



KRAJSKÝ ÚŘAD
MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Odbor životního prostředí a zemědělství
28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:

Dle rozdělovníku

Ze dne:

Čj.: MSK 133642/2022
Sp. zn.: ŽPZ/16947/2022/Jak
208.1 S10

Vyřizuje: Ing. Zuzana Jakubíková Plchová

Telefon: 595 622 717

Fax: 595 622 126

E-mail: posta@msk.cz

Datum: 2022-12-05

STANOVISKO

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Karviné“

Název: Plán udržitelné městské mobility města Karviné

Předkladatel: Statutární město Karviná, Fryštátská 72/1, 733 24 Karviná, IČO 00300535

Zástupce předkladatele: RNDr. Radim Misaček, jednatel společnosti RADDIT consulting s.r.o., se sídlem Krmelín, Fojtská 574, 739 24, IČO 27811221

Umístění: Kraj: Moravskoslezský kraj
Obec: Karviná

Návrhové období: 2022 - 2040

Zpracovatel vyhodnocení: Mgr. Zdeněk Frélich (číslo osvědčení: 39949/ENV/14)

Stručný popis koncepce:

Plán udržitelné městské mobility města Karviné je strategický dokument, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Účelem plánu je vytvoření systému udržitelné dopravy tak, aby byla zajištěna funkčnost rozvoje města Karviné, a aby byl zabezpečen chod všech jeho funkcí s tím, že prioritou je bezpečnost provozu a ochrana životního prostředí. Dokument vychází z existujících dokumentů plánování a bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů.

Předmětná koncepce bude sloužit jako odborný podklad pro střednědobé a dlouhodobé řešení dopravních systémů na území města, ve všech základních druzích dopravy. Bude se promítat do rozhodování o investicích města v oblasti dopravy a souvisejících oblastech (např. problematika ochrany životního prostředí), nebo do diskusí směřování Karviné v oblastech každodenního života obyvatel města. Koncepce se skládá z části analytické, návrhové a akčního plánu. Část analytická definuje výchozí stav jako základní fázi pro další části. Obsahem je mimo jiné: velmi podrobně rozpracována analýza pro všechny typy dopravy – dopravní průzkumy, socio dopravní průzkumy, dopravní modelování a další části analýzy, SWOT analýza, analýza zpracovaných koncepčních materiálů a projektů. Analytická část se podrobně zabývá těmito oblastmi: analýza strategických dokumentů, průzkum dopravního chování, směrový a profilový dopravní průzkum, průzkum cyklistické a pěší dopravy, průzkum statické dopravy, průzkum v městské hromadné dopravě, analýza a prognóza demografie, analýza jednotlivých dopravních systémů, problémové mapy, dopravní model, produkce emisí, spotřeba energie, rozptylová studie, hluková zátěž. Část návrhová a Akční plán obsahuje vizi mobility, strategické cíle, specifické cíle, strategická opatření, typová opatření, rozvojové scénáře. Dále jsou zde uvedeny nástroje dopravní politiky, které obsahují modelovaná opatření s rozdělením do scénářů.

Přehled strategických cílů a na ně navazujících specifických cílů stanovených v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Karviné:

Udržitelnost na prvním místě: změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných způsobů dopravy

- A1. Zlepšení dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných modů dopravy (hlavní indikátor SUMI): podle kilometrů a počtu cest a dopravního prostředku;
- A2. Zvýšení příležitosti pro aktivní mobilitu: zlepšuje se dostupnost infrastruktury pro chůzi a cyklistiku (indikátor SUMI 10);
- A3. Zvýšení bezpečnosti aktivních modů dopravy: snižuje se míra nehodovosti pro aktivní mody, relativně k jejich využití (indikátor SUMI 13);
- A4. Zvýšení kvality veřejných prostor: roste vnímaná spokojenost s veřejnými prostory (indikátor SUMI 14);
- A5. Zlepšení multimodální integrace: dostupnosti přestupních uzlů (indikátor SUMI 11);
- A6. Nárůst vnímané spokojenosti se službami veřejné dopravy (indikátor SUMI 12);
- A7. Nárůst počtu a podílu bezpečných přechodů pro chodce.

