



KRAJSKÝ ÚŘAD

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Odbor územního plánování a stavebního řádu

28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.: 4510/21/601
Ze dne: 2022-12-06
Čj.: MSK 163081/2022
Sp. zn.: ÚPS/30673/2022/Ond
205.3 S10
Vyřizuje: Ing. arch. Andrea Ondračková
Telefon: 595 622 493
Fax: 595 622 126
E-mail: posta@msk.cz
Datum: 2022-12-20

DRAWINGS s.r.o.
Opavská 845
721 00 Ostrava - Svinov

Závazné stanovisko orgánu územního plánování

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen krajský úřad), jako věcně a místně příslušný dotčený orgán podle § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 136 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podle § 4 odst. 2, § 96b a § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a podle § 149 správního řádu vydává k záměru

„Oprava tratí Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD“

na pozemcích parc. č. 2287/20, 2287/16, 2286, 2285, 2227/33, 2221, 2190, 2189 v k. ú. Suchdol nad Odrou, parc. č. 2403, 2379, 2257, 2256, 2402, 2356, 2349, 2352, 2358, 2349, 2352, 2358, 2349, 2387, 2359, 2350, 335/1, 1813, 2371, 2370, 2369, 763, 2079, 2080, 2362/1, 2129, 2055, 2363, 2367, 2364, 2130, 2177, 2349, 2365, 2366, 2341 v k. ú. Mankovice, parc. č. 400/47, 401, 400/37 v k. ú. Pohoř, parc. č. 2568/2, 2563/6, 1673/1, 2163/1, 1673/8, 1673/8, 1673/7, 2164, 2165/1, 1673/3, 2563/6, 1673/2, 1670/1, 2165/1, 2174, 1669/1, 382, 517/1, 1602, 546, 2179/1, 547, 2180, 1520/90, 1579/1, 1578/1, 1527/3 v k. ú. Odry, na základě předložené projektové dokumentace pro společné povolení toto závazné stanovisko:

Předložený stavební záměr je z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování,

přípustný,

a to za splnění podmínky, že záměr bude koordinován se záměrem „VR1 - Vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín -) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury“, který vyplývá z Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje.



Odůvodnění

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen krajský úřad) je dle ust. 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), dotčeným orgánem v územním řízení a v řízení podle zvláštních právních předpisů, v nichž se rozhoduje o změnách v území, které se dotýkají více správních obvodů obcí s rozšířenou působností. V daném případě byla krajskému úřadu předložena k vyjádření dokumentace pro vydání společného povolení pro záměr „**Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD**“ (dále jen záměr). Vzhledem k tomu, že obsahem dokumentace je záměr, který se dotýká dvou správních obvodů obcí s rozšířenou působností, a to města Nový Jičín (obec Suchdol nad Odrou) a města Odry (obec Mankovice a město Odry), je krajský úřad příslušný k vydání závazného stanoviska.

Obsahem záměru je oprava železniční jednokolejné trati v délce cca 9,5 km zahrnující železniční svršek a spodek, mosty, propustky, opěrné zdi, přejezdové konstrukce včetně navazujících úseků vozovky, nástupiště a osvětlení zastávky, spojovací kabelové vedení, to vše nacházející se v mezistaničním úseku Suchdol nad Odrou – Odry.

Soubor staveb je členěn do jednotlivých úseků následovně:

1) Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014, Úsek 1

Úsek 1 je vymezen staničením km 0,487 – km 3,700. Tento úsek dále zahrnuje opravu tří železničních přejezdů, dvou mostů a jedenácti propustků a jedné odbočné výhybky na vlečku.

2) Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014, Úsek 2

Úsek 2 je vymezen staničením km 3,700 – 7,200. Tento úsek dále zahrnuje opravu tří železničních přejezdů, jednoho mostu a devíti propustků. Dále do tohoto úseku náleží oprava nástupiště zastávky Mankovice včetně jejího osvětlení a přístupových ploch.

3) Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014, Úsek 3

Úsek 3 je vymezen staničením km 7,200 – 7,812. Tento úsek dále zahrnuje opravu jednoho železničního přejezdu, tří propustků, a hlavně po jedné opěrné a zárubní zdi, které vedou železniční těleso v odřezu nad korytem řeky Odry.

4) Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014, Úsek 4

Úsek 4 je vymezen staničením km 7,812 – 8,657. Tento úsek dále zahrnuje opravu tří propustků a zejména jedné opěrné zdi, která nese těleso dráhy nad korytem řeky Odry v místě, kde dochází k opakovaným poruchám svahu vlivem vodní eroze.

5) Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014, Úsek 5

Úsek 5 je vymezen staničením km 8,657 – 10,014. Tento úsek dále zahrnuje opravu čtyř železničních přejezdů a deseti propustků.

