AKTUALIZACE Č. 7
ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

návrh obsahu

01. 09. 2022

Klasifikace informací: Neveřejné

1. NÁVRH OBSAHU AKTUALIZACE Č. 7

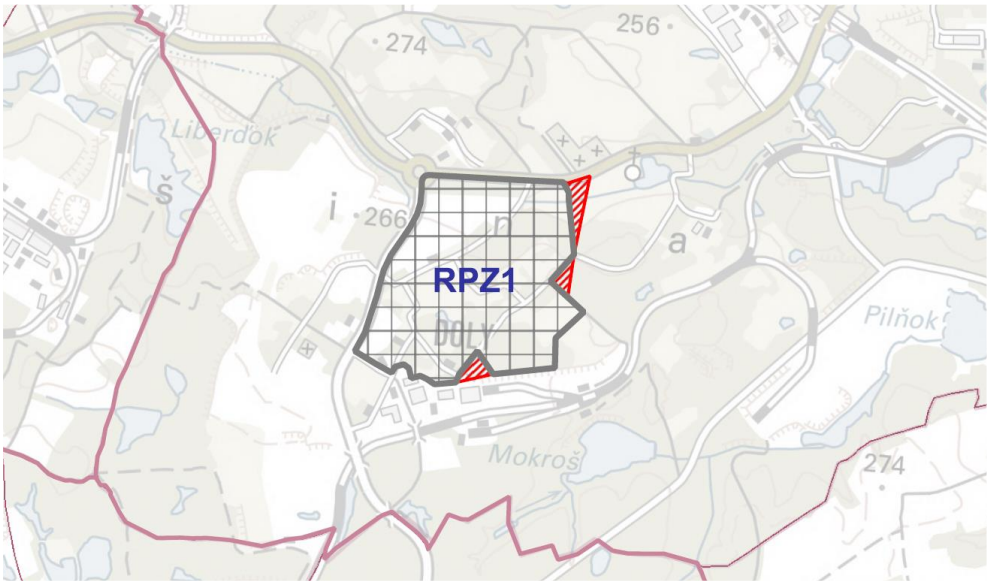
Předmětem řešení Aktualizace č. 7 Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „A7 ZÚR MSK“) bude:

- **Rozšíření plochy pro ekonomické aktivity RPZ1 Nad Barborou** vymezené v platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje. Rozšíření bude provedeno v bezprostřední návaznosti na plochu RPZ1 a nepřesáhne 10 ha (předpokládaný rozsah je 4,9 ha).
- **Prověření úpravy článku 71b.** platných Zásadách územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve smyslu umožnění využití plochy **RPZ1 Nad Barborou** pro strategický podnikatelský park se zaměřením na podporu a rozvoj elektromobility.

2. ODŮVODNĚNÍ

Základní východiska

Platné Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen „ZÚR MSK“) vymezují plochu pro ekonomické aktivity RPZ1 Nad Barborou. Plocha byla vymezena v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR MSK, kdy byla zároveň posouzena v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA). Výměra plochy RPZ1 dle ZÚR MSK činí 92,30 ha, v rámci A7 ZÚR MSK se nepředpokládá její rozšíření o více než 6 %.



Obrázek 1: Uvažované rozšíření plochy RPZ1

Plocha RPZ1 je situována v západní části správního území města Karviná, v prostoru mezi silnicemi I/59 a II/474 a areály bývalého Dolu Barbora, Teplárny Veolia Karviná a bývalého úpravárenského závodu. Jedná se o území dlouhodobě ovlivněné dřívější těžbou černého uhlí, které je v současné době brownfieldem s výskytem staveb určených k demolici, nefunkčních průmyslových objektů, zemědělsky rekultivovaných ploch, náletové vegetace a zamokřených poklesových sníženin. Hlavní výhodou plochy RPZ1 je její optimální dopravní dostupnost a obsluha, včetně možnosti využití železniční trati, a dostupnost sítí technické infrastruktury.