Snižování dopadů dopravy:

- B1. Snižování emisí a imisí z dopravy (indikátor SUMI 3);
- B2. Snižování nehodovosti a úmrtí z dopravy: naplnění Vize 0 (indikátor SUMI 5);
- B3. Zvyšování vnímané bezpečnosti ve veřejné dopravě (indikátor SUMI 18);
- B4. Snižování podílu dopravních ploch (indikátor SUMI 17);
- B5. Snižování podílu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku z dopravy;
- B6. Snižování průměrného věku (věková struktura) vozidel (indikátor GRI).

Zlepšení dopravní dostupnosti a podpora ekonomických příležitostí:

- C1. Zvýšení dostupnosti veřejné dopravy pro nejchudší skupiny obyvatel (indikátor SUMI 1);
- C2. Zvýšení dostupnosti veřejné dopravy pro lidi se specifickými potřebami (indikátor SUMI 2);
- C3. Zkracování doby dojížděky do práce a do škol (indikátor SUMI 16);
- C4. Zvýšení funkční diverzity městského prostředí (indikátor SUMI 15);
- C5. Snižování dopravních zácp a zdržení (indikátor SUMI 8).

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále „krajský úřad“), jako místně a věcně příslušný správní úřad podle § 29 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů a dle § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), na základě návrhu koncepce včetně Vyhodnocení SEA, vyjádření k němu podaných vydává postupem podle § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Plán udržitelné městské mobility města Karviné“

a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace „Plán udržitelné městské mobility města Karviné“ na životní prostředí a veřejné zdraví.

Požadavky a doporučení stanoviska:

1. Minimalizovat zábory lesního i zemědělského půdního fondu v nejcennějších třídách ochrany ZPF.
2. Při trasování lávek přes řeku Olši postupovat v souladu s orgány ochrany přírody.
3. Novou výstavbu přednostně směřovat do lokalit s nižší bonitou půdy, do blízkosti již existující dopravní infrastruktury, lokalit typu brownfield, průmyslových areálů apod.
4. Při zatraktivnění Karvinského moře (úprava břehu, ad.) postupovat v souladu s orgány ochrany přírody.
5. Při trasování tramvajové tratě postupovat v souladu s příslušnými orgány. Minimalizovat zásahy na krajinný ráz, VKP a dalších přírodně cenných oblastí.
6. Při přípravě konkrétních projektů postupovat v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
7. Při změně zpevněných ploch v souvislosti se zřizováním nových cyklostezek (např. barevně odlišená dlažba (často červená) pruhů cyklotras od zbývající plochy chodníků) v památkově chráněných územích (památková zóna, ochranné pásmo) dbát na ochranu památkové hodnoty (zejména na historickou vizuální a materiálovou autenticitu, historický charakter prostředí a panorama památkově chráněných území).
8. V případě umístování nových parkovacích ploch a zřizování místních komunikací v památkově chráněných územích nebo na pozemcích kulturních památek zámeckého nebo lázeňského parku dbát na zachování ploch historické zeleně nebo historického urbanismu lokality.

Odůvodnění

Krajský úřad obdržel dne 08.07.2022 kompletní oznámení koncepce, zpracované dle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“).

Informace o oznámení koncepce byla zveřejněna dne 15.07.2022 na úřední desce krajského úřadu a na internetu www.msk.cz, odkaz veřejná správa – úřední deska – úřední deska krajského úřadu - E.I.A, SEA – Projednávané záměry, a to pod názvem „Plán udržitelné městské mobility města Karviné“, dále pak na webových stránkách http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MSK034K. Lhůta 20 dnů pro zaslání vyjádření k oznámení koncepce uplynula dne 03.08.2022.

Krajský úřad obdržel v zákonném termínu vyjádření celkem 2 subjektů. Po termínu byla obdržena 3 vyjádření. Kopie všech došlých vyjádření (v termínu i po termínu) byly předány předkladateli, resp. jeho oprávněnému zástupci k vyřazení.