Krajskému úřadu byly předloženy následující podklady:

- Plná moc
- A Průvodní zpráva
- B Souhrnná technická zpráva
- C.1 Situace širších vztahů
- C.2_1.1 Katastrální situace km 0,5 – km 2,2

- C.2_1.2 Katastrální situace km 2,2 – km 3,7
- C.2_2.1 Katastrální situace km 3,7 – km 5,3
- C.2_2.2 Katastrální situace km 5,3 – km 7,1
- C.2_3 Katastrální situace km 7,1 – km 7,8
- C.2_4 Katastrální situace km 7,8 – km 8,7
- C.2_5.1 Katastrální situace km 8,7 – km 9,5
- C.2_5.2 Katastrální situace km 9,5 – km 10,0
- C.3_1.1 Koordinační situace km 0,5 – km 2,2
- C.3_1.2 Koordinační situace km 2,2 – km 3,7
- C.3_2.1 Koordinační situace km 3,7 – km 5,3
- C.3_2.2 Koordinační situace km 5,3 – km 7,1
- C.3_3 Koordinační situace km 7,1 – km 7,8
- C.3_4 Koordinační situace km 7,8 – km 8,7
- C.3_5.1 Koordinační situace km 8,7 – km 9,5
- C.3_5.2 Koordinační situace km 9,5 – km 10,0

Kromě podkladů předložených žadatelem vycházel krajský úřad z těchto podkladů:

- Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizací č. 1, 2, 3, 4 a 5,
- Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, ve znění Aktualizace č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5,
- Územní plán Suchdol nad Odrou, který nabyl účinnosti dne 05.01.2022,
- Územní plán Mankovice, který nabyl účinnosti dne 09.07.2010, ve znění Změny č. 1, která nabyla účinnosti dne 24.09.2013 a Změny č. 2, která nabyla účinnosti dne 22.04.2022,
- Územní plán Odry, který nabyl účinnosti dne 28.07.2020.

Dle ust. § 96b odst. 3 stavebního zákona orgán územního plánování v závazném stanovisku určí, zda je záměr přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, či nikoliv. Jestliže shledá záměr přípustným, může stanovit podmínky pro jeho uskutečnění. Na základě tohoto posouzení krajský úřad sděluje:

- **Vyhodnocení souladu záměru s politikou územního rozvoje**

Záměr „Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD“ je v souladu Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4 a 5.

Odůvodnění:

V případě vyhodnocení souladu záměru s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění po Aktualizaci č. 1, 2, 3, 4 a 5 (Aktualizace č. 2, 3 a 5 se netýkají území MSK, dále jen A-PÚR ČR) bylo zjištěno, že navrhovaný záměr je lokalizována na území tří obcí, a to v obci Suchdol nad Odrou, Mankovice a Odry. Tyto obce jsou zařazeny do rozvojové osy republikového významu OS10 (Katowice -) hranice ČR/Polsko – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko (- Bratislava).

Vzhledem k tomu, že u rozvojových os je dle bodu (34) A-PÚR ČR nutno vytvářet, udržovat a koordinovat územní připravenost na zvýšené požadavky změn v území a při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat odpovídající využívání území a zachování jeho hodnot, krajský úřad se zabýval tím, zda s předmětnými republikovými prioritami posuzovaný záměr nezakládá rozpor, a to, především s těmi, jež se z povahy věci mohou předloženého záměru týkat.

Republiková priorita č. (18) stanovuje následující povinnost, citujeme: „*Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.*“ Posuzovaným záměrem dojde k obnově a zřízení bezvadného stavebního a technického stavu drážní infrastruktury, čímž nepochybně budou posíleny především dopravní vazby mezi městskými a venkovskými oblastmi. Záměr plně tuto prioritu respektuje.

Republiková priorita č. (20a) stanovuje následující povinnost, citujeme: „*Vytvářet podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury.*“ Předmětem posuzovaného záměru je oprava stávající železniční trati z tohoto je zřejmé, že nedochází ke zhoršení migrační propustnosti krajiny. Záměr respektuje tuto prioritu.

Republiková priorita č. (23) stanovuje povinnost „... *Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny...*“ K fragmentaci krajiny záměrem nedochází, neboť záměr je realizován v koridoru stávající železniční trati, která je v území dlouhodobě stabilizována, k fragmentaci krajiny záměrem nedochází. Záměr respektuje tuto prioritu.

Republiková priorita č. (24) stanovuje povinnost, citujeme: „*Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.... 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).*“ Záměrem je zajištění bezvadného stavebního a technického stavu stávající železniční trati, čímž dojde také ke zkvalitnění a zajištění bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy, která se řadí mezi environmentálně šetrné formy dopravy. Záměr plně tuto prioritu respektuje.

