mimoúrovňového křížení jiných liniových staveb, příspěvek hlukových vlivů provozu VRT a potenciální mírně negativní vliv na proudění povodňové vlny z důvodu zásahu koridoru D78 do několika záplavových území. Tyto negativní vlivy je možno zčásti eliminovat nebo snížit realizací technických opatření a obecných podmínek jejich realizace.

Realizace koridoru D78 není ve střetu se zvláště chráněnými územími, lokalitami Natura 2000, a nesnižuje biodiverzitu území.

Z neutrálních nebo pozitivních vlivů koncepce je možno uvést zejména vlivy na klima (nulový až mírně pozitivní vliv díky snížení emisí ze spalování pohonných hmot při snížení intenzity silniční dopravy), vlivy na povrchové a podzemní vody (nulový vliv realizace koridoru na průchod povodňové vlny), na horninové prostředí a nerostné suroviny (mírně negativní vliv – budou jen okrajově dotčena dosud netěžená ložiska, nedojde ke střetu s poddolovanými územími, střet se sesuvnými územími je technicky řešitelný ve fázi projektové přípravy). Vlivy realizace posuzovaného koridoru na biologickou rozmanitost, faunu a flóru se u obou variant projevují neutrálně.

K významnému negativnímu ovlivnění nemovitých kulturních památek, archeologických lokalit a hmotného majetku nedojde, očekávají se mírně negativní vlivy, které je možno minimalizovat

provedením záchranného průzkumu a trasováním stavby v koridoru mimo kontakt s nemovitými kulturními památkami.

Zdraví obyvatelstva bude realizací koridoru potenciálně mírně pozitivně ovlivněno z důvodu snížení hlukové a imisní zátěže v zástavbě podél stávajících silnic, u nichž se předpokládá po realizaci koncepce snížení intenzity silniční dopravy. Koridor se na několika místech blíží obytné zástavbě, ale při realizaci protihlukových opatření se nepředpokládá její nadlimitní ovlivnění. Šíře koridoru umožňuje instalaci protihlukových stěn a izolační zeleně, nebo vedení VRT v zářezu, což se jeví jako hlukově nejvýhodnější.

Přeshraniční vlivy ani negativní vlivy na území jiných krajů nebyly u předmětného koridoru zjištěny.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na slovním multikriteriálním posouzení návrhu A4 ZÚR OK bez zvláštních výpočetních modelů v míře podrobnosti dané měřítkem A4 ZÚR OK. Omezení, která by bránila vyhodnocení vlivů koncepce, nebyla zjištěna.

#### **Metodika hodnocení vymezených koridorů**

Hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení koridoru D78 v míře podrobnosti, která je dána měřítkem grafické části A4 ZÚR OK (měřítko 1 : 100 000).

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní koridor D78 v rámci A4 ZÚR OK definován/vymezen.

Vymezený koridor má konkrétní územní průmět v grafické části (koridory dopravní infrastruktury) a je posuzován především na základě své prostorové lokalizace vůči průmětům environmentálních limitů.

#### **Východiska vyhodnocení**

Základním podkladem pro zpracování Vyhodnocení A4 ZÚR OK jsou informace předané zpracovatelem předmětné A4 ZÚR OK (knesl kynčl architekti s.r.o.), pořizovatelem (Olomoucký kraj) a oprávněným investorem (Správa železnic, státní organizace). Další údaje jsou získány vlastním průzkumem dotčeného území, z rešerší informací z veřejných zdrojů a archívu zpracovatele vyhodnocení.

#### **Vymezení řešeného území a dotčeného území**

Řešeným územím je území Olomouckého kraje.

Dotčeným územím se ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, rozumí území "jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno uplatněním koncepce". Dotčené území zahrnuje vymezené území řešené A4 ZÚR OLK a jeho okolí v rozsahu příslušných identifikovaných vlivů.

Sledovány jsou vlivy koncepce A4 ZÚR OK na složky životního prostředí, tak jak byly popsány v kapitole 4.

Definice sledovaných vlivů:

- **Přímý vliv** je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.
- **Nepřímý vliv** je vliv neovlivňující danou složku životního prostředí přímo, (např. využití vymezeného koridoru může být impulsem pro jiné činnosti v území, v důsledku jejich realizace může k ovlivnění složky životního prostředí dojít).
- **Sekundární vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší).

- **Synergický vliv** vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.
- **Kumulativní vliv** je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidů dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být sledován.
- **Krátkodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru.
- **Střednědobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě realizace záměru v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.
- **Dlouhodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného záměru.
- **Trvalý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné.
- **Přechodný vliv** je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území.
- **Kladný vliv** je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.
- **Záporný vliv** je vliv narušující danou složku životního prostředí.