Na základě zjišťovacího řízení a vyjádření doručených k oznámení byl příslušným úřadem vydán dne 15.08.2022 závěr zjišťovacího řízení č. j. MSK 94990/2022, který mimo jiné stanovil obsah a rozsah vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (dále jen „Vyhodnocení SEA“) nejen v rozsahu základních zákonných požadavků, daných § 2 a 10b a přílohou č. 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ale také nad tento rámec, se zaměřením na aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení. V souladu s požadavky zákona o posuzování vlivů na životní prostředí byl tento dokument zveřejněn.

Dne 07.10.2022 byla krajskému úřadu předložena koncepce ve smyslu § 10f zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě předloženého návrhu koncepce, včetně Vyhodnocení SEA, krajský úřad upustil od nutnosti konání veřejného projednání, a to v souladu s § 10f odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

K návrhu koncepce včetně Vyhodnocení SEA byla doručena 4 vyjádření. Vypořádání doručených vyjádření, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, obdržel krajský úřad od předkladatele koncepce dne 28.01.2022 a je k nahlédnutí v Informačním systému SEA (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MSK034K).

Vyhodnocení SEA bylo provedeno v souladu s požadavky zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zpracováno v rozsahu přílohy č. 9 tohoto zákona a v souladu s požadavky závěru zjišťovacího řízení.

Krajský úřad se ztotožňuje se závěry Vyhodnocení SEA, ze kterého vyplývá, že:

Při zpracování Vyhodnocení SEA byly brány v úvahu nejen potenciální dopady koncepce na životní prostředí ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ale také vzájemnou interakci stavu životního prostředí s deklarovanou ambicí rozvoje území v navrženém scénáři. V této souvislosti se jedná především o to, že současná kvalita životního prostředí ve městě Karviná (zejména dopady změn klimatu, stav ovzduší, hlukové zatížení, hospodaření s vodou a půdou) může být jedním z limitů dalšího rozvoje území, a to ať už přímo – omezením možností realizace opatření, které by mohly mít další negativní vliv na životní prostředí v zatížených částech území - tak i zprostředkovaně, tedy možným negativním vývojem oblasti bez ohledu na realizaci koncepce (ovzduší, doprava, hluk a další). Analytická část se skládá z několika dílčích částí, které mj. charakterizují řešené území z hlediska životního prostředí. Vzhledem k charakteru koncepce je velká pozornost věnována kvalitě ovzduší a hlukové zátěži města. Součástí Analytické části jsou tak modelové výpočty emisí a hlukových zátěží. Zpracovatel Vyhodnocení SEA nenavrhuje žádné úpravy této části. Návrhová část vychází z informací a závěrů předchozí analytické části. V rámci této části byly rozvedeny strategické a specifické cíle