Republiková priorita č. (27) stanovuje následující, citujeme: „... *Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.*“ Tato priorita je záměrem naplněna, neboť jeho hlavním cílem je zkvalitnění stávající železniční dopravy. Podmínky pro efektivní provoz stávající železniční dopravy jsou tímto záměrem naplňovány.

Republiková priorita č. (29) stanovuje následující, citujeme: „*Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy... Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území.*“ Záměrem má být zajištěn bezvadný stavební a technický stav drážní infrastruktury – což je forma žádoucí veřejné dopravy. Záměr tuto prioritu plně naplňuje.

Záměr je také v souladu s obecnými kritérii a podmínkami stanovenými politikou územního rozvoje pro rozhodování o změnách v území, zejména s požadavkem uvedeným v čl. (39) A-PÚR ČR: „*Při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy*“. Záměr je s tímto požadavkem v souladu, neboť jeho hlavním cílem je provozování drážní dopravy na regionální trati bezpečně, provozovat dráhu efektivněji a sladit její parametry s požadavky interoperability a bezbariérovosti, a to se v konečném důsledku týká i nákladní železniční dopravy.

Ostatní požadavky stanovené v A-PÚR ČR na posuzovaný záměr věcně nedopadají.

• **Vyhodnocení souladu stavebního záměru se zásadami územního rozvoje**

Záměr „Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD“ je v souladu se Zásadami územního rozvoje Moravskoslezského kraje, ve znění po Aktualizaci č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5

Odůvodnění:

Územně plánovací dokumentací vydanou krajem jsou pro záměrem dotčené území Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, ve znění po Aktualizaci č. 1, 2a, 2b, 3, 4 a 5 (dále je A-ZÚR MSK).

Dle A-ZÚR MSK jsou městys Suchdol nad Odrou, obec Mankovice a město Odry zařazeny do rozvojové osy republikového významu OS10 (Katowice -) hranice ČR/Polsko – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko (- Bratislava).

Dle A-ZÚR MSK se záměr dostává v obci Mankovice do kolize s těmito koridory:

- V502 – koridor územní rezervy, vodovodní přivaděč Mankovice – Nový Jičín, posílení SV Nový Jičín z přivaděče OOV Fulnek – Hranice;
- EZ10 – koridor pro dvojité vedení 400 kV odbočka z vedení Prosenice – Nošovice, včetně rozšíření rozvodny Kletné;
- E501 – koridor územní rezervy, lokalita pro velký energetický zdroj (VEZ) Blahutovice včetně koridoru pro vyvedení výkonu do sítě 400 kV v trase VEZ – stávající vedení č. 459 Horní Životice – Nošovice;
- VR1 – vysokorychlostní trať (VRT). Ve městě Odry se posuzovaný záměr dostává do kolize s koridorem D52 – I/47 Odry, východní obchvat a koridorem regionálního biokoridoru 529.

V případě záměrů územních rezerv V502 a E501 se jedná o záměry, u kterých bude ověřována jejich reálnost, potřebnost a následné technické řešení. V případě územních rezerv dle ust. § 23b odst. 4 stavebního zákona jsou zde zakázány změny v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Vzhledem k tomu, že posuzovaný záměr navrhuje modernizaci stávající železniční tratě, lze konstatovat, že samotný záměr realizaci uvedených staveb, a to konkrétně vodovodního přivaděče Mankovice – Nový Jičín a VEZ Blahutovice, neohroží ani znemožní. Záměr modernizace železniční tratě může být do doby možné realizace těchto staveb konzumován, neboť svým významem a rozsahem není změnou v území, která znemožní či ztíží realizaci těchto projektů. V případě potvrzení potřebnosti těchto záměrů budou následně nutné zastavitelné plochy pro jejich

realizaci vymezeny a projednány prostřednictvím aktualizace zásad územního rozvoje a následně změn jednotlivých územních plánů dotčených obcí.

Záměr EZ10 navrhuje zdvojení vedení 400kV, vzhledem k tomu, že tento záměr bude realizován jako zdvojení stávajícího vedení VVN je zřejmé, že křížení záměru s posuzovaným záměrem, kterým je rekonstrukce již stávající železniční trati, je technicky řešitelné. Řešení předmětného křížení této technické a dopravní infrastruktury bude předmětem projektové dokumentace k záměru EZ10.

V případě záměru VR1, byl tento záměr prostřednictvím Aktualizace č. 3 z původního koridoru územní rezervy D507 zařazen mezi koridory návrhové pod označením VR1. Z uvedeného důvodu krajský úřad **požaduje posuzovaný záměr koordinovat se záměrem této vysokorychlostní tratě (Bělotín -) hranice kraje – Ostrava - Svinov**. Oprávněný investor tohoto záměru je totožný jako u posuzovaného záměru, tj. Správa železnic, státní organizace.