Plocha RPZ1 je vymezena v rámci Metropolitní rozvojové oblasti OB2 Ostrava v překryvu se specifickou

Klasifikace informací: Neveřejné

oblastí SOB4 Karvinsko vymezenými v Politice územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR ČR“) schválené vládou ČR. PÚR ČR vymezuje předmětnou specifickou oblast SOB4 zejména s cílem napravit strukturální postižení ekonomiky v oblasti způsobené útlumem těžkého průmyslu a racionalizací těžby uhlí, odstranit následky tohoto postižení a zároveň využít pro další ekonomický rozvoj předpoklady plynoucí zejména z potenciálu výhodné dopravní polohy. Za tímto účelem PÚR ČR stanovuje pro specifickou oblast úkoly pro územní plánování spočívající mj. ve vytváření územních podmínek pro revitalizaci devastovaných ploch a brownfields za účelem vyhledávání ploch vhodných k využití pro ekonomické aktivity a dále prověření možnosti umístění průmyslové zóny o velikosti cca 100–200 ha. Za plnění stanovených úkolů pro územní plánování dle PÚR ČR zodpovídá Moravskoslezský kraj.

Plocha RPZ1 je v současné době dle článku 71b. ZÚR MSK určena pro umístění průmyslové zóny bez bližší specifikace potenciálního funkčního využití. V rámci A7 ZÚR MSK bude prověřena potřeba úpravy článku 71b. takovým způsobem, aby byly vytvořeny územní podmínky pro umístění strategického podnikatelského parku se zaměřením na podporu a rozvoj elektromobility, včetně možnosti realizace tzv. gigafactory. Přestože stávající určení využití plochy RPZ1 dle ZÚR MSK není v přímém rozporu s tímto záměrem, je v zájmu zvýšení transparentnosti a vypovídací schopnosti ZÚR MSK doporučeno prověření potřeby úpravy článku 71b.

Investiční záměr typu gigafactory má výrazný potenciál podpořit rozvoj elektromobility na území ČR a přispět k postupné dekarbonizaci dopravy, která je nezbytným krokem k dosažení klimatické neutrality. Významný je rovněž potenciál vytvoření několika tisíc nových pracovních míst ať už v místě samotného provozu či navazujících dodavatelských řetězcích.

Podpora a rozvoj elektromobility

Rychlý nástup elektromobility v posledních letech je celosvětovým trendem, který jasně definuje směr budoucího vývoje v oblasti automobilového průmyslu. Její rozvoj úzce souvisí s probíhající změnou klimatu a jejími dopady na životní prostředí. Globální snahou je (resp. by měla být) podpora vzniku a zejména pak naplňování iniciativ, které přispívají ke snížení emisí skleníkových plynů, odklonu od fosilních paliv a postupné dosažení klimatické (uhlíkové) neutrality.

Za nejvýraznější změnu kontextu rozvoje čisté mobility lze považovat přijetí tzv. Pařížské dohody o změně klimatu. V této dohodě se signatářské země zavázaly udržet nárůst globální průměrné teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a vyvinout úsilí o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí.

Na úrovni Evropské unie je (dále jen „EU“) je dlouhodobě patrná snaha tento závazek nejen splnit, ale zároveň být v této oblasti i jedním z hlavních iniciátorů celého procesu a zaujímat vedoucí postavení v celosvětových opatřeních v oblasti klimatu. Tomu odpovídá řada přijatých strategických dokumentů Evropské komise, zejména její sdělení *Čistá planeta pro všechny: Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky* z roku 2018 zdůrazňující potřebu dosáhnout do roku 2050 tzv. klimatické neutrality.