spolu s oblastmi opatření a opatřeními. V rámci této části byla také formulována vize. Hodnocení vize, strategických a specifických cílů včetně oblastí opatření a opatření je uvedeno v kapitole 6.2 Vyhodnocení SEA. Z tohoto hodnocení vyplývá, že oblasti opatření a opatření nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí, veřejného zdraví ani památkovou ochranu a není zde žádné, které by mělo potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí. V případě těch cílů a opatření, která potenciálně negativní vlivy na životní prostředí mohou zakládat, jsou vždy uvedena doporučení ke zmírnění dopadů (viz podmínky tohoto stanoviska). Mírné negativní vlivy byly identifikovány v případě nové výstavby (pěší a cyklistické trasy, B+R, P+R, P+G, K+R, nová tramvajová trať, přestupní terminály, výstavba zastávek, vznik distribučních center), což povede k záborům půdního fondu, v případě některých opatření velmi mírného charakteru (např. výstavba zastávek). Pozitivní vlivy však stále převažují. Toto je řešeno především na úrovni územního plánu. V případě výstavby nových parkovišť lze v souvislosti s navázáním přestupu na MAD a PAD, případně pěší či cyklistickou dopravu místo IAD, očekávat v centrální oblasti města významné zlepšení hlukové i imisní situace. Možné jsou rovněž zábory půdního fondu – avšak předpokládá se, že tyto záměry budou realizovány ve vazbě na již stávající infrastrukturu, čímž jsou vlivy zmírňovány. V případě některých opatření byl identifikován potenciální mírně negativní vliv na biodiverzitu a vodu, a to v případě trasování některých komunikací, cyklostezek či tras pro pěší přes řeku Olši a při využívání Karvinského moře pro turismus. Předpokládány jsou také mírně negativní vlivy na krajinný ráz, VKP, atd. v případě realizace nové tramvajové trasy. Mírné negativní vlivy lze také identifikovat v případě výsadby zeleně při nerespektování kulturních hodnot, kdy tyto aktivity mohou působit jako rušící element v souvislosti s památkovou ochranou. Pozitivní vlivy jsou očekávány zejména v souvislosti s podporou adaptací na změnu klimatu, podpory retence vody v sídle, zadržování vody ve městě, realizací městské zeleně, zlepšení hodnoty přírodního prostředí, respektování ochrany kulturních hodnot, zlepšení kvality ovzduší, vlivů na klima a hlukové situace v souvislosti s podporou udržitelné dopravy, nízkoemisních vozidel, omezení vjezdu nákladních automobilů, zvýšením plynulosti dopravy apod. a pozitivního vlivu na zdraví obyvatel např. díky zatraktivnění cyklistiky, podmínek pro pěší ve městě, zvýšení bezpečnosti, zlepšení kvality ovzduší a hlukové situace. V případě hodnocených oblastí opatření a opatření budou konkrétní vlivy na životní prostředí záviset především na konkrétním provedení a lokalizaci intervencí, kterými budou naplňována, a které musí být vyhodnoceny prostřednictvím následných procedur hodnocení vlivů projektů na životní prostředí (EIA, naturové hodnocení, biologické hodnocení, požadavky stavebního řízení atd.), které musí schválení projektů s potenciálně negativními vlivy na životní prostředí podmiňovat. Rovněž byly hodnoceny kumulativní, sekundární a synergické vlivy. Jednotlivé oblasti opatření a opatření jsou vzájemně provázány a podporují vzájemně pozitivní dopady koncepce zejména v oblasti ochrany ovzduší, snižování hlukového zatížení, podpory veřejného zdraví a bezpečnosti, ale také připravenost na dopady změn klimatu. V rámci hodnocení nebyly identifikovány žádné významněji negativní kumulativní, sekundární a synergické vlivy.

V rámci Vyhodnocení SEA nebyly identifikovány významné negativní vlivy koncepce. V případě identifikace potenciálních mírných negativních vlivů koncepce na životní prostředí byla navržena doporučení pro jejich předcházení, eliminaci, minimalizaci a kompenzaci, která jsou uvedena jak v hodnotící tabulce v kapitole 6, v kapitole 10 Vyhodnocení SEA, a jsou převzaty do podmínek tohoto stanoviska. Implementační část koncepce obsahuje návrh, jak s dokumentem pracovat, jak realizovat navržená opatření a sledovat dosažené výsledky. Nedílnou součástí je také návrh aktivit včetně návrhu jejich financování, monitoring naplňování cílů koncepce a sledování stanovených indikátorů. Jednotlivé aktivity uvedené v Akčním plánu byly brány v potaz při hodnocení oblastí opatření a opatření ve výše uvedené kapitole. V rámci monitoringu koncepce zpracovatel Vyhodnocení SEA doporučuje sladit systém monitoringu a evaluace s požadavky na sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

V rámci hodnocení vlivů návrhu předmětné koncepce na životní prostředí byly brány v úvahu také potenciální přeshraniční vlivy. Protože v rámci hodnocení nebyly identifikovány žádné významné negativní vlivy koncepce,

Ize konstatovat, že lze vyloučit také potenciální významné negativní vlivy koncepce na životní prostředí přesahující hranice ČR. Potenciální přímé vlivy oblasti opatření a opatření se koncentrují na území města Karviné. Na základě znalostí obsahu návrhu koncepce a provedení jeho potenciálních vlivů není žádný důvod předpokládat negativní přeshraniční vliv koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Naopak lze v případě spolupráce samospráv předpokládat pozitivní vliv koncepce na kvalitu života obyvatel v příhraničních regionech.