Posuzovaný záměr se dle A-ZÚR MSK textové části kapitoly „F.I. VYMEZENÍ OBLASTÍ SPECIFICKÝCH KRAJIN...” nachází v přechodových pásmech 41 a 44, ve kterém se uplatňují charakteristiky a cílové kvality krajiny Oderské vrchy (B-11), Klimkovice - Suchdol (D-01) a Poodří (D-02).

V případě krajiny (B-11) jsou stanoveny následující podmínky pro zachování a dosažení cílových kvalit:

- Vyloučit či omezit zásahy (rekreační funkce, stavební činnost včetně staveb technické a dopravní infrastruktury) do niv a porostů lužních lesů.
- Ochránit siluety kulturních dominant v uvedených venkovských sídlech před snížením jejich vizuálního významu v krajinné scéně nevhodnou zástavbou.

V případě krajiny (D-01) jsou stanoveny následující podmínky pro zachování a dosažení cílových kvalit:

- Chránit a posilovat strukturu nelesní rozptýlené zeleně v zemědělské krajině s cílem oslabit význam velkého měřítka liniových tras páteřních sítí dopravní a technické infrastruktury (dálnice, rychlostní silnice, koridorové celostátní železniční tratě, elektrická vedení 400 kV) vizuálním rozčleněním krajinného koridoru.
- Přípustnost rozvojových záměrů na změny ve využití území posuzovat dle těchto hledisek:
 - zachovat dosavadní strukturu osídlení v podobě urbanizovaných pásů podél silnic a vodotečí, s orientací víceméně kolmo vůči údolním svahům (obce Mankovice, Suchdol n. Odrou, Fulnek m. č. Stachovice, Hladké Životice, Kujavy, Pustějov, Butovice, Velké Albrechtice, Bravantice, Jistebník, Klimkovice, Polanka n. Odrou);
 - zachovat pohledové vazby mezi okrajem Vítkovské vrchoviny, údolní nivou Odry a okrajem Moravskoslezských Beskyd;
 - chránit pohledový obraz kulturně historických dominant v Jistebníku, Klimkovicích, Studénce-Butovicích, Hladkých Životících, Suchdole n. O. a Mankovicích ve struktuře zástavby a ve vizuální scéně;

V případě krajiny (D-02) jsou stanoveny následující podmínky pro zachování a dosažení cílových kvalit:

- Zachovat a vytvářet harmonický vztah zástavby a krajinného rámce s vyloučením výraznějších vizuálních vlivů na siluety sídel vnímaných ze specifické krajiny D-03.

- Chránit siluety kulturních dominant v Suchdole Nad Odrou, Bernarticích nad Odrou, Staré vsi nad Ondřejnicí, Bartošovicích a Albrechticích před snížením jejich vizuálního významu v krajinné scéně nevhodnou zástavbou.

Předložená projektová dokumentace „**Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD**“ řeší opravu železniční jednokolejné trati v délce cca 9,5 km zahrnující železniční svršek a spodek, mosty, propustky, opěrné zdi, přejezdové konstrukce včetně navazujících úseků vozovky, nástupiště a osvětlení zastávky, spojovací kabelové vedení, to vše nacházející se v mezistaničním úseku Suchdol nad Odrou – Odry. Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru lze dovodit, že jeho realizací budou zachovány požadované pohledové vazby a také nedojde k narušení pohledového obrazu kulturně historických dominant. Nedojde ani k narušení stávající zástavby a stávajícího krajinného rámce, neboť se jedná o železniční trať stávající.

Záměr je v souladu s podmínkami pro zachování a dosažení cílových kvalit krajiny (B-11), (D-01) a (D-02).

Další články A-ZÚR MSK věcně nedopadají na posuzovaný záměr.

- **Soulad s územně plánovací dokumentací jednotlivých obcí**

Posuzovaný záměr se z hlediska posouzení souladu s územními plány jednotlivých obcí nachází v těchto obcích:

1. **Suchdol nad Odrou**
2. **Mankovice**
3. **Odry**

Ad. 1) Záměr *Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD* je v souladu s Územním plánem Suchdol nad Odrou

Odůvodnění:

Dle předložené projektové dokumentace se na území městyse Suchdol nad Odrou nachází část záměru opravy železniční jednokolejné trati v celkové délce cca 9,5 km, a to konkrétně především tyto stavby:

- část úseku 1 – SO 11-10.01 (SO 11-10-01.1) – železniční svršek, následná úprava GPK, SO 11-21-01 – propustek, SO 11-11-01 – železniční spodek, SO 11-20-01 – provádění sanace mostu, SO 11-21-02 – propustek.