V návaznosti na výše uvedený mezinárodní smluvní závazek bylo na úrovni EU v posledních letech přijato i několik nových právních předpisů, které do budoucna zásadním způsobem ovlivní směřování čisté mobility. Jde zejména o dvě nová nařízení, která stanoví značně ambiciózní výkonnostní emisní normy CO_2 pro nové osobní automobily, lehká užitková vozidla (2019/631) a nově i těžká vozidla (2019/1242) po roce 2020 a revizi směrnice 2009/33/ES o čistých vozidlech. Oblast elektromobility bude vedle toho do budoucna nově ovlivňovat regulace přijatá jako součást revize směrnice 2010/31/EU o energetické náročnosti budov.

Jednou z hlavních iniciativ v oblasti klimatu přijatých na úrovni EU je sdělení ***The European Green Deal*** (tzv. Zelená dohoda) přijaté Evropskou komisí v roce 2019, jehož hlavním cílem je dosáhnout toho, aby Evropa byla v roce 2050 klimaticky neutrální. Základním mezikrokem k naplnění hlavního cíle je závazek snížit emise skleníkových plynů EU do roku 2030 až o 55 % ve srovnání s rokem 1990.

Klasifikace informací: Neveřejné

Jedním ze základních pilířů Zelené dohody je udržitelná doprava zahrnující transformaci automobilového průmyslu a rozvoj elektromobility, která patří mezi hlavní nástroje čisté mobility. Evropská komise navrhuje zejména náročnější cíle v oblasti snížení emisí CO_2 u nových osobních automobilů a dodávek. Do roku 2030 má dojít ke snížení emisí o 55 % z osobních automobilů a o 50 % z dodávek. Do roku 2035 mají být emise z nových automobilů nulové.

Česká republika jako členský stát EU se v souvislosti s přijetím Zelené dohody zavázal k naplňování jejích jednotlivých cílů, mezi něž neodmyslitelně patří i podpora a rozvoj elektromobility.

Elektromobilita v ČR

Automobilový průmysl je základním pilířem českého hospodářství, vykazuje ve všech svých segmentech vysoký stupeň propojení s evropskými a světovými trhy a jeho podíl na českém HDP je téměř 10 %. S ohledem na soudobý a očekávaný budoucí trend v oblasti mobility spojený mj. s přijetím a naplňováním Zelené dohody je transformace automobilového průmyslu nevyhnutelná a je nezbytné v rámci ČR na tento trend flexibilně reagovat. Z toho důvodu je důležité vytvářet podmínky pro rozvoj elektromobility i na našem území a být tak do budoucna v tomto tradičním českém hospodářském odvětví konkurenceschopným státem nejen v evropském prostoru.

Snaha ČR na snížení emisí v dopravě vychází z požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, ze kterého vychází komponenta čistá mobilita. I ve vazbě na tuto směrnici v souvislosti s přechodem na nízkoemisní mobilitu bylo dne 11. 10. 2017 uzavřeno *Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice* mezi vládou ČR zastoupenou Ministerstvem průmyslu a obchodu a Sdružením automobilového průmyslu. Prostřednictvím tohoto memoranda bylo deklarováno, že s ohledem na tradici a význam automobilového průmyslu pro ČR a její konkurenceschopnost, zajištění udržitelného růstu a pracovních míst je potřeba udržet a dále posilovat pozici českého automobilového průmyslu v globálním měřítku a reagovat na přelomové trendy, jako jsou autonomní řízení, digitalizace a rozvoj alternativních pohonů (především elektromobility).

Jedním z klíčových strategických projektů, kterým lze rozvoj elektromobility v současné době v ČR podpořit, je realizace továrny na bateriové články, tzv. gigafactory. Za tímto účelem bylo mj. dne 27. 7. 2021 uzavřeno memorandum mezi Ministerstvem průmyslu a obchodu a ČEZ a.s., které nastavuje základní podmínky vzniku tohoto v rámci ČR vysoce strategického projektu.