Plán udržitelné městské mobility města Karviné je předkládán v jedné variantě. Zpracovatel vyhodnocení SEA konstatuje, že nebyly zjištěny takové negativní vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, které by zakládaly potřebu navrhnout variantní řešení koncepce. Z uvedeného důvodu proto nebylo v rámci Vyhodnocení SEA navrženo doplnění a tím ani hodnocení a porovnávání více variant. Plán udržitelné městské mobility města Karviné je tedy navržen v jedné variantě. Forma návrhu ovšem umožňuje alternativní postup při realizaci koncepce v rámci zpracování projektů/aktivit při respektování hlavního rámce koncepce. Plán udržitelné městské mobility města Karviné stanovuje pouze tři scénáře mobility, které vycházejí ze stanovené vize a cílů, ale zároveň je vyhodnocují a umožňují lépe nastavit realistické hodnoty cílů. Scénáře jsou následující:

- Scénář I: Karviná rostoucí – Scénář je založen na realizaci cílů, stanovených ve Strategickém plánu ekonomického rozvoje města, zejména snížení míry nezaměstnanosti a snížení tempa poklesu počtu obyvatel a jeho dlouhodobé stabilizace. Zastavení stagnace města umožňuje efektivnější investice do rozvoje dopravního systému, na druhé straně však klade vyšší nároky na kapacitu silniční infrastruktury a realizaci nových místních komunikací v rozrůstající se zástavbě. Karviná těží z výhodné polohy na trasách kolejové dopravy, která efektivně obsluhuje i město a region. Revitalizované a rekultivované hornické objekty se stávají dobře dostupnými centry volnočasového využití a podnikání.
- Scénář II: Karviná rychlá a aktivní – Dostupnost Karviné je založená na propojení sítě rychlé, integrované veřejné dopravy v regionu a chůze a cyklistiky ve zklidněném, bezpečném městě. Preference veřejné dopravy je posilována v uličním prostoru díky realizaci vyhrazených pruhů, přemístění ploch zastávek blíže k cílům a snižování rychlosti a zklidňování motorové dopravy. Veřejná doprava je lépe dostupná i díky rozšíření sítě linek v rámci kompaktní zástavby města.
- Scénář III: Karviná klidná a zelená – Scénář vychází z výraznějšího zaměření se na kvalitu veřejných prostor s důrazem na přátelské prostředí pro chůzi, jízdu na kole a víceúčelové plochy pro různé společenské, kulturní, sportovní nebo komunitní aktivity. Zklidněné ulice zde nejsou „potrubím“ pro dopravu, ale bezpečně sdíleným prostorem, který není vyhrazen primárně pro automobily. Regulace automobilové dopravy probíhá zejména rozšířením přísnější parkovací politiky, spojené s výstavbou záchytných parkovišť na okrajích zklidněných obytných čtvrtí.

Modelované scénáře jsou vyhodnoceny podle základních indikátorů, propočtených z výstupů dopravního modelu pro rok 2040 – volby dopravních prostředků, intenzit motorové dopravy na síti a počtu přepravených cestujících ve spojích, resp. na síti veřejné dopravy a hodnocení veřejnosti v rámci dotazníkového šetření. Hodnocení plošně preferuje Scénář 2, který je rovněž preferován nepřímým hodnocením veřejnosti prostřednictvím hodnocení preference konkrétních opatření – důvodem je zřejmě to, že vyvažuje:

- populární podporu rozvoje veřejné dopravy;
- podporu silných hodnot rozvoje městské zeleně a rozvoje zklidněného města „pro lidi“ vůči Scénáři 1;
- a zároveň nižší míru regulace parkování vůči Scénáři 3.

Z hlediska naplňování stanovených cílů všechny tři scénáře plošně snižují emisní zátěž obyvatel (znečištění ovzduší), snižují podíl automobilové dopravy a zvyšují podíl veřejné a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce.

Nejvýraznější dopady opatření z hlediska dopravního modelu jsou ve Scénáři 2, který je zároveň nejvíce preferován veřejností. Ve Scénáři 2 dochází k vyvážení nejvýraznějšího zklidňování dopravy na třídě 17. listopadu bez výraznějšího nárůstu intenzit na vnějším okruhu města a zároveň k nejvýraznější podpoře veřejné dopravy. Na druhé straně, jelikož cílem města je zastavení úbytku obyvatel, srovnání Scénářů 1 a 2 ukazuje ve srovnání s rozdílem v počtu obyvatel pouze mírně vyšší intenzity dopravy ve Scénáři 1, a to zejména na vnějším okruhu města a v extravilánu. Přestože modelované hodnoty nevykazují vysoký podíl cyklistické dopravy, tento stav je částečně dán i realizací Průzkumu dopravního chování v podzimním období, a lze předpokládat výrazné sezónní fluktuace počtu cyklistů a cyklistek. Vzhledem k existenci silného základu cyklistické infrastruktury, další opatření, podporující dostupnost a bezpečnost, poskytují dobrý poměr mezi náklady a přínosy. Z dlouhodobého hlediska (pro modelovaný rok 2040) pravděpodobně bude docházet k dalším dlouhodobým změnám v dopravním chování obyvatel – zaměření organizace dopravy na vnějším okruhu města na prioritu veřejné (tramvajové a autobusové) dopravy a další zklidňování dopravy poskytuje dostatečný rámec pro zachování dopravní dostupnosti a zároveň nezvyšování kapacity dopravního systému pro motorovou dopravu. Vzhledem k obecnému charakteru mohou varianty nastat na úrovni přípravy a zpracování záměrů/projektů s konkrétními charakteristikami. Je proto nezbytné, aby při výběru aktivit (projektů či rozvojových úkolů) k podpoře v rámci koncepce, byla dostatečně zohledněna environmentální kritéria, a aby systém monitorování realizace koncepce obsahoval environmentální indikátory (viz příslušné kapitoly Vyhodnocení SEA). A to jak při výběru projektů předkladatelem koncepce, tak při výběru projektů v rámci rozhodnutí o jejich financování z jiných zdrojů. V této souvislosti je zřejmé, že tam kde to bude relevantní, musí být záměry podrobeny hodnocení dle zákonů o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), 114/1992 Sb. (naturové a biologické hodnocení), respektive musí být aplikovány environmentální požadavky stavebního zákona a například také zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Dále je nutno upřednostňovat taková řešení, která budou předcházet případným kolizím se zájmy ochrany životního prostředí, přírody a krajiny a veřejného zdraví, či je budou minimalizovat.

Vlivy na veřejné zdraví byly v rámci vyhodnocení SEA byly v dostatečné podrobnosti průběžně akcentovány a z jejího vyhodnocení vyplývá, že realizace cílů/opatření uvedených v koncepci povede ke zlepšení podmínek pro zajištění bezpečnosti obyvatel a ochranu veřejného zdraví. Současně nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na veřejné zdraví

Při hodnocení byly dále vzaty v úvahu pro koncepci relevantní požadavky orgánů veřejné správy chránící zájmy ochrany životního prostředí z předchozích procedur SEA, na nichž se autor Vyhodnocení SEA podílel, a to závěr zjišťovacího řízení (respektive připomínky dotčených orgánů veřejné správy).

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska bylo kromě návrhu koncepce, jehož nedílnou součástí je Vyhodnocení SEA, a dále také vyjádření k němu podaná a výsledky veřejného projednání. Argumenty těchto vyjádření byly vypořádány a jsou k nahlédnutí v Informačním systému SEA. Dle § 10f odst. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí předkladatel zajistil vypořádání všech vyjádření k návrhu koncepce a následně měl zaslat upravený návrh koncepce včetně informace o způsobu vypořádání všech vyjádření. Z vypořádání připomínek vyplývá, že návrh nebyl upravován, bylo upraveno pouze Vyhodnocení SEA, a proto nebyl upravený návrh koncepce, dle § 10f odst. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, krajskému úřadu předložen.

Závěrem zpracovatel konstatuje, že předložená koncepce ani jednotlivé cíle a opatření v ní uvedené nebude mít významně negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v rámci soustavy Natura 2000. Vliv koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Karviné“ na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality a ptačí oblasti byl vyloučen příslušnými orgány ochrany přírody v rámci stanovisek: Krajského úřadu Moravskoslezského kraje – odboru životního prostředí a zemědělství, s č. j. MSK 64239/2022 ze dne 17.05.2022, Ministerstvo životního prostředí, odboru výkonu státní správy IX s č. j. MZP/2022/580/651 ze dne 08.06.2022.

O povolení konkrétních záměrů může být následně rozhodnuto pouze na základě standardních procedur územního a stavebního řízení (územního plánování), respektive v části případů nepochybně také na základě posouzení záměru ve smyslu dílu 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, případně i posouzením na oblasti Natura 2000 dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Jedním z cílů uvedeného postupu je upozornit jak předkladatele koncepce, tak i nositele uvedených záměrů, aby při jejich schvalování očekávali větší nároky na posouzení vlivů na životní prostředí, respektive, aby při jejich přípravě hledali taková řešení, která budou minimalizovat jejich vlivy na životní prostředí.

Na úrovni koncepce byla navržena vhodná opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci zjištěných potenciálních negativních vlivů, přičemž další opatření mohou být navrhována postupně při zjištění možných negativních vlivů na dalších úrovních plánování nebo projektové přípravy.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat. Krajský úřad upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4 a 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Krajský úřad upozorňuje na povinnost dle § 10g odst. 4 až odst. 6 zákona, kdy je schvalující orgán povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popř. pokud toto stanovisko požadavky a podmínky obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty pouze částečně, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit. Předkladatel je povinen zveřejnit schválenou koncepci, a to včetně prohlášení. O zveřejnění prohlášení je předkladatel povinen do 7 pracovních dnů informovat příslušný úřad, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky.

Dotčené územní samosprávné celky žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 zákona neprodleně o zveřejnění stanoviska na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň je žádáme o zaslání vyrozumění o dni vyvěšení stanoviska.

Do stanoviska lze nahlédnout v Informačním systému SEA na internetových stránkách https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MSK034K.

Ing. Dana Kučová
vedoucí oddělení
hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství

ROZDĚLOVNÍK:

Dotčené územní samosprávné celky

- Moravskoslezský kraj, 28. října 117, 702 18 Ostrava, hejtman, zde
- Statutární město Karviná, Fryštátská 72/1, 733 24 Karviná, IDDS: es5bv8q - předkladatel

Dotčené orgány

- Magistrát města Karviné, odbor stavební a životního prostředí, Fryštátská 72/1, 733 24 Karviná, IDDS: es5bv8q
- Krajská hygienická stanice Moravskoslezského kraje se sídlem v Ostravě, Na Bělidle 7, 702 00 Ostrava, IDDS: w8pai4f
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ostrava, Valchařská 15, 702 00 Ostrava, IDDS: fmwdzsv
- Ministerstvo životního prostředí – Odbor výkonu státní správy IX, Čs. legií 5/1719, 702 00 Ostrava, IDDS: 9gsaax4
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého, Veleslavínova 1598/18, 702 00 Ostrava, IDDS: da5adv2
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zde

Dále obdrží

- Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, ul. Odboje 1941/1, 702 00 Ostrava, IDDS: 2cy8h6t
- RADDIT consulting s. r. o., Fojtská 574, 736 24 Krmelín (zástupce předkladatele), IDDS: bciv5gf
- Moravskoslezský kraj, členka rady kraje MUDr. Zdenka Němečková Crkvenjaš, MBA, zde