Posuzovaný záměr se dle grafické části platné územně plánovací dokumentace městyse Suchdol nad Odrou výkresu „*I.B.2 HLAVNÍ VÝKRES*“ nachází v zastavěném území v plochách s funkčním využitím „*DZ – plochy dopravní - drážní*“ (pozemky parc. č. 2287/20, 2287/16, 2286, 2285), „*TI – plochy technické infrastruktury*“ (pozemky parc. č. 2227/33, 2190), „*VS – plochy výroby a skladování*“ (pozemek parc. č. 2221) a „*ZO – plochy zeleně – ochranné*“ (pozemek parc. č. 2189).

V textové části výroku v kapitole „*F) STANOVENÍ PODMÍNEK PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ – S URČENÍM VYUŽITÍ A STANOVENÍ PODMÍNEK VYUŽITÍ...*“ je v případě ploch s funkčním využitím

DZ ve využití hlavním uvedeno následující: „železniční doprava, včetně sítí a zařízení vlastní technické infrastruktury“; dále je ve využití přípustném uvedeno „provozní zařízení dráhy; technická zařízení zabezpečovací a sdělovací; stavby a zařízení související s přepravou cestujících - stavby související se stavbou hlavní; občanské vybavení přímo související s provozováním osobní železniční přepravy; zeleň; nezbytná dopravní infrastruktura - pozemní komunikace, parkovací plochy, manipulační plochy, chodníky, cyklostezky a další stavby související s nezbytnou dopravní infrastrukturou; nezbytná technická infrastruktura a přípojky na síť technické infrastruktury“.

V případě ploch s funkčním využití TI ve využití hlavním uvedeno následující: „stavby a zařízení technické infrastruktury s požadavkem plošného vymezení v území“; dále je ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „stavby související se stavbou hlavní; bydlení správců; zeleň; nezbytná dopravní infrastruktura - přístupové komunikace, parkovací a odstavné plochy, manipulační plochy, chodníky a další stavby související s nezbytnou dopravní infrastrukturou; nezbytná technická infrastruktura a přípojky na síť technické infrastruktury“.

A dále pak v případě ploch s funkčním využití VS ve využití hlavním uvedeno následující: „průmyslová výroba a skladování (sklady, spediční centra, logistické areály, apod.)“; dále je ve využití přípustném je mimo jiné uvedeno „výrobní služby a drobná výroba; nezbytná dopravní infrastruktura – obslužné komunikace, parkovací a odstavné plochy, manipulační plochy, chodníky a další stavby související s nezbytnou dopravní infrastrukturou; nezbytná technická infrastruktura a přípojky na síť technické infrastruktury“.

V případě ploch s funkčním využití ZO ve využití hlavním uvedeno následující: „zeleň ochranná“; dále je ve využití přípustném je mimo jiné uvedeno „nezbytná dopravní infrastruktura – obslužné komunikace, sjezdy na pozemky, stezky a chodníky, cyklostezky a další stavby související s nezbytnou dopravní infrastrukturou; nezbytná technická infrastruktura a přípojky na síť technické infrastruktury; stavby ochranných prvků – přírodní valy, protihlukové stěny, zdi“.

Vzhledem k tomu, že posuzovaný záměr řeší opravu železniční jednokolejné trati zahrnující především železniční svršek a spodek, mosty, propustky, spojovací kabelové vedení, je v souladu s hlavním a přípustným využitím funkčních ploch, ve kterých se nachází.

Ad. 2) Záměr „Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD“ je v souladu s Územním plánem Mankovice, v úplném znění po Změně č. 1 a 2, a to za podmínky, že záměr bude koordinován se záměrem vysokorychlostní tratě (Bělotín -) hranice kraje – Ostrava - Svinov.

Odůvodnění:

Dle předložené upravené projektové dokumentace se na území obce Mankovice nachází část záměru opravy železniční jednokolejné trati v celkové délce cca 9,5 km, a to konkrétně především tyto stavby:

- část úseku 1 – SO 11-10.01 (SO 11-10-01.1) – železniční svršek, následná úprava GPK, PS 01-02-51 – traťový kabel, SO 11-21-03 - propustek, SO 11-21-04 - propustek, SO 11-21-05 - propustek, SO 11-11-01, SO 11-21-06 - propustek, SO 11-13-02 – železniční přejezd, SO 11-20-02 – přestavba mostu, SO 11-13-03 – železniční přejezd, SO 11-21-07 - propustek, SO 11-13-04 – železniční přejezd, SO 11-21-08 - propustek, SO 11-21-09 - propustek, SO 11-21-10 - propustek, SO 11-21-11 - propustek,
- úsek 2 – SO 12-10-01 (SO 12-10-10.1) – železniční svršek, následná úprava GPK, SO 12-21-01 - propustek, SO 12-13-01 – železniční přejezd, SO 12-21-02 - propustek, PS 02-02-51 – traťový kabel,