#### **Způsob hodnocení míry vlivů:**

- 2 potenciálně významný negativní vliv
- 1 potenciálně mírně negativní vliv
- 0 bez vlivu/zanedbatelný vliv
- +1 potenciálně pozitivní vliv
- +2 potenciálně významný pozitivní vliv
- ? vliv nelze vyhodnotit

#### **-2 – významný negativní vliv**

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s významným negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje poměrně vysoké riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

#### **-1 – slabý (mírný) negativní vliv**

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či koridor je vymezen v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

#### **0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv**

V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních limitů/charakteristik.



**+1 – slabý (mírný) pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

**+2 - významný pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v kapitole 6 této dokumentace. V tabulkách jsou komentovány identifikované vlivy na složky životního prostředí a navrhovaná opatření k omezení či vyloučení identifikovaných negativních vlivů.

Návrh opatření SEA (opatření k vyloučení či omezení identifikovaných negativních vlivů) je uveden v kapitole 8 a 11 textové části SEA na základě zjištění a vyhodnocení potenciálních vlivů.

Shrnutí identifikovaných vlivů na sledované složky životního prostředí včetně hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 6.

**Závěr:**

**Na základě vyhodnocení vlivů řešení A4 ZÚR OK zpracovatelka SEA doporučuje koridor D78 k realizaci při splnění opatření pro minimalizaci negativních vlivů uvedených v kapitole 8 a 11.**

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

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných významných vlivů na životní prostředí jsou kromě podmínek u koridoru navržena na tomto místě následující obecná opatření. Dále uvedeným opatřením je nutno věnovat pozornost v navazujících územně plánovacích dokumentacích, jejichž úkolem bude konkretizovat trasokoridoru D78. 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.

Opatření uvedená dále pro minimalizaci vlivů na jednotlivé složky životního prostředí slouží rovněž jako kompenzační opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

Pro minimalizaci negativních vlivů včetně detekovaných kumulativních a synergických vlivů při zpřesňování koridoru v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí a při umístování stavby v koridoru D78:

### A. KONCEPČNÍ OPATŘENÍ PRO A4 ZÚR OK

Tab. 8.1 Návrh koncepčních opatření

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
D78	Souhlasit s vymezením koridoru D78 při splnění navržených opatření pro minimalizaci jejich negativního vlivu.

### B. PROSTOROVÁ OPATŘENÍ PRO KORIDOR D78

Zpracovatelka SEA doporučuje následující prostorová opatření pro minimalizaci negativních vlivů koridoru D78 na potenciálně negativně ovlivněné složky životního prostředí (např. formou kritérií a podmínek pro rozhodování o uplatnění koridoru D78 v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování):

#### Migrační koridory, ÚSES

- minimalizovat střety s ÚSES
- vytvořit územní podmínky pro křížení vysokorychlostních tratí a migračních koridorů, svým rozmístěním a návrhovou kategorií splňující požadavky na ideální migraci druhů všech kategorií, spolu s návodnou zelení, pokud možno jako součást ÚSES

#### Krajinný ráz, fragmentace krajiny

- minimalizovat fragmentaci krajiny vedením zpřesněného koridoru D78 v blízkosti stávajících liniových staveb
- vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu a funkci krajiny včetně fragmentace území,

#### Ochrana půdy - ZPF, PUPFL

- upřednostnit lokalizaci, která bude minimalizovat vliv na půdu z hlediska jejího záboru (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a na PUPFL,

### **Prostředí související s vodou, riziko povodní, kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod**

- respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území,
- vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků s koridorem s účelem zajistit ochranu odtokových poměrů dostatečně kapacitními mostními objekty

### **Nerostné bohatství, horninové prostředí**

- minimalizovat střety s územím svahových nestabilit a ložisky nerostných surovin

### **Ochrana před hlukem**

- v blízkosti obytné zástavby vytvořit územní podmínky pro vybudování dostatečně účinných protihlukových opatření a pro podmínky pro oddělení koridoru D78 od obytné zástavby plochami ochranné zeleně, je-li to s ohledem na lokalizaci koridoru možné (vedení v zářezu, protihlukové stěny a valy, apod.)

### ***C. PROJEKTOVÁ OPATŘENÍ PRO KORIDOR D78***

- při zpracování koridoru D78 do ÚPD obcí zajistit zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty
- realizovat bariéry omezující střety letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami.