Další memorandum o spolupráci v rozvoji elektromobility v ČR bylo uzavřeno dne 12. 10. 2021 mezi Ministerstvem dopravy, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Správou železnic s. o., Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, Ředitelstvím vodních cest ČR, společností ČEZ a.s. a společností ŠKODA AUTO a.s. Jedná se tak o další významný dokument deklarující společný zájem v oblasti podpory infrastruktury pro elektromobily a elektromobility obecně.

Podpora rozvoje elektromobility a snaha o vybudování tzv. gigafactory na území ČR je patrná i z usnesení vlády ČR č. 647 ze dne 27. 7. 2022, kterým vláda vyjádřila souhlas s prvotním indikativním záměrem investice do jeho přípravy a výstavby na území stávajícího letiště a brownfieldu v lokalitě Plzeň – Líně a poskytnutím maximální podpory a součinnosti při přeměně předmětného brownfieldu.

Stát obecně podporu udržitelné (čisté) mobility již dříve deklaroval prostřednictvím řady národních koncepcí, plánů a strategií, kterými jsou např.:

- **Teze Hospodářské strategie České republiky 2020–2030**
    - Strategie definuje základní pilíře pro posílení produktivity a konkurenceschopnosti české ekonomiky. V rámci pilíře *2. Doprava* je deklarována potřeba podpory opatření nízkouhlíkové mobility. Ambicí strategie je rovněž podpořit rozvoj alternativních druhů dopravy vůči dopravě individuální s cílem přechodu na tzv. čistou mobilitu. S tím je spojené zavádění alternativních paliv ve všech druzích dopravy.

Klasifikace informací: Neveřejné

- Dle strategie se rozvoj nízkoemisní ekonomiky jeví jako klíčový faktor ovlivňující podobu hospodářské strategie.

- **Inovační strategie ČR 2019–2030**
  - Jedná se o strategický rámcový plán, který předurčuje vládní politiku v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a má pomoci České republice se během dvanácti let posunout mezi nejinovativnější země Evropy a posílit její konkurenceschopnost. Inovační strategie se skládá z devíti navzájem provázaných pilířů, které obsahují východiska, základní strategické cíle a nástroje vedoucí k jejich naplnění.
  - Jedním z těchto pilířů je i *Mobilita a stavební prostředí*, který si klade mj. za cíl připravit se do budoucna na široké nasazení automobilů s alternativním pohonem do reálného provozu a umožněním provozu autonomních a automatizovaných vozidel a podpořit další rozvoj automobilového průmyslu v ČR.

- **Národní akční plán čisté mobility 2019 (aktualizace 2020)**
  - Národní politika a opatření k podpoření rozvoje nízkoemisní mobility jsou obsaženy zejména v Národním akčním plánu čisté mobility, který vychází z požadavku směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na přijetí příslušného vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu alternativních paliv v odvětví dopravy a příslušné infrastruktury.
  - Národním akčním plánem čisté mobility 2019 byly stanoveny strategické cíle v oblasti rozvoje trhu elektrických vozidel, rozvoje infrastruktury dobíjecích stanic, zajištění stabilního regulatorního rámce pro rozvoj elektromobility a vytváření rámce pro výzkum a vývoj v oblasti elektromobility.
  - Zacílení Národního akčního plánu čisté mobility rovněž odpovídá snaze podpořit primárně technologie, které jsou v současnosti na prahu plného komerčního využití.

- **Strategický rámec Česká republika 2030**
  - Jedná se o základní dokument státní správy pro udržitelný rozvoj a zvyšování kvality života obyvatel. V šesti klíčových oblastech shrnuje, kam rozvoj ČR dospěl, jakým čelí rizikům a jakých příležitostí může využít. Pro každou oblast formuluje strategické i specifické cíle.
  - Ke Strategickému rámci ČR 2030 je zpracován implementační plán, který definuje opatření a doporučení pro jeho naplňování. Jedním ze základních opatření v oblasti omezení emise skleníkových plynů a adaptace na negativní dopady změny klimatu je potřeba naplňovat *Národní akční plán čisté mobility* (viz předchozí bod), čímž jednoznačně deklaruje podporu a rozvoj elektromobility.