SO 12-20-01 – sanace mostu, SO 12-21-03 - propustek, SO 12-21-04 - propustek, SO 12-86-01 – zast. Mankovice, úprava osvětlení, SO 12-12-01 – zast. Mankovice, nástupiště a zpevněné plochy, SO 12-13-02 – železniční přejezd, SO 12-21-05 - propustek, SO 12-21-06 - propustek, SO 12-11-01 – železniční spodek, SO 12-21-07 - propustek, SO 12-21-08 - propustek, SO 12-13-03 – železniční přejezd, SO 12-21-09 - propustek, PS 02-02-51 – traťový kabel,

- část úseku 3 – SO 13-10-01 (SO 13-10-01-1) – železniční svršek, následná úprava GPK, SO 13-11-01 – železniční spodek, SO 13-13-01 – železniční přejezd, PS 03-02-51 – traťový kabel.

Posuzovaný záměr se dle grafické části platné územně plánovací dokumentace obce Mankovice výkresu „I.B. HLAVNÍ VÝKRES“ nachází v nezastavěném území v plochách s funkčním využitím „D – plochy dopravní infrastruktury“ (pozemky parc. č. 2403, 2379, 2356, 2349, 2349, 2370, 2349, 2365, 2366), „NS, NS-1 – plochy smíšené nezastavěného území“ (pozemky parc. č. 2257 - NS-1, 2256, 1813 – NS-1, 2371, 2079, 2080, 2341), „K – plochy veřejných komunikačních prostorů“ (pozemky parc. č. 2402, 2352, 2358, 2359, 2350, 335/1, 2369, 2362/1, 2363, 2367, 2364), „RS – plochy rekreace sportovní“ (pozemek parc. č. 763) a „NZ – plochy zemědělské“ (pozemky parc. č. 2130, 2177).

V textové části výroku v kapitole „f) STANOVENÍ PODMÍNEK PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ, PRO PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A OCHRANU KRAJINNÉHO RÁZU“ je v případě ploch s funkčním využitím D ve využití hlavním uvedeno následující: „plochy, pozemky a veřejné prostory silnic, dálnic a železnic; plochy areálů dopravních zařízení“; dále je ve využití přípustném mimo jiné uvedeno „komunikace pro pěší a cyklisty; vedení technické infrastruktury“.

V případě ploch s funkčním využitím NS, NS-1 je ve využití přípustném mimo jiné uvedeno „nezbytné průchody dopravní infrastruktury včetně účelových komunikací a technické infrastruktury včetně přípojek - cyklistické a pěší stezky a trasy“.

A dále pak v případě ploch s funkčním využitím K ve využití přípustném je mimo jiné uvedeno „trasy dopravní a technické infrastruktury“. U ploch s funkčním využitím RS je pak jako využití přípustné uvedeno „nezbytná dopravní a technická infrastruktura“ a v případě ploch NZ je ve využití přípustném „nezbytné průchody dopravní infrastruktury včetně účelových komunikací a technické infrastruktury včetně přípojek“.

Vzhledem k tomu, že posuzovaný záměr řeší opravu železniční jednokolejné trati zahrnující především železniční svršek a spodek, mosty, propustky, opěrné zdi, přejezdové konstrukce včetně navazujících úseků vozovky, nástupiště a osvětlení zastávky, spojovací kabelové vedení, je v souladu s hlavním a přípustným využitím funkčních ploch, ve kterých se nachází.

Část záměru je lokalizována v koridoru „TK1 – koridor technické infrastruktury – elektroenergetiky“, koridoru „R-D507 – koridor územní rezervy pro vedení vysokorychlostní tratě“, koridoru „R-E501 – koridor územní rezervy pro výstavbu vedení 400 kV“ a koridoru „R-V502 – koridor územní rezervy pro výstavbu vodovodního přívaděče Mankovice – Nový Jičín“.

V případě koridoru TK1 je v textové části územního plánu kapitole „d3. KONCEPCE ENERGETIKY A SPOJŮ“ pro jeho využití stanoveno ve využití přípustném následující: „stavby a zařízení technické infrastruktury, stavby pěších a cyklistických komunikací, stavby silnic, místních a účelových komunikací, stavby železniční, stavby vodohospodářské, stavby oplocení, realizace ÚSES“. Posuzovaný záměr je s tímto využitím v souladu.