## 9. Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.

Při zpracování A4 ZÚR OK byly akceptovány relevantní stanovené cíle přijaté na vnitrostátní a krajské úrovni, tak, jak byly vyhodnoceny v kapitole č. 2 tohoto Vyhodnocení.

Návrh koncepce je zpracován v jedné variantě.

### Oblast: OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Relevantní zdrojové koncepce:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizací 1, 2, 3 a 5 (dále jen A-PUR ČR)
- Státní politika životního prostředí pro období 2020-2030 s výhledem na rok 2050 (aktualizace 2020),
- Strategický rámec ČR 2030,
- Národní program snižování emisí,
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava – CZ07 2020+ včetně Podpůrných opatření 2020+

**Referenční cíl: Snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci:**

*Realizace koncepce A4 ZUR OK samotným vymezením koridoru D78 přispěje k částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici.*

**Referenční cíl: Omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země**

*Realizace koncepce A4 ZUR OK samotným vymezením koridoru D78 zpracovává priority vymezené v A-PUR ČR, Strategickém rámci ČR 2030 a Podpůrných opatřeních 2020+ týkající se upřednostnění železniční dopravy. Přispěje tak k částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami ohrožujícími klimatický systém Země snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici s následným snížením produkce emisí prekurzorů ozónu.*

### TÉMA: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Relevantní zdrojové koncepce:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizací 1, 2, 3 a 5, (dále jen A-PUR ČR)
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR,
- Strategie regionálního rozvoje ČR,
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR,
- Koncepce strategie ochrany přírody a krajiny Moravskoslezského kraje.

**Referenční cíl:** Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně ochrany krajinného rázu

*A4 ZUR OK tento cíl neřeší. Respektuje ale v obecné rovině požadavek na zajištění ochrany zvláště chráněných území a dalších prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně ochrany krajinného rázu a navrhuje trasu koridoru D78 v takové lokalizaci, aby negativní vlivy na zvláště chráněná území, přírodní parky a lokality Natura 2000 byly vyloučeny a negativní vlivy na ostatní prvky chráněné ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byly minimalizovány.*

*Trasa koridoru D78 je v A4 ZÚR OK zvolena tak, aby byl minimalizován negativní vliv na krajinný ráz fragmentací území (je vedena v prostorovém souběhu s dálnicí D1 v blízkosti stávající železniční trati č. 270 a v blízkosti zástavby).*

#### **Závěr:**

Výše uvedené cíle a požadavky koncepcí v ochraně ovzduší, vod a půdy nebo přírody byly v A4 ZÚR OK zohledněny zejména z hlediska:

- vymezení železničního koridoru D78 a jeho vedení v co nejkratší trase a zčásti po okraji obytné zástavby, což minimalizuje nároky na zábory půdy a snižuje riziko vzniku neobhospodařovatelných enkláv,
- podstaty vymezení návrhu železničního koridoru D78, jehož realizace potenciálně následně sníží zatížení území hlukem a imisemi škodlivin převedením části silniční dopravy na dopravu železniční a omezí emise skleníkových plynů,
- vymezení trasy koridoru D78 při eliminaci střetů s nejcennějšími částmi krajiny, lokalitami soustavy Natura 2000 a dalšími ochrannými významnými územími a prvky,
- vymezení trasy železničního koridoru D78 při zachování přírodní a estetické hodnoty krajiny, podpory a ochrany krajinného rázu území a migrační prostupnosti území.

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

Základní monitorovací ukazatele pro danou koncepci jsou navrženy následovně:

- I. Podíl výměry oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (% rozlohy kraje)  
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí ČR
- II. Míra znečištění povrchových a podzemních vod (mg/l)  
Zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
- III. Meziroční úbytek zemědělské půdy a PUPFL (ha)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- IV. Změny výměry území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice (případně změny počtu osob zasažených překročenými mezními hodnotami hlukové expozice) – (ha, %, počet zasažených obyvatel)  
Zdroj: Krajská hygienická stanice OK, MZ
- V. Vývoj počtu trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního a denního hluku (počet obyvatel).  
Zdroj: Krajská hygienická stanice OK, MZ
- VI. Podíl výměry zastavěných ploch na celkové rozloze dotčených obcí (%)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- VII. Podíl výměry rozlohy záplavového území na celkové rozloze obcí (%)  
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- VIII. Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km<sup>2</sup>. (km<sup>2</sup>)  
Zdroj dat: ČSÚ

Navržené indikátory zpracovatelka SEA doporučuje k prověření a zapracování do ÚAP kraje s četností odpovídající požadavkům na aktualizaci ÚAP minimálně každé 4 roky, optimálně každoročně (v případě poskytování dat z výše uvedených zdrojů ze strany jejich zpracovatelů) jako podklad pro rozbor udržitelného rozvoje území.

Následně bude možné sledováním způsobu a míry zohlednění a sumarizací dat a informací z podrobnějších ÚAP ORP odhadnout reálný vliv implementace vybrané varianty koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje území.

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

Vyhodnocení A4 ZÚR OK bylo realizováno metodou „ex ante“, tedy paralelně se zpracováním posuzované koncepce. Tento postup umožnil zapracovat již v návrhu A4 ZÚR OK opatření navrhovaná v kap. 8 z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí prostřednictvím úkolu pro územní plánování.

Pro realizaci koridoru D78, s nímž je navrženo vyslovit souhlas, jsou navržena následující opatření pro minimalizaci negativních vlivů uplatnění koncepce.

### A. KONCEPČNÍ OPATŘENÍ PRO A4 ZÚR OK

Tab. 11.1 Návrh koncepčních opatření

Koridor	Návrh pro stanovisko MŽP
D78	Souhlasit s vymezením koridoru D78 při splnění navržených opatření pro minimalizaci jejich negativního vlivu.

### B. PROSTOROVÁ OPATŘENÍ PRO KORIDOR D78

Zpracovatelka SEA doporučuje následující prostorová opatření pro minimalizaci negativních vlivů koridoru D78 na potenciálně negativně ovlivněné složky životního prostředí (např. formou kritérií a podmínek pro rozhodování o uplatnění koridoru D78 v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování):

#### Migrační koridory, ÚSES

- minimalizovat střety s ÚSES - *je již obsaženo v platné ZÚR (priority oblasti péče o krajinu): bod 5.4.6.2. „respektovat návrh skladebných částí nadmístního ÚSES vymezených v ZÚR, upřesnit a stabilizovat jejich vymezení v rámci ÚP obcí a doplnit prvky lokálního ÚSES;“ a v části „priority oblasti ochrany půdy a zemědělství“ 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;“*
- vytvořit územní podmínky pro křížení vysokorychlostních tratí a migračních koridorů, svým rozmístěním a návrhovou kategorií splňující požadavky na ideální migraci druhů všech kategorií, spolu s návodnou zelení, pokud možno jako součást ÚSES - *bude doplněno do výrokové části ZÚR OK.*

**Pozn.: V koncepci ochrany přírodních hodnot v platných ZUR OK je v současné době uvedeno:**

- *bod 74.11. Nesnižovat novými zásahy v krajině průchodnost migračních koridorů vymezených ve výkresu B.7. K zajištění funkčnosti migračních koridorů se stanovují tyto zásady:*
- *bod 74.11.1. Nezužovat šířku migračního koridoru výstavbou (rozšiřováním zastavěného území), která by mohla ovlivnit funkci migračního koridoru (včetně oplocování pozemků, umístění zařízení s vysokou hlukovou, nebo světelnou zátěží);*



- **bod 74.11.2. Zvýšenou pozornost věnovat zejména křížení liniových dopravních staveb s migračními koridory. Pokud se nelze významnými liniovými stavbami (zejména čtyřproudé silnice se středním dělicím pásem s oplocením, oplocené železniční koridory, VRT apod.) vyhnout křížení s migračními koridory, pak je potřebné zajistit prostupnost migračního koridoru pomocí migračních objektů (podchody nebo nadchody), které budou navazovat na migrační koridory. Mostní objekty na dopravních stavbách v místě křížení koridoru, nebo v navazujícím okolí využitelné pro migraci (přemostění údolí, vodních toků, málo frekventovaných komunikací atp.) je potřebné ve fázi přípravy záměrů a jejich povolování přizpůsobit z hlediska parametrů a technického řešení pro migrační funkci a zajistit navedení živočichů k těmto objektům (usměrnění koridoru při zachování jeho funkce a prostorové návaznosti). Zohlednit při tom, zda funkci migračních objektů nemohou snížit hluboké terénní zářezy, návrh či existence stávajících opěrných či protihlukových stěn, oplocení, souběh se stávajícími jinými dopravními stavbami apod., které představují bariéry pro pohyb živočichů a mohou znehodnotit funkci migračních objektů;**

### Krajinný ráz, fragmentace krajiny

- minimalizovat fragmentaci krajiny vedením zpřesněného koridoru D78 v blízkosti stávajících liniových staveb: - **je již obsaženo v platných ZÚR (priority oblasti péče o krajinu): bod 5.4.6.1. „respektovat nezbytnost ochrany krajiny a jejího krajinného rázu, podporovat a realizovat krajinnotvorná opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a ekosystémů; důraz klást na posilování retenční schopnosti krajiny a omezování fragmentace krajiny;“**
- vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu a funkci krajiny: - **je již obsaženo v platných ZÚR (priority oblasti péče o krajinu): bod 5.4.6.1. „respektovat nezbytnost ochrany krajiny a jejího krajinného rázu, podporovat a realizovat krajinnotvorná opatření podporující žádoucí environmentální i estetické funkce krajiny a ekosystémů; důraz klást na posilování retenční schopnosti krajiny a omezování fragmentace krajiny;“**

### Ochrana půdy - ZPF, PUPFL

- upřednostnit lokalizaci, která bude minimalizovat vliv na půdu z hlediska jejího záboru (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a na PUPFL: - **je již obsaženo v platných ZÚR OK, (priority oblastí ochrany půdy a zemědělství), 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;“**

### Prostředí související s vodou, riziko povodní, kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod

- respektovat opatření pro protipovodňovou ochranu území: **opatření je již zapracováno do ZÚR OK v platném znění: (priority oblasti ochrany půdy a zemědělství): 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;“**

- vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků s koridorem s účelem zajistit ochranu odtokových poměrů dostatečně kapacitními mostními objekty: - **v platných ZÚR OK je již obsaženo: 78.5. v upraveném znění: „podmínkou pro umístování významných dopravních staveb je provedení následných opatření eliminujících negativní dopad dopravní stavby a napomáhajících jejímu vhodnému zapojení do krajiny (kompenzace); cílem je v maximální možné míře zachovat krajinnotvorné památkové hodnoty území, tj. uplatnění kulturních památek v krajině, zachování otevřených pohledů a průhledů, respektování dochovaných dominant a prostředí kulturních památek a minimalizace zásahů do krajinného rázu**

#### Nerostné bohatství, horninové prostředí

- *minimalizovat střety s územím svahových nestabilit a s ložisky nerostných surovin –*  
***V platných ZÚR OK je již obsaženo:***
  - ***Bod 5. Priority v oblasti ochrany životního prostředí***  
***Bod 5.4.7. priority v oblasti nerostných surovin:***  
***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;***
  - ***Bod 3. Priority v oblasti soudržnosti společenství obyvatel:***  
***Bod 3.2.7. Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území, obyvatelstva a civilizačních hodnot před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod.***

#### Ochrana před hlukem

- v blízkosti obytné zástavby vytvořit územní podmínky pro vybudování dostatečně účinných protihlukových opatření a pro podmínky pro oddělení koridoru D78 od obytné zástavby plochami ochranné zeleně, je-li to s ohledem na lokalizaci koridoru možné (vedení v zářezu, protihlukové stěny a valy, apod.): ***je obecně obsaženo v platné ZÚR (priority v oblasti ochrany veřejného zdraví): 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);“***

#### C. PROJEKTOVÁ OPATŘENÍ PRO KORIDOR D78

- při zpracování koridoru D78 do ÚPD obcí zajistit zachování prostupnosti území pro pěší a cyklisty: ***je již zapracováno v platných ZUR: Bod 92.1.5.: „při realizaci liniových staveb zajistit prostupnost území pro pěší a cyklisty“***
- vytvořit územní podmínky pro minimalizaci střetů letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami: ***toto opatření již***

***splněno návrhem dostatečné šířky koridoru v rámci spolupráce týmu SEA a zpracovatele A4 ZÚR OK;***

- při zpřesňování koridoru D78 minimalizovat zásahy do lesních porostů a mimolesní zeleně: ***je již obsaženo v platných ZÚR OK (priority oblasti péče o krajinu): bod 5.4.6.2. „respektovat návrh skladebných částí nadmístního ÚSES vymezených v ZÚR, upřesnit a stabilizovat jejich vymezení v rámci ÚP obcí a doplnit prvky lokálního ÚSES;“ a v části „priority oblasti ochrany půdy a zemědělství“ 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;“***

## 12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

### Všeobecné údaje

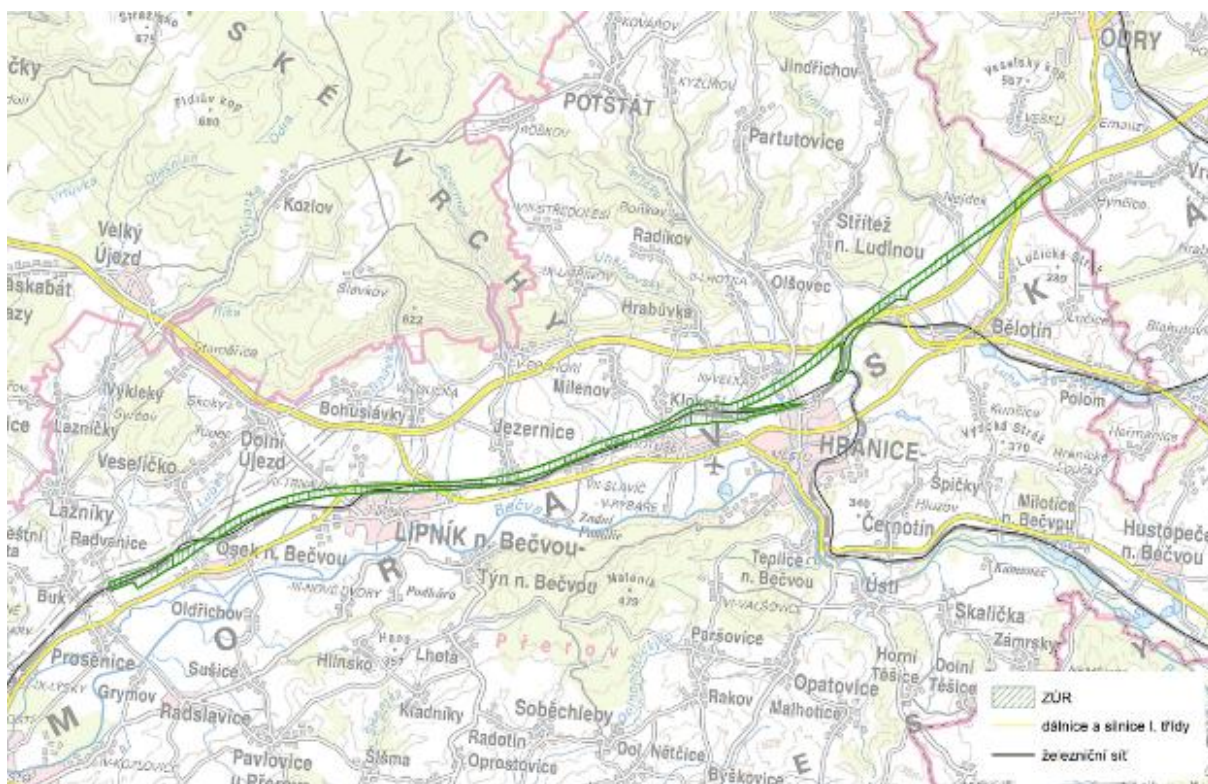
Posouzení vlivů Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na životní prostředí (tzv. dokumentace SEA) je vypracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Jako základní metodické vodítko je využito Metodické doporučení Ministerstva životního prostředí pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí.

### Obsah změny koncepce

Důvodem pro pořízení A4 ZÚR OK je zapracování návrhu oprávněného investora, Správy železnic, státní organizace, spočívající ve vymezení koridoru vysokorychlostní tratě (VRT) od Prosenic po hranici Olomouckého a Moravskoslezského kraje. V platných ZÚR OK je stanoveno územně hájit na území Olomouckého kraje územní rezervu pro výstavbu vysokorychlostní trati, kterou tvoří pás o celkové šířce 200 m. Ta je v rámci této aktualizace převedena z dlouhodobě sledovaného koridoru územní rezervy do koridoru návrhového. Nově vymezovaný koridor je z velké části ztotožněn s dosud vymezeným koridorem územní rezervy, jen v malé části bylo nutno provést drobné korekce. Vysokorychlostní trať včetně staveb souvisejících je současně vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

V A4 ZÚR OK je vymezen koridor D78 pro umístění vysokorychlostní tratě v základní šířce 200 m (s rozšířením v místech napojení vysokorychlostní tratě na stávající trať a v místech předpokládaných úprav silničních komunikací) a stanovení základních podmínek pro umístění vysokorychlostní tratě ve vymezeném koridoru. V rámci navrženého koridoru je možné VRT v navazujících správních řízeních umístit, tj. podrobněji řešit směrové i výškové uspořádání VRT, včetně technických řešení (náspy, zářezy, estakády, tunely, protihluková opatření, ochranná zeleň, odvodnění, obsluha okolních pozemků atd.). Poloha tohoto koridoru je zřejmá z následujícího obrázku.

Obr. 12.1 Přehledná situace vymezení koridoru č. D78 pro umístění vysokorychlostní tratě, kolektiv autorů SEA a A4 ZÚR OK, 2020



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

Dotčené území představuje území s vyváženým vztahem mezi přírodními a antropogenními složkami. Stav životního prostředí je dán zejména převažující zemědělskou funkcí, v území je dále historicky dominující funkce tranzitně-dopravní (s vytvořenou dopravní a technickou infrastrukturou). Území má také významnou migrační funkci pro velké druhy živočichů.

Kvalita ovzduší v dotčeném území není zcela vyhovující, dochází k překračování imisních limitů prachových částic a také benzo(a)pyrenu. Z hlukového hlediska mohou být problematická území, přiléhající k historicky vzniklým dopravním trasám a koridorům, v ostatních částech území je hluková situace vyhovující. Koridor se nedotýká žádných vodohospodářsky chráněných území ani vodních zdrojů. Z půdního hlediska se v území nacházejí převážně půdy nejvyšší bonity, tj. půdy I. a II. třídy ochrany. Z biologického hlediska se v území nenacházejí žádná zvláště chráněná území, lokality Natura 2000, přírodní parky ani památné stromy. Standardně jsou přítomny prvky územního systému ekologické stability všech úrovní a významné krajinné prvky ze zákona. Koridor má být realizován v území mimořádného významu pro migraci velkých savců. Z krajinářského hlediska jde o území tzv. Moravské brány, která je tektonickou sníženinou a z historického hlediska významným migračně-dopravním koridorem. Kulturní památky jsou soustředěny převážně do historických částí měst a obcí, mimo koridor, přímo v koridoru se však vyskytují technické památky historických železničních zařízení. V území se nachází veškerá dopravní a technická infrastruktura.

### **Údaje o vlivech realizace koncepce na životní prostředí**

Vlivy A4 ZÚR OK jsou z hlediska všech zvažovaných faktorů (obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, hluk a další fyzikální nebo biologické charakteristiky, povrchové a podzemní vody, půda, přírodní zdroje, biologická rozmanitost, krajina, hmotný majetek a kulturní dědictví, dopravní a jiná infrastruktura resp. ostatní) řešitelné, bez potenciálu významně negativního ovlivnění složek životního prostředí a veřejného zdraví. Významné potenciální vlivy koridoru D78 byly zjištěny zejména ve třech oblastech – u hlukové situace (a zprostředkovaně vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví), u vlivu na půdu a u vlivu na biologickou rozmanitost, především na migrační potenciál území.

Z hlediska vlivu hluku je rozhodující skutečností, že vysokorychlostní trať je zcela oddělena od ostatních druhů dopravy a území, a 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 případě vysokorychlostní tratě tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska ochránitelné v souladu s požadovanými limity vždy, a to i se zohledněním nezbytné rezervy pro spolupůsobící (kumulativní) účinek ostatních zdrojů hluku. Z toho vyplývá i přijatelně nízké ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví.

Vliv na půdu je dán zábořem pozemků pro stavbu VRT. Jde o nezbytný a samozřejmě významný negativní vliv, zejména v případě půd vyšších tříd ochrany (I. a II. třída), kterých je v území většina. Zábor je odůvodněn zejména souladem s nadřazenou územně plánovací dokumentací (Politika územního rozvoje ČR) a také postupy dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska vlivu na biologickou rozmanitost nedochází k dotčení žádného zvláště chráněného území ani lokalit Natura 2000 (evropsky významné lokality a/nebo ptačí oblasti), bylo ale konstatováno, že stavba ve vymezeném koridoru D78 potenciálně významně negativně ovlivní biotopy některých zvláště chráněných druhů, zejména velkých šelem, ale i některých dalších druhů. Současně liniová stavba v koridoru D78v předmětném území představuje další migrační překážku. Z tohoto důvodu byla vypracována migrační studie, která je přílohou tohoto vyhodnocení a která stanovuje mimo jiné místa a parametry migračních opatření na navrhovaném koridoru D78.

Realizace koridoru nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů pro veřejné zásobování. Při návrhu koridoru byly brána v úvahu navrhovaná nebo již realizovaná protipovodňová opatření a nutnost zajistit při výstavbě koridoru hladký průchod povodňových vod.

Pro realizaci koridoru byla v rámci hodnocení SEA navržena opatření, při jejichž realizaci bude ovlivnění biologické rozmanitosti dotčeného území přijatelně nízké.

Realizací koridoru vysokorychlostní tratě a následně stavby v tomto koridoru, dojde k posílení funkce železniční dopravy, spočívající zejména v nadmístních (tranzitních) vztazích. Tím zároveň dojde k částečnému dopravnímu odlehčení stávajících tratí, plnicích v současné době též tranzitní funkci (zejména trať č. 270). Zvýšení atraktivity železniční dopravy zároveň poskytne prostor pro omezení individuální silniční dopravy, což přinese i snížení hlukové a imisní zátěže v zástavbě podél silnic. Tyto efekty jsou z dopravního i všeobecně ekologického hlediska mírně pozitivní.

Vlivy na povrchové a podzemní vody, kulturní dědictví a hmotné statky, nerostné bohatství a horninové prostředí byly vyhodnoceny jako mírně negativní nebo zanedbatelné.

Při vyhodnocení koridoru nebyly zjištěny žádné přeshraniční vlivy ani negativní vlivy na území jiných krajů.

### **Závěr**

Na základě vyhodnocení vlivu koridoru D78 na jednotlivé složky životního prostředí dospěl zpracovatelský tým Vyhodnocení A4 ZÚR OK k závěru, že Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje nevyvolává při respektování podmínek pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z uvedených důvodů zpracovatelka vyhodnocení navrhuje příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko s požadavkem realizovat následujících opatření: vytvořit územní podmínky pro křížení vysokorychlostních tratí a migračních objektů, svým rozmístěním a návrhovou kategorií splňující požadavky na ideální migraci druhů všech kategorií, spolu s návodnou zelení, pokud možno jako součást ÚSES.

Ostatní opatření, která byla navržena zpracovatelským týmem jako opatření pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů na životní prostředí, jsou již součástí výrokové části platných ZÚR OK.

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

Na základě návrhu územně plánovací dokumentace, posouzení vlivů územního plánu na životní prostředí, posouzení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, vyjádření podaných k návrhu územního plánu, k posouzení vlivů územního plánu na životní prostředí a k posouzení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný orgán podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve smyslu § 10g a § 10i uvedeného zákona, vydává

#### **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k návrhu Aktualizace č. 4 ZÚR Olomouckého kraje (dále také Vyhodnocení A4 ZÚR OK) v rozsahu návrhových ploch, resp. koridorů, a jejich prostorových a funkčních regulativů.

Pro uplatnění A4 ZÚR OK je stanovena z hlediska územního plánování na úrovni A4 ZÚR OK podmínka:

#### **Koncepční opatření**

- vytvořit územní podmínky pro křížení vysokorychlostních tratí a migračních objektů, svým rozmístěním a návrhovou kategorií splňující požadavky na ideální migraci druhů všech kategorií, spolu s návodnou zelení, pokud možno jako součást ÚSES;

Ostatní opatření, která byla navržena zpracovatelským týmem jako opatření pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů na životní prostředí, jsou již součástí výrokové části platných ZÚR OK.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje, že tímto stanoviskem není dotčena povinnost investorů (oznamovatelů záměrů, umístovaných v souladu s územně plánovací dokumentací) postupovat ve smyslu ustanovení § 6 a následujících zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, upravujících posuzování vlivů na životní prostředí, pokud budou tyto záměry naplňovat ustanovení § 4 tohoto zákona. Vyhodnocení A4 ZÚR OK je pak jedním z podkladů v následujících řízeních dle zvláštních právních předpisů.



## 14. Seznam podkladů a použité literatury

- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje v platném znění
- Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (knesl kynčl architekti s.r.o., květen 2020, zodpovědný projektant doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.).
- Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje na životní prostředí, Ing. P. Žídková a kol., 2021
- Souhrnné přehledy o půdním fondu z údajů katastru nemovitostí České republiky, ČÚZK, 2020
- Územně analytické podklady OK, 2017
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací OK, ve znění pozdějších aktualizací
- Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3 a 5
- Strategický rámec ČR 2030
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Státní politika životního prostředí ČR 2020-2030 s výhledem na rok 2050 (aktualizace 2020)
- Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodně blízkých opatření
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- Politika ochrany klimatu v ČR, 2017
- Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2015–2020
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Morava – CZ07 2020+ včetně Podpůrných opatření 2020+
- Plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje (2019)
- Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2020
- Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje pro období 2016–2025
- Územní energetická koncepce Olomouckého kraje
- Internetové servery s veřejně přístupnými daty CENIA, MŽP ČR, AOPK, České geologické služby, SEKM, ČHMÚ, ČSÚ, OK
- Platné obecně závazné předpisy v ochraně ovzduší, vody, půdy, přírody a krajiny, odpadovém hospodářství