

**NÁVRH ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH UPLATNĚNÝCH V RÁMCI VEŘEJNÉHO  
PROJEDNÁNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC**

**Námítky podal, datum podání**

Popis podání

**Obsah námítky**

Odůvodnění námítky

**Rozhodnutí o námítce**

Odůvodnění rozhodnutí o námítce

**I. HRKLOMI družstvo, Družstevní 402, 753 01 Hranice (IČ 29386594) zastoupené na základě plné moci ze dne 16. 1. 2018 advokátem Mgr. Vítězslavem Dohnalem (ČAK 12191) společností Advokátní kancelář Dohnal&Bernard, s.r.o. (IČO 018 25 666), (dále jen Družstvo).**

**Datum podání námitek: 12. 8. 2019**

V článku I. *Stav věci* podání, je popis situace: informace, na základě kterých dokumentů a ke kterému řízení jsou námítky podány a dále identifikace dotčené osoby (společnosti) a jejího zástupce, výčet pozemků, ke kterým má dotčená osoba vlastnické právo, obecně důvody podání námitek.

Námítky mají grafický doprovod a přílohy

Příloha č. 1 – nárůst a pokles dopravy na silnici I/47

Příloha č. 2 - Trasa č. 1

Příloha č. 3 - Trasa č. 2

V článku podání II. Námítka, je uveden odstavec „Obecně k návrhu změny územního plánu Hranic“, který obsahuje obecná vyjádření obsahující pojmy jako „cítí se, nabývá dojmu, považuje za nepřipustné“, která nejsou vypořádána rozhodnutím, a je na ně reagováno toliko vyjádřením – jak je uvedeno níže.

Dále je obsah textu odstavce „Obecně k návrhu změny územního plánu Hranic“ vtělen do jednotlivých konkrétních námitek, o kterých je následně rozhodnuto.

„Obecně k návrhu změny územního plánu Hranic“ (citace)

1. Družstvo se cítí být Změnou č. 1 dotčeno na svých vlastnických právech, kdy hrozí výrazné omezení příjezdové cesty do areálu Družstva či dokonce její zánik, a to zejména z toho důvodu, že koridor pro „Severovýchodní obchvat“ je vymezen hned za vstupní bránou do tohoto areálu. Jedná se přitom o jedinou cestu umožňující dopravní napojení výrobního a průmyslového areálu Družstva na veřejnou komunikaci. Jejím podstatným omezením by došlo ke snížení hodnoty pozemků, nutnosti vynaložit nepřiměřeně vysoké náklady na řešení situace, snížení výrobních kapacit závodu. V případě, že by parametry plánovaného severovýchodního obchvatu neumožňovaly sjezd v místech příjezdové cesty do areálu Družstva, by mohlo dojít dokonce i k likvidaci závodu.
2. Družstvo se k plánovanému severovýchodnímu obchvatu vyjadřuje již několik let, avšak nabývá dojmu, že jeho argumenty jsou veskrze přehlíženy, bagatelizovány až ignorovány. Naopak jsou dle názoru Družstva upřednostněny jiné zájmy, které jsou však zastřešeny velmi obecnými důvody jako je tvrzení o nutnosti odklonění tranzitní dopravy z centra města Hranice.
3. Družstvo považuje zcela nepřipustné, aby bylo nuceno nést zvýšené náklady či dokonce snášet likvidaci své podnikatelské činnosti. Obchvat samotný dle jeho názoru není vůbec nezbytný a případně není vůbec nutné jej umísťovat v místech, kde omezuje příjezd do areálu Družstva.
4. Družstvo dále namítá, že v rámci změny pořizovatel a město nehledají optimální řešení zohledňující nejen zájmy města, ale také zájmy dotčených vlastníků a veřejné zájmy.

Vyjádření k „Obecně k návrhu změny územního plánu Hranic“:

Ad. 1. Vyjádření obav z „výrazného“ omezení, vedoucímu až k likvidaci závodu je nedůvodné. Z provedených územně plánovacích podkladů (studií), které jsou podkladem pro Změnu č. 1 Územního plánu Hranic, je zřejmé, že realizace dopravního napojení areálu firmy je možné a řešení studií bralo tento areál a jeho

dopravní napojení a obslužnost v potaz. Prostor mezi koridorem pro dopravní stavbu a areálem Družstva je pro napojení areálu naprosto dostatečný a může dojít toliko ke snížení jeho komfortu.

Konkrétní řešení je nad rámec měřítka územního plánu, přičemž prostor mezi plochou pro dopravu a areálem Družstva je pro napojení areálu dostatečný.

Ad. 2. K možnostem Družstva vyjádřit se k řešení „Severovýchodního obchvatu“ se uvádí, že Družstvo bylo, jako vlastník nemovitostí v oblasti, v průběhu přípravy územně plánovacích podkladů (studií) pravidelně a opakovaně přizváno k projednání jednotlivých variant návrhu (jak dokládají zápisy z průběhu přípravy technické studie). V rámci projednávání Změny č. 1 Územního plánu Hranic Družstvo mělo možnost v průběhu společného jednání podat k návrhu změny připomínky a v rámci veřejného projednání námítky. Tohoto práva Družstvo využilo. Vypořádání připomínek je součástí kapitoly II.C.p.1. Odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic, zejména pak kapitola II.C.i.4, na které lze zcela odkázat.

Ad. 3. Město se Hranice se za všech okolností snaží ve smyslu ust. § 18 odst. 3 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen stavební zákon) zohledňovat oprávněné zájmy jednotlivých dotčených subjektů v rámci celku tak, aby byly projednávanou změnou dotčeny v co nejmenší možné míře a současně měly zachovanou možnost jejich rozvoje. Záměr „Severovýchodního obchvatu“ je ze strany Družstva vnímán značně subjektivně a nebere v potaz potřebu odklonu dopravy mimo zastavěné území města. Město Hranice naopak považuje tuto dopravní stavbu jako potřebnou a důležitou z hlediska celkové koncepce dopravy ve městě, vedoucí ke snížení negativních dopadů z dopravy na životní prostředí a pohodu bydlení ve městě, a to z důvodů uvedených v odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic. Do samostatné působnosti obce patří záležitosti, které jsou v zájmu obce a občanů obce.

Ad. 4 Zde je upomínáno na povinnosti vyplývající ze stavebního zákona z § 18 odst. 3, stavebního zákona. Pořizovatel i město jsou si této zákonné povinnosti vědomi. V rámci pořízení Změny č. 1 Územního plánu Hranic, zajišťované úřadem územního plánování MěÚ Hranice, je v rámci projednávání územně plánovací dokumentace, souladu s § 18 odst. 3 stavebního zákona, hledána koordinace veřejných a soukromých záměrů v území.

Veřejný zájem je v tomto případě shledáván ve zlepšení pohody bydlení v obytných částech města (odklonění dopravy, snížení hluku, zlepšení čistoty ovzduší, snížení prašnosti atd.). Tento zájem je sledován nejen vůči stávajícímu stavu dopravy a dopadů z ní na pohodu bydlení ve městě, ale také vůči jejímu očekávanému nárůstu.

Hledání rovnováhy mezi veřejným a soukromým zájmem je právě předmětem řízení o změně územního plánu a je prováděno procesními úkony definovanými ve stavebním zákoně. Soukromé zájmy jsou ve Změně č. 1 respektovány až po mez, kdy by převážily nad zájmy veřejnými.

Pro vyhledání optimální trasy a koordinace v území byly zpracovány územně plánovací podklady - územní studie „Hranice – „Severovýchodní obchvat“ a technická studie „Hranice – „Severovýchodní obchvat“ (jako podklady pro změnu územního plánu), v nichž byla nalezena výsledná varianta obchvatu. Hledání optimálního řešení a trasování není jen hledání řešení, jak se vyhnout zásahům do soukromých pozemků, ale hledání řešení s ohledem na urbanistické, estetické požadavky, s ohledem na využitelnost navazujícího území a v neposlední řadě i na hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, tak jak je to požadováno § 19 stavebního zákona.

#### **Námítka č. 1 – nedůvodnost obchvatu (citace)**

5. ***Družstvo namítá, že potřeby města Hranice nevyžadují, aby se v současné či dohledné době jakýkoliv obchvat v severovýchodní části území města budoval. Proto navrhuje, aby byl koridor obchvatu z územního plánu buď zcela vypuštěn, nebo aby zůstal součástí územního plánu v podobě, kterou obsahuje aktuálně platný a účinný územní plán.***

6. *Odůvodnění: (citace)*

6.1. *Důvody celé nové podoby vedení severovýchodního obchvatu jsou v rámci textové části návrhu Změny č. 1 uvedeny na str. 13 a násl. jako snaha o odlehčení dopravy na silnici I/47, která údajně tvoří tzv. bariérový efekt a vytváří výraznou překážku mezi severní a jižní částí města. S tím Družstvo nesouhlasí.*

6.2. *Předně zastává Družstvo názor, že tranzitní doprava obecně nemá s ohledem na dálnici D1 (ve směru Olomouc – Ostrava) a silnici I/35 (ve směru Lipník nad Bečvou – Valašské Meziříčí) vůbec důvod projíždět centrem města Hranice a ani jím neprojíždí. Není tak důvod vytvářet další odklonění dopravy, když tuto funkci převzali výše uvedené komunikace a v budoucnu ji doplní ještě tzv. Palačovská spojka. Navíc, pokud jde o samotné dopravní zatížení silnice I/47, jak vyplývá z údajů celostátního sčítání dopravy 2010 a 2016 provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic, dochází zde až na výjimky k poklesu*

dopravy (viz tabulková příloha). Přičemž je potřeba také zohlednit, že obecně došlo dle celorepublikových čísel k nárůstu dopravy o přibližně 13 %.

- 6.3. Jak dále vyplývá z údajů celostátního sčítání dopravy 2010 a 2016, největší dopravní zatížení centra města Hranice pochází z jižního směru (ze silnice I/35) a zde dochází i k výraznému nárůstu dopravy. Tuto dopravu však severovýchodní, potažmo celý severní obchvat nijak neřeší.
- 6.4. Jako další důvod nezbytnosti předmětného obchvatu uvádí pořizovatel odklonění dopravy směřující z výrobních a průmyslových areálů umístěných ve východní části města Hranice. I tento argument Družstvo odmítá. Pokud bude doprava z této oblasti směřovat na jih či západ, bude nutné jet přes centrum města bez ohledu na „Severovýchodní obchvat“. Při směru na východ se užije silnice I/47 a centrum města Hranice se vůbec nezatíží. Jediným směrem, kterému by severovýchodní obchvat mohl pomoci, je směr severozápadní na Olomouc využitím dálnice D1. V tomto směru připadají v úvahu dvě trasy, jedna přes centrum města Hranice po silnici I/47 a II/440 a druhá mimo centrum města přes po silnici I/47 přes E462. Časový rozdíl mezi těmito trasami je 1 minuta ve prospěch první varianty.

#### **Přílohy:**

- Příloha č. 1 – nárůst a pokles dopravy na silnici I/47

- Příloha č. 2 - Trasa č. 1

- Příloha č. 3 - Trasa č. 2

- 6.5. Celý severovýchodní obchvat tak dle Družstva znamená pouze pohodlnější dopravní napojení z ulice Bělotínská, Hranice na dálnici D1 severozápadním směrem, a to řádově o minuty, odhadem o 2. Nutno však poznamenat, že se jedná o jediný směr, kterému severovýchodní, potažmo severní obchvat pomůže. Veškeré ostatní jsou nedotčeny. Odklon nákladní dopravy z centra města je tak dle Družstva čistě spekulativní úvahou.
- 6.6. Pokud jde o argument snižování hlukové a jiné dopravní zátěže z centra města, tak i zde má Družstvo výhrady. Za předpokladu, že bude určité množství dopravy z centra města severovýchodním obchvatem odkloněno, by však v praxi dle Družstva došlo pouze k tomu, že hluková a dopravní zátěž v centru bude obdobná, ale naopak se dopravní zatížení a hluk přenesou do míst, kde se doposud takový negativní dopad neprojevoval. Reálný dopad severovýchodního obchvatu na centrum města bude dle Družstva zcela marginální.

#### **Návrh rozhodnutí o námitce č. I/1: Námitka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Námitka vyjadřuje rozdílný pohled na potřebnost stavby „Severovýchodního obchvatu“.