Dále je v textové části v kapitole „j) VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ ÚZEMNÍCH REZERV A STANOVENÍ MOŽNÉHO BUDOUCÍHO VYUŽITÍ VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEHO PROVĚŘENÍ“ v případě koridoru R-E501 a koridoru V502 stanoveno následující „V koridoru územní rezervy je nepřipustné takové využití území, které by znemožňovalo budoucí realizaci účelu, pro který je koridor určen.“ Vzhledem k tomu, že záměrem je oprava stávající železniční trati, nebude jeho realizací znemožněno realizovat záměry, pro které byly tyto koridory v území vymezeny.

V případě koridoru R-D507 krajský úřad konstatuje, že tento záměr byl prostřednictvím Aktualizace č. 3 ZÚR MSK z původního koridoru územní rezervy D507 zařazen mezi koridory návrhové pod označením VR1. V tomto případě zde platí ust. § 31 odst. 4 a § 54 odst. 5 stavebního zákona, kdy obec je povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem a následně schválenou politikou územního rozvoje. Do té doby nelze rozhodovat podle těch částí územního plánu, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem nebo s politikou územního rozvoje. Z uvedeného důvodu krajský úřad **požaduje**, jak již uvedl v případě vyhodnocení souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, **posuzovaný záměr koordinovat se záměrem vysokorychlostní tratě (Bělotín -) hranice kraje – Ostrava - Svinov.**

Ad. 3) Záměr „Ad. 2) Záměr „Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD“ je v souladu s Územním plánem Odry

Odůvodnění:

Dle předložené upravené projektové dokumentace se na území města Odry nachází část záměru opravy železniční jednokolejné trati v celkové délce cca 9,5 km, a to konkrétně především tyto stavby:

- část úseku 3 – SO 13-10-01 (SO 13-10-01-1) – železniční svršek, následná úprava GPK, SO 13-11-01 – železniční spodek, SO 13-21-01 - propustek, SO 13-24-01 – zárubní zeď, SO 13-23-01 – opěrná zeď, SO 13-21-02 - propustek, SO 13-21-03 - propustek,
- úsek 4 – SO 14-10-01 (SO 14-10-01.1) - železniční svršek, následná úprava GPK, SO 14-11-01 – železniční spodek, SO 14-23-01 – opěrná zeď, SO 14-21-01 - propustek, PS 04-02-51 – traťový kabel, SO 14-21-02 - propustek, SO 14-21-03 - propustek,
- úsek 5 – SO 15-10-01 (SO 15-10-01.1) - železniční svršek, následná úprava GPK, SO 15-11-01 – železniční spodek, SO 15-13-01 – železniční přejezd, SO 15-21-01 - propustek, SO 15-21-02 - propustek, PS 05-02-51 – traťový kabel, SO 15-21-03 - propustek, SO 15-13-02 – železniční přejezd, SO 15-13-03 – železniční přejezd, SO 15-21-04 - propustek, SO 15-21-05 - propustek, SO 15-10-01 – železniční svršek, SO 15-11-01 – železniční spodek, SO 15-21-06 - propustek, PS 05-02-51 – traťový kabel, SO 15-21-07 - propustek, SO 15-13-04 – železniční přejezd, SO 15-21-08 - propustek, SO 15-21-09 - propustek, SO 15-21-10 - propustek.

Posuzovaný záměr se dle grafické části platné územně plánovací dokumentace města Odry výkresu „I./B.2. HLAVNÍ VÝKRES“ nachází v nezastavěném i zastavěném území s funkčním využitím „DZ – plochy pro drážní dopravu“ (pozemky parc. č. 401 v k.ú. Pohoř a pozemky parc. č. 2563/6 v k. ú. Odry), „KZ-08c, KZ, KZ-08b – plochy krajinné zeleně“ (pozemky parc. č. 1673/1, 2163/1, 1673/8, 1673/7, 2164, 2165/1, 1673/3, 1673/2, 2165/1, 1669/1 v k.ú. Odry), „L – plochy lesní“ (pozemky parc. č. 400/47, 400/37 v k. ú. Pohoř), „W – plochy vodní a vodohospodářské“ (pozemky parc. č. 2568/2, 547, 2180, 1578/1 v k. ú. Odry), „DS – plochy pro silniční dopravu“ (pozemky parc. č. 1670/1, 2174, 517/1 v k. ú. Odry. „P, P-Z11 – plochy veřejných prostranství“

(pozemky parc. č. 382, 1602, 546, 2179/1, 1520/90 v k. ú. Odry), „OV – plochy veřejné vybavenosti“ (pozemek parc. č. 1579/1 v k. ú. Odry) a „RZ – plochy individuální rekreace – zahrádkářské osady“ (pozemek parc. č. 1527/3 v k. ú. Odry).