- **Národní politika výzkumu, vývoje a inovací České republiky 2021+**
  - Národní politika představuje zastřešující strategický dokument na národní úrovni pro rozvoj všech složek výzkumu, vývoje a inovací v České republice. Národní politika definuje 5 strategických cílů vycházejících z klíčových oblastí a 28 opatření k realizaci cílů. Definované strategické cíle jsou mj. orientovány na podporu podniků založených na moderních technologiích a záměrů posilujících specializaci produktového řetězce s vysokou přidanou hodnotou.

- **Národní plán obnovy**
  - Klíčovým strategickým dokumentem pro podporu a rozvoj ekonomiky představuje Národní plán obnovy (dále jen „NPO“), který je oproti běžným kohezním nástrojům založen primárně na reformách. Přestože NPO vznikl v reakci na krizi způsobenou

Klasifikace informací: Neveřejné

pandemií COVID-19 a na její ekonomické dopady, má významný potenciál nasměřovat ČR k zelené a digitální budoucnosti.

- Podpora elektromobility je deklarovaná skrze komponentu *2.4 Rozvoj čisté mobility*, která napomáhá k dekarbonizaci dopravy a transformaci automobilového průmyslu směrem k zelené ekonomice. Zároveň přispívá k plnění závazku ČR vyplývajícího ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001, čl. 25, která zavádí pro každý členský stát povinný cíl do roku 2030 dosažení 14 % podílu energie v dopravě z obnovitelných zdrojů a plnění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2014/94 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva; dále má návaznost na směrnici Evropského parlamentu a Rady (ES) 2009/33 ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility a směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33.
- ČR se prostřednictvím NPO snaží reflektovat společné celounijní výzvy, které Evropská komise stanovila v rámci *Roční strategie pro udržitelný růst 2021*.

- **Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu**
  - Vládou ČR schválený Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu (2019) určuje pro oblast zvyšování energetické účinnosti závazný cíl snižovat v období let 2021 až 2030 konečnou spotřebu energie, a to zaváděním nových úspor tempem 0,8 %/rok, tedy 8,4 PJ/rok (při předpokládané úrovni konečné spotřeby energie v ČR v roce 2020 v úrovni 1 050 PJ/rok). To znamená v přepočtu pro obor dopravy (při předpokládané úrovni konečné spotřeby energie v dopravě v ČR v roce 2020 v úrovni 305 PJ/rok – 85 TWh/rok) zvyšovat úspory energie v dopravě tempem 2,44 PJ/rok (0,68 TWh/rok).
  - V oblasti snižování produkce CO_2 určuje plán cíl snížit mezi roky 2020 a 2030 emise CO_2 produkované spalováním fosilních paliv ze 116 Mt/rok na 104 Mt/rok, tedy zhruba o 10 %. To znamená v přepočtu pro obor dopravy (při předpokládané úrovni produkce oxidu uhličitého v dopravě v ČR v roce 2020 v úrovni 21,3 Mt/rok) zvyšovat úspory emisí CO_2 v dopravě tempem 0,2 Mt/rok.
  - Cíle uvedené v Národním akčním plánu čisté mobility (viz výše) naplňují cíle uvedené ve Vnitrostátním plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu v rozsahu 10 až 20 %, a to jak v oblasti snižování spotřeby energie, tak i v oblasti snižování emisí CO_2.

Podpora udržitelné (čisté) mobility založené na nízkoemisní ekonomice je nepřímo deklarovaná prostřednictvím mnoha dalších koncepcí, plánů a strategií přijímaných jak na úrovni EU, tak ČR. Všechny tyto iniciativy a jejich naplňování přispějí k tomu, že se Evropa, resp. ČR stane digitálním a ekologickým kontinentem se zřejmými přínosy pro životní prostředí, ekonomiku i obyvatele.

Karvinský region

A7 ZÚR MSK je orientována výhradně na podporu a rozvoj elektromobility, čímž přispěje k naplňování výše uvedených iniciativ, koncepcí, plánů a jejich cílů. A7 ZÚR MSK vytvoří podmínky pro zvýšení konkurenceschopnosti jak ČR jako státu v kontextu EU, tak Moravskoslezského kraje v rámci ČR, resp. karvinského regionu, jehož cílená podpora je jednou z priorit státu i kraje.

Karvinský region představuje jeden z nejvíce strukturálně postižených regionů v kontextu celé ČR. Jedná se o území s vysokým zastoupením těžkého průmyslu, jehož průmyslová základna však prochází výraznou restrukturalizací a poklesem spojeným s nadprůměrnou nezaměstnaností. Dle statistických dat Českého statistického úřadu (dále jen „ČSÚ“) za rok 2021 se právě okres Karviná vyznačoval nejvyšším podílem nezaměstnaných osob (8,47 %) v rámci celé ČR (3,49 %).

Ještě markantnější rozdíl je potom při srovnání okresu Karviná v rámci Moravskoslezského kraje. Dle

Klasifikace informací: Neveřejné

dat ČSÚ bylo k 31. 12. 2021 úřady práce evidováno v Moravskoslezském kraji 42 152 uchazečů o zaměstnání. Proti konci roku 2020 se celkový počet uchazečů o zaměstnání snížil o 3 005 osob, přičemž se po skokovém nárůstu v předešlém roce obnovil klesající trend předchozích let. Pouze v okrese Karviná došlo k meziročnímu zvýšení počtu uchazečů o 375 osob. V okrese Karviná tak bylo k 31. 12. 2021 evidováno 13 852 nezaměstnaných, což představuje 32,9 % všech nezaměstnaných v kraji. Tento trend je v okrese Karviná dlouhodobý.

Spolu s nejvyšším podílem nezaměstnaných osob v kraji je současně patrná i velmi nízká míra podnikatelské aktivity. Jedná se o oblast s vysokou mírou sociálních a bezpečnostních rizik v rámci kraje, zejména při další ekonomické polarizaci území. Z důvodu nízké heterogenity ekonomické a vlastnické struktury je toto území vysoce ekonomicky zranitelné při dopadu recese.

Shrnutí

A7 ZÚR MSK přispívá k naplňování řady republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v PÚR ČR, kdy zejména vytváří v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomáhá tak řešení problémů v těchto územích (viz článek (17) PÚR ČR) a zároveň vytváří předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch brownfields průmyslového původu (viz článek (19) PÚR ČR).

Při zohlednění všech uvedených aspektů lze konstatovat, že A7 ZÚR MSK má v kontextu ČR i samotného Moravskoslezského kraje ambici významným způsobem přispět k posílení všech pilířů udržitelného rozvoje území, tj. **zlepšit podmínky pro životní prostředí** (rozvoj nízkoemisní mobility, snížení emisí skleníkových plynů, odklon od fosilních paliv, zvýšení klimatické odolnosti, využití potenciálu a revitalizace brownfieldu), **hospodářský rozvoj** (zvýšení konkurenceschopnosti ČR, Moravskoslezského kraje a okresu Karviná, obnova strukturálně postiženého karvinského regionu, podpora transformace automobilového průmyslu, podpora a rozvoj moderních technologií, podpora a rozvoj navazujících dodavatelských řetězců) a **soudržnost společenství obyvatel území** (vznik nových pracovních míst, snížení podílu nezaměstnaných osob).

A7 ZÚR MSK může významným způsobem přispět k naplnění republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v PÚR ČR a cílů územního plánování stanovených v § 18 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Klasifikace informací: Neveřejné