Město Hranice v územně plánovací dokumentaci vymezilo v severním okraji města množství nových ploch pro výrobu a skladování a dále se v oblasti nachází území přestavbové (vojenská kasárna Jaslo), také určené pro výrobu a skladování. Postupné obsazování těchto ploch povede i nadále ke zvýšení dopravy obsluhující jednotlivé podniky. „Severovýchodní obchvat“ má sloužit k odvedení cílové i tranzitní dopravy ze severovýchodního prostoru města Hranic na dálnici D1 mimo obytné území a také ke zpřístupnění ploch výroby, vymezených v platném Územním plánu Hranic, s možností jednoduchého napojení těchto ploch na nadřazený dopravní skelet – dálnici D1 (přes silnici II/440) a dálnici D47 (v budoucnu propojení přes „Palačovskou spojku“ na Valašské Meziříčí, Vsetín).

Město Hranice vnímá tuto dopravní stavbu jako potřebnou a důležitou, neboť nárůst automobilové dopravy, k němuž došlo především postupným zvyšováním kapacity silnice I/47, zvyšuje negativní dopady na životní prostředí a pohodu bydlení ve městě. Převedení podstatného množství těžké dopravy mimo obytné území zlepší podmínky života obyvatel města. Zároveň bude splněn požadavek na obslužnost průmyslové oblasti v okolí obchvatu.

Koncepce dopravního řešení v této oblasti není nová. Město Hranice koncepci dopravní infrastruktury, zahrnující i „Severovýchodní obchvat“, schválilo v rámci vydání Územního plánu Hranic v roce 2016 a již v předchozím Územním plánu sídelního útvaru Hranice byla podobná koncepce v této oblasti navržena. Odůvodnění navržené koncepce dopravní infrastruktury je uvedeno v části odůvodnění Územního plánu Hranic v kapitolách j.4. – str. 129-140. Odůvodnění koncepce dopravní infrastruktury je zde odůvodněno v kontextu všech druhů dopravy a jejich návazností. Výše uvedené územní studie nehledaly tedy nové dopravní řešení, pouze hledaly pomocí „Územní studie Hranice – Severovýchodní obchvat“ ekonomicky a technicky nejvhodnější trasu. (Popis a vyhodnocení jednotlivých variant včetně řešení obsahuje podrobně kapitola II.C.i.4 Odůvodnění návrhu Změny č.1 Územního plánu Hranic).

V odůvodnění podané námitky bodě 6.1. není žádný argument a je pouze uvedeno, že Družstvo nesouhlasí s pohledem na silnici I/47 jako na bariéru v území. Bariérový efekt, který tvoří čtyři pruhová komunikace I. tř., rozdělující město na severní a jižní část, je snadno doložitelný a zcela zřetelný (popsáno v kapitole II.C.i.4 odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic). Překonání této bariéry je možno pro automobilovou dopravu jen ve čtyřech bodech ve městě (ve vzdálenostech cca 1,2 km, 0,4km, 1,0 km od sebe). Pro chodce je možnost

ještě na dvou dalších místech. Jejich značná vzdálenost od sebe však vede k nebezpečnému přecházení čtyř pruhové komunikace chodci. Kolem silnice pak je opět pásmo s vyšší hlukovou zátěží, s dopadem na pohodu bydlení v obytných částech v okolí uvedené silnice. Na komunikaci I. třídy nelze napojovat další sjezdy (např. ze sídlišť Struhlovsko, Hromůvka) a nelze zde pro chodce budovat bezpečné přechody. K překonání silnice I/47 je tedy třeba dosáhnout čtyř bodů křížení s touto silnicí a to průjezdem po místních komunikacích.

V bodech 6.2, 6.4., 6.5. odůvodnění námítky č. 1, popis neefektivitu „Severovýchodního obchvatu“, není brána v potaz potřeba komplexního řešení koncepce dopravy ve městě, která je popsána v kapitole II.C. I.4. Odůvodnění. Komplexnost celého řešení představuje potřebu několika kroků, z nichž příprava území pro „Severovýchodní obchvat“ je jen prvním z nich. Další kroky pro komplexnost a funkčnost celého řešení jsou např. příprava realizace tzv. Severozápadního obchvatu, převedení silnice I/47 do kategorie II. tř. popř. místní komunikace, silnice II/440 do kategorie místní komunikace, realizaci zklidňujících prvků do komunikační sítě např. vložení úrovnových křižovatek, přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty, úprava dopravního značení omezující vjezd těžké dopravy na dnešní I/47 a II/440. Tyto prvky by měly atraktivit „objezd“ města a pomoci tak ke zklidnění a snížení dopravy uvnitř města.

K bodu 6.3. a 6.4. odůvodnění námítky č. 1 a v grafické příloze č. 1-3, předložené k podaným námítkám, je doloženo celostátní sčítání dopravy z roku 2016, v pěti profilech silnice I/47. Tato měření jsou z hlediska posouzení intenzit měření dopravy a pro posouzení odhadu dopravního zatížení „Severovýchodního obchvatu“ po jeho vybudování, nedostatečné a nerelevantní, protože zahrnují omezený počet měřicích míst a nezohledňují vazbu na dopravní síť samotného města. Průzkum ŘSD prioritně zkoumá pouze zatížení dopravní sítě celostátního významu.

V rámci zpracované Technické studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“ (podkladu pro Územní studii „Hranice – Severovýchodní obchvat“), bylo v analytické části studie provedeno měření dopravně-inženýrských dat ve městě Hranice. Pro měření vybraných profilů byly vybrány dopravní tahy, kterých se výstavba „Severovýchodního obchvatu“ dotýká (komunikace II/440 – Potštátská, Tovární, Bělotínská, Nádražní). Součástí měření byly nejen intenzity dopravy v jednotlivých profilech, ale také směrový průzkum, podle průjezdu jednotlivými profilech. Výsledky měření ukázaly, že obchvat by po jeho vybudování využívalo cca 2015 voz/24 hod a to bez zahrnutí dopravy z východního okolí města a nově vznikajících provozů v areálu bývalých kasáren Jaslo a předpokládaných nových výrobních provozů v oblasti průmyslové zóny Potštátská. Odhadovaný nárůst dopravy (výhled 20 let) se zapojením průmyslových zón vymezených v ÚP Hranic je až 6200 voz/24 hod. Z uvedených výsledků město Hranice vycházelo při posouzení potřeby a efektivity odklonu dopravy na „Severovýchodní obchvat“.

K bodu 6.5. a 6.6. odůvodnění námítky č. 1 námítky se ještě doplňuje: Největší dopravní zatížení centra města pochází z průjezdu v severojižním směru, k němuž nemá město plnohodnotnou alternativu míjející centrum. Obchvat města (po dokončení severovýchodní i severozápadní části) výraznou část této severojižní dopravy přenesl a odtíží centru města. Pro jižní část města má sám „Severovýchodní obchvat“ minimální efekt, pro severní část města a centrum bude mít však efekt významný. Cílem obchvatu není primárně časová úspora projíždějících vozidel, ale vymístění podstatné části automobilové dopravy ze zastavěného území města, zejména z obytných čtvrtí, s cílem zlepšit životní prostředí a pohodu bydlení jejich obyvatel.

Snížení zatížení dopravou hlukem jde ruku v ruce se snížením exhalací a hluku v obytných částech města.

„Severovýchodní část obchvatu není samostatnou stavbou, ale součástí souboru staveb a opatření, která povedou ke změně dopravního skeletu města. Po vybudování celého severního obchvatu (Severovýchodní a Severozápadní obchvat), následného omezení kapacity silnic II/440 a I/47 (předpokládá se přeřazení obou silnic do nižších tříd, související mimo jiné s redukcí sítě prioritních (tranzitních) komunikací v ČR, iniciované Ministerstvem dopravy, respektive ŘSD), realizaci zklidňujících prvků (vložení úrovnových křižovatek, přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty, úprava dopravního značení omezující vjezd těžké dopravy apod.), získá obchvat dopravní prioritu a stane se pro řidiče atraktivním – plně nahradí jak silnici I/47, tak II/440, v rozsahu zahrnujícím zastavěné území města.

#### **Námítka č. 2 – chybějící prověření variant vedení obchvatu (citace)**

- 7. Družstvo dále namítá, že v rámci pořizování změny č. 1 územního plánu musí dojít k prověření variantního řešení vedení trasy obchvatu a z něj vyplývajícího koridoru pro umístění této stavby. Družstvo je přesvědčeno, že existují varianty, které jsou z hlediska naplnění cílů a úkolů územního plánování vhodnější, než varianta navržená. Družstvo některé takové varianty samo navrhlo a připojilo je již ke svým předchozím připomínkám. Návrhy variant jsou přílohou č. 4 k těmto námítkám. Družstvo požaduje, aby k takovému prověření těchto variant, jejich porovnání s variantou navrženou pořizovatelem a aby byla do územního plánu zapracována varianta, která vyjde jako nejlepší z hlediska všech cílů a úkolů územního plánování, nejen z hlediska zájmů města.*

## 8. Odůvodnění:

- 8.1. Jestliže se město rozhodlo, že je nezbytné změnit trasu obchvatu, musí se tak stát způsobem, který zohlední práva a zájmy dotčených osob. Družstvo je přesvědčeno, že existují varianty vedení obchvatu, které jsou k právům dotčených osob šetrnější a současně jsou lepší z hlediska naplňování cílů územního plánování.
- 8.2. Jak vyplývá z judikatury Nejvyššího správního soudu, jedním z důvodů, proč musí být prověřeny varianty záměru, jsou požadavky dotčených osob. V daném případě Družstvo jako vlastník potenciálně nejvíce zasažených pozemků opakovaně navrhuje možné varianty řešení obchvatu. Varianty byly navrženy nejen v rámci připomínek k návrhu změny č. 1 územního plánu, ale i na mnoha osobních jednáních, která se uskutečnila mezi Družstvem a bývalým vedením města v letech 2017 - 2018. Město je tak s existencí těchto variant a požadavkem na jejich prověření seznámeno již několik let. Do dnešního dne k žádnému porovnání variant nedošlo, což zatěžuje proces územního plánování zásadní vadou.

### Návrh rozhodnutí o námitce č. I/2: Námitka se zamítá.

**Odůvodnění:** V Zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic není předepsáno variantní řešení této změny. Variantní řešení je v zadání územního plánu ukládáno v odůvodněných případech nebo z podnětu dotčeného orgánu. V Zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic variantní řešení uloženo nebylo a je v něm odkázáno na zpracovanou podrobnější dokumentaci - „Územní studii Hranice - Severovýchodní obchvat“, jako na podklad pro změnu územního plánu.

K tomu se dále uvádí podrobněji:

Posouzení variant „Severovýchodního obchvatu“ v měřítku územního plánu by jen těžko mohlo zahrnout všechna hlediska potřebná k vyhodnocení optimální varianty a v detailu prověřit podmínky a stav daného území.

Město chtělo jít cestou podrobného sběru, analýzy a kritického vyhodnocení dat, aby ověřilo, zda navrhovaná koncepce „Severovýchodního obchvatu“ je vůbec potřebná a v jakých parametrech komunikace hledat řešení. To bylo předmětem technické studie „Hranice - Severovýchodní obchvat“. Tato studie nad analytickou částí navrhla pět variant řešení obchvatu, ze kterých následně byly sledovány čtyři z nich. Na základě projednání s dotčenými orgány, vlastníky veřejné infrastruktury a vlastníky pozemků a staveb v lokalitě, vznikla varianta označená jako doporučená. Technická studie obsahuje zhodnocení variant a závěrů porovnávajících jednotlivé varianty, ze kterých vzešla doporučená varianta, která právě nejvíce respektuje cíle a úkoly územního plánování.

V rámci zpracování podkladu pro změnu územního plánu byla vypracována „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“, jako podklad pro změnu územního plánu, a tato znovu vyhodnocovala čtyři varianty. Územní studie byla nadstandardně projednána (konzultována) s dotčenými orgány a vlastníky sítě technické a dopravní infrastruktury. Studie byla schválena jako územně plánovací podklad pro změnu územního plánu a zapsána do evidence územně plánovací činnosti. Z uvedeného je zřejmé, že návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic je pořízován na základě podrobných územně plánovacích podkladů se zjištěním a vyhodnocením stavu a vývoje území a po ověření možnosti změny v území. Shrnutí a vyhodnocení variant prověřovaných v „Územní studii Hranice - Severovýchodní obchvat“ je popsáno v kapitole II.c.i.4 odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic.

Právě podrobnost měřítka územních studií umožnilo posouzení jednotlivých variant ze všech hledisek a umožnilo tak připravit kvalitní územně plánovací podklad, který současně respektuje soukromé záměry v území.

Posuzování variant v měřítku územního plánu by nepřineslo nic nového a vedlo by k mnohem větší nepřesnosti trasy, což by si vyžádalo vymezení plochy pro dopravu v mnohem větší šířce, aby se v případě trasové korekce v rámci dokumentace pro územní řízení do plochy „vešly“.

Předložené varianty Družstva byly posouzeny již v rámci územní studie „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“, kde je, dle zápisů z pracovních jednání, Družstvo předložilo. U variant Družstvo neuvádí, která z jejich návrhů je dle jejich názorů „k právům dotčených osob šetrnější a současně jsou lepší z hlediska naplňování cílů územního plánování.“ Uvádí pouze klady a zápory jednotlivých variant, přičemž stejně uvádí, v námitce č. 2, že „...aby byl koridor obchvatu z územního plánu buď zcela vypuštěn, nebo aby zůstal součástí územního plánu v podobě, kterou obsahuje aktuálně platný a účinný územní plán.“ Je tedy otázka, zda by jakákoliv jiná varianta byla pro Družstvo přijatelná. Hranic.

Všechny návrhy na úpravu trasy Družstvem mají z pohledu měřítka územního plánu podobu pouze nuance – posuny v řádech desítek metrů v jednom úseku obchvatu a to pouze v oblasti označené jako sektor II. (výrazněji je posunuta pouze varianta ozn. v návrzích Družstva jako „A“, která vede po okraji koridoru D-O-L). Zákes variant Družstva není v šířce, kterou je potřeba v územním plánu vymezit pro dopravní stavbu. Z předložených grafických návrhů variant Družstva se jeví „varianta D“ jako totožná s návrhem trasy ve Změně č. 1 Územního plánu Hranic a „vejde se“ do plochy navrhované Změnou č. 1 Územního plánu.

Tyto návrhy nepřinášejí principálně nic nového, jediným efektem je zvětšení potenciálně zastavitelné plochy pro výrobu, kterou obchvat jako přirozená hranice v území vymezuje (jednotlivé návrhy se principiálně liší pouze rozsahem této plochy). Toto zvětšení plochy by mělo být využito pro podnikatelské aktivity, respektive pro (možná veřejnou, možná neveřejnou) dopravní infrastrukturu, která tyto podnikatelské aktivity zpřístupňuje a umožňuje. Všechny varianty předkládané Družstvem znamenají také (stejně jako řešení navržené Změnou č. 1) zásah do soukromých pozemků.

Družstvo bylo, jako vlastník nemovitostí v oblasti, v průběhu přípravy územně plánovacích podkladů pravidelně a opakovaně přizváno k projednání jednotlivých variant návrhu (jak dokládají zápisy z průběhu přípravy technické územní studie).

Projektant v maximální míře využívá k vedení koridoru pozemků města a státu (největší část koridoru vede po pozemku Státního pozemkového úřadu; přímo v zákoně č. 503/2012 Sb., o státním pozemkovém úřadu je uvedeno, že pozemky v jeho správě jsou primárně určeny pro veřejně prospěšné stavby obcí), aby v maximální míře šetřil vlastnictví soukromých pozemků. Parametry délky a šířky koridoru byly navrženy tak, aby nenavyšovaly náklady na stavbu, ale aby byla zajištěna ochrana území pro umístění výsledného řešení vlastní stavby včetně souvisejících objektů a zařízení (samotné těleso silnice, opěrné zdi, mosty, protihlukové stěny, odvodňovací zařízení, vedení technických sítí, signalizačních zařízení atd.) Plocha (koridor) pro dopravní stavbu je navržena v nezbytně nutné šíři a to jen díky prověření studiemi. Projektant spolu s Městem Hranice právě volí pro účely vymezení plochy pro dopravu v maximální možné míře nástroje územního plánování - územní studii, aby podrobnějším prověřením trasy maximálně šetřil dotčené vlastníky a zatěžoval je pouze v nezbytně nutné míře. Návrh trasy a šířky plochy (koridoru) pro dopravní stavbu tedy nepředstavuje neodůvodněný excés zásahu do vlastnických práv osob dotčených návrhem řešení.

Zásah do soukromých pozemků je tím menší, čím je trasa liniové stavby kratší. Navrhovaná trasa je tedy volena, při zachování požadavků na technické parametry stavby, tak, aby zábor pozemků byl co nejmenší. Nelze se vyhýbat cíleně pozemkům jednoho vlastníka, za cenu prodlužování trasy nebo za cenu technického znevýhodnění řešení.

Návrh obchvatu zahrnutý do Změny č. 1 (vzniklý na základě územně plánovacích podkladů) reaguje na požadavky Družstva řešeními na hraně technických možností a předpisů, při zachování přijatelné efektivity vynaložených veřejných prostředků, přičemž omezení, která z toho pro Družstvo vyplývají, jsou srovnatelná s běžnými podmínkami, v nichž obdobné areály fungují, prosperují a dále se rozvíjejí.

Pro dokumentaci situace zásahu do pozemků jednotlivých vlastníků dokládá pořizovatel k vyhodnocení námitek přílohu zobrazující zásah do pozemků jednotlivých vlastníků (barevně vyznačeny vlastnické vztahy), jak původního vedení obchvatu (v platném Územním plánu Hranic), tak navrhovaného vedení obchvatu (Změna Změny č. 1 Územního plánu Hranic).

Hledání rovnováhy mezi veřejným a soukromým zájmem je předmětem řízení o změně územního plánu a je prováděno procesními úkony definovanými ve stavebním zákoně. Soukromé zájmy jsou ve Změně č. 1 respektovány až po mez, kdy by převážily nad zájmy veřejnými. Zlepšení pohody bydlení v obytných částech města, při odklonění dopravy na obchvat, považuje město za veřejný zájem.

### **Námítka č. 3 – zhoršení vjezdu do areálu Družstva (citace)**

9. ***Změnou koridoru pro obchvat a následným vybudováním obchvatu dojde k významnému zhoršení nebo dokonce znemožnění příjezdu do areálu Družstva ze severní strany. Družstvo požaduje, aby v části navazující na severní stranu jeho areálu byl územním plánem garantován přístup osobními i nákladními vozy minimálně ve stejné kvalitě, jako je tomu u současného územního plánu.***

10. ***Odůvodnění:***

10.1. *Aktuálně má Družstvo zajištěné dostatečné a kapacitně vyhovující dopravní napojení na veřejnou pozemní komunikaci (silnice II/440). Tato skutečnost se vybudováním severovýchodního obchvatu podstatně změní.*

10.2. *Předně se Družstvo musí ohradit proti výroku pořizovatele v rámci vypořádání své připomínky č. 5, že by trasa severovýchodního obchvatu v místě výjezdu z areálu Družstva nebyla nijak výrazně měněna. Družstvo je naopak přesvědčeno, že výjezd z areálu Družstva se mění, a to velmi výrazně, neboť koridor pro severovýchodní obchvat „začíná“ hned za vstupní branou do areálu, viz porovnání grafické části územního plánu Hranic a návrhu Změny č. 1. Vybudováním severovýchodního obchvatu mohou v tomto směru nastat dvě situace:*

- 10.2.1. severovýchodní obchvat bude umístěn příliš blízko vstupní bráně do areálu Družstva, čímž vytvoří prudkou zatáčku z obchvatu, a současně bude obchvat umístěn natolik těsně ke vstupní bráně, že prakticky ani neumožní zastavení nákladního vozidla s návěsem zastavení před bránou a současně mu neumožní, jakkoliv otočit, či vycouvat;
- 10.2.2. severovýchodní obchvat bude umístěn natolik blízko, že technické parametry silnice II. třídy (jak má být severovýchodní obchvat projektován) neumožní vytvořit odpovídající sjezd z obchvatu do areálu Družstva, čímž Družstvo ztratí svůj jediný přístup.

Srovnání výše z grafické části platného a účinného územního plánu a Změny č. 1:



- 10.3. Pořizovatel v rámci vypořádání připomínky Družstva č. 5 uvedl, že: „Původní návrh dopravní stavby v územního plánu navrhoval napojení na křižovatku ul. Potštátská prudkou zatáčkou. To při parametrech silnice II. tř. není možné.“ Pokud je tímto myšlen sjezd do areálu Družstva, pak se prudkost zatáčky v tomto ohledu nijak nemění. Z toho lze vyvodit, že sjezd ze severovýchodního obchvatu projektovaného při parametrech silnice II. tř. není možný. Pokud je citovanou větou myšleno křížení severovýchodního obchvatu se silnicí II/440, pak tento argument nedává smysl, protože prudká zatáčka na tuto komunikaci je zachována. A konečně nedává význam ani citovaný výrok ve smyslu návaznosti na „západní“ část severního obchvatu (plocha Z57 a Z56), protože tato západní část je sice vymezena, ale trasa tohoto koridoru nikam nevede, respektive vede kamsi do plochy DZ – dopravní infrastruktura – železniční (dražní). Vzhledem k tomu, že plocha dopravní infrastruktury – železniční (dražní) umožňuje pouze stavby a zařízení železniční dopravy, obchvat zde v polích zřejmě končí.
- 10.4. Tento vjezd je jediným vjezdem do areálu Družstva. Jeho ztrátou tak areál ztratí jedinou možnost dopravního napojení na veřejnou komunikaci. Tento stav tak Družstvo zcela jednoznačně odmítá. Stejně tak odmítá celkové přiblížení koridoru pro severovýchodní obchvat k vstupní bráně areálu Družstva.
- 10.5. Družstvo předem odmítá vyjádření ve smyslu, že vjezd se nemění. Takovou argumentaci nepovažuje za adekvátní vypořádání své obavy. Naopak, pokud by mělo dojít k tomu, že severovýchodní obchvat bude uznán za důvodný a potřebný, a bude tedy schválen návrh Změny č. 1. územního plánu Hranice, trvá Družstvo na tom, aby u plochy dopravní infrastruktura silniční (DS) bylo doplněno, že „zastavitelné plochy Z1/Z1 jsou podmíněně přípustné za splnění podmínky zajištění sjezdu do areálu HRKLOMI družstva na pozemcích p. č. ....“

#### Návrh rozhodnutí o námitce č. I/3: Námitka se zamítá.

**Odůvodnění:** Námitka předjímá podrobnost řešení nad rámec koncepce územního plánu. Až dokumentace pro umístění stavby může řešit podrobnost umístění dopravní stavby a dokumentace pro stavební povolení, stavebně technické řešení stavby a také organizaci výstavby, které budou vycházet ze standardních normových hodnot tak, aby se zohlednila nákladní automobilová doprava s návěsnými a přívěsnými vozidly. V těchto řízeních bude Družstvo jejím účastníkem, s právy z toho pramenícími.

K tomu se dále uvádí. Plocha (koridor) pro dopravní stavbu umožňuje napojení areálu firmy přímo na budoucí komunikaci II. tř., přičemž do stávající šířky výjezdu není zasahováno. Co se týká délky napojení na budoucí dopravní stavbu, je výjezd od osy navrhované komunikace ve vzdálenosti cca 34m. Za bránou areálu se dále nacházejí zpevněné plochy parkovišť. Navrhovaná plocha (koridor) pro „Severovýchodní obchvat“ má v oblasti výjezdu do areálu šířku 46-50m. Do této plochy (koridoru) se předpokládá i dopravní napojení areálu Družstva tak, jak to prověřila územní studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“, na jejímž základě je Změna č. 1 Územního plánu Hranic pořizována. Z uvedeného je zřejmé, že nic neukazuje v měřítku



územního plánu na nemožnost napojení areálu na novou komunikaci. V případě realizace „Severovýchodního obchvatu“ může dojít ke zhoršení komfortu příjezdu do areálu Družstva (dnes nadstandardního, využívajícího samostatnou komunikaci), ale nikoliv omezení, nebo dokonce znemožnění jeho fungování. V samotných Hranicích existuje mnoho areálů napojených krátkým sjezdem ze silnice II., nebo dokonce I. třídy, aniž by to ztlačovalo jejich fungování (například areál Karnoly napojený z rušné silnice I/35, areál Sigma I ze Tř.1.máje apod.). Změna, ke které by došlo je ta, že by vnitro-areálová doprava Družstva nemohla být vytlačena, tak jako dnes, mimo areál (například kamion čekající před vjezdovou závorou na to, zda bude do areálu vpuštěn či nikoliv).

K uvedené nenávaznosti „Severovýchodního obchvatu“ na západní část obchvatu (resp. severozápadní část) se uvádí. Severovýchodní obchvat navazuje na obchvat severozápadní označený v územním plánu jako spojka silnic II/440 a III/44021 vedená přes Struhlovsko (k.ú. Drahotuše, k.ú. Hranice) v kapitole I.A.d) KONCEPCE DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEJÍ UMÍSTOVÁNÍ a graficky znázorněna ve výkrese – Koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury (hlavní výkres Územního plánu Hranic je vydán jako dělený – Hlavní výkres a Koncepce dopravní a technické infrastruktury). Přeložka je navržena v návrhových plochách dopravy silniční (DS) (plochy Z55, Z56 a Z57), ve stabilizované ploše dopravy silniční (DS) a ve stabilizované ploše dopravy železniční (DZ) – v souběhu s železniční tratí č. 270.

#### **Námítka č. 4 – chybějící plochy pro parkování osobní dopravy (citace)**

**11. Družstvo namítá, že navržená podoba změny územního plánu neumožňuje řešit naléhavou potřebu vybudování parkoviště pro osobní dopravu k obsluze areálu (zaměstnanci, externí spolupracovníci apod.). Družstvo požaduje, aby projednávaná změna č. 1 územního plánu umožnila umístění parkoviště pro osobní dopravu nezbytnou pro areál Družstva v ploše mezi obchvatem a areálem Družstva. Jedná se o parkoviště s kapacitou 155 parkovacích stání. Návrh možné podoby takového parkování je součástí variant, které jsou součástí přílohy č. 5. Navrhovaná úprava bude mimo jiné vyžadovat změnu části plochy BV1 na pozemcích p. č. 823/2 a 823/3 v k. ú. Hranice na plochu umožňující umístění parkoviště.**

**12. Odůvodnění:**

12.1. Družstvo dlouhodobě usiluje o možnost vybudování standardního parkoviště pro osobní automobily na místě dnešní parkovací plochy umístěné u severní hranice areálu (viz fotodokumentace v příloze č. 6). Tato potřeba je s ohledem na rozšiřování areálu a zvyšující se počet zaměstnanců i externích spolupracovníků stále naléhavější. Družstvo vychází z toho, že v současné době se v areálu pohybuje cca 250 zaměstnanců/ubytovaných (spol. DAVE zaměstnává cca 20 řidičů kamionů, parkujících v době nepřítomnosti v areálu osobní automobily, spol. CS STEEL zaměstnává cca 60 osob, spol. MB DOMUS, zaměstnává cca 80 osob, současná ubytovna má kapacitu cca 80 osob). Do budoucna se s rozvojem areálu počítá s nárůstem počtu osob až na 600.

12.2. Je tedy zřejmé, že již za dnešní situace je hledání či vytvoření ploch pro parkování nezbytné. O této potřebě byli zástupci města opakovaně informováni v rámci vyjednávání i při osobních jednáních s vedením města v letech 2017 – 2018 a také v uplatněných připomínkách.

12.3. Současná podoba územního plánu umístění takového parkoviště umožňovala v plochách Z28 a Z39, přičemž koridor obchvatu byl nedotčen.

12.4. S rozvojem areálu narůstá potřeba parkovacích míst a je proto zřejmé, že plochy Z38 a Z39 stačit nebudou. Proto hledá Družstvo možnost, jak zajistit plochy pro parkování i na sousedních pozemcích. K tomu lze podle názoru Družstva využít pozemky p. č. 823/2 a 823/3 v k. ú. Hranice.

12.5. Návrh změny č. 1 územního plánu je v této části v rozporu rovněž se zadáním změny, která požaduje, aby byla řešena také dopravní obsluha stávajících a navržených ploch VL a VT. Přitom dopravní obsluhou je nutno rozumět také dopravu v klidu, tedy parkování.

#### **Návrh rozhodnutí o námitce č. I/4: Námitka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Změna č. 1 Územního plánu Hranic je pořizována pro úpravu trasy „Severovýchodního obchvatu“ v územním plánu, aby uvedla Územní plán Hranic a územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ do vzájemného souladu. Vymezování ploch pro parkoviště není součástí zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic a nebude touto změnou řešeno. V podrobnější dokumentaci (pro umístění stavby), bude zřejmě řešena možnost a potřeba vymezit také místa pro odstavení vozidel.

Zřízení parkoviště pro osobní dopravu je možné v návrhových či stabilizovaných plochách, kde to umožňují podmínky pro využití území. V daném případě např. v plochách výroby a skladování (VL) nebo v plochách veřejných prostranství (PV). Územní plán Hranic v koncepci dopravní infrastruktury uvádí jako podmínku výstavby nových zařízení vyžadující parkování návštěvníků a zaměstnanců (stavby občanského vybavení,



výrobní zařízení apod.) zajištěním ploch pro parkování pro tyto skupiny s kapacitou odpovídající stupni automobilizace 1:2,5. Tato povinnost spadá na stavebníka těchto zařízení nikoli na město Hranice.

Uvedené pozemky 823/2 a 823/3 k.ú. Hranice jsou ve vlastnictví soukromých osob. Změna č. 1 se těchto pozemků netýká.

V roce 2020 bude zpracována zpráva o uplatňování územního plánu za uplynulé období (§ 55 stavebního zákona). Požadavek na vymezení ploch pro statickou dopravu, může Družstvo uplatnit jako podnět do této zprávy, popř. připomínku při jejím projednávání. Také je zde možnost podat samostatný návrh na změnu územního plánu.

K bodu 12.5. odůvodnění námítky č. 4 se uvádí: Přesné znění ze zadání územního plánu v bodě 2. „Požadavky na koncepci veřejné infrastruktury, zejména na provedení uspořádání veřejné infrastruktury a možnosti jejich změn“, je v první odrážce: „Revize a případná úprava trasy propojení silnic I/47 (od nadjezdu nad železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na budoucí spojku silnic II/440 a III/44021 vedenou přes Struhlovsko), která zajišťuje rovněž dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování VL a VT ve východní části města (k.ú. Hranice) na základě územní studie, jejímž obsahem je nalezení technického řešení, jež bude v souladu s platnou legislativou a platnými technickými předpisy.“

To, že Změna č. 1 navrhne dopravní napojení jednotlivých ploch, z uvedeného nevyplývá. Navrhovaná silnice je zde takto charakterizována - „propojení silnic a zároveň zajištění napojení stávajících a navržených ploch výroby a skladování“. K tomu se dále uvádí – všechny stávající a navržené plochy pro výrobu a skladování se dotýkají navržené plochy (koridoru) pro dopravu a v těchto místech jsou na ni napojitelné. Územní studie s body napojení pracovala a proto i návrh plochy (koridoru) pro dopravu je řešen s ohledem na možnost napojení jednotlivých ploch. Měřítko územního plánu však podrobnost míst napojení nemůže obsahovat.

#### **Námítka č. 5 – chybějící plochy pro parkování nákladní dopravy (citace)**

**13. Družstvo namítá, že návrh změny územního plánu nereaguje na akutní potřebu vybudování odstavného parkoviště pro potřeby jeho areálu a dále na stále intenzivnější potřebu vybudování záchytného parkoviště (odpočívky) pro nákladní vozidla směřující k jiným cílům ve městě. Družstvo navrhuje, aby plochy pro uspokojení těchto potřeb byly vymezeny v prostoru mezi nově navrženou plochou Z1/Z1 a plochou Z 36, tedy v dnešní ploše územní rezervy R19. Možné varianty takového řešení jsou součástí příloh č. 4 a č. 5 k těmto námítkám. Družstvo požaduje prověření těchto variant a zapracování plochy pro některou z nich do návrhu územního plánu (resp. zapracování jiného adekvátního řešení pro parkování nákladní dopravy jak pro potřeby Družstva, tak pro jinou nákladní dopravu směřující do města.**

#### **14. Odůvodnění:**

14.1. Vybudování ploch pro obsluhu areálu Družstva nákladními vozidly a pro nákladní dopravu přijíždějící do města jsou v zájmu nejen Družstva, ale směřují k naplnění cílů územního plánování.

14.2. Do areálu Družstva denně přijíždí 20 – 30 velkých nákladních vozidel. Z důvodu nedostatku parkovacích míst uvnitř areálu dnes parkují na stávající příjezdové komunikaci (viz fotodokumentace v příloze č. 6). To nebude po vybudování obchvatu možné.

14.3. Navíc v současné době nemá žádný průmyslový areál v Hranicích (vyjma CT Parku) před areálem vybudované záchytné parkoviště. Taktéž v rámci města nejsou vymezeny odstavné či záchytné plochy pro kamiony (vyjma parkoviště na Zborovské ulici u motorestu Sparta). To vede k tomu, že nákladní vozidla parkují v ulicích na místech, která k tomu nejsou určena a z hlediska bezpečnosti provozu i ochrany okolního prostředí vhodná (viz fotodokumentace v příloze č. 6). Bylo by proto logické a souladné s cíli a úkoly územního plánování, aby tuto negativní situaci město řešilo. Nabízí se k tomu právě projednávaná změna územního plánu, která si klade za cíl právě řešení dopravních problémů ve městě.

14.4. Požadavek na zajištění parkovacích ploch pro nákladní dopravu vznášelo Družstvo v rámci svých předchozích připomínek i při osobních jednáních s vedením města v letech 2017 – 2018.

14.5. Návrh změny č. 1 územního plánu je v této části v rozporu rovněž se zadáním změny, která požaduje, aby byla řešena také dopravní obsluha stávajících a navržených ploch VL a VT. Přitom dopravní obsluhou je nutno rozumět také dopravu v klidu, tedy parkování.

#### **Návrh na vypořádání námítky č. I/5: Námítka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Změna č. 1 Územního plánu Hranic je pořizována pro úpravu trasy „Severovýchodního obchvatu“ v územním plánu, aby uvedla Územní plán Hranic a územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ do vzájemného souladu. Vymezování ploch pro parkoviště nákladní dopravy

není součástí zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic a nebude touto změnou řešeno. Zajištění odstavení vozidel obsluhujících jednotlivé areály je věcí provozovatelů těchto areálů v pozemcích jejich areálů, to umožňují podmínky využití ploch výroby a skladování dle Územního plánu Hranic. Zachytaná parkoviště nákladní dopravy, která má zřejmě Družstvo na mysli, jsou primárně budována ve vazbě na nadřazenou dopravní infrastrukturu (Konceptce dálničních odpočívek ŘSD je schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR). Město Hranice o vznik takových parkovišť zájem nemá.

Pokud bude vydána Změna č. 1 Územního plánu Hranic, bude následně možno řešit případné další využití území navazující na dopravní infrastrukturu „Severovýchodního obchvatu“. Tyto plochy jsou v současném územním plánu zahrnuty do ploch územních rezerv. Toto území bude řešeno v návaznosti na obchvat a ve vazbě na již evidovanou územní studii „Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“. Nové zastavitelné plochy lze změnou územního plánu vymezit až po prokázání jejich potřeby (§ 55 odst. 4 stavebního zákona).

V roce 2020 bude zpracována zpráva o uplatňování územního plánu za uplynulé období (§ 55 stavebního zákona). Požadavek na vymezení ploch pro statickou dopravu může Družstvo uplatnit jako podnět do této zprávy, popř. připomínku při jejím projednávání.

K bodu 14.5. odůvodnění námítky č. 5 se uvádí: Přesné znění ze zadání územního plánu v bodě 2. „Požadavky na koncepci veřejné infrastruktury, zejména na prověření uspořádání veřejné infrastruktury a možnosti jejich změn“, je v první odrážce: „Revize a případná úprava trasy propojení silnic I/47 (od nadjezdu nad železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na budoucí spojkou silnic II/440 a III/44021 vedenou přes Struhlovsko), která zajišťuje rovněž dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování VL a VT ve východní části města (k.ú. Hranice) na základě územní studie, jejímž obsahem je nalezení technického řešení, jež bude v souladu s platnou legislativou a platnými technickými předpisy.“

To, že Změna č. 1 navrhne dopravní napojení jednotlivých ploch, z uvedeného nevyplývá. Navrhovaná silnice je zde takto charakterizována - „propojení silnic a zároveň zajištění napojení stávajících a navržených ploch výroby a skladování“. K tomu se dále uvádí – všechny stávající a navržené plochy pro výrobu a skladování se dotýkají navržené plochy (koridoru) pro dopravu a těchto místech jsou na ni napojitelné. Územní studie s body napojení pracovala a proto i návrh plochy (koridoru) pro dopravu je řešen s ohledem na možnost napojení jednotlivých ploch. Měřítko územního plánu však podrobnost míst napojení nemůže obsahovat.

#### **Námítka č. 6 – chybějící napojení průmyslové zóny Potštátská (citace)**

**15. Družstvo dále namítá, že návrh změny č. 1 ÚP Hranice neobsahuje dopravní napojení plochy Z36 na koridor severozápadního obchvatu, a to přestože již byla jako podklad pro územně plánovací činnost zaevidována územní studie Průmyslová zóna Potštátská, která s tímto napojením počítá (plocha označená v územní studii jako K-4). Družstvo proto požaduje, aby toto napojení bylo do změny č. 1 územního plánu zahrnuto.**

**16. Odůvodnění:**

16.1. Město pořídilo územní studii pro průmyslovou zónu Potštátská, která se zabývá mimo jiné dopravním napojením zóny na stávající komunikace a také na připravovaný obchvat. Tato územní studie byla hrazena vlastníky pozemků v zóně a příprava její konečné podoby se odsouvala mimo jiné s ohledem na hledání nové trasy obchvatu.

16.2. Jestliže má změnou územního plánu dojít k vymezení nové trasy koridoru a jestliže po zaevidování územní studie je plocha Z36 připravena k postupnému využití, je zcela v souladu s cíli a úkoly územního plánování, aby změna územního plánu do sebe zahrнула i napojení zóny na obchvat. Naopak, neřešení otázky dopravního napojení zóny na připravovaný obchvat, je s cíli a úkoly územního plánování v rozporu, protože se nezabývá komplexním řešením účelného využití území a nekoordinuje soukromé a veřejné záměry v území. Návrh změny č. 1 územního plánu je v této části v rozporu rovněž se zadáním změny, která požaduje, aby byla řešena také dopravní obsluha stávajících a navržených ploch VL a VT, a to přímo s odkazem na územní studii.

**Návrh na vypořádání námítky č. I/6: Námítka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Změna č. 1 Územního plánu Hranic je pořizována pro úpravu trasy „Severovýchodního obchvatu“ v územním plánu, aby uvedla Územní plán Hranic a územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ do vzájemného souladu.

Územní plán Hranic předepsal povinnost zpracování územní studie (US 9) pro plochu Z 36. Územní studie „Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“ je územně plánovacím podkladem schváleným pro rozhodování v území. Tato studie byla hrazena městem Hranice a nikoliv, jak je v námitce uvedeno, vlastníky pozemků v zóně.

Studie jasně rozlišuje řešené území a území řešené v rámci širších vztahů v území. Pro prvky a jevy navržené nad rámec řešeného území jsou v rámci studie stanovena pouze doporučení pro případné změny územního plánu. Tato doporučení budou posuzována v rámci zprávy o uplatňování územního plánu a jeho následné změny a to v kontextu vyhodnocení využití návrhových ploch Územního plánu Hranic.

Řešení napojení průmyslové zóny do „Severovýchodního obchvatu“ je v uvedené studii „Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“ jasně popsáno jako orientační s tím, že budou předmětem změny územního plánu.

„Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“ byla zpracovávána v průběhu roku 2019 a zapsána do evidence územně plánovací činnosti 22. 3. 2019. Rozpracovanost Změny č. 1 Územního plánu Hranic a její Zadání neumožňuje další rozšiřování předmětu změny.

Z pohledu využití území řešeného „Územní studií Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“ je napojení zastavitelných pozemků na dopravní a technickou infrastrukturu vyřešena návrhem místní obslužné komunikace (MO2 15/7, 5/30) a středovou místní obslužnou komunikací (MO2 20/7, 5/30), nezávisle na napojení na „Severovýchodní obchvat“.

Koordinace pořizování změn územního plánu a územně plánovacích podkladů je nutná zejména v s ohledem na jejich vzájemný soulad. V tomto smyslu jsou Změna č. 1 Územního plánu Hranic a územně plánovací podklad „Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“ ve vzájemném souladu.

K bodu 16.2. odůvodnění námítky č. 6 se uvádí: Přesné znění ze zadání územního plánu v bodě 2. „Požadavky na koncepci veřejné infrastruktury, zejména na prověření uspořádání veřejné infrastruktury a možnosti jejich změn“, je v první odrážce: „Revize a případná úprava trasy propojení silnic I/47 (od nadjezdu nad železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na budoucí spojkou silnic II/440 a III/44021 vedenou přes Struhlovsko), která zajišťuje rovněž dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování VL a VT ve východní části města (k.ú. Hranice) na základě územní studie, jejímž obsahem je nalezení technického řešení, jež bude v souladu s platnou legislativou a platnými technickými předpisy.“

To, že Změna č. 1 navrhne dopravní napojení jednotlivých ploch, z uvedeného nevyplývá. Navrhovaná silnice je zde takto charakterizována - „propojení silnic a zároveň zajištění napojení stávajících a navržených ploch výroby a skladování“. K tomu se dále uvádí – všechny stávající a navržené plochy pro výrobu a skladování se dotýkají navržené plochy (koridoru) pro dopravu a těchto místech jsou na ni napojitelné. Územní studie s body napojení pracovala a proto i návrh plochy (koridoru) pro dopravu je řešen s ohledem na možnost napojení jednotlivých ploch. Měřítko územního plánu však podrobnost míst napojení nemůže obsahovat.

V roce 2020 bude zpracována zpráva o uplatňování územního plánu za uplynulé období (§ 55 stavebního zákona) a s ní bude spojena změna územního plánu. Územně plánovací podklady budou v rámci vyhodnocení využívání území posouzeny a některé prvky z nich budou přeneseny do územního plánu.

#### **Námítka č. 7 – nepřiměřený zásah do práv Družstva (citace)**

**17. Družstvo dále namítá, že návrh změny č. 1 územního plánu obsahuje vymezení koridoru pro obchvat v širší, která zbytečně omezuje vlastnické právo Družstva. Současně dochází k omezení dopravní obslužnosti areálu Družstva a nejsou řešeny akutní problémy Družstva s parkováním osobní i nákladní dopravy. A to vše za situace, kdy existují a Družstvem byly předloženy varianty řešení, které zásahy do práv Družstva minimalizují. Družstvo proto namítá, že dochází k nepřiměřenému (neproporcionálnímu) zásahu do jeho vlastnického práva.**

**18. Odůvodnění:**

18.1. Návrh změny územního plánu jednostranně preferuje požadavky, představy a zájmy města Hranice a rezignuje na minimalizaci zásahu do práv dotčených osob i na povinnost hledat vyvážené řešení směřující k dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů.

18.2. V souvislosti s rozsahem zásahu do svého vlastnického práva Družstvo dále upozorňuje, že pokud by mělo dojít k realizaci obchvatu v aktuálně navržené podobě, bude město povinno při výkupu pozemků v rámci povinného vyjednávání před příp. vyvlastněním zaplatit za pozemky osminásobek ceny obvyklé, která v daném místě činí podle znaleckého posudku více než 500 Kč za m<sup>2</sup>. Nepůjde jen o pozemky, které budou přímo zastavěny, ale také pozemky, které po vybudování obchvatu nebudou mít

*další využití. I to by podle přesvědčení Družstva mělo vést ke snaze města zásahy do vlastnického práva soukromých vlastníků omezit.*

#### **Návrh na vypořádání námítky č. I/7: Námitka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Námitka je shrnutím námitek 1-6.

K šířce koridoru a nepřiměřenému zásahu do vlastnických práv:

Díky podrobnosti měřítka územně plánovacích podkladů, na jejichž základě je změna územního plánu pořizována, je šířka plochy (koridoru) pro dopravu navržena v nezbytné šířce, aby umožnila realizaci záměru. Parametry délky a šířky plochy (koridoru) pro dopravu byly navrženy tak, aby nenavyšovaly náklady na stavbu, ale aby byla zajištěna ochrana území pro umístění výsledného řešení vlastní stavby včetně souvisejících objektů a zařízení (samotné těleso silnice, opěrné zdi, mosty, protihlukové stěny, odvodňovací zařízení, vedení technických sítí, signalizačních zařízení atd.). V průběhu projektové a investiční přípravy stavby může docházet k úpravám směrového i výškového vedení trasy. U staveb pozemních komunikací může dojít v průběhu přípravy rovněž ke změnám řešení tvarů křižovatek. Výsledná trasa v rámci koridoru je známa až na základě územního rozhodnutí, i když i pak může dojít k dílčím změnám v průběhu majetkoprávní přípravy nebo realizace. Po realizaci stavby může být následně šířka plochy pro dopravní infrastrukturu silniční (DS) v územním plánu upravena na základě skutečného provedení obchvatu.

Projektant v maximální míře využívá k vedení trasy pozemků města a státu (největší část trasy vede po pozemku Státního pozemkového úřadu. Přímou v zákoně č. 503/2012 Sb., o státním pozemkovém úřadu je uvedeno, že pozemky v jeho správě jsou primárně určeny pro veřejně prospěšné stavby obcí), aby v maximální míře šetřil vlastnictví soukromých pozemků. Parametry délky a šířky plochy (koridoru) pro dopravu byly navrženy tak, aby nenavyšovaly náklady na stavbu, ale aby byla zajištěna ochrana území pro umístění výsledného řešení vlastní stavby včetně souvisejících objektů a zařízení (samotné těleso silnice, opěrné zdi, mosty, protihlukové stěny, odvodňovací zařízení, vedení technických sítí, signalizačních zařízení atd.). Plocha (koridor) je navržen v nezbytně nutné šíři a to jen díky prověření studiemi. Projektant spolu s Městem Hranice právě volí pro účely vymezení plochy pro dopravu v maximální možné míře nástroje územního plánování - územní studii, aby podrobnějším prověřením trasy maximálně šetřil dotčené vlastníky a zatěžoval je pouze v nezbytně nutné míře.

Návrh trasy a šířky plochy pro dopravu tedy nepředstavuje neodůvodněný exces zásahu do vlastnických práv osob dotčených návrhem řešení. Soukromé zájmy jsou ve Změně č. 1 respektovány až po mez, kdy by převážily nad zájmy veřejnými. Ve zlepšení pohody bydlení v obytných částech města (odklonění dopravy, snížení hluku, zlepšení čistoty ovzduší, snížení prašnosti atd.) spatřuje město zájem veřejný. Tento zájem je sledován nejen vůči stávajícímu stavu dopravy a dopadů z ní na pohodu bydlení ve městě, ale také vůči jejímu očekávanému nárůstu.

Zásah do soukromých pozemků je tím menší, čím je trasa liniové stavby kratší. Navrhovaná trasa je tedy volena, při zachování požadavků na technické parametry stavby, tak, aby zábor pozemků byl co nejmenší. Nelze se vyhnout cíleně pozemkům jednoho vlastníka, za cenu prodlužování trasy nebo za cenu technického znevýhodnění řešení

K omezení obslužnosti areálu Družstva:

Námitka předjímá podrobnost řešení nad rámec koncepce územního plánu. Až dokumentace pro umístění stavby může řešit podrobnost umístění dopravní stavby a dokumentace pro stavební povolení, stavebně technické řešení stavby a také organizaci výstavby. V těchto řízeních bude Družstvo jejím účastníkem, s právy z toho pramenícími.

Návrh plochy pro dopravu umožňuje napojení areálu firmy přímo na budoucí komunikaci II. tř., přičemž do stávající šířky výjezdu není zasahováno. Co se týká délky napojení na budoucí dopravní stavbu, je výjezd od osy navrhované komunikace ve vzdálenosti cca 34m. Za bránou areálu se dále nacházejí zpevněné plochy parkovišť. Navrhovaná plocha dopravy pro „Severovýchodní obchvat“ má v oblasti vjezdu do areálu šířku 46-50m. Do tohoto prostoru se předpokládá i dopravní napojení areálu Družstva tak, jak to prověřila územní studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“, na jejímž základě je Změna č. 1 Územního plánu Hranic pořizována. Z uvedeného je zřejmé, že nic neukazuje v měřítku územního plánu na nemožnost napojení areálu na novou komunikaci. V případě realizace „Severovýchodního obchvatu“ může dojít ke zhoršení komfortu příjezdu do areálu Družstva (dnes nadstandardního, využívajícího samostatnou komunikaci), ale nikoliv omezení, nebo dokonce znemožnění jeho fungování. V samotných Hranicích existuje mnoho areálů, napojených krátkým sjezdem ze silnice II., nebo dokonce I. třídy, aniž by to znatelně omezovalo jejich fungování (například areál Karnoly napojený z rušné silnice I/35, areál Sigma I ze Tř. 1. máje, apod.) Změna, ke které by došlo je ta, že by Družstvo nemohlo, tak jako dnes, svou vnitro-areálovou dopravu vytlačit mimo areál (například kamion čekající před vjezdovou závorou na to, zda bude do areálu vpuštěn či nikoliv).

K problémům Družstva s parkováním:

Město Hranice v koncepci územního plánu stanovilo pro statickou dopravu podmínku, že v případě výstavby nových zařízení s požadavkem na parkování je třeba vybudovat parkovací místa v odpovídajícím množství (Územní plán Hranic kapitola I.A.d) Koncepce veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro její umístění). To samé je navrženo pro již stávající areály. Tato povinnost je však povinností vlastníka areálu popř. stavebníka a ne města Hranic.

K variantám předložených Družstvem:

Město Hranice připravovalo Změnu č. 1 cestou podrobného sběru dat, jejich analýzy a kritického vyhodnocení, aby ověřilo, zda navrhovaná koncepce „Severovýchodního obchvatu“ je vůbec potřebná a v jakých parametrech komunikace hledat řešení. To bylo předmětem technické studie „Hranice - Severovýchodní obchvat“. Tato studie nad analytickou částí navrhla pět variant řešení obchvatu, ze kterých následně byly sledovány čtyři z nich. Na základě projednání s dotčenými orgány, vlastníky veřejné infrastruktury a vlastníky pozemků a staveb v lokalitě, vznikla varianta označená jako doporučená. Technická studie obsahuje zhodnocení variant a závěrů porovnávajících jednotlivé varianty, ze kterých vzešla doporučená varianta, která právě nejvíce respektuje cíle a úkoly územního plánování.

V rámci zpracování podkladu pro změnu územního plánu byla vypracována „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“, jako podklad pro změnu územního plánu, a tato znovu vyhodnocovala čtyři varianty. Územní studie byla nadstandardně projednána (konzultována) s dotčenými orgány a vlastníky sítě technické a dopravní infrastruktury. Studie byla schválena jako územně plánovací podklad pro změnu územního plánu a zapsána do evidence územně plánovací činnosti. Z uvedeného je zřejmé, že návrh Změny č. 1 je pořizován na základě podrobných územně plánovacích podkladů se zjištěním a vyhodnocením stavu a vývoje území a po ověření možnosti změny v území.

Předložené varianty Družstva byly předkládány a posouzeny již v rámci technické studie „Hranice - Severovýchodní obchvat“ a územní studie „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“. Tyto návrhy byly s Družstvem projednány a požadavky byly do studií zahrnuty s tím, že řešení trasy obchvatu je na hraně technických možností a předpisů, při zachování přijatelné efektivity.

U variant Družstvo neuvádí, která z jejich návrhů je dle jejich názorů „k právům dotčených osob šetrnější a současně jsou lepší z hlediska naplňování cílů územního plánování.“ Uvádí pouze klady a zápory jednotlivých variant, přičemž stejně uvádí, v námitce č. 2, že „...aby byl koridor obchvatu z územního plánu buď zcela vypuštěn, nebo aby zůstal součástí územního plánu v podobě, kterou obsahuje aktuálně platný a účinný územní plán.“ Všechny návrhy na úpravu trasy Družstvem mají z pohledu měřítka územního plánu podobu pouze nuancí – posuny v řádech desítek metrů v jednom úseku obchvatu a to pouze v oblasti označeném jako sektor II. Tyto návrhy nepřinášejí principálně nic nového, jediným efektem je zvětšení potenciálně zastavitelných ploch pro výrobu, kterou obchvat jako přirozená hranice v území ohraničuje (jednotlivé návrhy se principiálně liší pouze rozsahem této plochy).

Otázky majetkoprávního vyrovnání (výkupu pozemků, směn apod.) nejsou předmětem změny územního plánu a územní plán je neřeší.

#### ***Závěr podaných námitek (citace)***

*S ohledem na výše uvedené Družstvo ohledem na výše uvedené Družstvo požaduje, aby byl návrh změny č. 1 upraven ve smyslu uplatněných námitek a aby byl upravený návrh opětovně projednán s dotčenou veřejností i dotčenými orgány. Pokud se tak nestane, bude se Družstvo domáhat ochrany svých práv u soudu.*

## **II. CIDEM Hranice, a.s., Skalní 1088, 753 01 Hranice (IČ 14617081)**

**Datum podání námitek: 14. 8. 2019**

V úvodu podání je popis situace: informace, na základě kterých dokumentů a ke kterému řízení jsou námitky podány a dále identifikace dotčené osoby (Společnosti) s uvedením výčtu pozemků, ke kterým má tato vlastnické právo.

Námitky mají grafický doprovod a přílohy:

Příloha č. 1 – vyznačená trasa z ul. Bělotínská č.p. 2033 v Hranicích k identickému místu viz příloha č.2, na dálniční sjezd D1, po silnici 440 přes centrum města – 6 minut

Příloha č. 2 - vyznačená trasa z ul. Bělotínská č.p. 2033 v Hranicích k identickému místu na dálniční sjezd D1, po silnici 47 a E462 mimo centru města -7 minut

Příloha č. 3 – Výsledky sčítání dopravy na silnici I/47 provedeného v roce 2016 v Hranicích

... K návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic vznáší Společnost následující námitky:

**Námitka č. 1: nepřiměřený zásah do práv Společnosti (citace)**

*Společnost namítá, že návrh Změny č. 1 územního plánu obsahuje vymezení koridoru pro obchvat na pozemcích v místech, a také v šíři, které zbytečně omezují rozvojové záměry Společnosti na rozšíření výrobního závodu CETRIS. Společnost proto namítá, že dochází k nepřiměřenému zásahu do jejího vlastnického práva, který Společnost poškozuje.*

*Odůvodnění námitky č. 1:*

1.1. *Návrh Změny č. 1 územního plánu odráží představy a zájmy města Hranice na co nejlevnějším řešení severovýchodního obchvatu a nehledá řešení směřující k dosažení obecně prospěšného souladu veřejného zájmu Společnosti.*

*Pokud by mělo dojít k realizaci obchvatu, nemělo by se tak stát na pozemcích v podobě navržené Změnou č. 1 územního plánu, a to z následujících důvodů:*

- *zbytečně přibližuje obchvat k areálu závodu CETRIS*
  - *vyvolává potřebu značného záboru pozemků vzhledem k výškovým rozdílům mezi pozemky a silniční komunikací v místě zamýšleného napojení obchvatu na silniční komunikaci*
  - *obchvat nevhodně rozděluje pozemky, které v části mezi obchvatem, železniční tratí a silnicí I/47 se stanou nevyužitelnými pro rozvojové potřeby výrobního závodu CETRIS provozovaného Společností*
- Z hlediska zájmu Společnosti šetrnějším řešením umístění obchvatu by bylo maximální přiblížení obchvatu na pozemcích k tělesu železniční dráhy s provedením průtahu obchvatu pod silniční komunikací I/47 např. na pozemek p. č. 2404 ve vlastnictví města Hranice a teprve z něj nájezdem na silniční komunikaci I/47, přičemž takové řešení odpovídá platnému územnímu plánu.*
- Tomuto z hlediska zájmu Společnosti šetrnějšímu řešení zřejmě brání zvýšení nákladů na provedení obchvatu.*

1.2. *Pozemky jsou součástí areálu výrobního závodu Společnosti CETRIS, v němž Společnost v třísměnném nepřetržitém provozu vyrábí cementotřískové desky. Výrobní kapacita závodu CETRIS, který je významným zaměstnavatelem občanů v Hranicích a největším výrobcem cementotřískových desek v Evropě, nestačí pokrýt poptávku zákazníků po cementotřískových deskách.*

*Technická i personální opatření k navýšení výroby na stávajícím výrobním zařízení závodu CETRIS Společnost již provedla a tyto možnosti navýšení výroby cementotřískových desek jsou s konečnou platností zcela vyčerpány.*

*Z uvedených důvodů Společnost hodlá dosáhnout navýšení výroby cementotřískových desek vybudováním paralelních výrobních kapacit na výrobu cementotřískových desek s využitím synergického efektu vyplývajícího ze stávající infrastruktury a managementu výrobního závodu CETRIS.*

*Pro vybudování paralelních nových výrobních kapacit na výrobu cementotřískových desek Společnost v maximální možné míře potřebuje pozemky i v těch jejich částech, které jsou dotčeny obchvatem dle návrhu Změny č. 1 územního plánu.*

1.3. *Pokud nebude nalezeno jiné Společností akceptované řešení a dojde k vyvlastnění pozemků, vzniknou tím městu značné náklady, protože Společnost by v takovém případě požadovala osminásobek obvyklé ceny nejen pozemků zastavěných obchvatem, ale také pozemků mezi obchvatem, tratí a silnicí I/47, které v případě vybudování obchvatu se stanou pro Společnost nevyužitelnými, což by proto mělo vést ke snaze města v maximální možné míře omezit zásahy do vlastnického práva Společnosti k pozemkům.*

**Návrh rozhodnutí o námitce č. II/1: Námitka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Společnost vnímá záměr na dopravní stavbu "Severovýchodního obchvatu" jako neúměrný zásah do svého vlastnického práva. Míra poškození je ze strany vlastníka vnímána vždy subjektivně, protože sleduje pouze zájmy soukromé, aniž přihlíží k veřejným zájmům. "Severovýchodní obchvat" má odvést cílovou i tranzitní dopravu ze severovýchodního prostoru města Hranice na dálnici D1 mimo obytné území a samozřejmě také zpřístupnit plochy výroby vymezené v platném územním plánu Hranic. Město Hranice spatřuje veřejný zájem ve zlepšení životního prostředí a zajištění pohody bydlení v zastavěných částech města, ke kterému má vést převedení dopravy na "Severovýchodní obchvat". Tento zájem je sledován nejen vůči stávajícímu stavu dopravy a dopadů z ní na pohodu bydlení ve městě, ale také vůči jejímu očekávanému nárůstu.

Komplexnost celého řešení představuje potřebu několika kroků, z nichž příprava území pro „Severovýchodní obchvat“ je jen prvním z nich.

Hledání rovnováhy mezi veřejným a soukromým zájmem je předmětem řízení o změně územního plánu a je prováděno procesními úkony definovanými ve stavebním zákoně. Soukromé zájmy jsou ve Změně č. 1 respektovány až po mez, kdy by převážily nad zájmy veřejnými. Zlepšení pohody bydlení v obytných částech města, při odklonění dopravy na obchvat, považuje město za veřejný zájem.

V souladu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 odst. 3 stavebního zákona) je v rámci projednávání územně plánovací dokumentace hledána koordinace veřejných a soukromých záměrů v území. V průběhu přípravy a zpracování územně plánovacích podkladů pro změnu územního plánu - územní studie „Hranice – „Severovýchodní obchvat“ a technické studie „Hranice – „Severovýchodní obchvat“, byla tato koordinace hledána a nalezena, ve výsledné variantě řešení obchvatu.

K uváděnému argumentu „nejlevnějšímu řešení“ je třeba uvést, že projednávaná změna územního plánu reaguje na zvyšování dopravy a emisí z ní s výhledem na cca 20 let. Tento výhled, jak bude podrobněji popsáno dále (viz. odůvodnění k námitce č. II/2) vyžaduje řešení s moderním způsobem integrace i nemotorových druhů dopravy a zohledňující nové poznatky v oblasti architektury, techniky a technologií a ekologie. Samozřejmě i ekonomické hledisko je třeba považovat za důležité s ohledem na to, že stavba bude realizována z veřejných rozpočtů. Celková investice bude v řádu stovek milionu korun.

Zábor ploch Společnosti v rozsahu, ve kterém je navržen a to v místech, kde již nyní je využití pozemků omezeno stávajícími limity (ochrannými pásmy) se nejvíce jeví jako neúměrné, s ohledem na vymezení náhradních ploch Z1/Z 5 a Z1/Z 6.

Trasa „Severovýchodního obchvatu“ je navržena východním okrajem plochy pro výrobu a skladování tak, aby co nejméně omezovala plochy výroby a skladování – výroba těžká (VT) a současně splnila možnosti technického řešení a požadavky právních předpisů na napojení obchvatu na silnici D 48 (I/47). Navržená trasa obchvatu zasahuje zmíněné pozemky parc. 1051/2, 2586/2, 1021/5 a 1010/1, vše v k.ú. Hranice pouze v nezbytně nutném rozsahu. Technická studie a územní studie (podklady pro Změnu č. 1 Územního plánu Hranic) detailně prověřily technické možnosti a různé varianty řešení a na základě projednání s dotčenými orgány dospěly studie k návrhu optimální trasy, která je promítnuta do Změny č. 1 Územního plánu Hranic. Při zpracování územních studií byly zohledněny také majetkoprávní vztahy v území a řešení bylo hledáno i s cílem nedělit stávajícím podnikům jejich pozemky a nezasahovat tak do jejich stávajících provozů. Odůvodnění vedení trasy je součástí odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic. Důvody pro změnu trasy obchvatu a jeho napojení na silnici I/47 jsou technické. Pokud by bylo možné řešení podle původní trasy obchvatu, nebyl by zásah do pozemků firmy důvodný a potřebný. Technickou studií bylo prověřeno, že napojení podle původní trasy není technicky možné, zejména v oblasti podchodu trasy obchvatu v souběhu s železniční tratí č. 270 – podjezdem pod silnici I/47 a také morfologii terénu (trať je v zářezu terénu cca o 6-7m pod úrovní silnice I/47; rozšíření mostu, tak aby se pod něj vešly sružené trasy železnice a silnice by byl značný s ohledem na požadované normové parametry odstupe silnice a železnice; výjezd na I/47 by, dle původního návrhu v ÚP Hranic, znamenal, s ohledem na potřebnou šířku a poloměry oblouků, významný závek obchvatu do pozemků na jižní straně, což by snížilo i efektivitu průjezdu po obchvatu a ekonomicky by znamenalo významné prodražení řešení).

Navrhované řešení stávající plochu Z33 pro výrobu a skladování (pozemky parc.č.1021/5 a 1010/1) změna nezasahuje, naopak původní plochu veřejného prostranství (PV), která byla původně určena pro trasu obchvatu nahrazuje plochou výroby (VT) Z1/Z 5(0,18 ha) navazující na vymezenou plochu Z33.

Plochu veřejného prostranství PV (pozemek parc. č. 2386/2) Změna č. 1 Územního plánu Hranic nemění a nadále ji ponechává jako plochu veřejného prostranství.

Plochu Z34 pro výrobu a skladování – lehký průmysl (pozemky 1051/2) zasahuje navrhovaná změna nejvíce v jihovýchodní části a zmenšuje ji z 0,98 ha na 0,66ha. Naopak v severovýchodní části pozemku vzniká v návaznosti na ni nová plocha Z1/Z 6 (0,16 ha), která navazuje na plochu Z34 a zvětšuje ji.

V součtu pak jde o zábor 0,16 ha plochy pro výrobu a skladování. Zábor je v jihovýchodní části řešen okrajem plochy pro výrobu, tak aby nevznikla zbytková plocha za plochou pro dopravní stavbu.

Využití plochy Z34 je již dnes významně limitováno ochranným pásmem od železnice (60 m od osy krajní koleje) a ochranným pásmem dálnice D 48(I/47) (50 m od osy krajního jízdního pruhu) a také morfologií terénu (prudký svah) a její využití pro potřeby firmy se zdá být již nyní značně omezeno.

Projektant v maximální míře využívá k vedení trasy obchvatu pozemků města a státu (největší část koridoru vede po pozemku Státního pozemkového úřadu; přímo v zákoně č. 503/2012 Sb., o státním pozemkovém úřadu je uvedeno, že pozemky v jeho správě jsou primárně určeny pro veřejně prospěšné stavby obcí), aby v maximální míře šetřil vlastnictví soukromých pozemků. Parametry délky a šířky koridoru byly navrženy tak, aby nenavýšovaly náklady na stavbu, ale aby byla zajištěna ochrana území pro umístění výsledného řešení vlastní stavby včetně souvisejících objektů a zařízení (samotné těleso silnice, opěrné zdi, mosty, protihlukové stěny, odvodňovací zařízení, vedení technických sítí, signalizačních zařízení atd.). Plocha (koridor) pro dopravu je navržen v nezbytně nutné šíři a to jen díky prověření studiemi. Projektant spolu s Městem Hranice právě volí

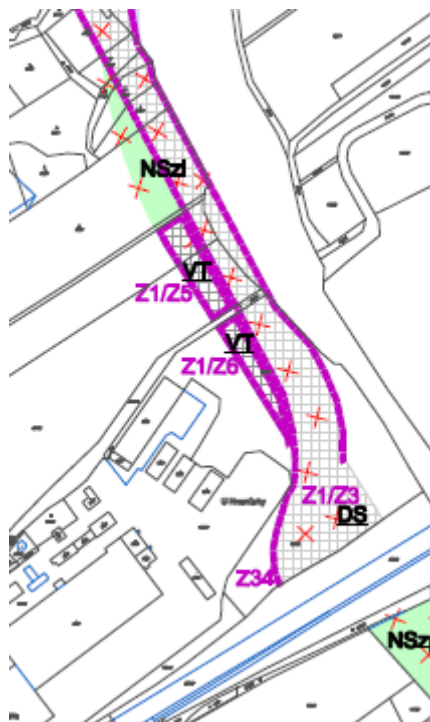
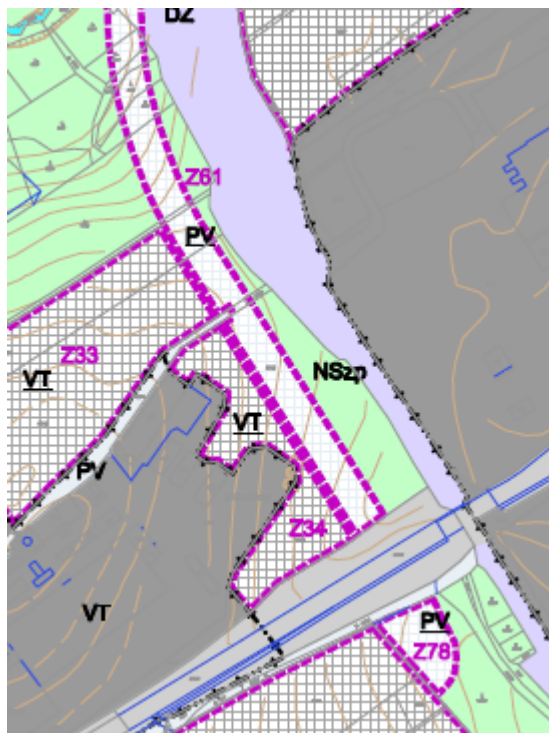


pro účely vymezení plochy pro dopravu v maximální možné míře nástroje územního plánování - územní studii, aby podrobnějším prověřením trasy maximálně šetřil dotčené vlastníky a zatěžoval je pouze v nezbytně nutné míře.

Návrh trasy a šířky plochy (koridoru) tedy nepředstavuje neodůvodněný excés zásahu do vlastnických práv osob dotčených návrhem řešení.

Územní plán navrhuje koncepci rozvoje území obce. Náležitosti obsahu územního plánu stanoví stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky. Otázky majetkoprávního vyrovnání (výkupu pozemků, směn apod.) nejsou předmětem změny územního plánu a územní plán je neřeší.

*Srovnání výše z grafické části platného územního plánu (hl.výkres)a Změny č. 1(hlavní výkres)*



#### **Námítka č. 2 – Zbytečnost obchvatu (citace)**

**Společnost namítá, že potřeby města Hranice nevyžadují, aby v současné či dohledné době obchvat budovalo. Společnost proto navrhuje, aby koridor obchvatu byl z územního plánu Hranic zcela vypuštěn.**

#### **Odůvodnění námítky č. 2:**

- 2.1. Obchvat je v rámci textové části návrhu Změny č. 1 územního plánu na jeho straně 13 zdůvodněn záměrem odlehčení dopravy na silnici I/47, která údajně vytváří překážku mezi severní a jižní částí města. S tím Společnost nesouhlasí.
- 2.2. Společnost zastává názor, že tranzitní doprava obecně nemá s ohledem na dálnici D1 (ve směru Olomouc – Ostrava) a silnici I/35 (ve směru Lipník nad Bečvou – Valašské Meziříčí) vůbec důvod projíždět centrem města Hranice a ani jím neprojíždí. Není tak důvod vytvářet další odklonění dopravy, když tuto funkci převzaly výše uvedené komunikace a v budoucnu ji doplní ještě tzv. Palačovská spojka. Navíc, pokud jde o samotné dopravní zatížení silnice I/47, jak vyplývá z údajů celostátního sčítání dopravy 2010 a 2016 provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic, dochází zde až na výjimky k poklesu dopravy (viz. Příloha č. 3). Přičemž je potřeba také zohlednit, že obecně došlo dle celorepublikových čísel k nárůstu dopravy o přibližně 13%.

Pro lepší orientaci ve stávající dopravní situaci přikládáme:

Přílohu č. 1, na níž je vyznačena trasa ul. Bělotínská č.p. 2033 v Hranicích k identickému místu, viz příloha č. 2, na dálnici D1, po silnici 440 přes centrum města, kterou lze při běžném provozu projet za 6 minut, a Přílohu č. 2, na níž je vyznačena trasa ul. Bělotínská č.p. 2033 v Hranicích k identickému místu, viz příloha č. 1, na dálnici D1, po silnici 47 a E462 mimo centrum města, kterou lze při běžném provozu projet za 7 minut. Jako

*další důvod nezbytnosti předmětného obchvatu uvádí pořizovatel odklonění dopravy směřující z výrobních a průmyslových areálů umístěných ve východní části města Hranice. I tento argument Společnost odmítá.*

*Dopravní obslužnost pro místní osobní i nákladní dopravu provozovanou v městě Hranice je v dostatečném rozsahu zajištěna stávajícími komunikacemi:*

- a) pro sever města ulicí Potštátskou na sjezdu na dálnici D1 z ulice Potštátské, na kterou navazují průmyslové podniky v průmyslových zónách Tovární a Jaslo,*
- b) pro východ města ulicí Bělotínskou (silnice I/47) na sjezdu na dálnici D1 v Bělotíně z ulice Bělotínské, (silnice I/47) u níž jsou situovány průmyslové podniky zejména společnosti CEMENT Hranice akciová společnost, Tondach Česká republika s.r.o., CIDEM Hranice, a.s..*

*2.3. Pokud se jedná o argumentaci spočívající ve snižování hlukové a jiné dopravní zátěže z centra města Hranice, s tou Společnost nesouhlasí, protože ke snižování hlukové a dopravní zátěže ve městě by nedošlo, mohlo by pouze dojít k jeho jinému rozložení ve městě.*

#### **Návrh na vypořádání námítky č. II/2 : Námitka se zamítá.**

**Odůvodnění:** Námitka vyjadřuje rozdílný pohled na potřebnost stavby „Severovýchodního obchvatu“. Město Hranice v územně plánovací dokumentaci vymezilo v severním okraji města množství nových ploch pro výrobu a skladování a dále se v oblasti nachází území přestavbové (vojenská kasárna Jaslo), také určené pro výrobu a skladování. Postupné obsazování těchto ploch povede i nadále ke zvýšení dopravy obsluhující jednotlivé podniky. „Severovýchodní obchvat“ má sloužit k odvedení cílové i tranzitní dopravy ze severovýchodního prostoru města Hranice na dálnici D1 mimo obytné území a také ke zpřístupnění ploch výroby, vymezených v platném Územním plánu Hranic, s možností jednoduchého napojení těchto ploch na nadřazený dopravní skelet – dálnici D1 (přes silnici II/440) a dálnici D47 (v budoucnu propojení přes „Palačovskou spojku“ na Valašské Meziříčí, Vsetín).

Město Hranice vnímá tuto dopravní stavbu jako potřebnou a důležitou, neboť nárůst automobilové dopravy, k němuž došlo především postupným zvyšováním kapacity silnice I/47, zvyšuje negativní dopady na životní prostředí a pohodu bydlení ve městě. Převedení podstatného množství těžké dopravy mimo obytné území zlepší podmínky života obyvatel města. Zároveň bude splněn požadavek na obslužnost průmyslové oblasti v okolí obchvatu.

Koncepce dopravního řešení v této oblasti není nová. Město Hranice koncepci dopravní infrastruktury, zahrnující i „Severovýchodní obchvat“, schválilo v rámci vydání Územního plánu Hranic v roce 2016 a již v předchozím Územním plánu sídelního útvaru Hranice byla podobná koncepce v této oblasti navržena. Odůvodnění navržené koncepce dopravní infrastruktury je uvedeno v části odůvodnění Územního plánu Hranic v kapitolách j.4. – str. 129-140. Odůvodnění koncepce dopravní infrastruktury je zde odůvodněno v kontextu všech druhů dopravy a jejich návazností. Výše uvedené územní studie nehledaly tedy nové dopravní řešení, pouze hledaly pomocí „Územní studie Hranice – Severovýchodní obchvat“, ekonomicky a technicky nejvhodnější trasu. (Popis a vyhodnocení jednotlivých variant včetně řešení obsahuje podrobně kapitola II.C.i.4 Odůvodnění návrhu Změny č.1 Územního plánu Hranic).

V odůvodnění podané námítky č. 2 není žádný argument a je pouze uvedeno, že Společnost nesouhlasí s pohledem na silnici I/47 jako na překážku v území. Bariérový efekt, který tvoří čtyř pruhová komunikace I.tř., rozděluje město na severní a jižní část, je snadno doložitelný a zcela zřetelný. (popsáno v kapitole II.C.i.4 odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic). Překonání této bariéry je možno pro automobilovou dopravu jen ve čtyřech bodech ve městě (ve vzdálenostech cca 1,2 km, 0,4km, 1,0 km od sebe). Pro chodce je možnost ještě na dvou dalších místech. Jejich vzdálenost od sebe však vede k nebezpečnému přecházení čtyř pruhové komunikace chodci. Kolem silnice pak je opět pásmo s vyšší hlukovou zátěží, s dopadem na pohodu bydlení v obytných částech v okolí uvedené silnice. Na komunikaci I. třídy nelze napojovat další sjezdy (např. ze sídlišť Struhlovsko, Hromůvka) a nelze zde pro chodce budovat bezpečné přechody. K překonání silnice I/47 je tedy třeba dosáhnout čtyř bodů křížení s touto silnicí a to průjezdem po místních komunikacích.

V odůvodnění námítky č. 2, popis neefektivit „Severovýchodního obchvatu“, není brána v potaz potřeba komplexního řešení koncepce dopravy ve městě, která je popsána v kapitole II.C. I.4. Odůvodnění. Komplexnost celého řešení představuje potřebu několika kroků, z nichž příprava území pro „Severovýchodní obchvat“ je jen prvním z nich. Další kroky pro komplexnost a funkčnost celého řešení jsou např. příprava realizace tzv. Severozápadního obchvatu, převedení silnic I/47 do kategorie II. tř. popř. místní komunikace, silnice II/440 do kategorie místní komunikace, realizaci zklidňujících prvků do komunikační sítě např. vložení úrovnových křižovatek, přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty, úprava dopravního značení omezující vjezd těžké dopravy na dnešní I/47 a II/440. Tyto prvky by měly zatraktivnit „objezd“ města a pomoci tak ke zklidnění a snížení dopravy uvnitř města.

K odůvodnění námitky č. 2 a její grafické příloze je doloženo celostátní sčítání dopravy z roku 2016, v pěti profilech silnice D 48 (I/47). Tato měření jsou z hlediska posouzení intenzit měření dopravy, pro posouzení odhadu dopravního zatížení „Severovýchodního obchvatu“ po jeho vybudování, nedostatečné a nerelevantní, protože zahrnují omezený počet měřících míst a nezohledňují vazbu na dopravní síť samotného města. Průzkum ŘSD prioritně zkoumá pouze zatížení dopravní sítě celostátního významu.

V rámci městem Hranice zpracované Technické studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“ (podkladu pro Územní studii „Hranice – Severovýchodní obchvat“), bylo v analytické části studie provedeno měření dopravně-inženýrských dat ve městě Hranice. Pro měření vybraných profilů byly vybrány dopravní tahy, kterých se výstavba „Severovýchodního obchvatu“ dotýká (komunikace II/440 – Potštátská, Tovární, Bělotínská, Nádražní). Součástí měření byly nejen intenzity dopravy v jednotlivých profilech, ale také směrový průzkum, podle průjezdu jednotlivými profily. Výsledky měření ukázaly, že obchvat by po jeho vybudování využívalo cca 2015 voz/24 hod a to bez zahrnutí dopravy z východního okolí města a nově vznikajících provozů v areálu bývalých kasáren Jaslo a předpokládaných nových výrobních provozů v oblasti průmyslové zóny Potštátská. Odhadovaný nárůst dopravy (výhled 20 let) se zapojením průmyslových zón vymezených v ÚP Hranic je až 6200 voz/24 hod. Z uvedených výsledků město Hranice vycházelo při posouzení potřeby a efektivity odklonu dopravy na „Severovýchodní obchvat“.

Největší dopravní zatížení centra města pochází z průjezdu v severojižním směru, k němuž nemá město plnohodnotnou alternativu míjející centrum. Obchvat města (po dokončení severovýchodní i severozápadní části) výraznou část této severojižní dopravy přenesl a odtíží centru města. Pro jižní část města má sám „Severovýchodní obchvat“ minimální efekt, pro severní část města a centrum bude mít však efekt významný. Cílem obchvatu není primárně časová úspora projíždějících vozidel, ale vymístění podstatné části automobilové dopravy ze zastavěného území města, zejména z obytných čtvrtí, s cílem zlepšit životní prostředí a pohodu bydlení jejich obyvatel.

Snížení zatížení dopravou hlukem jde ruku v ruce se snížením exhalací a hluku v obytných částech města. „Severovýchodní část obchvatu není samostatnou stavbou, ale součástí souboru staveb a opatření, která povedou ke změně dopravního skeletu města. Po vybudování celého severního obchvatu (Severovýchodní a Severozápadní obchvat), následného omezení kapacity silnic II/440 a I/47 (předpokládá se přeražení obou silnic do nižších tříd, související mimo jiné s redukcí sítě prioritních (tranzitních) komunikací v ČR, iniciované Ministerstvem dopravy, respektive ŘSD), realizaci zklidňujících prvků (vložení úrovnových křižovatek, přechodů pro chodce, přejezdů pro cyklisty, úprava dopravního značení omezující vjezd těžké dopravy apod.), získá obchvat dopravní prioritu a stane se pro řidiče atraktivním – plně nahradí jak silnici I/47, tak II/440 v rozsahu zahrnujícím zastavěné území města.

### **Námitka č. 3 – chybějící prověření variant vedení obchvatu (citace)**

*Společnost namítá, že v rámci pořizování Změny č. 1 územního plánu musí dojít k prověření variantního řešení vedení trasy obchvatu a z něj vyplývajícího koridoru pro umístění této stavby. Společnost je přesvědčena, že jsou varianty z hlediska naplnění cílů a úkolů územního plánování vhodnější, že je varianta navržena.*

*Společnost požaduje, aby se město hledalo další vhodnější varianty a porovnálo je s variantou navrženou pořizovatelem návrhu změny č. 1 územního plánu, a aby do územního plánu byla zapracována varianta, která bude nejlepší z hlediska všech cílů a úkolů územního plánování, nejen tedy z hlediska zájmů města.*

*Odůvodnění námitky č. 3:*

*Trasa obchvatu (pokud je či bude nezbytný) musí zohledňovat práva a zájmy dotčených osob. Společnost je přesvědčena, že existují varianty vedení obchvatu (pokud je či bude nezbytný) které jsou k právům dotčených osob šetrnější a současně jsou i lepší z hlediska naplňování cílů územního plánování.*

*Pokud bude i nadále shledávána potřeba odlehčení dopravy z průmyslových zón Tovární a Jaslo v Hranicích, nabízí se jako velmi levné vysoce efektivní řešení například vybudování spojovací komunikace z ulice Tovární v Hranicích přes stávající komunikaci na p.č. 927/3 v kat. území Hranice a propojení přes další pozemky k průmyslové zóně Jaslo až k ulici Nové přes pozemek p.č. 975/6 a poté transit na kruhový objezd na silnici I/47 u obchodního domu Lidl v Hranicích.*

### **Návrh rozhodnutí o námitce č. II/3: Námitka se zamítá.**

**Odůvodnění:** V Zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic není předepsáno variantní řešení této změny. Variantní řešení je v zadání územního plánu ukládáno v odůvodněných případech nebo z podnětu dotčeného orgánu. V Zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic variantní řešení uloženo nebylo a je v něm odkázáno na zpracovanou podrobnější dokumentaci - „Územní studii Hranice - Severovýchodní obchvat“, jako na podklad pro změnu územního plánu.

K tomu se dále uvádí podrobněji:

Posouzení variant „Severovýchodního obchvatu“ v měřítku územního plánu by jen těžko mohlo zahrnout všechna hlediska potřebná k vyhodnocení optimální varianty a v detailu prověřit podmínky a stav daného území.

Město chtělo jít cestou podrobného sběru, analýzy a kritického vyhodnocení dat, aby ověřilo, zda navrhovaná koncepce „Severovýchodního obchvatu“ je vůbec potřebná a v jakých parametrech komunikace hledat řešení. To bylo předmětem technické studie „Hranice - Severovýchodní obchvat“. Tato studie nad analytickou částí navrhla pět variant řešení obchvatu, ze kterých následně byly sledovány čtyři z nich. Na základě projednání s dotčenými orgány, vlastníky veřejné infrastruktury a vlastníky pozemků a staveb v lokalitě, vznikla varianta označená jako doporučená. Technická studie obsahuje zhodnocení variant a závěrů porovnávajících jednotlivé varianty, ze kterých vzešla doporučená varianta, která právě nejvíce respektuje cíle a úkoly územního plánování.

V rámci zpracování podkladu pro změnu územního plánu byla vypracována „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“, jako podklad pro změnu územního plánu, a tato znovu vyhodnocovala čtyři varianty. Územní studie byla nadstandardně projednána (konzultována) s dotčenými orgány a vlastníky sítě technické a dopravní infrastruktury. Studie byla schválena jako územně plánovací podklad pro změnu územního plánu a zapsána do evidence územně plánovací činnosti. Z uvedeného je zřejmé, že návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic je pořizován na základě podrobných územně plánovacích podkladů se zjištěním a vyhodnocením stavu a vývoje území a po ověření možnosti změny v území. Shrnutí a vyhodnocení variant prověřovaných v „Územní studii Hranice - Severovýchodní obchvat“ je popsáno v kapitole II.c.i.4 odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic.

Právě podrobnost měřítka územních studií umožnilo posouzení jednotlivých variant ze všech hledisek a umožnilo tak připravit kvalitní územně plánovací podklad, který současně respektuje soukromé záměry v území.

Posuzování variant v měřítku územního plánu by nepřineslo nic nového a vedlo by k mnohem větší nepřesnosti trasy obchvatu, což by si vyžádalo vymezení plochy dopravy (koridoru) v mnohem větší šířce, aby se v případě trasové korekce v rámci dokumentace pro územní řízení do plochy „vešly“.

Ke Společností navrženému řešení odlehčení dopravy - vybudování spojovací komunikace z ulice Tovární v Hranicích přes stávající komunikaci na p.č. 927/3, uvádí se následující protiargumenty.

- Trasa obchvatu navržená Navrhované řešení by nepřinášelo nic nového, protože by (stejně jako stávající stav) svádělo dopravu směrem do středu města, k obytným čtvrtím a teprve od nich ven z města. Nešlo by o nic jiného, než o rozložení zdrojové/cílové dopravy z Tovární ulice do dvou komunikací. Oba proudy by se však objevily na Nové ulici, tak jako dosud. Tedy pozitivní efekt pro Novou ulici a všechny navazující čtvrti směrem z města (na II/440 a D 48 (I/47)) by byl nulový.
- Trasa obchvatu řešená ve Změně č. 1 Územního plánu Hranic prochází v maximální možné míře nezastavěným územím a v částech, kde prochází zastavitelným územím (přes pozemky fí Cetris) jde o pozemky dosud nezastavěné – orné půdy. Dále je trasa v maximální možné míře přidružena k již existující liniové stavbě (železnice). Naopak řešení navržené v námitce 3 vytváří novou komunikaci uvnitř zastavěného území (dříve plochy staveb a zařízení pro obranu a bezpečnost státu- kasárna, dnes přestavbové území na plochy výrobní smíšené), bez požadovaného efektu.

Příloha č. 1 k návrhu rozhodnutí o námitkách:

- Srovnávací mapa zásahu do vlastnických vztahů trasy obchvatu podle původního řešení ÚP Hranic a návrhu Změny č.1 ÚP Hranic