V textové části výroku v kapitole „I./A.6.1. PODMÍNKY PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ“ je v případě ploch s funkčním využitím DZ ve využití hlavním uvedeno následující: „dopravní infrastruktura – železniční doprava“; dále je ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „stavby a zařízení související s železniční dopravou (kolejiště, náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty); stanice, zastávky, nástupiště; parkoviště a nezbytná obslužná a veřejná dopravní a technická infrastruktura“.

V případě ploch s funkčním využitím KZ ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „nezbytné liniové stavby veřejné technické a dopravní vybavenosti (infrastruktury)“.

V případě ploch s funkčním využitím L ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „stavby veřejného technického vybavení, inženýrské sítě, jejichž umístění, nebo trasování mimo plochu by nebylo možné nebo ekonomicky neúměrně náročné“.

V případě ploch s funkčním využitím W ve využití přípustném uvedeno „stavby a zařízení související s křížením dopravní a technické infrastruktury“.

V případě ploch s funkčním využitím DS ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „stavby a zařízení související s křížením dopravní a technické infrastruktury; stavby veřejného technického vybavení, inženýrské sítě“.

V případě ploch s funkčním využitím P ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „nezbytná technická infrastruktura; stavby veřejného technického vybavení, inženýrské sítě, jejichž umístění, nebo trasování mimo plochu by bylo neřešitelné nebo ekonomicky neúměrně náročné“.

V případě ploch s funkčním využitím OV ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „nezbytné zařízení technické vybavenosti a nezbytná dopravní infrastruktura“.

V případě ploch s funkčním využitím RZ ve využití přípustném uvedeno mimo jiné „související nezbytné zařízení technické vybavenosti; související nezbytná obslužná dopravní infrastruktura“.

Vzhledem k tomu, že posuzovaný záměr řeší opravu železniční jednokolejné trati zahrnující především železniční svršek a spodek, mosty, propustky, opěrné zdi, přejezdové konstrukce včetně navazujících úseků vozovky, spojovací kabelové vedení, je v souladu s přípustným využitím funkčních ploch, ve kterých se nachází.

• **Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování**

Záměr „Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014 - PD“ je v souladu se stanovenými cíli a úkoly vyplývajícími z ust. § 18 a 19 stavebního zákona.

Odůvodnění:

Krajský úřad posoudil soulad navrhovaného záměru s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18 a 19 stavebního zákona. K tomuto krajský úřad konstatuje, že k naplňování cílů a úkolů územního plánování slouží

s ohledem na formulaci a obsah těchto pravidel primárně územní plánování, tedy v tomto případě územně plánovací dokumentace obcí Suchdol nad Odrou, Mankovice a Odry. Pokud je záměr v souladu s těmito závaznými dokumentacemi lze předpokládat i soulad s cíli a úkoly územního plánování. Územně plánovací dokumentace uvedených obcí obsahují v textové části odůvodnění kapitoly, ve kterých jsou koncepce těchto územních plánů s těmito ustanoveními vyhodnoceny.

Krajský úřad také provedl vyhodnocení záměru z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování vyplývajících z ust. § 18 a 19 stavebního zákona, a to ve vztahu k těm, jež se z povahy věci mohou posuzovaného záměru týkat. Jedná se především o ust. § 18 odst. 1 stavebního zákona, podle kterého platí: „(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. ...". Záměr je s tímto ustanovením v souladu, neboť jeho hlavním cílem je zajištění bezvadného stavebního a technického stavu drážní infrastruktury, který je pro uspokojení potřeb současné generace nezbytná. Záměr je tedy v souladu s udržitelným rozvojem v území.

Stavební záměr je především lokalizován v nezastavěném území, dle ust. § 18 odst. 5 stavebního zákona platí, že „V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, připojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof... Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umísťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje.“ K tomuto krajský úřad uvádí, že účelem posuzovaného záměru je rekonstrukce stávající železniční tratě, která se řadí mezi formy veřejné dopravní infrastruktury.

S ohledem na obsah ust. § 19 odst. 1 stavebního zákona (především písmen b), c), d) a h), je posuzovaný záměr v souladu s koncepcí stanovenou v územním plánu a jedná se o změnu v území, která je žádoucí s ohledem na zajištění hospodářského rozvoje území, neboť jím bude zajištěna plynulost a lepší technická stav stávající železniční dopravy.

Poučení

Upozorňujeme, že dle ust. § 96b odst. 5 stavebního zákona závazné stanovisko platí 2 roky ode dne vydání, nestanoví-li úřad územního plánování v odůvodněných případech lhůtu delší, nejdéle však 3 roky. Platnost závazného stanoviska dle ust. odst. 6 stavebního zákona nelze prodloužit, pokud se změnily podmínky v území.

Ing. arch. Beata Vinklárková, Ph.D
vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu