

Městský úřad Hranice
Odbor rozvoje města

prostřednictvím datové schránky

V Táboře dne 12. 8. 2019

Dotčený vlastník: **HRKLOMI družstvo**
IČO: 29386594
bytem / sídlem: Družstevní 402, 753 01 Hranice – Hranice I-Město

Zastoupený: Mgr. Vítězslavem Dohnalem
advokátem Advokátní kanceláře Dohnal & Bernard, s.r.o.,
se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor
ev. č. ČAK 12191

Změna č. 1 Územního plánu Hranic

- námítky dotčeného vlastníka proti návrhu

Přílohy:

- 1) Plná moc ze dne 16. 1. 2018
- 2) další dle textu

I. Stav věci

1. Veřejnou vyhláškou Městského úřadu Hranice, Odboru rozvoje města ze dne 25. 6. 2019, sp. zn. ORM/19686/191, č. j. ORM/19686/19-1-6 bylo oznámeno veřejné projednání návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic (dále jen „**Změna č. 1**“) na den 7. 8. 2019, přičemž dotčené osoby mohou své námítky uplatnit do 7 dnů od tohoto data.
2. HRKLOMI družstvo (dále jen „**Družstvo**“) je vlastníkem pozemků, které jsou přímo dotčeny Změnou č. 1, konkrétně pozemků p. č. 797/1, 797/2, 716/5, 820/1, 2349/1, 828/1, 844/1, 852/1 a 2350/1, vše v k. ú. Hranice jsou dotčeny tím, že přímo na nich je vymezen předmětný koridor severovýchodního obchvatu. Zbývající pozemky zapsané na listu vlastnictví č. 2395 v k. ú. Hranice jsou dotčeny tím, že se na nich nachází výrobní a průmyslový areál Družstva, přičemž jediná příjezdová komunikace vede na pozemcích, na kterých je Změnou č. 1 vymezena plocha koridoru pro severovýchodní obchvat. Dotčení pozemků ve vlastnictví Družstva dále vyplývá z toho, že

Družstvo s ohledem na rozvoj svého areálu potřebuje rozšířit možnosti parkování pro osobní i nákladní dopravu. To nebude bez úpravy regulace území v územním plánu možné.

3. Družstvo podalo k návrhu Změny č. 1 územního plánu pro společné jednání připomínky dne 31. 7. 2018. Tyto připomínky nebyly v návrhu pro veřejné projednání vůbec zohledněny.
4. Družstvo tímto vznáší proti návrhu Změny č. 1 níže uvedené **námítky**.

II. Námítky

Obecně k návrhu změny územního plánu Hranic

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 nepřijatelné, 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 umisťovat 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.

Námítka č. 1 – nedůvodnost obchvatu

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:
 - 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 silnice 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.

Námítka č. 2 – chybějící prověření variant vedení obchvatu

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 námitkám. 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 žádném porovnání variant nedošlo, což zatěžuje proces územního plánování zásadní vadou.

Námítka č. 3 – zhoršení vjezdu do areálu Družstva

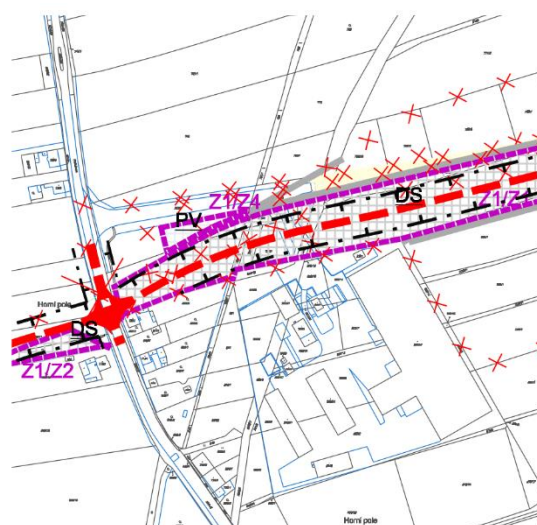
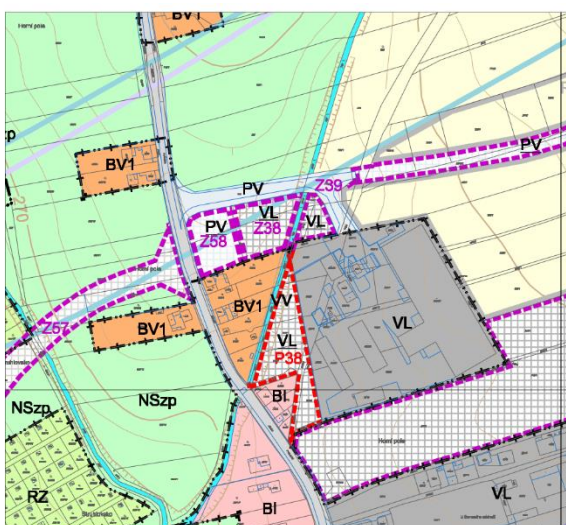
9. Změnou koridoru pro obchvat a následným vybudováním obchvatu dojde k významnému zhoršení nebo dokonce znemožnění příjezdu do areálu Družstva ze severní strany. Družstvo požaduje, aby v části navazující na severní stranu jeho areálu byl územním plánem garantován přístup osobními i nákladními vozy minimálně 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 výšeče 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 (drážní). Vzhledem k tomu, že plocha dopravní infrastruktury – železniční (drážní) 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.*“

Námítka č. 4 – chybějící plochy pro parkování osobní dopravy

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.

Námítka č. 5 – chybějící plochy pro parkování nákladní dopravy

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 určená 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.

Námítka č. 6 – chybějící napojení průmyslové zóny Potštátská

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.

Námítka č. 7 – nepřiměřený zásah do práv Družstva

17. Družstvo dále namítá, že návrh změny č. 1 územního plánu obsahuje vymezení koridoru pro obchvat v šíři, 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 m². 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.

S 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.

HRKLOMI družstvo
v plné moci Mgr. Vítězslav Dohnal, advokát