

ÚZEMNÍ PLÁN HRANIC



ZMĚNA Č. 1

- I. – ZMĚNA Č. 1 ÚP HRANIC
- II. – ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

URBANISTICKÉ STŘEDISKO OSTRAVA, s.r.o.

DUBEN 2020

OBSAH ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

I. ZMĚNA Č. 1 ÚP HRANIC

I.A. TEXTOVÁ ČÁST *(včetně doplňujících tabulek)*

I.B. GRAFICKÁ ČÁST – *tisky výřezů výkresů obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic - výkresy:*

I.B.a) Výkres základního členění území 1 : 5 000

I.B.b.1) Hlavní výkres 1 : 5 000

I.B.b.2) Koncepce dopravní a technické infrastruktury 1 : 5 000

I.B.c) Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací 1 : 5 000

II. ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

II.C. TEXTOVÁ ČÁST *(včetně doplňujících tabulek)*

II.D. GRAFICKÁ ČÁST – *tisky výřezů výkresů obsahujících graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic, případně průsvitky jejichž podkladem jsou výřezy výkresů ÚP Hranic:*

II.D.a) Koordinační výkres 1 : 5 000

II.D.c) Výkres předpokládaných záborů půdního fondu 1 : 5 000

II.D.d) Doplňující výkresy 1 : 5 000
II.B.d1) Doprava

II.D.e) Srovnávací hlavní výkres 1 : 5 000

III. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

Obsah textové části

strana:

I. ZMĚNA Č. 1 ÚP HRANIC (výrok)**I.A. TEXTOVÁ ČÁST****I.B. GRAFICKÁ ČÁST****II. ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC****II.C. TEXTOVÁ ČÁST**

II.C.a) POSTUP POŘÍZENÍ ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU	1
II.C.b) VYHODNOCENÍ SOULADU ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOUKUMENTACÍ VYDANOU KRAJEM	3
II.C.c) VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, ZEJMÉNA S POŽADAVKY NA OCHRANU ARCHITEKTONICKÝCH A URBANISTICKÝCH HODNOT ÚZEMÍ A POŽADAVKY NA OCHRANU NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ	3
II.C.d) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA A JEHO PROVÁDĚCÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	4
II.C.e) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ	4
II.C.f) ZPRÁVA O VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ OBSAHUJÍCÍ ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH TOHOTO VYHODNOCENÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	11
II.C.g) STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU PODLE §50 ODS. 5 K NÁVRHU KONCEPCE PODLE §10g ZÁKONA O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	15
II.C.h) SDĚLENÍ JAK BYLO STANOVISKO PODLE §50 ODS. 5 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY	15
II.C.i) KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ VČETNĚ VYBRANÉ VARIANTY	16
II.C.i.1 VYMEZENÍ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ	16
II.C.i.2 ZÁKLADNÍ KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ OBCE, OCHRANY A ROZVOJE JEHO HODNOT	16
II.C.i.3 URBANISTICKÁ KONCEPCE, VČETNĚ VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH, PLOCH PŘESTAVBY A SYSTÉMU SÍDELNÍ ZELENĚ	16
II.C.i.4 KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEJÍ UMÍSTOVÁNÍ	17
II.C.i.5 KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY, VČETNĚ VYMEZENÍ PLOCH A STANOVENÍ PODMÍNEK PRO ZMĚNY V JEJICH VYUŽITÍ, ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY, PROSTUPNOST KRAJINY, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ, OCHRANU PŘED POVODNĚMI, REKREACI, DOBÝVÁNÍ NEROSTŮ	20
II.C.i.6 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ	23
II.C.i.7 VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH OPATŘENÍ, STAVEB A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU A PLOCH PRO ASANACI, PRO KTERÉ LZE PRÁVA K POZEMKŮM A STAVBÁM VYVLASTNIT	23
II.C.i.8 VYMEZENÍ DALŠÍCH VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, PRO KTERÉ LZE UPLATNIT PŘEDKUPNÍ PRÁVO	24
II.C.i.9 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ ÚZEMNÍCH REZERV A STANOVENÍ MOŽNÉHO BUDOUCÍHO VYUŽITÍ VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEHO PROVĚŘENÍ	24
II.C.i.10 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V ÚZEMÍ PODMÍNĚNO ZPRACOVÁNÍM ÚZEMNÍ STUDIE	24

II.C.i.11 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V ÚZEMÍ PODMÍNĚNO VYDÁNÍM REGULAČNÍHO PLÁNU, ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU	25
II.C.i.12 STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)	26
II.C.i.13 VYMEZENÍ ARCHITEKTONICKY NEBO URBANISTICKY VÝZNAMNÝCH STAVEB, PRO KTERÉ MŮŽE VYPRACOVÁVAT ARCHITEKTONICKOU ČÁST PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE JEN AUTORIZOVANÝ ARCHITEKT	26
II.C.j) VYHODNOCENÍ ÚČELNÉHO VYUŽITÍ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ A VYHODNOCENÍ POTŘEBY VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH	26
II.C.k) VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH ÚZEMNÍCH VZTAHŮ	26
II.C.l) VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ ZADÁNÍ	27
II.C.m) VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, KTERÉ NEJSOU ŘEŠENY V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ	30
II.C.n) VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	31
II.C.n.1 ÚVOD, PODKLADY	31
II.C.n.2 ZÁBOR PŮDY PODLE ZMĚNY Č.1 ÚP HRANIC	31
II.C.n.3 DOPAD NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ NA POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA	32
II.C.o) ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH VČETNĚ SAMOSTATNÉHO ODŮVODNĚNÍ	34
II.C.p) VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK UPLATNĚNÝCH V RÁMCI PROJEDNÁNÍ DLE § 50 A 52 STAVEBNÍHO ZÁKONA	53

II.D. ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC – GRAFICKÁ ČÁST

PŘÍLOHA ODŮVODNĚNÍ

TEXT S VYZNAČENÍM ZMĚN

III. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

MĚSTO HRANICE

Č.j. ORM/19686/19-1-23

Hranice dne 23. 4. 2020

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Změna č. 1, kterou se mění Územní plán Hranic

Zastupitelstvo města Hranic, příslušné podle ustanovení § 6 odst. 5 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, za použití ustanovení § 55 odst. 2 a § 54 odst. 2 stavebního zákona, § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů § 13 a přílohy č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů a dle ustanovení § 84 odst. 2 zákona o obcích (obecní zřízení)

vydává

Změnu č. 1 územního plánu Hranic,

kterou se mění Územní plán Hranic takto:

I. ZMĚNA Č. 1 ÚP HRANIC (VÝROK)

I.A. TEXTOVÁ ČÁST

1. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c1) se ruší zastavitelné plochy „Z 38, Z 39, Z 59, Z 60, Z 61, Z 78 a Z 79“ v celém rozsahu.
2. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c1) se mění výměra v ha u zastavitelných ploch:
Z 34 z „0,98“ na „0,66“
Z 36 z „8,30“ na „7,62“ a
Z 58 z „0,32“ na „0,16“.
3. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c1) u zastavitelné plochy Z 58 se ruší podmínka realizace zpracování územní studie „US10“.
4. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c1) se na konci tabulky za zastavitelnou plochu Z 121 doplňují nové zastavitelné plochy označené „Z1/Z 1 - Z1/Z 6“ v tomto rozsahu:

plocha číslo	Katastrální území	typ plochy s rozdílným využitím území	podmínky realizace RP/ÚS/DOP ¹⁾	výměra v ha
Z1/Z 1	Hranice	DS – dopravní infrastruktura – silniční	-	4,06
Z1/Z 2	Hranice	DS – dopravní infrastruktura – silniční	-	0,16
Z1/Z 3	Hranice	DS – dopravní infrastruktura – silniční	-	2,03
Z1/Z 4	Hranice	PV – veřejná prostranství	-	0,11
Z1/Z 5	Hranice	VT – výroba a skladování – těžký průmysl a energetika	-	0,18
Z1/Z 6	Hranice	VT – výroba a skladování – těžký průmysl a energetika	-	0,16

5. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c2) se ruší plochy přestavby „P 39“ a „P 40“ v celém rozsahu.

6. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c2) se na konci tabulky za plochu přestavby P 120 doplňuje nová plocha přestavby označená „Z1/P 1“ v tomto rozsahu:

plocha číslo	katastrální území	typ plochy s rozdílným využitím území	podmínky realizace RP/ÚS/DOP ¹⁾	výměra v ha
Z1/P 1	Hranice	DS – dopravní infrastruktura – silniční	-	2,17

7. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c3) u územní rezervy R 19 a R 20 se ruší podmínka realizace zpracování územní studie „US10“.
8. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c3) u územní rezervy R 16 se ruší podmínka realizace zpracování územní studie „US10 (část)“.
9. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c3) se mění výměra v ha u územních rezerv:
R 19 z „5,88“ na „3,30“ a
R 20 z „1,94“ na „3,65“.
10. V kapitole I.A.c) v tabulce č. I.A.c1) se mění sloupec podmínky realizace u jednotlivých ploch takto:
Z58 se ruší US10.
11. V kapitole I.A.d) v oddíle d1) se text odstavce 1.1.1.3. ruší v celém rozsahu a nahrazuje se novým textem v tomto znění „spojka silnic I/47 (od nadjezdu nad železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na spojkou silnic II/440 a III/44021 vedenou přes Struhlovsko), tzv. Severovýchodní obchvat města. Návrhové parametry severovýchodního obchvatu budou odpovídat silnici II. třídy, resp. místní komunikaci II. třídy v zastavěném území, avšak je přípustné je s ohledem na budoucí zatřídění komunikace snížit. Nová komunikace bude sloužit i pro dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování - VL a VT (k.ú. Hranice)“.
12. V kapitole I.A.f) v tabulce PLOCHY ZASTAVĚNÉ A ZASTAVITELNÉ – PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - SILNIČNÍ (DS) se za oddíl:
"Přípustné využití"
doplňuje nový oddíl:
"Podmíněně přípustné využití" s novou odrážkou:
"- zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 jsou podmíněně přípustné za splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení v navazujících plochách bydlení – v rodinných domech – venkovské (BV1)."
13. V kapitole I.A.g) v oddíle g1) v tabulce 1.1. Stavby pro dopravu se ruší veřejně prospěšná stavby označená ve výkrese I.B.c) – VPS „V2 a V3“ v celém rozsahu.
14. V kapitole I.A.g) v oddíle g1) v tabulce 1.1. Stavby pro dopravu se na konci za veřejně prospěšnou stavbou označenou ve výkrese I.B.c) – VPS V13 vkládá nová veřejně prospěšná stavba označená ve výkrese I.B.c) – VPS „Z1/V1“ v tomto rozsahu:

Označení ve výkrese I.B.c) – VPS	Název – stručná charakteristika veřejně prospěšné stavby	Zdůvodnění zařazení mezi veřejně prospěšné stavby	Výkres č. dotčené parcely nebo jejich části Vyvlastnění ve prospěch
Z1/V1	spojka silnic II/440 a I/47 - Severovýchodní obchvat včetně vedlejších (souvisejících a podmiňujících) staveb	Odklon nákladní dopravy mimo zastavěné území Hranic a zajištění dopravních vazeb na dálnici D1 ze silnic I/47 a I/35 a z výrobních zón na území Hranic.	výkres č. I.B.c), I.B.b.2) Město Hranice, Olomoucký kraj

15. V kapitole I.A.j) v odstavci 8 se mění výměra v ha u územních rezerv:
R 19 v Hranicích z „5,88“ na „3,30“ a
R 20 v Hranicích z „1,94“ na „3,65“.

16. V kapitole I.A.I) se odstavec 1.2. ve znění:

"US 10 – Hranice – Severovýchodní spojka silnic I/47 a II/440

Zahrnuje:

- plochy přestavby: **P 39, P 40.**
- zastavitelné plochy: **Z 38, Z 39, Z 58, Z59, Z 60, Z 61, Z 78, Z 79.**
- rezervní zastavitelné plochy: **R16, R 19, R 20.**

Kromě obecných úkolů uvedených v bodě 1. této kapitoly bude účelem této studie také návrh vhodného řešení zapojení spojky silnic I/47 a II/440 do tras těchto nadřazených komunikací, které vyhoví podmínkám provozu a bezpečnosti a plynulosti dopravy, stanoveným správcí dotčených silnic. Rovněž budou prověřeny prostorové možnosti trasy této spojky vedené v zájmovém území železnice, kde bude navrženo mimoúrovňové křížení s dráhou.

Lhůta pro pořízení této územní studie, pro její schválení pořizovatelem a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti se stanovuje do 4 let po vydání územního plánu."

ruší.

17. V kapitole I.A.o) se upravuje název kapitoly do něhož se doplňuje „ZMĚNA Č. 1" a nový název kapitoly zní: „ÚDAJE O POČTU LISTŮ ÚPLNÉHO ZNĚNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU PO ZMĚNĚ Č. 2, 4. 3 A 2 A Č. 1 A POČTU VÝKRESŮ K NĚMU PŘIPOJENÉ GRAFICKÉ ČÁSTI" a upravuje se dále text "ÚPLNÉ ZNĚNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC PO ZMĚNĚ Č. 2 A Č. 3" do něhož se doplňuje „ZMĚNA Č. 1" a nový text zní: "ÚPLNÉ ZNĚNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC PO ZMĚNĚ Č. 2, Č. 3 A Č. 1"

18. V kapitole I.A.o) se za textem „I. Územní plán – I.A Textová část“ mění v závorce strany textu z „86“ na „87“.

19. Textová část Změny č. 1 Územního plánu Hranic obsahuje 3 strany výroku.

20. Grafická část Změny č. 1 Územního plánu Hranic obsahuje:

Výrokovou část - výkresy:

- I.B.a) Výkres základního členění území 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1, 2),
 - I.B.b.1) Hlavní výkres 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1 výkresu),
 - I.B.b.2) Koncepce dopravní a technické infrastruktury 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1 výkresu),
 - I.B.c) Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1 výkresu),
- které jsou vloženy do textové části za textovou část výroku.

21. Textová část odůvodnění obsahuje 46 stran.

22. Grafická část odůvodnění Změny č. 1 Územního plánu Hranic obsahuje výkresy:

- II.D.a) Koordinační výkres 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1 a 2),
- II.D.c) Výkres předpokládaných záborů půdního fondu 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1 výkresu),
- II.D.d) Doplňující výkresy 1 : 5 000
II.B.d1) Doprava
(legenda + výřez č. 1 výkresu),
- II.D.e) Srovnávací hlavní výkres 1 : 5 000
(legenda + výřez č. 1 výkresu),

které jsou vloženy do textové části za textovou část odůvodnění.

I.B GRAFICKÁ ČÁST

Tisky výřezů výkresů obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic:

I.B.a) Výkres základního členění území **1 : 5 000**

I.B.b.1) Hlavní výkres **1 : 5 000**

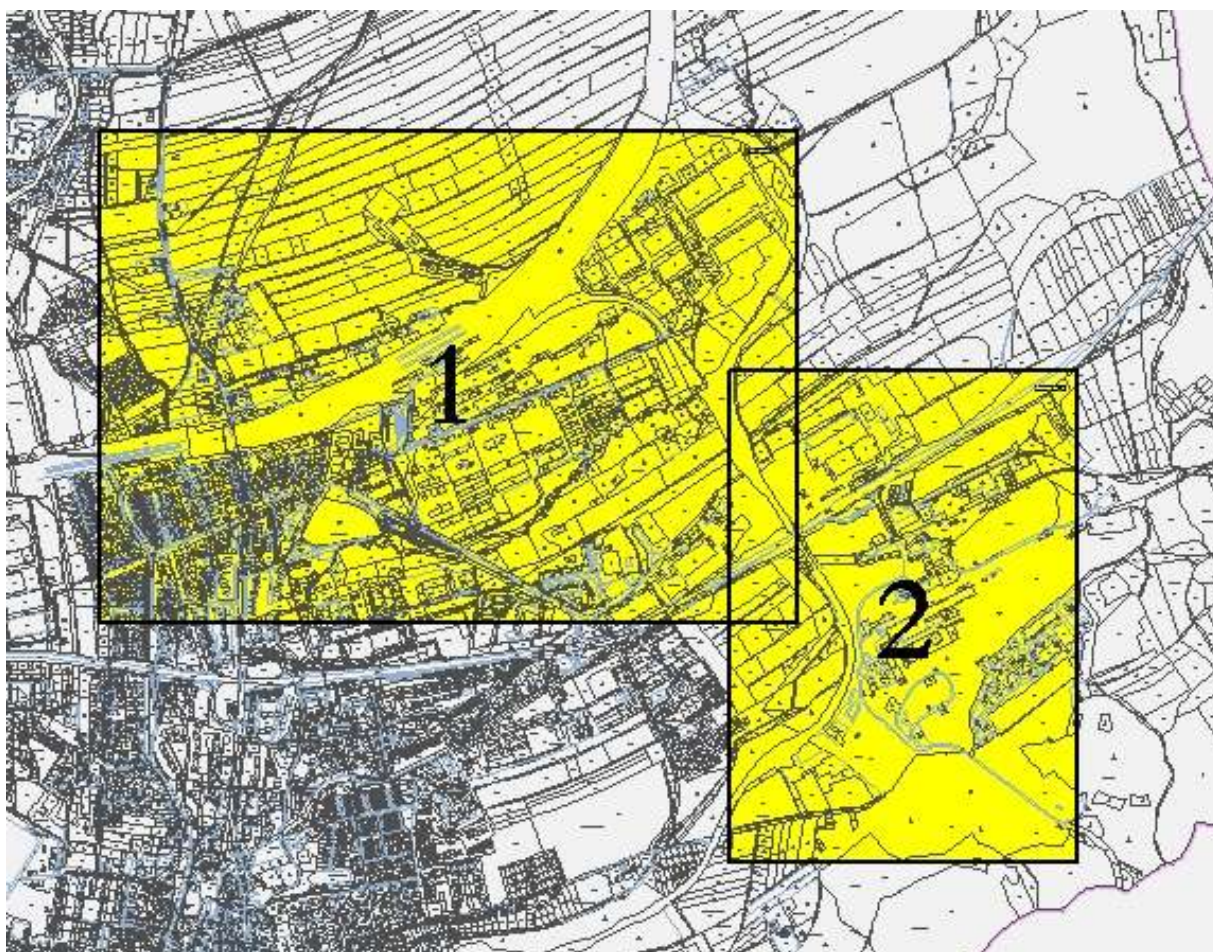
I.B.b.2) Koncepce dopravní a technické infrastruktury **1 : 5 000**

I.B.c) Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací **1 : 5 000**

I.B.a) Výkres základního členění území**1 : 5 000**

Tisky výřezů výkresu obsahující graficky postizitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic:

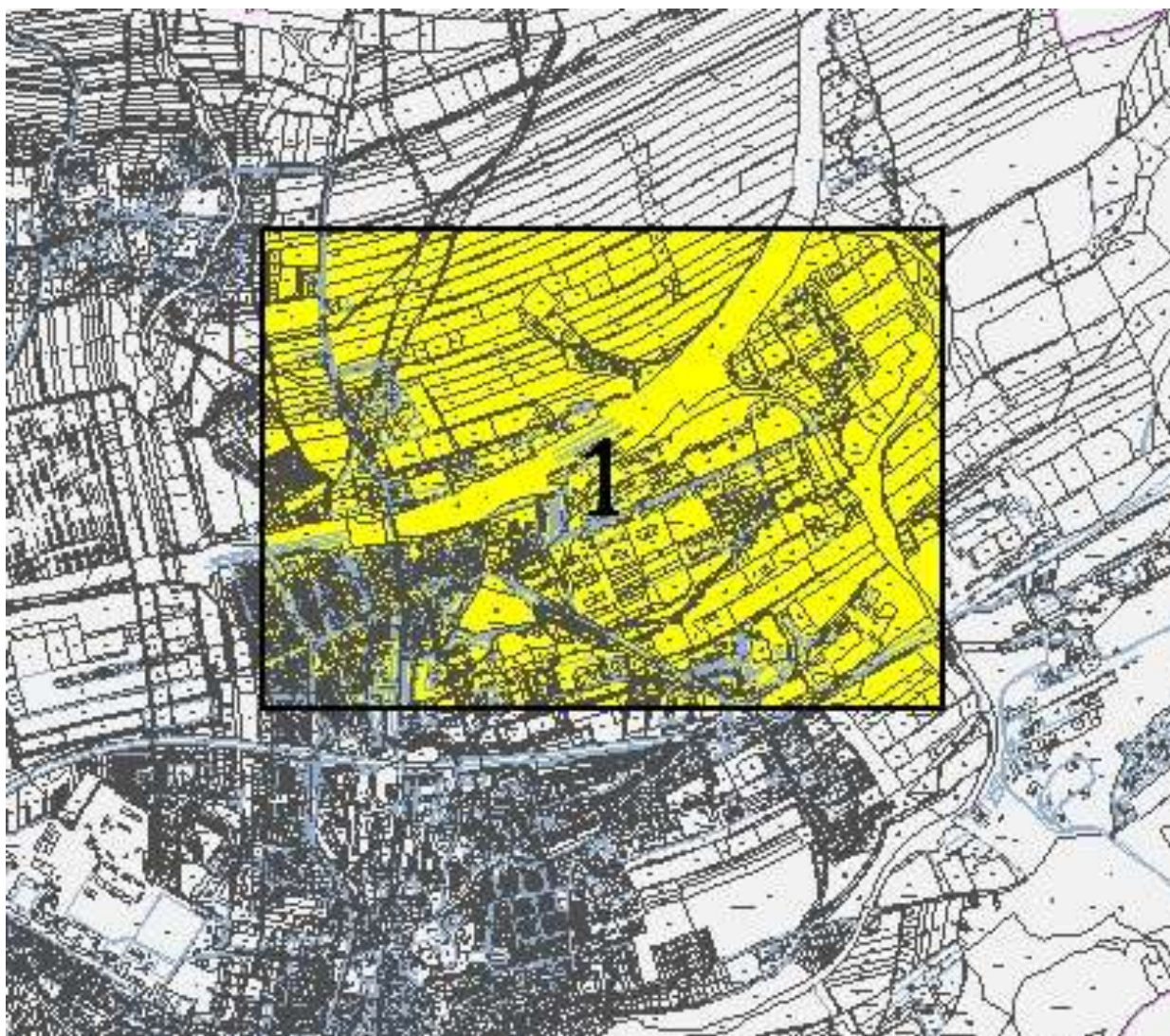
Legenda + výřez č. 1 a 2 výkresu



I.B.b1) Hlavní výkres**1 : 5 000**

Tisky výřezů výkresu obsahující graficky postizitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic:

Legenda + výřez č. 1 výkresu



I.B.b.2) Koncepce dopravní a technické infrastruktury

1 : 5 000

Tisk výřezu výkresu obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic:

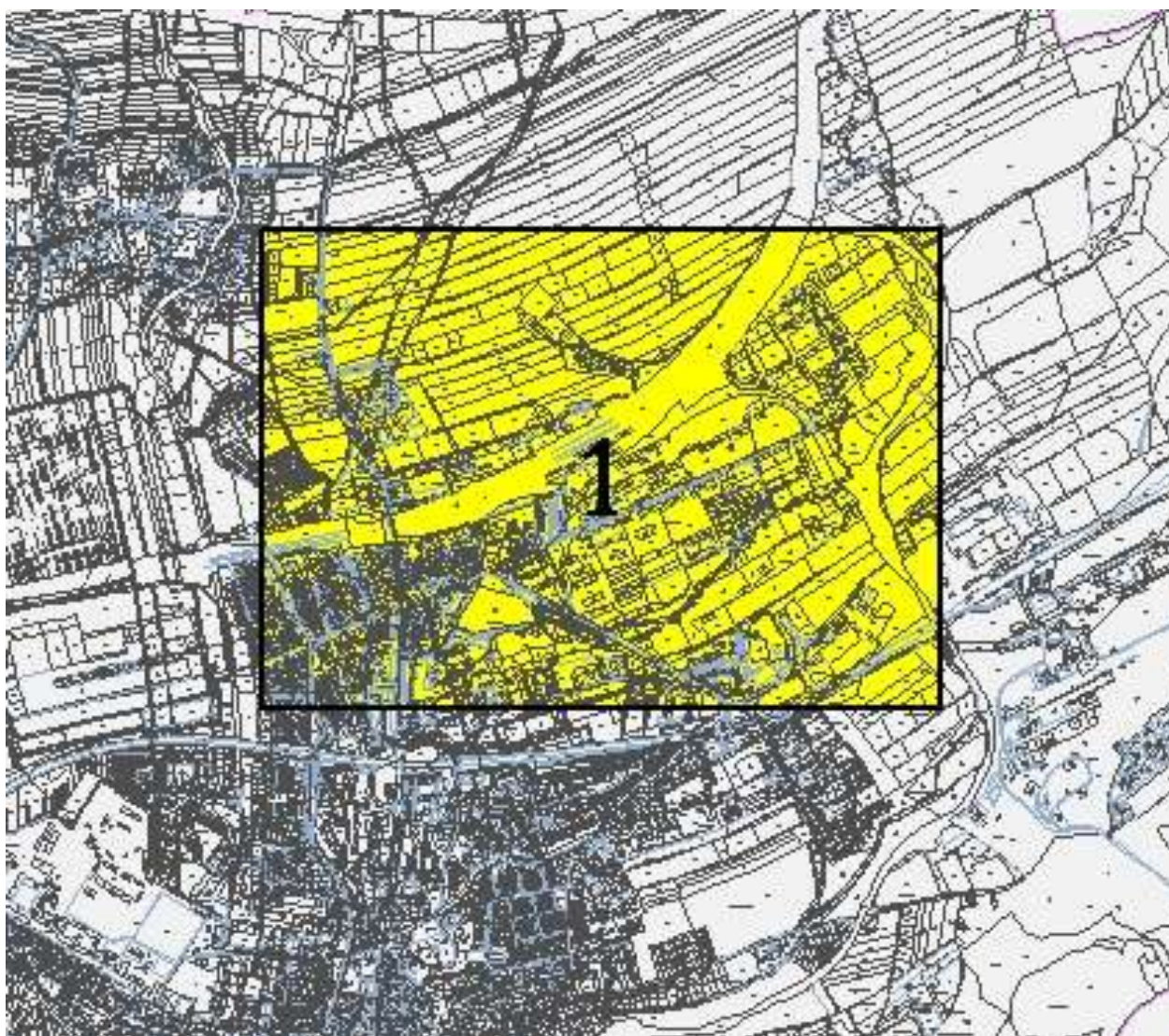
Legenda + výřez č. 1 výkresu



**I.B.c) Výkres veřejně prospěšných staveb,
opatření a asanací****1 : 5 000**

*Tisk výřezu výkresu obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1
ÚP Hranic:*

Legenda + výřez č. 1 výkresu



II. ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

II.C. TEXTOVÁ ČÁST

II.C.a) POSTUP POŘÍZENÍ ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU

Pořízení Změny č. 1 Územního plánu Hranic schválilo Zastupitelstvo města Hranic usnesením č. 369/2016-ZM16 ze dne 6. 10. 2016.

Zastupitelem spolupracujícím s pořizovatelem na pořízení Změny č. 1 Územního plánu Hranic byl určen pan Jiří Kudláček. Jako projektant Změny č. 1 Územního plánu Hranic bylo vybráno Urbanistické středisko Ostrava, s.r.o., autorizovaný architekt Ing. arch. Petr Gajdušek (ČKA 00969) (dále jen projektant).

Hlavním cílem pořízení Změny č. 1 Územního plánu Hranic je 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, kromě funkce severovýchodního obchvatu města, 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.

Předmětem změny je dále aktualizace územního plánu dle současného stavu využití území.

Zadání

V lednu roku 2017 bylo Městským úřadem Hranic, odborem rozvoje města, úřadem územního plánování (dále jen pořizovatelem) zpracováno zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic.

V souladu s § 55 a § 47 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen stavební zákon), ve znění pozdějších úprav, byl návrh zadání projednán. Pořizovatel zaslal návrh zadání dotčeným orgánům, sousedním obcím a krajskému úřadu (opatřením ze dne 30. 1. 2017 č.j. ORM/1416/17). Návrh zadání byl doručen a zveřejněn na úřední desce MěÚ Hranice (veřejná vyhláška ze dne 30. 1. 2017, č.j. ORM/1501/17). V listinné podobě byl návrh zadání k nahlédnutí u pořizovatele.

Na základě požadavků na zadání, doručených v předepsané lhůtě, pořizovatel zpracoval ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnocení těchto požadavků a navrhl úpravu návrhu zadání územního plánu.

Upravený návrh zadání, včetně vyhodnocení požadavků na zadání a zprávy o projednání návrhu zadání, byl předložen Zastupitelstvu města Hranic ke schválení. Zastupitelstvo města Hranic schválilo usnesením č. 489/2017-ZM 20 Zadání Změny č. 1 Územního plánu Hranic na svém zasedání dne 23. 3. 2017.

Návrh

Návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic byl zpracován projektantem v průběhu roku 2017 a 2018 na základě schváleného zadání, v souladu se stavebním zákonem a podle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti a vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. Součástí zpracované dokumentace Změny č. 1 Územního plánu Hranic bylo posouzení vlivů na životní prostředí a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic projednán dle § 55 a § 50 stavebního zákona na společném jednání s dotčenými orgány, krajským úřadem a sousedními obcemi (oznámeno opatřením ze dne 18.6.2018, č.j. ORM/36112/18). Toto jednání se konalo dne 16. 7. 2018 na MěÚ Hranice. Do 30 dnů ode dne jednání mohly dotčené orgány uplatnit svá stanoviska a sousední obce připomínky.

Zároveň pořizovatel zveřejnil návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic, v souladu s ustanovením § 55 a § 50 odst. 3 stavebního zákona, na úřední desce MěÚ Hranice (veřejná vyhláška ze dne

16. 6. 2018, č.j. ORM/36210/18). S ohledem na rozsah grafické části návrhu Změny č.1 Územního plánu Hranic byly na úřední desce zveřejněny základní údaje s odkazem, kde je návrh Změny č.1 Územního plánu Hranic zveřejněn a kde lze nahlédnout do tištěné podoby návrhu. Celá dokumentace byla zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup na webových stránkách města Hranic. V souladu s ustanovením § 50 odst. 3 stavebního zákona, mohl každý do 30 dnů od doručení veřejné vyhlášky, uplatnit k návrhu písemné připomínky.

Krajský úřad Olomouckého kraje vydal dne 25. 10. 2018 pod č.j.KUOK 112112/2018 stanovisko k vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (§ 50 odst. 5 stavebního zákona).

Návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic, spolu s žádostí o vydání stanoviska dle § 50 odst. 7 stavebního zákona, byl předložen Krajskému úřadu Olomouckého kraje (opatření ze dne 22. 8. 2018, č.j. ORM/48354/18). Krajský úřad Olomouckého kraje vydal dne 7.9.2018 pod č.j. KUOK 95539/2018, se souhlasem s návrhem Změny č. 1 Územního plánu Hranic a povolil jeho projednání v řízení o územním plánu, podle ustanovení § 52 stavebního zákona.

V souladu s ustanovením § 51 odst. 1 stavebního zákona, výsledky projednání (stanoviska dotčených orgánů a podané připomínky) pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil a navrhl opatření k řešení jednotlivých připomínek. (Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů je v kapitole II.C.e) odůvodnění, vyhodnocení připomínek v kapitole II.C.p) odůvodnění.)

Na základě vyhodnocení stanovisek připomínek a na základě navržených opatření pořizovatel zaslal zpracovateli pokyn k úpravě návrhu Změny č.1 Územního plánu Hranic.

O upraveném a posouzeném návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic se, v souladu s ustanovením § 52 a stavebního zákona, konalo dne 7. 8. 2019 veřejné projednání.

Oznámení o konání veřejného projednání bylo zasláno jednotlivě dotčeným orgánům, krajskému úřadu, sousedním obcím a obci, pro kterou je změna územního plánu pořizována (opatření ze dne 25. 6. 2019 č. j. ORM/19686/19-1-5). Zároveň pořizovatel zveřejnil návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic na úředních deskách MěÚ Hranice (veřejná vyhláška ze dne 25. 6. 2019 pod č.j. ORM/19686/19-1-6). Elektronická podoba návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic byla zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup na stránkách města Hranic. Do tištěné podoby bylo možno nahlédnout u pořizovatele – MěÚ Hranice, odboru rozvoje města.

Ještě před termínem veřejného projednání se k návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic vyjádřily některé dotčené orgány (viz Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů v kapitole II.C.e) odůvodnění).

Dne 7. 8. 2019 v zasedací místnosti MěÚ Hranice proběhlo veřejné projednání návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic. Na místě byla k dispozici tištěná podoba návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic a dokladová část o průběhu pořízení. Odborný výklad k návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic byl zajištěn projektantem - Ing. arch. Petrem Gajduškem. O průběhu projednání byl pořízen záznam.

Nejpozději do 7 dnů ode dne veřejného projednání mohl každý uplatit své připomínky a dotčené osoby (dle § 52 odst. 2 stavebního zákona) námítky. Dotčené osoby oprávněné k podání námitek a osoby oprávněné k podání připomínek byly na tuto skutečnost upozorněny ve veřejné vyhlášce i na samotném veřejném projednání. Dotčené orgány a krajský úřad byly vyzvány k uplatnění stanovisek k částem řešení, které byly od společného jednání změněny.

K návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic byly podány včasné (do 7 dnů od veřejného projednání) námítky vlastníků pozemků dotčených návrhem řešení. Pořizovatel ve spolupráci s určeným zastupitelem vyhodnotil výsledky projednání a připravil návrh rozhodnutí o podaných námitkách (viz vyhodnocení námitek kapitola II.C.o) Rozhodnutí o námitkách včetně samostatného odůvodnění) a vyhodnocení připomínek (viz kapitola II.C.p.2 Vyhodnocení připomínek uplatněných v rámci projednání dle § 50 a § 52 stavebního zákona). V souladu s § 53 odst. 1 stavebního zákona byl návrh rozhodnutí o námitkách doručen s výzvou k uplatnění stanoviska dotčeným orgánům a Krajskému úřadu Olomouckého kraje, jako nadřízenému orgánu (opatření ze dne 28. 11. 2019 č.j. ORM/19686/19-1-17). Dotčené orgány mohly do 30 dnů od obdržení výzvy uplatnit stanovisko. Žádné stanovisko k návrhu rozhodnutí o námitkách nebylo negativní (viz kapitola Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů v kapitole II.C.e) odůvodnění).

Pořizovatel všechny podané námítky zamítl a nebylo nutno návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic věcně měnit. Bylo pouze znovu doplněno odůvodnění přijatého řešení.

V průběhu pořízení Změny č. 1 Územního plánu Hranic došlo k vydání a nabytí účinnosti Změny č. 3 Územního plánu Hranic a došlo tedy k vydání úplného znění Územního plánu Hranic po změně č. 2 a č. 3. Návrh Změny č. 1 Územního plánu Hranic byl tedy upraven nad novým úplným zněním (z výroku byly vypuštěny body výroku označené v řízení o územním plánu jako body 10. a 11 a upraven bod 17). Tyto body byly projednány a schváleny Zastupitelstvem města Hranic v rámci Změny č. 3 Územního plánu Hranic a jsou součástí úplného znění Územního plánu po změně č. 2 a č. 3 Územního plánu Hranic). Taktéž byly nad platným úplným zněním Územního plánu Hranic provedeny úpravy textu odůvodnění včetně textu s vyznačením změn po Změně č. 1 Územního plánu Hranic.

V průběhu projednávání Změny č. 1 Územního plánu Hranic dále došlo ke schválení Aktualizací č. 2 a č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky (Aktualizace č. 2 schválena usnesením vlády č. 629 ze dne 2. 9. 2019, Aktualizace č. 3 schválena usnesením vlády č. 630 ze dne 2. 9. 2019).

V průběhu projednání Změny č. 1 Územního plánu Hranic byla schválena aktualizace Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje č. 2a usnesením č. UZ/17/60/2019 ze dne 23. 9. 2019 (účinnost 15. 11. 2019).

Všechny tyto aktualizace nemají dopad na věcné řešení Změny č. 1 Územního plánu Hranic a změny v nich se týkají jiných částí území Hranic. S ohledem na fázi projednání této Změny č. 1 Územního plánu Hranic (veřejné projednání proběhlo před jejich vydáním) se do dokumentace Změny č. 1 Územního plánu Hranic nepromítly. (V současné době je zahájeno pořízení Změny č. 4 Územního plánu Hranic, v rámci které budou uvedené aktualizace Zásad územního rozvoje a Politiky územního rozvoje České republiky do Územního plánu Hranic promítnuty, v souladu s ustanovením § 54 odst. 6 stavebního zákona).

II.C.b) VYHODNOCENÍ SOULADU ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ VYDANOU KRAJEM

Zajištění souladu s Politikou územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ČR č. 929 dne 20. 7. 2009, ve znění jejích Aktualizací č. 1 (schválené usnesením vlády č. 276 ze dne 15. 4. 2015), č. 2 (schválené usnesením vlády č. 629 ze dne 2. 9. 2019) a č. 3 (schválené usnesením vlády č. 630 ze dne 2. 9. 2019) (dále jen PÚR) a Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje (ZÚR OK), které byly vydány usnesením č. UZ/21/32/2008 ze dne 22. 2. 2008 (účinnost 28. 3. 2008), Aktualizace č. 1 ZÚR OK usnesením č. UZ/19/44/2011 ze dne 22. 4. 2011 (účinnost 14. 7. 2011), Aktualizace č. 2b ZÚR OK usnesením č. UZ/4/41/2017 ze dne 24. 4. 2017 (účinnost 19. 5. 2017), Aktualizace č. 3 usnesením UZ/14/43/2019 ze dne 25. 2. 2019 (účinnost 19. 3. 2019) a Aktualizace č. 2a usnesením č. UZ/17/60/2019 ze dne 23. 9. 2019 (účinnost 15. 11. 2019) - Změna č. 1 ÚP Hranic neobsahuje koncepcí, které by byly v rozporu s těmito nadřazenými dokumentacemi.

II.C.c) VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, ZEJMÉNA S POŽADAVKY NA OCHRANU ARCHITEKTONICKÝCH A URBANISTICKÝCH HODNOT ÚZEMÍ A POŽADAVKY NA OCHRANU NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

ÚP Hranic i jeho Změna č. 1 jsou zpracovány v souladu s cíli a úkoly územního plánování se zachováním principů udržitelného rozvoje a je navržen za účelem zvýšení civilizačních a kulturních hodnot území. Cílem pořízení Změny č. 1 je úprava územně plánovací dokumentace v souvislosti s úpravou 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 Hranice – Severovýchodní obchvat, zpracovanou firmou Linio Plan, s.r.o. Brno.

II.C.d) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA A JEHO PROVÁDĚCÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Změna č. 1 Územní plánu Hranic (dále jen Změna č. 1 ÚP Hranic) je zpracován v souladu s požadavky zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů.

Změna č. 1 ÚP Hranic respektuje v souladu s ust. § 43 odst. 1 stavebního zákona, základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury stanovenou ÚP Hranic.

Změna č. 1 ÚP Hranic respektuje dle § 43 odst. 3 stavebního zákona v souvislostech a podrobnostech území zpřesněných v ÚP Hranic a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací a s politikou územního rozvoje a ÚP Hranic - viz kap. II.C.b) Vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem tohoto odůvodnění.

Dle ust. § 43 odst. 4 stavebního zákona jsou územní plán i jeho Změna č. 1 ÚP Hranic pořízeny pro celé území města Hranice.

V souladu s ust. § 44 písm. a) stavebního zákona rozhodlo o pořízení Změny č. 1 ÚP Hranic z vlastního podnětu Zastupitelstvo obce Hranic svým usnesením č. 369/2016 - ZM 16 ze svého 16. zasedání, konaného dne 6. 10. 2016.

Pořizovatelem územního plánu je Městský úřad Hranice se zajištěním kvalifikačních požadavků oprávněnou osobou pro výkon územně plánovací činnosti v souladu s ustanovením § 24. Územní plán byl zpracován zodpovědným projektantem Ing. arch. Petrem Gajduškem - autorizovaným architektem – ČKA 00969, tj. byl zpracován osobou oprávněnou k vybrané činnosti ve výstavbě v souladu s ustanovením § 158 odst. 1a § 159 stavebního zákona.

Obsah Změny č. 1 ÚP Hranic odpovídá přiměřeně k záměrům, které tato změna obsahuje, příloze č. 7 k vyhl. č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Plochy s rozdílným způsobem využití, které byly ÚP Hranic vymezeny v souladu s ustanoveními §§ 4 až 19 vyhlášky č. 501/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ve kterém byly, s využitím § 3 odst. 4 vyhlášky č. 501/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, s ohledem na specifické podmínky a charakter území, navrženy další plochy s rozdílným způsobem využití, než je stanoveno v § 4 až 19 vyhlášky (plochy zeleně), a některé plochy s rozdílným způsobem využití vymezené v souladu s ustanoveními §§ 4 až 19 byly dále podrobněji členěny, nejsou Změnou č. 1 ÚP Hranic upravovány.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že Změna č. 1 ÚP Hranic je zpracována v souladu s požadavky zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcích vyhlášek č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, a č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů.

II.C.e) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ

Změna č. 1 ÚP Hranic je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů, které se vztahují (týkají) území města Hranice. Jsou to zejména:

- zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (památkový zákon), ve znění pozdějších předpisů;

- zákon č. 100/201 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MŽP č. 363/1992 Sb., o zjišťování starých důlních děl a vedení jejich registrace;
- zákon č. 18/1997 Sb., o mírovém využití jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon);
- vyhláška Státního úřadu pro jadernou bezpečnost č. 184/1997 Sb., o požadavcích na zajištění radiační ochrany;
- zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů;
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů;
- nařízení vlády č. 82/1999 Sb., kterým se stanoví ukazatele a hodnoty přípustného stupně znečištění vod;
- nařízení vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech;
- nařízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování hodnocení stavu jakosti těchto vod;
- vyhláška MZe č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků;
- nařízení vlády č. 103/2003 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech;
- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší;
- nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací;
- zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně dalších zákonů;
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF;
- vyhláška č. 546/2002 Sb., kterou se mění vyhláška č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci;
- zákon č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;

- **Národní program snižování emisí České republiky**, schválený dne 2. 12. 2015 byl usnesením vlády ČR č. 978;
- **Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR**, schválená dne 2. 12. 2015 byl usnesením vlády ČR č. 979;
- **Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava - CZ07**, zpracovaný pro území Olomouckého a Zlínského kraje Ministerstvem životního prostředí ČR a jím vydaný Opatřením obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 7. 6. 2016.

Plnění výše uvedených právních předpisů je komentováno v příslušných kapitolách odůvodnění ÚP Hranic a vzhledem k obsahu a charakteru Změny č. 1 ÚP Hranic je není nutno doplňovat.

Komentář, případně zdůvodnění jejich plnění je obsahem vyhodnocení souladu návrhu ÚP Hranic se stanovisky dotčených orgánů společně s případným komentářem a výsledkem řešení rozporů a připomínek k návrhu Změny č. 1 ÚP Hranic, které jsou součástí tohoto odůvodnění Změny č. 1 ÚP Hranic.

II.C.e.1 VYHODNOCENÍ STANOVISEK VZEŠLÝCH ZE SPOLEČNÉHO JEDNÁNÍ A ZÁVĚRY K ÚPRAVĚ NÁVRHU ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC

Dotčené orgány	Opatření pořizovatele
<p>1. Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Dvořákova 1800/75, 750 11 Přerov Ze dne 15.8.2018 č.j.KHSOC/17405/2018/PR/HOK</p> <p>S předloženým návrhem změny č. 1 územního plánu Hranic orgán ochrany veřejného zdraví souhlasí. V souladu s § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., se souhlas váže na splnění takto stanovené podmínky: Zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 – orgán ochrany veřejného zdraví považuje za podmíněně přípustné vzhledem k blízkosti ploch pro bydlení v místě napojení na silnici II/440 na ulici Potštátská (plochy BV). Přípustnost bude posouzena v rámci následného řízení dle stavebního zákona průkazem splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, upravených § 12 odst. 3 přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb.</p> <p>Odůvodnění: Uvedená podmínka je stanovena z důvodu zajištění ochrany veřejného zdraví před negativními účinky hluku z plochy dopravní infrastruktury – silniční (severovýchodního obchvatu), aby nedošlo k překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení a je stanovena na základě § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb., a § 12 odst. 3 přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb.</p>	<p>U plochy dopravní infrastruktura silniční (DS) doplnit, že zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 jsou podmíněně přípustné za splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení v navazujících plochách bydlení – v rodinných domech – venkovské (BV1).</p>
<p>2. Ministerstvo životního prostředí, Krapkova 3, 779 00 Olomouc ze dne 25.6.2018 č.j.MZP/2018/570/836</p> <p>Za státní správu geologie – Ložiska nerostných surovin jsou projednávanou změnou ÚP respektována. K návrhu změny ÚP nemáme na tomto úseku státní správy připomínky. Za ochranu zemědělského půdního fondu je příslušným orgánem Krajský úřad Olomouckého kraje.</p>	<p>Bez opatření. Bez připomínek.</p> <p>Bez opatření. Bez připomínek.</p>
<p>3. Ministerstvo obrany ČR, Oddělení ochrany územních zájmů Brno, Svatoplukova 2687/84, 662 10 Brno ze dne 4.8.2018 sp.zn.84226/2018-1150-OÚZ-BR</p> <p>Vydává souhlasné stanovisko k předložené územně plánovací dokumentaci.</p> <p>Odůvodnění: Dotčený orgán neshledal rozpor mezi návrhem funkčního využití ploch a zájmy MO-ČR na zajišťování obrany a bezpečnosti státu a nemá připomínky k řešení ÚPD, při dodržení ustanovení § 175 stavebního zákona (respektování stávajících limitů MO-ČR, které jsou uvedeny ve stanovisku k návrhu zadání zm. č. 1 ÚP Hranic.</p>	<p>Bez opatření. Bez připomínek.</p>

Dotčené orgány	Opatření pořizovatele
<p>4. Ministerstvo průmyslu a obchodu, Na Františku 32, 110 15 Praha 1, ze dne 25.6.2018 č.j.MPO 44486/2018</p> <p>S návrhem Změny č. 1 územního plánu Hranic souhlasíme za podmínky, že trasa severovýchodní spojky silnic I/47 a II/440 povede mimo dobývací prostor č. 70354.</p> <p>Odůvodnění: Předmětem Změny č. 1 ÚP je především koridor spojky silnic I/47 a II/440, probíhající podél severovýchodního okraje města. Tento koridor při napojení na silnici I/47 (plocha Z1/Z3) prochází okrajem dobývacího prostoru č. 70354 Hranice na Moravě I. Proto požadujeme při zpřesňování trasy této silniční spojky vést ji tak, aby vedla mimo hranice dobývacího prostoru.</p>	<p>Bez opatření. Zastavitelná plocha Z1/Z3 určená pro dopravní infrastrukturu silniční (DS) vede pouze nepatrným okrajem dobývacího prostoru č. 70354 Hranice na Moravě I. Zpřesněná trasa v ÚS Hranice – Severovýchodní obchvat předpokládá vedení komunikace mimo dobývací prostor. Ještě podrobnější zpřesnění trasy obchvatu mimo dobývací prostor bude řešeno i v navazující dokumentaci pro územní řízení. V územní studii je trasa komunikace vedená mimo dobývací prostor.</p>
<p>5. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Jeremenkova 40a, Olomouc ze dne 28.6.2018 č.j. KUOK 71603/2018</p> <p>Souhlasí a neuplatňuje žádné připomínky.</p> <p>Odůvodnění: Hlavním cílem pořízení Změny č. 1 Územního plánu Hranic je revize a případná úprava trasy propojení silnic I/47 a II/440. Z hlediska dopravní koncepce územního plánu jde tedy pouze o úpravu trasování již vymezeného dopravního prvku, přičemž poloha vymezené komunikace je pouze orientační a odůvodňuje především rozsah navržené plochy. Ta je pro severovýchodní obchvat vymezena nově. Nové je také zapojení obchvatu do silnice I/47 a silnice II/440.</p>	<p>Bez opatření. Bez připomínek.</p>
<p>6. Ministerstvo zdravotnictví České republiky, Český inspektorát lázní a zřidel, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2, ze dne 10.8.2018 č.j. MZDR 25544/2018-2/OIS-ČIL-L</p> <p>Neuplatňuje k projednávané změně územního plánu stanovisko.</p> <p>Odůvodnění: V lokalitách řešených změnou trasy severovýchodního silničního obchvatu města se nenacházejí žádná místa, která by byla lázeňskými místy stanovenými podle lázeňského zákona, a ani se v nich nenacházejí žádné zdroje minerální vody, plynu nebo peloidu, které by byly prohlášeny za přírodní léčivé zdroje a ani do nich nezasahují ochranná pásma těchto zdrojů.</p>	<p>Bez opatření. Bez připomínek.</p>

Dotčené orgány	Opatření pořizovatele
<p>7. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, Olomouc ze dne 20.8.2018 č.j.KOUK 88962/2018</p> <p>Ochrana přírody – Stanovisko k vlivu koncepce na lokality soustavy NATURA 2000 bylo vydáno při projednání zadání. Významný vliv koncepce na lokality soustavy NATURA 2000 byl vyloučen. Zájmy chráněné podle zákona č. 114/1992 sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů v působnosti krajského úřadu nejsou předmětnou koncepcí dotčeny.</p> <p>Odůvodnění: Návrh změny ÚP č. 1 se nenachází ve zvláště chráněném území, jeho ochranném pásmu, ani skladebných prvcích územního systému ekologické stability.</p> <p>Posuzování vlivu na životní prostředí Ve fázi návrhu zadání zm. č. 1 územního plánu Hranice krajský úřad, oddělení integrované prevence, uplatnil požadavek na vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí (SEA), jako dotčený orgán ve smyslu stavebního zákona a v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>Stanovisko k vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí dle § 10g (SEA) k návrhu zm. č. 1 koncepce (územního plánu) Hranice bude vydáno samostatně po obdržení stanovisek, připomínek a výsledků konzultací zaslaných pořizovatelem.</p> <p>Ochrana zemědělského půdního fondu Souhlasíme s dalším projednáváním předložené dokumentace.</p> <p>Odůvodnění: Požadavky na zборы zemědělské půdy obsažené v předložené dokumentaci považujeme za dostatečně odůvodněné. Neshledáváme rozpory se zásadami ochrany ZPF obsaženými v ustanovení § 4 odst. 1 a § 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění. Proto nemáme výhrady.</p> <p>Lesní hospodářství Souhlasíme s dalším projednáváním předložené dokumentace.</p> <p>Odůvodnění: Návrh souboru změn č. 1 územního plánu Hranice nenavrhuje zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa, proto nejsou dotčeny veřejné zájmy na úseku ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž ochrana je v působnosti Krajského úřadu Olomouckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství.</p> <p>Ochrana ovzduší Souhlasí s předloženým návrhem změny č. 1 územního plánu Hranice.</p> <p>Odůvodnění: Zpracovatele územního plánu upozorňujeme, že dnem 1. září 2012 nabyl účinnosti, s výjimkou některých ustanovení, nový zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, který k uvedenému datu ruší zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a předpisy vydané k jeho provádění. Zrušený zákon je uveden v části Odůvodnění: „II.C.e) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ“.</p> <p>Dále upozorňujeme, že dnem 14. srpna 2002 pozbyla účinnosti vyhláška MŽP č. 117/1997 Sb., kterou se stanovují emisní limity a další podmínky provozování stacionárních zdrojů znečišťování a ochrany ovzduší, která je uvedena v části Odůvodnění: „II.C.e) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ“.</p>	<p>Bez opatření.</p> <p>Bez opatření. Bude vydáno samostatné stanovisko. (Viz níže)</p> <p>Bez opatření. Bez připomínek.</p> <p>Bez opatření. Bez připomínek.</p> <p>Bez opatření. Bez připomínek. Opravit v odůvodnění.</p> <p>Opravit v odůvodnění.</p>

Dotčené orgány	Opatření pořizovatele
<p>Dále upozorňujeme, že dnem 31. prosince 2016 pozbylo účinnosti nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, které je uvedeno v části Odůvodnění: „II.C.e) VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ“.</p> <p>Při zpracování územně plánovací dokumentace je nezbytné respektovat a uplatňovat požadavky a opatření ke zlepšení kvality ovzduší, uvedené v „Programu zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava - CZ07“, který byl Ministerstvem životního prostředí (dále jen „MŽP“) zpracován pro území Olomouckého a Zlínského kraje. Tento koncepční dokument byl v souladu se zákonem vydán MŽP formou Opatření obecné povahy, které nabylo účinnosti dne 7. 6. 2016.</p> <p>Současně upozorňujeme na další koncepční dokumenty v oblasti ochrany ovzduší:</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Dne 2. 12. 2015 byl usnesením vlády ČR č. 978 schválen „Národní program snižování emisí České republiky“. □ Dne 2. 12. 2015 byla usnesením vlády ČR č. 979 schválena „Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR“. <p>Vodní hospodářství</p> <p>Vodoprávní úřad krajského úřadu nemá k výše uvedenému oznámení i zahájení projednávání návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic námitek, za předpokladu, že návrhem nebude ohrožena kvalita ani množství podzemních ani povrchových vod a bude respektováno stanovené záplavové území významného vodního toku Bečva (stanoveno opatřením obecné povahy KÚOK pod č.j.: KUOK 93802/2011 ze dne 05.09.2011, ve znění pozdějších aktualizací), Velička (stanoveno opatřením obecné povahy KÚOK pod č.j.: KUOK 121673/2011 ze dne 07.12.2011) a Ludina (stanoveno opatřením obecné KÚOK povahy pod č.j.: KUOK 39670/2012 ze dne 02.05.2012, ve znění pozdější aktualizace).</p>	<p>Opravit v odůvodnění.</p> <p>Doplnit do odůvodnění.</p> <p>Bez opatření.</p> <p>Dopravní infrastruktura silniční je v záplavovém území i v aktivní zóně za splnění podmínek přípustná. Podmínky pro umístění a provedení záměru, budou ve vztahu k vyhlášeným záplavovým územím Ludiny, posuzovány a stanovovány v dalším stupni PD.</p> <p>Opatření k ochraně povrchových a podzemních před znečištěním budou řešena v dalších stupních projektové přípravy.</p>
<p>8. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Jeremenkova 40a, Olomouc ze dne 25.10.2018 č.j.KUOK 112112/2018</p> <p>Posuzování vlivu na životní prostředí</p> <p>Vydává souhlasné stanovisko k vyhodnocení vlivu změny č. 1 územního plánu na životní prostředí k návrhu „změny č. 1 Územního plánu Hranic“ při splnění následujících požadavků:</p> <p>1) V rámci řízení následujících po schválení změny územního plánu je nutné jednotlivé záměry posoudit v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, pokud tyto záměry budou naplňovat některá z ustanovení § 4 odst. 1 uvedeného zákona.</p> <p>2) zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 budou podmíněně přípustné vzhledem k blízkosti ploch pro bydlení v místě napojení na silnici II/440 na ulici Potštátská (plochy BV). Přípustnost bude posouzena v rámci následného řízení dle stavebního zákona průkazem splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, upravených § 12 odst. 3 přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.</p>	<p>Bez opatření.</p> <p>Týká se až následných stupňů dokumentace. O posuzování záměru na EIA bude rozhodnuto až na základě předložení konkrétního záměru.</p> <p>U plochy dopravní infrastruktura silniční (DS) doplnit, že zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 jsou podmíněně přípustné za splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení v navazujících plochách bydlení – v rodinných domech – venkovské (BV1). (požadavek je také uplatněn orgánem</p>

Dotčené orgány	Opatření pořizovatele
<p>3) Upozornění: Součástí odůvodnění územního plánu je sdělení, jak bylo stanovisko podle § 50 odst. 5 stavebního zákona zohledněno s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly.</p>	<p>ochrany veřejného zdraví, Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje.</p> <p>Doplnit do odůvodnění jak bylo zohledněno stanovisko k SEA.</p>
<p>9. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor strategického rozvoje kraje, Oddělení územního plánování, Jeremenkova 40 a, 779 11 Olomouc ze dne 7.9.2018 č.j.KUOK 95539/2018</p> <p>Krajský úřad Olomouckého kraje podle ustanovení § 50 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů) souhlasí s návrhem Změny č. 1 Územního plánu Hranic z hledisek zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy, souladu s politikou územního rozvoje a souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem</p> <p>Odůvodnění: Z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší vztahy bylo zjištěno že předložený návrh Zm1 neovlivní vazby ze sousedními obcemi.</p> <p>Návrh ZM1 je v souladu se Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje ve znění pozdějších aktualizací (dále jen ZUR)</p> <p>Návrh Zm1 neřeší záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v ZUR</p> <p>Návrh Zm1 je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1</p> <p>Návrh Zm1 lze veřejně projednat v řízení o územním plánu podle ustanovení § 52 stavebního zákona.</p> <p>V souvislosti s výkonem metodické činnosti SR KÚOK upozorňuje na následující nedostatky.</p> <ul style="list-style-type: none"> • srovnávací text, k, který je součástí Odůvodnění Zm1, neobsahuje měněné pasáže v plném rozsahu dle výrokové části Zm1 (v tab. Srovnávacího textu na str. 7, 8, 11, 12 a 13 zůstává podmínka US 10, dále do srovnávacího textu na str. 65, 70 a 73 nejsou promítnuty odst. 12 – 15 výrokové části Zm1); • Doporučujeme zvážit vyřazení předkupního práva u dopravních staveb, zejména u těch staveb, pro které dosud nejsou zabezpečeny finanční prostředky na výkupy pozemků; • titul kapitoly I.A.n) územního plánu je třeba aktualizovat ve smyslu přílohy č. 7 novelizované vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, účinné od 23. 1. 2018 (dále jen vyhláška): pro vypracování projektové dokumentace architektonicky nebo urbanisticky významné stavby již nelze určovat jen autorizovaného architekta; • v textu výrokové části na str. 3 jsou nesrovnalosti ve značení výkresů Odůvodnění, je uvedeno jiné označení než v grafické části Odůvodnění či v jiných částech textu (současně je uveden grafické části odůvodnění ve výrokovém textu nesystémové, neboť dle přílohy č. 7 vyhlášky v části 1 je uvedeno: V závěru textové části se uvedou údaje o počtu listů územního plánu a počtu výkresů grafické části – z kontextu struktury přílohy č. 7 lze dovodit, že za textem výroku se jedná o grafickou část výroku); • v legendě výkresu základního členění chybí označení jevu územní rezervy. 	<p>Opravit srovnávací texty v odůvodnění.</p> <p>Bez opatření. Předkupní právo u severovýchodního obchvatu se neuplatňuje.</p> <p>Kapitola I.A.n) dle přílohy č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, bude opravena.</p> <p>Opravit systémové značení výkresů.</p> <p>Doplnit legendu o označení jevu územní rezervy.</p>

II.C.e.2 VYHODNOCENÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ K VEŘEJNÉMU PROJEDNÁNÍ

Dotčené orgány	Opatření pořizovatele
<p>1. Ministerstvo životního prostředí, Krapkova 3, 779 00 Olomouc ze dne 8.7.2019 č.j. MZP/2019/570/886</p> <p>Za státní správu geologie v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 44/1988 Sb. v platném znění (horní zákon) sdělujeme, že ve správním obvodu města byla na základě výsledků geologickoprůzkumných prací ověřena tato výhradní ložiska nerostných surovin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ložisko vápence Hranice – Černotín (číslo ložiska B3 133 500) se stanoveným dobývacím prostorem (DP) a chráněným ložiskovým územím (CHLÚ), • ložisko stavebního kamene Hrabůvka u Hranic (číslo ložiska B3 033 100) se stanoveným DP (současně chráněným ložiskovým územím) Hrabůvka, • výhradní ložisko cihlářské suroviny Hranice (číslo ložiska B3 133 600) se stanoveným DP (současně chráněným ložiskovým územím) Hranice na Moravě I. <p>Ložiska nerostných surovin jsou projednávanou změnou ÚP respektována v textové části dokumentace a zákresy v grafických přílohách. K návrhu změny ÚP nemáme na tomto úseku státní správy připomínky.</p> <p>Za ochranu zemědělského půdního fondu je příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) k řízení podle § 5 odst. 2 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění, Krajský úřad Olomouckého kraje. Pro úplnost však upozorňujeme, že pokud je předmětem řešení návrhu územního plánu i plocha o výměře nad 10 ha, je třeba postupovat podle Metodického pokynu MŽP ČR č.j. OOLP/1067/96 (Metodický pokyn váže Krajský úřad Olomouckého kraje povinností projednat věc s MŽP, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu sp.zn.: 1 Ao 2/2010).</p>	<p>Bez požadavků. Bez opatření.</p> <p>Bez požadavků. Bez opatření.</p>
<p>2. Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého, Veleslavínova 18, 702 00 Ostrava-ze dne 8.7.2019 č.j. SBS(22886/2019/OBÚ-05</p> <p>..... k Vašemu oznámení ve shora uvedené věci uplatňuje stanovisko, ve kterém nemá připomínky ani námítky proti předmětnému návrhu a zároveň požaduje dodržení ustanovení § 15 odst. 1 horního zákona: <i>K... zabezpečení ochrany nerostného bohatství jsou orgány územního plánování a zpracovatelé územně plánovací dokumentace povinni... navrhnout řešení, které je z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství a dalších zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější, včetně ochrany území dobývacích prostorů (dále DP) viz níže, které byly stanoveny dle ustanovení § 27 odst. 1 horního zákona pro dobývání výhradních ložisek nerostu a vedených v evidenci OBÚ:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - DP Hranice, ID: 6 0143, stanovený pro těžbu výhradního ložiska nerostu cementářské suroviny, - DP Hrabůvka, ID: 7 0004, stanovený pro těžbu výhradního ložiska nerostu kámen-droba, - DP Hranice na Moravě I, ID: 7 0354, stanovený pro těžbu výhradního ložiska nerostu cihlářské suroviny. 	<p>Dokumentace požadavky splňuje. Bez opatření.</p>

<p>3. Ministerstvo průmyslu a obchodu, Na Františku 32, 110 15 Praha 1, ze dne 9.7.2019 č.j. MPO 50300/2019</p> <p>.....</p> <p>S návrhem Změny č. 1 územního plánu Hranic souhlasíme za podmínky, že trasa severovýchodní spojky silnic I/47 a II/440 povede mimo dobývací prostor č. 70354.</p> <p>a za podmínky doplnění zákresu dobývacího prostoru do koordinačního výkresu.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Předmětem Změny č. 1 ÚP je především koridor spojky silnic I/47 a II/440, probíhající podél severovýchodního okraje města. Tento koridor při napojení na silnici I/47 (plocha Z1/Z3) prochází okrajem dobývacího prostoru č. 70354 Hranice na Moravě I. Proto požadujeme při zpřesňování trasy této silniční spojky vést ji tak, aby vedla mimo hranice dobývacího prostoru.</p>	<p>Požadavek se týká dalších stupňů dokumentace (DÚR). (Pozn. Podrobnější dokumentace na úrovni územní studie prokázala možnost nezasažení DP).</p> <p>Bez opatření.</p> <p>Požadavek na úpravu části odůvodnění - koordinační výkres změny zobrazuje pouze měněné prvky. DP se Změnou č. 1 ÚP nemění a zůstává nezměněným limitem v území. V rámci vydání úplného znění, bez kterého nemůže změna č. 1 nabýt účinnosti, je vydáváno úplné znění koordinačního výkresu ve kterém jsou zobrazeny všechny prvky včetně limitů v území. Požadavek bude splněn v koordinačním výkrese úplného znění.</p> <p>Bez opatření.</p>
<p>4. Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Jeremenkova 40a, Olomouc ze dne 22.7.2019 č.j. KUOK 77485/2019</p> <p>Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen „krajský úřad“) je jako dotčený orgán příslušný podle § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů k uplatnění stanoviska k územně plánovací dokumentaci z hlediska řešení silnic II. a III. tříd. Krajský úřad souhlasí se záměrem, který mu byl předložen, a neuplatňuje v rámci veřejného projednání návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic žádné připomínky.</p> <p>Odůvodnění</p> <p>Krajskému úřadu bylo dne 27. 6. 2019 prostřednictvím datové schránky doručeno oznámení o veřejném projednání návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic.</p> <p>Koncepce veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro její umístování, se Změnou č. 1 ÚP Hranic nemění. V rámci této změny se upravuje vymezení trasy spojky silnic I/47 a II/440 podle územně plánovacího podkladu, kterým je zpracovaná Územní studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“. Tato územní studie (ÚS 10) byla požadována jako podklad pro rozhodování v území stanovený Územním plánem Hranice. Územní studie (ÚS 10) „Hranice –Severovýchodní obchvat“ prověřila podrobně trasování a parametry dopravní stavby. Výsledná varianta z územní studie nebyla zcela v souladu s platným Územním plánem Hranic a byla tedy schválena jako územně plánovací podklad pro změnu Územního plánu. Následně, po vydání Změny č.1 Územního plánu, bude možno schválit územní studii jako územně plánovací podklad pro rozhodování v území.</p> <p>Změnou č. 1 Územního plánu Hranic je tedy navržena úprava trasy spojky silnic I/47(od nadjezdu nad železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na spojku silnic II/440 a III/44021vedenou přes Struhlovsko). Ta je nyní nově označena jako</p> <p>tzv. Severovýchodní obchvat Hranic. Návrhové parametry severovýchodního obchvatu budou odpovídat silnici II. třídy, resp. místní komunikaci II. třídy v zastavěném území, avšak je přípustné je s ohledem na budoucí zatřídění komunikace snížit. Nová komunikace bude sloužit i pro dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování - VL a VT (k.ú. Hranice).</p>	<p>Bez požadavků.</p> <p>Bez opatření.</p>

Neformálně e-mailovou poštou se dne 14.8.2019 vyjádřil kladně Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a dopravy s tím, že k částem návrhu, které byly od společného jednání o návrhu změny č. 1 územního plánu Hranic měněny, nemají připomínky.

II.C.e.3 VYHODNOCENÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ K NÁVRHU ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH PODANÝCH K NÁVRHU ZMĚNY

Dotčené orgány

1. Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci, Dvořákova 1800/75, 750 11 Přerov Ze dne 9.12.2019 č.j.KHSOC/39086/2019/PR/HOK

Na základě výzvy k uplatnění stanoviska k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrh na vypořádání připomínek k návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic zaslaného s předloženým návrhem rozhodnutí o námitkách a návrh na vypořádání připomínek k návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranic, orgán ochrany veřejného zdraví souhlasí.

2. Ministerstvo průmyslu a obchodu, Na Františku 32, 110 15 Praha 1, ze dne 28.11.2019 č.j. MPO 89918/2019

Z hlediska působnosti Ministerstva průmyslu a obchodu ve věci využívání nerostného bohatství, ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a podle ustanovení § 53 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vydáváme k výše uvedené územně plánovací dokumentaci následující stanovisko: S návrhem rozhodnutí o námitkách a vyhodnocení připomínek k návrhu Změny č. 1 územního plánu Hranice souhlasíme bez připomínek.

K návrhu Změny č. 1 ÚP byly uplatněny dvě námitky společností HRKLOMI družstvo a CIDEM Hranice, a. s., které nesouhlasí s navrženým obchvatem města z důvodu zhoršení přístupnosti do areálu (v prvním případě), resp. negativního zásahu do pozemků v majetku společnosti (v druhém případě). Obě námitky byly zamítnuty a jejich vyhodnocení se tedy nijak nepromítne do ochrany a využití nerostného bohatství na správním území města.

3. Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc ze dne 9.12.2019 č.j. KUOK 128680/2019

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje dále jen Odbor SR KÚOK), podle ustanovení § 53 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších úprav (dále jen stavební zákon), souhlasí s návrhem rozhodnutí o námitkách a návrhem vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranice (dále jen ZM1 Hranice) z hledisek zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy, souladu s politikou územního rozvoje a souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem.

4. Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor dopravy silničního hospodářství, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc ze dne 11.12.2019 pod č.j. KUOK 129752/2019

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství (dále jen „krajský úřad“) je jako dotčený orgán příslušný podle § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů k uplatnění stanoviska k územně plánovací dokumentaci z hlediska řešení silnic II. a III. třídy. Krajský úřad **souhlasí** se záměrem, který mu byl předložen, a neuplatňuje k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu na vypořádání připomínek podaných k návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranice žádné připomínky.

5. Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého, Veleslavínova 18, 702 00 Ostrava ze dne 5.12.2019 č.j. SBS/43386/2019/OBÚ-05

Stanovisko - Návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek z projednání návrhu Změny č. 1 územního plánu Hranic z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství. Obvodní báňský úřad pro území krajů Moravskoslezského a Olomouckého (dále OBÚ) s působností k vykonávání vrchního dozoru státní báňské správy podle ustanovení § 38 odst. 1 písm. b) zákona č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě ve znění pozdějších předpisů (dále vzpp.) a věcně příslušný podle ustanovení § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, vzpp. a ustanovení § 53 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, vzpp., uplatňuje stanovisko k výše uvedené věci, ve kterém nemá připomínky,

k návrhu rozhodnutí o námitkách z projednání návrhu Změny č. 1 územního plánu Hranic z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství.

II.C.f) ZPRÁVA O VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ OBSAHUJÍCÍ ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH TOHOTO VYHODNOCENÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Na základě stanoviska Krajského úřadu Olomouckého kraje, který požadoval posouzení Změny č. 1 ÚP Hranic komplexně posoudit z hlediska vlivu na životní prostředí, je součástí této změny vyhodnocení předpokládaných vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, které je součástí přílohy č. III. Významný vliv koncepce na lokality soustavy NATURA 2000 byl v tomto stanovisku vyloučen.

Nedílnou součástí vyhodnocení předpokládaných vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území je:

Vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí zpracované, na základě § 19 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v rozsahu přílohy stavebního zákona, autorizovanou osobou v souladu s § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí postihuje vlivy navrhovaných změn na složky životního prostředí a na veřejné zdraví. Součástí vyhodnocení bylo posouzení návrhu případných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ale bylo konstatováno, že tato opatření je možno realizovat v rámci platných legislativních předpisů - viz kapitola 8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, tohoto vyhodnocení.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo zpracováno zejména s ohledem na:

- Posouzení vlivu koncepce na krajinný ráz, na významné krajinné prvky, ovlivnění hydrologických poměrů.
- Stávající a budoucí zátěž zájmového území hlukem a imisemi.
- Vyhodnocení záboru ZPF a nárůstu dopravy.

Součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí je i návrh stanoviska dotčeného orgánu ke koncepci s uvedením výroku, zda lze z hlediska negativních vlivů na životní prostředí s jednotlivou plochou a se změnou územního plánu jako celkem souhlasit, včetně stanovení podmínek, za kterých lze se Změnou č. 1 ÚP Hranic souhlasit.

Předmětná změna č. 1 Územního plánu Hranice navrhuje plochy dopravní infrastruktury, plochu přestavby a úpravu ploch územní rezervy (VL). Pro zjištění, zda může mít realizace navrhovaných aktivit závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno vyhodnocení navrhované dopravní infrastruktury, resp. způsobu využití území a cíle vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí. Základním východiskem je skutečnost, že při realizaci jakéhokoli záměru budou dodrženy všechny povinnosti dané platnými právními předpisy. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů uvedených v tomto posouzení je provedeno konečné zhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí, s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaná změna č. 1 Územního plánu Hranice za předpokladu uplatnění navrhovaných opatření, která plní požadavky platné legislativy (biologický průzkum, hluková a rozptylová studie) nebude znamenat nepříznivé ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a lze ji **doporučit**.

II.C.g) STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU PODLE §50 ODS. 5 K NÁVRHU KONCEPCE PODLE §10g ZÁKONA O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 25. 10. 2018 (pod č.j.: KUOK 112112/2018) souhlasné stanovisko k vyhodnocení vlivu Změny č. 1 územního plánu Hranic na životní prostředí k návrhu „Změny č. 1 Územního plánu Hranic“ při splnění následujících požadavků:

- 1) V rámci řízení následujících po schválení změny územního plánu je nutné jednotlivé záměry posoudit v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, pokud tyto záměry budou naplňovat některá z ustanovení § 4 odst. 1 uvedeného zákona.
- 2) Zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 budou podmíněně přípustné vzhledem k blízkosti ploch pro bydlení v místě napojení na silnici II/440 na ulici Potštátská (plochy BV). Přípustnost bude posouzena v rámci následného řízení dle stavebního zákona průkazem splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, upravených § 12 odst. 3 přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

II.C.h) SDĚLENÍ JAK BYLO STANOVISKO PODLE §50 ODS. 5 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY

Stanovisko Krajského úřadu Olomouckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství vydal dne 25. 10. 2018 souhlasné stanovisko k vyhodnocení vlivu návrhu Změny č. 1 územního plánu Hranic na životní prostředí za podmínky splnění následujících požadavků:

- 1) V rámci řízení následujících po schválení změny územního plánu je nutné jednotlivé záměry posoudit v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, pokud tyto záměry budou naplňovat některá z ustanovení § 4 odst. 1 uvedeného zákona.

Tento požadavek se týká až následných stupňů projektové přípravy jednotlivých záměrů obsažených ve Změně č. 1 ÚP Hranic. O posuzování záměru na EIA bude rozhodnuto až na základě předložení konkrétní dokumentace.

- 2) Zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 budou podmíněně přípustné vzhledem k blízkosti ploch pro bydlení v místě napojení na silnici II/440 na ulici Potštátská (plochy BV). Přípustnost bude posouzena v rámci následného řízení dle stavebního zákona průkazem splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, upravených § 12 odst. 3 přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

U plochy dopravní infrastruktury – silniční (DS) byla doplněna podmínka, že zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 jsou podmíněně přípustné za splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení v navazujících plochách bydlení – v rodinných domech – venkovské (BV1). (Tento požadavek je také uplatněn orgánem ochrany veřejného zdraví, Krajské hygienické stanice Olomouckého kraje.)

II.C.i) KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ VČETNĚ VYBRANÉ VARIANTY

II.C.i.1 VYMEZENÍ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

V rámci návrhu Změny č. 1 ÚP Hranic bylo aktualizováno vymezení hranice zastavěného území podle aktuální katastrální mapy v rozsahu celého správního území Hranic. Zastavěné území bylo v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic aktualizováno k datu 30. 6. 2019.

Aktualizace zastavěného území Hranic je dokumentována jako soutisk navržených změn s potlačeným původním návrhem ÚP formou výřezů výkresů:

- I.B.a) Výkres základního členění území,
- I.B.b) Hlavní výkres,
- II.B.a) Koordináční výkres.

II.C.i.2 ZÁKLADNÍ KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ OBCE, OCHRANY A ROZVOJE JEHO HODNOT

Koncepce rozvoje území obce, ochrany a rozvoje jeho hodnot se v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic neupravuje.

II.C.i.3 URBANISTICKÁ KONCEPCE, VČETNĚ VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH, PLOCH PŘESTAVBY A SYSTÉMU SÍDELNÍ ZELENĚ

Urbanistická koncepce, včetně vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně se v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic upravuje pouze v souvislosti s aktualizací zastavěného území a se změnou trasy severovýchodního obchvatu města v podkapitole:

c2) Vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby

v níž se v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic v souladu se schváleným zadáním upravují tabulky č. I.A.c1) a I.A.c2) na konci kapitoly I.A.c). U zastavitelných ploch navržených ÚP Hranic se vypouští již zastavěná část zastavitelné plochy Z 21 podle aktuální katastrální mapy (stav k 30. 6. 2017). Dále se upravují výměry zastavitelných ploch Z 34, Z 36, Z 57 a Z 58 a ploch územních rezerv R19 a R20 v souvislosti s úpravou trasy tzv. Severovýchodního obchvatu města Hranic.

Ruší se zastavitelné plochy Z 38, Z 39, Z 59, Z 60, Z 61, Z 78 a Z 79 a plochy přestavby P39 a P40 u nichž se mění funkce ploch v souvislosti s úpravou trasy tzv. Severovýchodního obchvatu města Hranic.

Navrhují se nové zastavitelné plochy Z1/Z 1, Z1/Z 2, Z1/Z 3, Z1/Z 4, Z1/Z 5 a Z1/Z 6 a plocha přestavby Z1/P 1 rovněž pouze v souvislosti s úpravou trasy tzv. Severovýchodního obchvatu města Hranic.

Konkrétní úpravy vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby jsou zřejmé z grafické části dokumentace, z výroku Změny č. 1 ÚP Hranic a ze srovnávacího textu, který tvoří přílohu tohoto odůvodnění.

II.C.i.4 KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEJÍ UMÍSTOVÁNÍ

Koncepce veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro její umístování, se Změnou č. 1 ÚP Hranic nemění. V rámci této změny se upravuje vymezení trasy spojky silnic I/47 a II/440 podle územně plánovacího podkladu, kterým je zpracovaná Územní studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“. Tato územní studie (ÚS 10) byla požadována jako podklad pro rozhodování v území stanovený Územním plánem Hranice. Územní studie (ÚS 10) „Hranice – Severovýchodní obchvat“ prověřila podrobně trasování a parametry dopravní stavby. Výsledná varianta z územní studie nebyla zcela v souladu s platným Územním plánem Hranic a byla tedy schválena jako územně plánovací podklad pro změnu Územního plánu. Následně, po vydání Změny č.1 ÚP Hranic, bude možno schválit územní studii jako územně plánovací podklad pro rozhodování v území.

Změnou č. 1 ÚP Hranic je tedy navržena úprava trasy spojky silnic I/47 (od nadjezdu nad železniční tratí č. 280) a II/440 (kde navazuje na spojku silnic II/440 a III/44021 vedenou přes Struhlovsko). Ta je nyní nově označena jako tzv. Severovýchodní obchvat Hranic.

Důvodem pro jeho vymezení je změna poměrů v základním dopravním skeletu města po vybudování dálnice D1. Původní hlavní vstupy do města od Bělčína a Lipníka nad Bečvou byly realizovány po silnicích I/47 (viz následující obrázek s komentářem) a I/35 (od Valašského Meziříčí), přičemž obě silnice byly rovněž zařazeny do mezinárodní tahy pod označením E442 a E462.



Obr.: Původní uspořádání hlavních páteřních komunikací

Do přelomu tisíciletí tedy procházela páteřní silniční síť přes město a její rozvoj probíhal především zvyšováním kapacit stávajících komunikací prostřednictvím stavebních a dopravně organizačních úprav. S rozvojem automobilismu a zvyšováním dopravní zátěže se však rovněž zvyšoval jejich bariérový efekt. To vedlo k postupné degradaci takto oddělených částí města a znehodnocování (periferizaci) rozsáhlých navazujících ploch. Nejvýraznějším dopravním prvkem, negativně ovlivňujícím strukturu města byl tedy průtah silnice I/47. Jeho charakter si vynutil redukci propojení severní a jižní části města na tři body, které jsou velmi nekomfortní pro jinou než automobilovou dopravu (viz následující obrázek).



Obr.: Bariérový efekt silnice I/47 mezi severní a jižní částí města

Silnice I/47 tak tvoří výraznou překážku mezi severní a jižní částí města, omezující jak jejich vzájemné propojení, tak i rozvoj jednotlivých ploch podél průtahu. Stávající výrobní a průmyslové areály jsou pak k průtahu orientovány a dále tak zatěžují dopravou obytné části města.

Po dostavbě dálnice D1 došlo k částečnému odklonu tranzitní dopravy mimo trasu silnice I/47 (především mezi Běloučkem a vjezdem do města), nicméně přes město je stále realizován dopravní tranzit po silnici I/35 směrem k dálnici D1 (a opačně). Tyto poměry se změní po výstavbě tzv. Palačovské spojky (viz následující obrázek). Její realizace a zprovoznění významněji změní toky dopravy nejen v samotném městě, ale i v širším regionu, a umožní tak revidovat dopravní systém Hranic.



Obr.: Dobudování nadřazené silniční sítě v okolí Hranic

Přesun tranzitní dopravy na novou páteřní síť znamená také odlišné dopravní zatížení vstupů do města. Již v dnešní době se dominantním postupně stává příjezd od dálnice D1, což dokládají např. měření Ředitelství silnic a dálnic ČR, která prokazují konstantní nárůst dopravy z tohoto směru. Uvnitř města je však dopravní systém stále orientován k průtahu. To se projevuje soustředěním dopravního zatížení směřujícího od dálnice D1 do trasy silnice II/440 k rozvíjejícím se průmyslovým a výrobním areálům ve východní i západní části Hranic. Negativní vlivy této dopravy se projevují na okolní zástavbě a životním prostředí obyvatel, a to zejména zvýšeným hlukem a emisemi. Dopravní koncepce uvažující s různými variantami severního obchvatu města se začaly objevovat souběžně s projektováním sjezdu z dálnice D1 do Hranic již od počátku tisíciletí. Jejich hlavním koncepčním smyslem bylo především odklonění dopravy, směřující do výrobních a průmyslových ploch situovaných u železniční trati a průtahu silnice I/47, mimo trasu silnice II/440 (ul. Potštátské). Ta v současné době představuje jediný kapacitní průstup přes trasu celostátní koridorovou železniční trať č. 270 (viz následující schéma).



Obr.: Přesun hlavního přístupového bodu do města od dálnice D1 mimo podjezd silnice II/440 pod železniční trati

Koncepce tohoto řešení spočívá ve vybudování severního obchvatu, který převeze v severní části města funkci silnice I/47, a to ve smyslu distribuce dopravy přicházející do Hranic od dálnice D1. Dopravní zatížení na třídě 1. máje by se tak z větší části přesunulo na silnici II/440 (Potštátskou), a to mimo zastavěné území města. Současně vzniknou nová kapacitní křížení se železnicí. Dalším efektem bude přesměrování dopravy, která uvnitř města míří na silnici I/47 (a třídu 1. máje) na obchvat. Obchvat také umožní snížení významu komunikací uvnitř města a zavedení opatření, regulující dopravu v jeho obytných částech.



Obr.: Koncepce řešení severního obchvatu města

Navržený Severovýchodní obchvat Hranic tedy umožní nejen propojení silnice I/47 (Bělotínská) a II/440 (Potštátská), ale i dopravní obsluhu průmyslových a výrobních areálů, soustředěných v této části města. Tím dojde ke snížení dopravní zátěže na silnici II/440, a to v úseku ulic Alešova a 1. máje (tedy od podjezdu pod železniční trati č. 270 směrem k centru města). Spolu s navazující trasou spojky silnice II/440 a III/44021 přes Struhlovsko se pak Severovýchodní obchvat Hranic stane jedním z prvků základní komunikační sítě města.

Územním plánem je tento záměr zařazen do nadřazené komunikační sítě, přičemž parametry trasy dle zpracované projektové dokumentace („Hranice – Severovýchodní obchvat“, Linio Plan, s.r.o., 2017, technická studie) a Územní studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“ odpovídají požadavkům kladeným na směrově nerozdělené silnice II. třídy, resp. místní komunikace II. třídy v zastavěném území. Zatřídění komunikace však územní plán nepředjímá, potřebné parametry slouží především ke zdůvodnění rozsahu navržených zastavitelných ploch pro tuto komunikaci (tyto parametry jsou považovány za maximální, tzn., že je územním plánem přípustné úroveň parametrů nové komunikace snížit). Nová trasa severovýchodního obchvatu je nyní vedena od silnice I/47 v paralelní poloze vůči železniční trati č. 280 (s posunem křižovatky oproti původnímu návrhu o cca 80 m směrem k zástavbě

Hranic), a to až k ploše nádraží a výrobním areálům. Odtud se stáčí severozápadně a mimoúrovňově přechází přes plochu nádraží (proti původnímu řešení jde o nadjezd, původně uvažované využití podjezdu se nyní neuvažuje). Podél areálu společnosti OMZ se pak stáčí k silnici II/440, kde je navrženo zapojení severovýchodního obchvatu do její trasy, a to v nové poloze, respektující koridor plavebního kanálu D - O - L. V souvislosti s úpravou trasy Severovýchodního obchvatu Hranic je také navrženo nové zapojení do silnice I/47, včetně navazujícího vstupu do zastavitelné plochy VL Z35 a v místě zapojení do silnice II/440 pak také úprava trasy spojky silnic II/440 a III/44021 přes Struhlovsko.

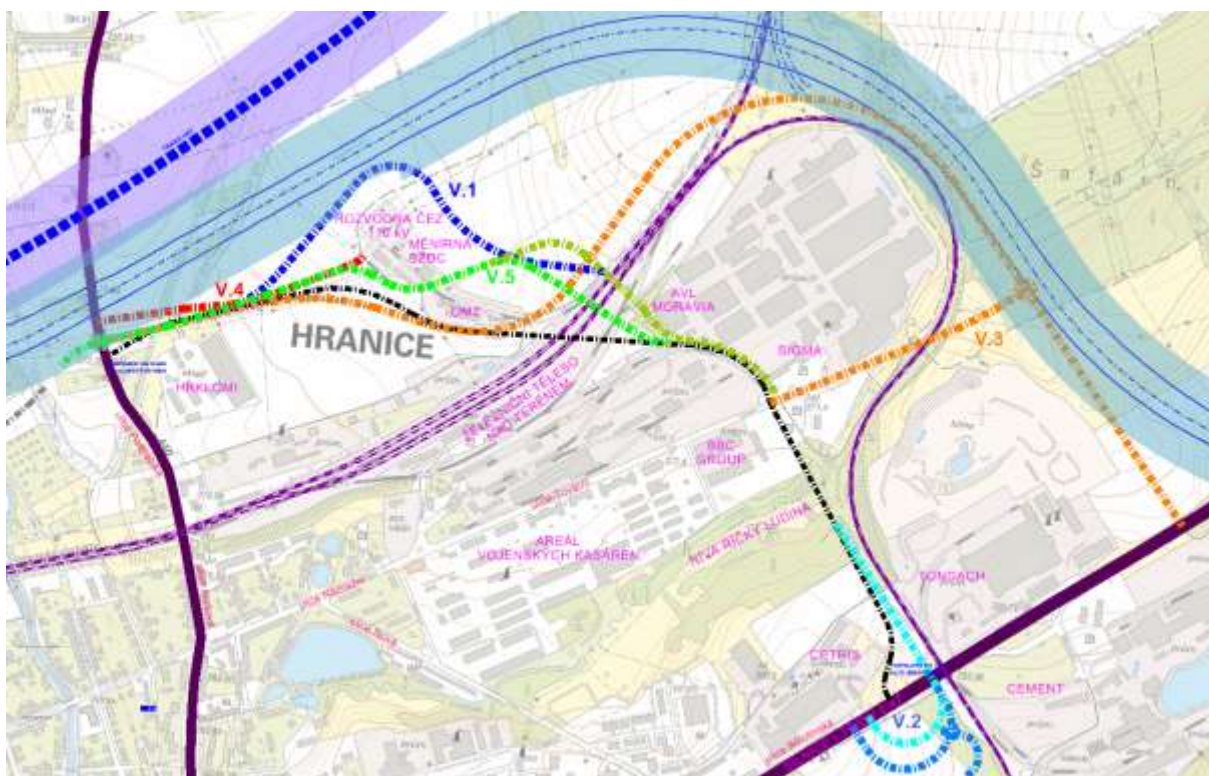
Z hlediska dopravní koncepce územního plánu jde tedy pouze o úpravu trasování již vymezeného dopravního prvku, přičemž poloha vymezené komunikace je pouze orientační a odůvodňuje především rozsah navržené plochy. Ta je pro severovýchodní obchvat vymezena nově. Jde o plochu dopravní infrastruktury - silniční (DS), přičemž v úseku vedeném přes železniční trať je využito stávající stabilizované plochy dopravní infrastruktury - železniční (drážní) - DZ. Rozsah nových ploch DS je stanoven s ohledem na požadované parametry nové komunikace, zpracovanou projektovou dokumentaci (technickou studii) a územní studii a skutečnost, že vymezená plocha musí rovněž umožnit i umístění souvisejících objektů a zařízení (odvodňovacích zařízení, případných protihlukových stěn, nových křižovatek nebo křížení apod.). Doprovodné úpravy (např. přeložky sítí technické infrastruktury, přeložky účelových komunikací) je územním plánem přípustné řešit i mimo plochy DS (DZ).

K podkladům, ze kterých návrh řešení Změny č. 1 ÚP Hranic vycházel:

Podrobným odborným podkladem byla technická studie na stavbu „Hranice - Severovýchodní obchvat“ (zpracoval Linio Plan, 2017), v rámci které byly zajištěny podrobné průzkumy a analýzy a ze které vzešly prověřované varianty. Tyto byly zpracovány do podoby „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ (zpracoval Arch. Design, s.r.o.), která je územně plánovacím podkladem pro změnu Územního plánu Hranice.

Jednotlivé varianty řešily propojení na severu města ulice Potštátská, jako silnice II/440 propojující město s dálnicí D1, východním a jihovýchodním směrem přes těleso železnice č. 270 na ulici Bělotínská, jako silnici I/47 směrem na Bělotín.

Obrázek 1: Osy jednotlivých variant nad základní mapou s vyznačením koridorů územních rezerv kanálu D-O-L a VRT. Černě je vyznačena trasa zobrazující návrh řešení Změny č. 1 ÚP Hranic.



POPIS A VYHODNOCENÍ PROVĚŘOVANÝCH VARIANT**• Varianta nad areálem rozvodny ČEZ - označena jako V.1**

Popis: Trasa využívá napojení na stávající účelovou komunikaci nad areálem Hrkloři, stáčí se severně nad areál rozvodny ČEZ, včetně plochy určené pro její budoucí rozšíření, a směřuje do stávajícího podjezdu pod železnici č. 270.

Výhody trasy:

- vyhýbá se funkčním areálům (rozvodna ČEZ, měnárna SŽDC a OMZ)
- využívá stávající podjezd pod železnici č. 270

Nevýhody trasy:

- výrazný zásah do koridoru územní rezervy pro plavební kanál D-O-L
- možné komplikace s koordinací budoucího rozšíření rozvodny ČEZ

(Z hlediska budoucí obsluhy území by musel být stávající tunýlek ponechán pro pěší a cyklistickou dopravu a nový silniční tunel, v potřebných parametrech, bude muset být zbudován v bezpečné vzdálenosti od stávajícího tunýlku.)

• Varianta napojení na silnici I/47, ulice Bělotínská - označena jako V.2

Popis: Trasa obchvatu je na silnici I/47 napojena z jižní strany podjezdem pod I/47 v blízkosti železniční trati č.280. Jsou použity různé poloměry oblouků dle typu navrhované komunikace s tím, že návrhová plocha pro výrobu je napojena na trasu obchvatu samostatnou křižovatkou. V této variantě bylo uvažováno se snížením jízdních pruhů na silnici I.třída a průjezdem nad areálem Cetris, přes ulici Nová a okružní křižovatku na I/47 pro směr na Lipník nad Bečvou.

Výhody trasy:

- neomezuje využití návrhových ploch výroby u areálu firmy Cetris

Nevýhody trasy:

- nutný průjezd obytnou zástavbou v ulici Nová pro napojení zadní části areálu Tondach přes těleso železnice č. 280
- nutnost budování nového mostního tělesa na silnici I/47

• Varianta východně od železnice č.280, přes areál Tondach - označena jako V.3

Popis: Tato varianta byla prověřena jako alternativa průchodu územím v jiné trase, než řešení vycházející z platného územního plánu. Navrhovaná trasa obchvatu v tomto řešení se na silnici I/47 napojuje již před areálem Tondach (směrem od Bělotína), směřuje k oblouku železnice č. 280, pokračuje přes železnici č. 270, pod areál OMV. Současně je navrženo propojení trasy obchvatu s ulicí Tovární jejím prodloužením přes těleso železnice č. 280.

Výhody trasy:

- trasa je vedena na okraji zastavěného území, tedy ho nejméně ovlivňuje
- není nutno řešit komplikovaný průchod zastavěným územím při ulici Tovární
- není omezen rozvoj za areálem firmy Cetris

Nevýhody trasy:

- prochází dobývacím prostorem a ložiskovým územím Tondach, což je z hlediska vytěžení surovin v krátkém čase nereálné
- dostává se souběhu s územní rezervou koridoru D-O-L a významně do ní zasahuje
- je nutné řešit dvojitá křížení se železnici (270 a 280) a jedno s vlečkou (areál OMZ, měnárna SŽDC)
- významnější zábor pozemků lesa oproti ostatním variantám

• Varianta napojení na silnici II/440, ulice Potštátská, stávající účelová komunikace - označena jako V.4

Popis: V tomto případě byla prověřena podvarianta trasy obchvatu s napojením na ulici Potštátská, silnice II/440, v trase stávající účelové komunikace, která obsluhuje areál firmy Hrkloři. Dále

se uvažuje, že k rozvodně ČEZ Distribuce bude vybudována nová účelová komunikace, která by zabezpečila obsluhu areálu nákladní dopravou.

Výhody trasy:

- využití stávajících pozemků komunikací

Nevýhody trasy:

- zásah do koridoru územní rezervy pro plavební kanál D-O-L
- využití stávající asfaltové plochy účelové komunikace není vzhledem k budoucí niveletě silnice obchvatu příliš reálné
- je v kolizi s některými sloupy stávajícího VN, mezi kterými prochází

- **Technická varianta označena jako V.5**

Popis: Trasa vychází ze současného územního plánu, je navrhována podle normy „Projektování místních komunikací“ s limitními hodnotami směrových oblouků 100 m pro rychlost 50 km/h. Trasa obchvatu začíná na silnici II/440, křížení obou komunikací je řešeno kruhovou křižovatkou. Krátce po odpojení ze silnice II/440 kříží komunikace stávající vodoteč a sjezd do areálu HRKLOMI. Varianta následně využívá část projektované účelové komunikace, která napojuje rozvodnu ČEZ. Trasa dále prochází areálem OMZ Hranice. V základní variantě 2.1 trasa obchvatu pokračuje v odsazené poloze od stávajícího podjezdu pod železniční trati č. 270 a navazuje na stávající účelovou komunikaci podél areálu AVL, kterou bude nutné přeložit. Výškové řešení bylo zpracováno jak pro podjezd pod železniční trati, tak pro nadjezd (most). Ve variantě 2.2 je zachováno vedení trasy pod stávajícím podjezdem s nutností jeho zahloubení. Dle prověření podélným profilem je základní varianta 2.1 bez využití tělesa vlečky s nadjezdem nad železniční trati nerealizovatelná. Varianta 2.2 musí projít přes areál AVL Moravia. Trasa pokračuje na ulici Tovární, jejíž křížení je opět řešeno okružní křižovatkou.

Výhody trasy:

- možnost realizovat kratší mostní těleso přes železnici č. 270
- využití stávajících pozemků komunikací
- využívá stávající podjezd pod železnici č. 270

Nevýhody trasy:

- zásah do koridoru územní rezervy pro plavební kanál D-O-L
- dotýká se řady sloupů nadzemního vedení VN
- prochází funkčním areálem (OMZ, včetně křížení železniční vlečky)
- nutnost zrušení vlečky do železniční stanice
- zásah do stávajícího fungujícího areálu (AVL Moravia)

VYBRANÉ ŘEŠENÍ:

Po prvotním prověření variant severovýchodního obchvatu Hranic byly prověřeny varianty tras, viz předchozí kapitola, a vyhodnoceny jejich klady a zápory. Trasa byla dále prověřována ve variantě silnice II. třídy a variantě místní komunikace. Po technickém a ekonomickém prověření byla vybrána varianta řešení jako silnice II. tř., která sice neumožňuje tolik připojení na uliční systém města, ale na druhou stranu je schopna dopravu z něj rychleji odvézt.

Popis: Všechny varianty trasy mají společný začátek a konec, totéž se dá říci o místě křížení s ulicí Tovární, která tvoří předěl mezi jednotlivými úseky. V severní části je napojení obchvatu na stávající silnici II/440 z východní strany posunuto více jižně tak, aby byla respektována rezerva plavebního kanálu D-O-L. Z prostorových důvodů je navržena křižovatka styková namísto okružní křižovatky. S ohledem na blízkost zástavby je v místě napojení na ulici Potštátskou z důvodu ochrany nemovitosti navržena protihluková stěna délky 30m, výšky cca 5m. Místo připojení předurčuje následné směrové vedení obchvatu přes stávající betonové sloupy VN a příhradových stožárů. Propojení území v širším měřítku mezi rozvodnou ČEZ a ulicí Tovární přes železniční trať je řešeno přemostěním. Od místa křížení s ulicí Tovární je jediné řešení vedení trasy obchvatu a to podél areálu BBC Group, dále v souběhu s železniční trati č. 280, kde se trasa stáčí kolem areálu Cetris a následně napojuje na silnici I/47.

Co přináší vybraná trasa oproti ostatním prověřeným variantám:

- nezasahuje do koridoru územní rezervy pro plavební kanál D-O-L
- nejméně omezuje pozemky a stavby stávajících funkčních areálů (ČEZ, rozvodna, OMZ, AVL) a zachovává v provozu vlečku do železniční stanice
- nejmenší množství přeložek elektrických vedení VN
- technicky i organizačně nejméně náročné řešení mimoúrovňového křížení se železnicí č. 270 mostním tělesem, které je zároveň ekonomicky nejvýhodnější
- nejméně technicky a ekonomicky náročné napojení na silni I/47
- trasa se nedotýká dobývacího prostoru Tondach a současně neklade větší nároky na zábor lesa.

II.C.i.5 KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY, VČETNĚ VYMEZENÍ PLOCH A STANOVENÍ PODMÍNEK PRO ZMĚNY V JEJICH VYUŽITÍ, ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY, PROSTUPNOST KRAJINY, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ, OCHRANU PŘED POVODNĚMI, REKREACI, DOBÝVÁNÍ NEROSTŮ

Koncepce uspořádání krajiny, včetně vymezení ploch a stanovení podmínek pro změny v jejich využití, územní systém ekologické stability, prostupnost krajiny, protierozní opatření, ochranu před povodněmi, rekreaci, dobývání nerostů se v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic nemění.

II.C.i.6 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

Podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití se v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic neupravují.

Pouze se doplňuje podmínečné využití u ploch **Z1/Z1, Z1/Z2**.

II.C.i.7 VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH OPATŘENÍ, STAVEB A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU A PLOCH PRO ASANACI, PRO KTERÉ LZE PRÁVA K POZEMKŮM A STAVBÁM VYVLASTNIT

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic nedochází k návrhu nových, dochází však k úpravě v ÚP již vymezených veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Ruší (vypouští) se veřejně prospěšné stavby V2 a V3 navržené v ÚP Hranic a nahrazuje je veřejně prospěšná stavba navržená v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic - **Z1/V1** - spojka silnic II/440 a I/47 - Severovýchodní obchvat, která má sloužit k zajištění dopravních vazeb na dálnici D1 ze silnic I/47 a I/35 mimo zastavěné území Hranic podle studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“ (Linio Plan, s.r.o., 2017). Úprava vymezení této veřejně prospěšné stavby je dokumentována v grafické příloze I.B.c) Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.

Veřejná prospěšnost stavby Z1/V1 je navržena zejména pro stavbu dopravní infrastruktury „spojka silnic II/440 a I/47 - Severovýchodní obchvat“, ale i pro stavby vedlejší (související), pro které nelze na úrovni ÚP stanovit ani blíže předvídat bez předchozího prověření jejich potřebu a trasu a nelze tedy samostatně vymezit pro ně samostatné koridory. Jde o stavby, bez jejichž provedení nelze realizovat ani stavbu hlavní. Koridor je vymezen pro umístění stavby hlavní a stavby vedlejších (souvisejících) mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor.

II.C.i.8 VYMEZENÍ DALŠÍCH VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, PRO KTERÉ LZE UPLATNIT PŘEDKUPNÍ PRÁVO

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic nejsou vymezeny nové plochy a koridory ani nedochází k úpravě ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb ani veřejných prostranství, pro které lze uplatnit předkupní právo.

II.C.i.9 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ ÚZEMNÍCH REZERV A STANOVENÍ MOŽNÉHO BUDOUCÍHO VYUŽITÍ VČETNĚ PODMÍNEK PRO JEHO PROVĚŘENÍ

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic nedochází k vymezení nových ploch a koridorů územních rezerv, pouze se v souvislosti s úpravou trasy tzv. Severovýchodního obchvatu města Hranice upravují výměry ploch územních rezerv pro výstavbu objektů a zařízení lehké průmyslové výroby (ploch s rozdílným způsobem využití – ploch výroby a skladování – lehký průmysl - VL). Jedná se o územní rezervy:

- **R 19** v Hranicích, u které se výměra snižuje z 5,88 ha na 3,30 ha a
- **R 20** v Hranicích, u které se výměra zvyšuje z 1,94 ha na 3,65 ha.

II.C.i.10 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V ÚZEMÍ PODMÍNĚNO ZPRACOVÁNÍM ÚZEMNÍ STUDIE

V průběhu řízení o návrhu Změny č. 1 ÚP Hranic se počítalo s vypuštěním podmínek územních studií, jako podkladů pro rozhodování v území u ploch, kde již tyto územně plánovací podklady byly zpracovány. Týkalo se to územních studií:

US 1 – Hranice – Pod Hůrkou 1 . – zastavitelná plocha **Z 83**.

Územní studie US 1 – Hranice – Pod Hůrkou 1 je zahrnuta do územní studie Hranice - Lokalita "U Kostelíčka" jejíž využitelnost pro rozhodování v území byla schválena dne 2. 4. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 4. 4. 2019.

US 2 – Hranice – Pod Hůrkou 2 - plochy přestavby: **P 81, P 121**, zastavitelná plocha **Z 4**.

Územní studie US 2 – Hranice – Pod Hůrkou 2 je zpracována v rámci Územní studie Hranice - Lokalita "U Kostelíčka" jejíž využitelnost pro rozhodování v území byla schválena dne 2. 4. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 4. 4. 2019.

US 3 – Hranice – Pod Hůrkou 3 - plochy přestavby **P 91, P 92, P 93, P 94, P 95, P 96, P 101, P 102**, zastavitelné plochy **Z 7, Z 8, Z 71**.

Územní studie US 3 – Hranice – Pod Hůrkou 3 je zahrnuta do územní studie Hranice - Lokalita "Pod Hůrkou" jejíž využitelnost pro rozhodování v území byla schválena dne 2. 4. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 4. 4. 2019.

US 4 – Hranice – Pod Hůrkou 4 - plocha přestavby **P 88**.

Územní studie US 4 – Hranice – Pod Hůrkou 4 je zahrnuta do územní studie Hranice - Lokalita "Pod Hůrkou" jejíž využitelnost pro rozhodování v území byla schválena dne 2. 4. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 4. 4. 2019.

US 5 – Hranice – Pod Hůrkou 5 -zastavitelná plocha: **Z 6**.

Územní studie US 5 – Hranice – Pod Hůrkou 5 je zahrnuta do územní studie Hranice - Lokalita "U Kostelíčka" jejíž využitelnost pro rozhodování v území byla schválena dne 2. 4. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 4. 4. 2019.

US 6 – Hranice – Pod Hůrkou 6 - plochy přestavby **P 85, P 86.**

Územní studie US 6 – Hranice – Pod Hůrkou 6 je zahrnuta do územní studie Hranice - Lokalita "U Kostelíčka" jejíž využitelnost pro rozhodování v území byla schválena dne 2. 4. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 4. 4. 2019.

US 7 – Hranice – lokalita Pod Křivým - plochy přestavby: **P 57, P 61, P 62, P 63, P 64, P 65, P 66, P 114.** , zastavitelné plochy: **Z 11, Z 12, Z 14, Z 15, Z103.**

Tato studie byla schválena pořizovatelem dne 30. 6. 2008 a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti bylo provedeno 13. 1. 2009.

US 9 – Hranice – Průmyslová zóna Potštátská - zastavitelná plocha: **Z 36.**

Využitelnost pro rozhodování v území Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská byla schválena dne 21. 3. 2019, do evidence územně plánovací činnosti zapsána dne 22. 3. 2019.

V průběhu projednávání však došlo k vydání Změny č. 3 ÚP Hranic, která předběhla Změnu č. 1 ÚP Hranic. Podmínky územních studií, jako podkladů pro rozhodování v území u ploch, kde již tyto územně plánovací podklady byly zpracovány, byly vypuštěny již v rámci Změny č. 3 ÚP Hranic.

Na základě toho byl výrok Změny č. 1 ÚP Hranic úpraven nad úplným zněním územního plánu Hranic po změnách č. 2 a č. 3.

US 10 – Hranice – Severovýchodní spojka silnic I/47 a II/440 - plochy přestavby **P 39, P 40** , zastavitelné plochy: **Z 38, Z 39, Z 58, Z59, Z 60, Z 61, Z 78, Z 79**, rezervní zastavitelné plochy: **R16, R 19, R 20.**

Kromě obecných úkolů uvedených v bodě 1. této kapitoly bude účelem této studie také návrh vhodného řešení zapojení spojky silnic I/47 a II/440 do tras těchto nadřazených komunikací, které vyhoví podmínkám provozu a bezpečnosti a plynulosti dopravy, stanoveným správcí dotčených silnic. Rovněž budou prověřeny prostorové možnosti trasy této spojky vedené v zájmovém území železnice, kde bude navrženo mimoúrovňové křížení s dráhou.

Územní studie US 10 – Hranice – Severovýchodní spojka silnic I/47 a II/440 byla zpracována v rámci Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat, jejíž využitelnost, jako podkladu pro změnu územního plánu, byla schválena dne 7. 6. 2019 a byla zapracována do ÚP Hranic v rámci Změny č. 1 ÚP Hranic.

Územní studie prověřila trasy koridoru dopravní stavby, určila a zařadila všechny plochy do ploch s rozdílným využitím. Podmínky pro rozhodování v plochách obsahuje územní plán.

V grafické části úplného znění bude uvedená územní studie ÚS 10 vypuštěna.

II.C.i.11 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V ÚZEMÍ PODMÍNĚNO VYDÁNÍM REGULAČNÍHO PLÁNU, ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic se počítalo s vypuštěním podmínek zpracování regulačních plánů, v kapitole I.A.m), které jsou zpracovány a zapsány v evidenci územně plánovací činnosti.

Jednalo se o:

RP 1 – Drahotuše – Nad vápenkami - plochy přestavby **P 19, P 20, P 23.**

Regulační plán Drahotuše - Nad vápenkami byl vydán OOP dne 26. 6. 2008, s účinností ode dne 3. 10. 2008. Změna č. 1 Regulačního plánu Drahotuše - Nad vápenkami byla vydána OOP dne 13. 12. 2012, s účinností ode dne 1. 2. 2013.

RP 2 – Drahotuše – ulice Zahradní - zastavitelnou plochu **Z 16.**

Regulační plán Drahotuše - ulice Zahradní byl vydán OOP dne 26. 6. 2008, s účinností ode dne 3. 10. 2008. Změna č. 1 Regulačního plánu Drahotuše Nad vápenkami byla vydána OOP dne 16. 6. 2011, s účinností ode dne 6. 7. 2011.

RP 3 – Hranice – Pod Bílým kamenem - zastavitelnou plochu **Z 9**.

Regulační plán Hranice - Pod Bílým kamenem byl vydán OOP dne 19. 2. 2009, s účinností ode dne 21. 3. 2009.

V průběhu projednávání však došlo k vydání Změny č. 3 ÚP Hranic, která předběhla Změnu č. 1 ÚP Hranic. Podmínky zpracování regulačních plánů, které jsou již zpracovány, byly vypuštěny již v rámci Změny č. 3 ÚP Hranic.

Na základě toho byl výrok Změny č. 1 ÚP Hranic upraven nad úplným zněním Územního plánu Hranic po změnách č. 2 a č. 3.

II.C.i.12 STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic nejsou navrženy úpravy ve stanovení pořadí změn v území.

II.C.i.13 VYMEZENÍ ARCHITEKTONICKY NEBO URBANISTICKY VÝZNAMNÝCH STAVEB

Změnou č. 1 ÚP Hranic se nevymezují architektonicky nebo urbanisticky významné stavby.

II.C.j) VYHODNOCENÍ ÚČELNÉHO VYUŽITÍ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ A VYHODNOCENÍ POTŘEBY VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic jsou navrhovány úpravy vymezení nových zastavitelných ploch pouze v souvislosti s úpravou trasy Severovýchodního obchvatu a aktualizace zastavěného území.

V rámci Změny č. 1 ÚP Hranic bylo aktualizováno vymezení zastavěného území. V době od vydání ÚP došlo k využití 0,20 ha zastavitelných ploch (zastavitelné plochy Z 21 vymezené ÚP Hranic). V průběhu projednávání však došlo k vydání Změny č. 3 ÚP Hranic, která předběhla Změnu č. 1 ÚP Hranic. Zastavěné území bylo převzato ze Změny č. 3 ÚP Hranic

Při posuzování celkového nárůstu ploch zastavitelného území vyvolaného Změnou č. 1 ÚP Hranic je nutno rovněž porovnat vymezení nových ploch s úbytkem ploch původně vymezených v ÚP Hranic. Úpravou trasování spojky silnic II/440 a III/44021 přes Struhlovsko podle studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“ dochází ke zrušení některých ploch vymezených v ÚP Hranic, nebo ke změně funkce zastavitelných ploch vymezených v ÚP Hranic, takže celkem touto změnou dochází k nárůstu zastavitelných ploch o 2,50 ha. Tento nárůst je způsoben zejména tím, že v důsledku zvýšení parametrů Severovýchodního obchvatu jeho přeřazením do vyšší silniční kategorie, bylo rozšířeno zastavitelné území vymezené pro jeho realizaci, přičemž toto rozšíření je provedeno na úkor zastavitelných ploch a ploch územních rezerv pro plochy výroby a skladování vymezených v ÚP Hranic. Zásah do ucelených honů zemědělské půdy, vypuštěním zastavitelné plochy Z60 vymezené ÚP Hranic, je v této Změně č. 1 ÚP Hranic výrazně menší ve srovnání s původním ÚP Hranic. Celkový nárůst zastavitelných ploch je tedy (po odečtu již zastavěné části zastavitelné plochy Z 21) 2,30 ha.

II.C.k) VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH ÚZEMNÍCH VZTAHŮ

Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje záměry vyžadující koordinaci se sousedními obcemi.

Vymezením koridoru pro dopravní stavbu je splněn požadavek na odvedení cílové i tranzitní dopravy ze severovýchodního prostoru města Hranice na dálnici D1 mimo obytné území.

Zapojuje dopravní stavbu do systému nadřazené komunikační sítě (I/47 a II/440, dálnice D1 a silnice III/44021) a připravuje podmínky pro bezpečnost a plynulost silniční dopravy.

II.C.I) VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ ZADÁNÍ A POKYNŮ K ÚPRAVĚ NÁVRHU ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

II.C.I.1 VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ ZADÁNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

Změna č. 1 ÚP Hranic je zpracována v souladu s požadavky Zadání Změny č. 1 ÚP Hranic, s tímto komentářem:

- a) **Požadavky na základní koncepci rozvoje území obce, vyjádřené zejména v cílech zlepšování dosavadního stavu, včetně rozvoje obce a ochrany hodnot jejího území, v požadavcích na změnu charakteru obce, jejího vztahu k sídelní struktuře a dostupnosti veřejné infrastruktury;**

1. Požadavky na urbanistickou koncepci, zejména na prověření plošného a prostorového uspořádání zastavěného území a na prověření možných změn, včetně vymezení zastavitelných ploch

- Pro spojkou silnic I/47 a II/440 ve východní části města navrhnout odpovídající plochy s rozdílným způsobem využití.
Pro tuto spojkou je navrženo vymežit plochu DS - plochy dopravy - silniční.
- Respektovat Politiku územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1
- Respektovat Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje ve znění pozdějších aktualizací
Změna č. 1 ÚP Hranic oba tyto dokumenty respektuje.

2. Požadavky na koncepci veřejné infrastruktury, zejména na prověření uspořádání veřejné infrastruktury a možnosti jejích změn

- 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.
 - Navrhnout vhodné napojení na silnici I/47 a silnici II/440.
 - Navrhnou vhodné křížení s železniční tratí.
 - Respektovat vedení vysokého napětí do rozvodny Hranice.
 - Zajistit územní ochranu prostoru výhradních ložisek
 - ložisko vápence Hranice – Černotín (číslo ložiska B3 133 500) se stanoveným dobývacím prostorem (DP) a chráněným ložiskovým územím (CHLÚ),
 - ložisko stavebního kamene Hrabůvka u Hranic (číslo ložiska B3 033 100) se stanoveným DP (současně chráněným ložiskovým územím) Hrabůvka,
 - výhradní ložisko cihlářské suroviny Hranice (číslo ložiska B3 133 600) se stanoveným DP (současně chráněným ložiskovým územím) Hranice na Moravě I.
 - Respektovat stanovené dobývací prostory:
 - Hranice na Moravě evid. č. 7 0354, stanovený pro těžené výhradní suroviny organizace TONDACH Česká republika s.r.o. se sídlem v Hranicích, ložisko cihlářské
 - Hranice evid. č. 6 0143, stanovený pro těžené výhradní ložisko cementářské suroviny organizace Cement Hranice, a. s. se sídlem v Hranicích.

Změna č. 1 ÚP Hranic přebírá řešení projednané "Územní studie - Hranice Severovýchodní obchvat", jejíž řešení respektuje výše uvedené podmínky a limity.

3. Požadavky na koncepci uspořádání krajiny, zejména na prověření plošného a prostorového uspořádání nezastavěného území a na prověření možných změn, včetně

prověření, ve kterých plochách je vhodné vyloučit umístování staveb, zařízení a jiných opatření pro účely uvedené v § 18 odst. 5 stavebního zákona

- Navrhnout vhodné křížení s vodním tokem Ludina.
- V odůvodnění prokázat veřejný zájem převažující nad veřejným zájmem na ochraně ZPF při navrhování zastavitelných ploch na půdách zařazených do I. a II. třídy ochrany.
Zvýšení záborů půdy a zásahy zejména do půd I. a II. třídy ochrany jsou zdůvodněny z hlediska veřejného zájmu, kterým je odvedení zejména nákladní automobilové dopravy z centrální části města mimo jeho obytná území, které přispěje ke zlepšení životního prostředí jeho obyvatel a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- Pokud nedojde k dotčení PUPFL je nutné tuto skutečnost uvést v textu územně plánovací dokumentace.
Změna č. 1 představuje pouze minimální zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa zdůvodněný veřejným zájmem - viz odrážka výše.

b) Požadavky na vymezení ploch a koridorů územních rezerv a na stanovení jejich využití, které bude nutno prověřit

Při návrhu zohlednit územní rezervu R 16 pro výstavbu průplavu Dunaj – Odra – Labe a územní rezervu R15 pro výstavbu vysokorychlostní tratě.

Změna č. 1 ÚP Hranic tuto rezervu plně respektuje.

c) Požadavky na prověření vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a asanací, pro které bude možné uplatnit vyvlastnění nebo předkupní právo

Dopravní napojení navržených ploch výroby a skladování – VL a VT ve východní části města navrhnout jako veřejně prospěšnou stavbu.

Změna č. 1 ÚP Hranic veškeré dopravní stavby vymezuje jako veřejně prospěšné - viz grafická část dokumentace - výkres I.B.c) Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.

d) Požadavky na prověření vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude rozhodování o změnách v území podmíněno vydáním regulačního plánu, zpracováním územní studie nebo uzavřením dohody o parcelaci

Bez požadavku.

e) Případný požadavek na zpracování variant řešení

Bez požadavku (varianty budou prověřeny územní studií).

f) Požadavky na uspořádání obsahu návrhu územního plánu a na uspořádání obsahu jeho odůvodnění včetně měřítek výkresů a počtu vyhotovení

Změna č. 1 Územního plánu Hranic bude vydána v rozsahu měněných částí Územního plánu Hranic. Po vydání změny bude vyhotoven územní plán zahrnujícího právní stav po vydání jeho změny.

g) Požadavky na vyhodnocení předpokládaných vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území

Na základě stanoviska Krajského úřadu Olomouckého kraje, který požaduje Změnu č. 1 komplexně posoudit z hlediska vlivu na životní prostředí, bude součástí Změny č. 1 zpracováno u modré varianty dle „Územní studie Hranice – Severovýchodní obchvat“ vyhodnocení předpokládaných vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území.

Významný vliv koncepce na lokality soustavy NATURA 2000 byl vyloučen.

Nedílnou součástí vyhodnocení předpokládaných vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území bude:

Vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí zpracované, na základě § 19 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v rozsahu přílohy stavebního zákona, autorizovanou osobou v souladu s § 10i odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí musí postihnout vlivy navrhovaných změn na složky životního prostředí a na veřejné zdraví. Součástí vyhodnocení bude i návrh případných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bude zpracováno zejména s ohledem na:

- Posouzení vlivu koncepce na krajinný ráz, na významné krajinné prvky, ovlivnění hydrologických poměrů.
- Stávající a budoucí zátěž zájmového území hlukem a imisemi.
- Vyhodnocení záboru ZPF a nárůstu dopravy.
- Bude vypracována kapitola Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska dotčeného orgánu ke koncepci s uvedením výroku, zda lze z hlediska negativních vlivů na životní prostředí s jednotlivou plochou a s územním plánem jako celkem souhlasit, souhlasit s podmínkami včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.

Změna č. 1 ÚP Hranic výše uvedené požadavky respektuje. Předmětem změny je dále aktualizace územního plánu dle současného stavu využití území a to k datu 30. 6. 2017.

II.C.I.2 VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POKYNU K ÚPRAVĚ NÁVRHU ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC

Městský úřad Hranice, úřad územního plánování, který dle § 6 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), pořizuje Změnu č. 1 územního plánu Hranic (dále jen Změna č. 1).

Po společném jednání a po vyhodnocení výsledků společného jednání dle § 51 odst. 1 stavebního zákona, vydal pořizovatel pokyn k úpravě návrhu Změny č. 1.

Opatření pořizovatele a podklady pro ně jsou podrobně zpracovány v tabulce „Vyhodnocení stanovisek a připomínek uplatněných ve společném jednání k návrhu Změny č. 1 územního plánu Hranic“, která je součástí kapitoly II.C.p.1) Vyhodnocení stanovisek a připomínek uplatněných ve společném jednání k návrhu změny č. 1 územního plánu hranic dle § 50 stavebního zákona tohoto odůvodnění.

Zjednodušené shrnutí požadavků, komentář ke způsobu jejich plnění je popsán kurzívou:

1. Na základě požadavku KHS Olomouckého kraje a stanoviska KÚ Olomouckého kraje, dle § 50 odst. 5 stavebního zákona:
 - doplnit podmínky pro využití území u plochy dopravní infrastruktura silniční (DS): zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 jsou podmíněně přípustné za splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení v navazujících plochách bydlení – v rodinných domech – venkovské (BV1).

Do kapitoly I.A.f) Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, do podkapitoly f2) Obecně závazné podmínky pro využití území byl do tabulky ploch zastavěných a zastavitelných – ploch dopravní infrastruktury - silniční (DS) byl doplněn oddíl:

"Podmíněně přípustné využití" s textem odrážky:

- "zastavitelné plochy Z1/Z1, Z1/Z2 jsou podmíněně přípustné za splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro bydlení v navazujících plochách bydlení – v rodinných domech – venkovské (BV1)."

2. Projektant doplní odůvodnění návrhu Změny č. 1 kapitolu o důvody návrhu koridoru pro dopravní stavbu, odůvodnění parametrů navrhovaného koridoru na podkladě technické ekonomické studie a Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat.

Text odůvodnění v kapitole II.C.i. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty, v podkapitole II.C.i.4 Koncepce veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro její umístění tohoto odůvodnění byl doplněn s využitím podkladů dodaných pořizovatelem.

3. Projektant ve spolupráci s pořizovatelem doplní kapitolu II.C.g) a II.C.h) - sdělení, jak bylo stanovisko podle § 50 odst. 5 stavebního zákona zohledněno.
Text odůvodnění v kapitole II.C.g) a II.C.h) byl doplněn na základě stanoviska odb. životního prostředí a zemědělství KÚ Olomouckého kraje k vyhodnocení vlivů koncepce Změny č. 1 ÚP Hranic na životní prostředí.
4. Projektant opraví nesrovnalosti v textových částech, jak na ně upozornil KÚ Olomouckého kraje, odbor strategického rozvoje.
Textové části byly opraveny ve smyslu připomínek KÚ Olomouckého kraje, odboru strategického rozvoje.
- *srovnávací text, byl dán do souladu s měněnými pasážemi dle výrokové části ZM č. 1 ÚP Hranic (v tab. Srovnávacího textu na str. 7, 8, 11, 12 a 13 byla zrušena podmínka US 10, do srovnávacího textu na str. 65, 70 a 73 byly promítnuty odst. 12 – 15 výrokové části Zm1);*
 - *titul kapitol I.A.c), I.A.e), I.A.n) územního plánu byl aktualizován ve smyslu přílohy č. 7 novelizované vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, účinné od 23. 1. 2018 (dále jen vyhláška) již v rámci vydané ZM č. 2 ÚP Hranic;*
 - *nesrovnalosti ve značení výkresů Odůvodnění v textu výrokové části bylo dáno do souladu s označením výkresů v grafické části Odůvodnění či v jiných částech textu. Text ZM č. 1 ÚP Hranic byl upraven a údaje o počtu listů textové části odůvodnění a počtu výkresů grafické části odůvodnění je uvedeno na konci textu samostatně jako;*
 - *v legendě výkresu základního členění bylo doplněno označení jevu územní rezervy.*
5. Projektant opraví a doplní textové části odůvodnění dle upozornění KÚ Olomouckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství – orgánu ochrany ovzduší.
Textové části odůvodnění byly opraveny a doplněny do ní nové legislativně právní předpisy a koncepční dokumenty Olomouckého kraje ve smyslu připomínek KÚ Olomouckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství – orgánu ochrany ovzduší.
6. Projektant aktualizuje texty s ohledem na zpracované a do evidence územně plánovací činnosti zapsané územně plánovací podklady – územní studie a na vydanou a účinnou Změnu č. 2 územního plánu Hranic.
Textové části odůvodnění byly aktualizovány o nově zpracované a do evidence územně plánovací činnosti zapsané územně plánovací podklady – územní studie a o vydanou a účinnou Změnu č. 2 územního plánu Hranic.
7. Projektant doplní znění vymezení veřejně prospěšné stavby Z1/V1 v textu a doplnění odůvodnění v kap.II.C.i.7. (je třeba uvést, že veřejně prospěšnou stavbou je dopravní stavba a vedlejší (související, podmiňující stavby)). Doplnit i text odůvodnění.
Vymezení veřejně prospěšné stavby Z1/V1 v textu a v odůvodnění v kap.II.C.i.7. bylo doplněno o vedlejší (související, podmiňující stavby).

II.C.m) VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, KTERÉ NEJSOU ŘEŠENY V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ

Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje.

II.C.n) VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Změna č. 1 ÚP Hranic navrhuje zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa pouze v souvislosti s úpravou trasy spojky silnic II/440 a III/44021 přes Struhlovsko, která má sloužit k zajištění dopravních vazeb na dálnici D1 ze silnic I/47 a I/35 mimo zastavěné území Hranic a Velké podle studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“.

II.C.n.1 ÚVOD, PODKLADY

Vyhodnocení je zpracováno podle zákona č. 41/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 388/1991 Sb., o Státním fondu životního prostředí České republiky ve znění pozdějších předpisů, dále podle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a o doplnění některých zákonů (lesní zákon).

Vyhodnocení je zpracováno podle Společného metodického doporučení Odboru územního plánování MMR a Odboru ochrany horninového a půdního prostředí MŽP, červenec 2011.

Použité podklady

údaje o druzích pozemků z podkladů Katastru nemovitostí - www.nahlizenidokn.cz – září 2017

- bonitní půdně ekologické jednotky a podklady o odvodnění z podkladů ÚAP

II.C.n.2 ZÁBOR PŮDY PODLE ZMĚNY Č.1 ÚP HRANIC

Celkový předpokládaný zábor půdy je 9,71 ha, z toho je 6,62 ha zemědělských pozemků.

ZÁBOR PŮDY PODLE FUNKČNÍHO ČLENĚNÍ PLOCH

funkční členění	zábor půdy celkem (ha)	z toho zemědělských pozemků (ha)
Plochy zastavitelné:	7,46	6,62
z toho:		
DS – dopravní infrastruktura - silniční	7,01	6,17
PV – veřejná prostranství – s převahou zpevněných ploch	0,11	0,11
VT – výroba a skladování – těžký průmysl	0,34	0,34
Plochy přestavby:	2,25	0,00
z toho:		
DS – dopravní infrastruktura - silniční	2,25	0,00
Zábor celkem	9,71	6,62

Meliorace – celkem se předpokládá **zábor 3,27 ha** odvodněných zemědělských pozemků.

Při posuzování celkového záboru půdního fondu vyvolaného Změnou č. 1 ÚP Hranic je nutno porovnat návrh nových ploch s úbytkem ploch původně navržených v ÚP Hranic. Úpravou trasování spojky silnic II/440 a III/44021 přes Struhlovsko podle studie „Hranice – Severovýchodní obchvat“ dochází ke zrušení některých ploch původně navržených k záboru, nebo ke změně jejich funkce, takže celkem touto změnou dochází k nárůstu celkového záboru půdy o 3,70 ha, z toho půd v I. tř. ochrany o 1,08 ha a ve II. tř. ochrany o 0,90 ha (viz příložená tabulka č. n.1 a n.2). Tento nárůst je způsoben zejména tím, že v důsledku zvýšení parametrů Severovýchodního obchvatu jeho přeřazením do vyšší silniční kategorie, bylo rozšířeno zastavitelné území a plochy přestavby vymezené pro jeho realizaci, přičemž toto rozšíření je provedeno na úkor zastavitelných ploch, ploch přestavby a ploch územních rezerv pro výrobu a skladování vymezených v ÚP Hranic. Pokud se týká nově navržených zastavitelných ploch, představuje jejich nárůst 2,50 ha (po odečtení 0,20 ha již zastavěné části zastavitelné plochy Z 21 jen 2,30 ha). Rozdíl představuje nárůst ploch přestavby ve výši 1,20 ha. Zásah do ucelených honů zemědělské půdy je v této Změně č. 1 ÚP Hranic výrazně menší ve srovnání s původním ÚP Hranic.

Výše uvedené zvýšení záborů půdy a zásahy zejména do půd I. a II. třídy ochrany jsou zdůvodnitelné z hlediska veřejného zájmu, kterým je odvedení zejména nákladní automobilové dopravy z centrální části města mimo jeho obytná území, které přispěje ke zlepšení životního prostředí jeho obyvatel a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

II.C.n.3 DOPAD NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ NA POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Celkem se předpokládá **trvalý zábor 0,08 ha** pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Plocha	funkční využití	zábor (ha)	Kategorie lesních pozemků
Z1/Z 3 - DS	plochy dopravní infrastruktury - silniční	0,08	10- Lesy hospodářské

Plocha Z1/Z3 je převzata z platného ÚP a je určena pro stavbu dopravní infrastruktury.

tabulka č.: n.1

VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

NOVĚ NAVRŽENÉ PLOCHY VYVOLANÉ ZMĚNOU Č. 1 ÚP HRANIC

číslo plochy	způsob využití plochy	celkový zábor plochy (ha)	nezemě- dělské pozemky (ha)	lesní pozemky (ha)	ZPF celkem	zábor ZPF podle jednotlivých kultur (ha)			zábor ZPF podle tříd ochrany (ha)					odvod- nění (ha)
						orná půda	zahrady	TTP	I.	II.	III.	IV.	V.	
ZASTAVITELNÉ PLOCHY (k.ú. Hranice)														
Z1/Z 1	DS	4,06	0,29		3,77	3,72			2,82	0,75			0,15	2,66
							0,05		0,04				0,01	
Z1/Z 2	DS	0,16			0,16	0,05	0,11		0,16					
Z1/Z 3	DS	2,79	0,47	0,08	2,24	1,80				1,69			0,11	0,32
							0,35	0,09		0,44				
CEKLEM DS		7,01	0,76	0,08	6,17	5,57	0,51	0,09	3,02	2,88	0,00	0,00	0,27	2,98
Z1/Z 4	PV	0,11			0,11	0,11				0,08			0,03	0,11
CEKLEM PV		0,11	0,00	0,00	0,11	0,11	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,03	0,11
Z1/Z 5	VT	0,18			0,18	0,18				0,18				0,18
Z1/Z 6	VT	0,16			0,16	0,16				0,16				
CEKLEM VT		0,34	0,00	0,00	0,34	0,34	0,00	0,00	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,18
CEKLEM ZASTAVITELNÉ PLOCHY		7,46	0,76	0,08	6,62	6,02	0,51	0,09	3,02	3,30	0,00	0,00	0,30	3,27
PLOCHY PŘESTAVBY (k.ú. Hranice)														
Z1/P 1	DS	2,25	2,25											
CEKLEM DS		2,25	2,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NOVÝ ZÁBOR CEKLEM		9,71	3,01	0,08	6,62	6,02	0,51	0,09	3,02	3,30	0,00	0,00	0,30	3,27

tabulka č.: n.2

ÚBYTEK PLOCH ZÁBORU VYVOLANÝ ZMĚNOU Č. 1 ÚP HRANIC

číslo plochy	způsob využití plochy	celkový zábor plochy (ha)	nezemě- dělské pozemky (ha)	lesní pozemky (ha)	ZPF celkem	zábor ZPF podle jednotlivých kultur (ha)			zábor ZPF podle tříd ochrany (ha)					odvod- nění (ha)
						orná půda	zahrady	TTP	I.	II.	III.	IV.	V.	
ZASTAVITELNÉ PLOCHY (k.ú. Hranice)														
Z 34	VL	0,32			0,32	0,32			0,32					
Z 36	VL	0,69			0,69	0,69			0,69					
Z 38	VL	0,36			0,36	0,36			0,20				0,16	0,36
Z 39	VL	0,14			0,14	0,14			0,14					0,14
Z 57	DS	0,16			0,16	0,16			0,16					0,16
Z 59	PV	1,04			1,04	1,04			0,59	0,45				0,98
Z 60	PV	0,72			0,72	0,72				0,72				
Z 61	PV	1,17	0,29	0,06	0,82	0,55	0,21	0,06		0,77			0,05	
Z 78	PV	0,28		0,28										
Z 79	PV	0,08	0,08											
CEKLEM ÚBYTEK ZP		4,96	0,37	0,34	4,25	3,98	0,21	0,06	1,94	2,10	0,00	0,00	0,21	1,64
PLOCHY PŘESTAVBY (k.ú. Hranice)														
P 39	PV	0,07	0,07											
P 40	PV	0,98	0,98											
CEKLEM ÚBYTEK PP		1,05	1,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CEKLEM ÚBYTEK PLOCH ZÁBORU		6,01	1,42	0,34	4,25	3,98	0,21	0,06	1,94	2,10	0,00	0,00	0,21	1,64

II.C.6) ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH VČETNĚ SAMOSTATNÉHO ODŮVODNĚNÍ**ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH UPLATNĚNÝCH V RÁMCI VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ
ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC**

V rámci vydání Změny č. 1 Územního plánu Hranic, rozhodlo Zastupitelstvo města Hranic o námitkách podaných v rámci řízení o změně územního plánu takto:

Námítky podal, datum podání

Popis podání

Obsah námítky

Odůvodnění námítky

Rozhodnutí o námitce

Odůvodnění rozhodnutí o námitce

- I. HRKLLOMI 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 nepřijatelné“, 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 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 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 zájmů v území.

Veřejný zájem je v tomto případě sledován 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 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.

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 spojkou“ 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 námítce 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 čtyř 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 sídliště 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 námitky č. 1, 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 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 zatraktivnit „objezd“ města a pomoci tak ke zklidnění a snížení dopravy uvnitř města.

K bodu 6.3. a 6.4. odůvodnění námitky č. 1 a v grafické příloze č. 1-3, předložené k podaným námitkám, 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 měřících 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 profilem. 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 potřebnosti a efektivity odklonu dopravy na „Severovýchodní obchvat“.

K bodu 6.5. a 6.6. odůvodnění námitky č. 1 námitky 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 přenesou 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 přefázení 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 vyplývajících koridorů 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 zpracována 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.

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 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, 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 označeném jako sektor II. (výrazněji je posunuta pouze varianta ozn. v návrzích Družstva jako „A“, která vede po okraji koridoru D-O-L). Zákres 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 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 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 exces 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 vyhnout 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:*

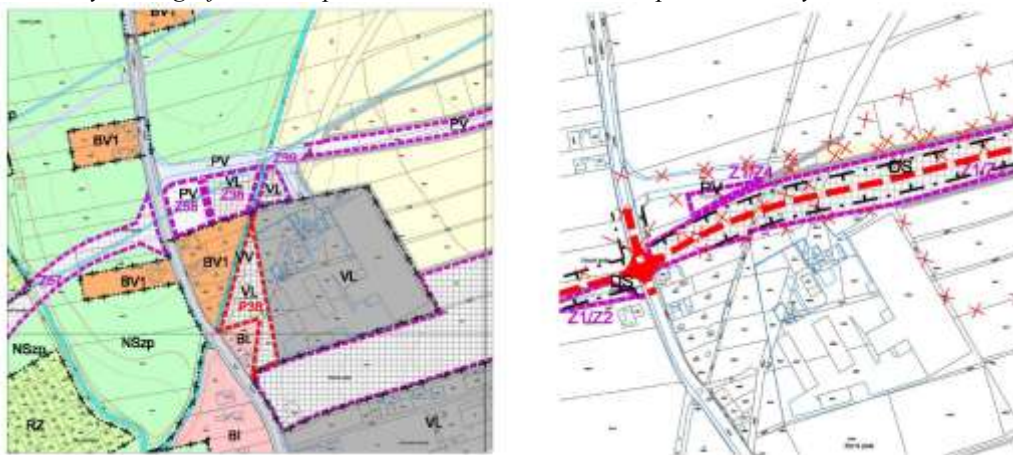
10.1. *Aktuálně má Družstvo zajištěné dostatečné a kapacitně vyhovující dopravní napojení na veřejnou pozemní komunikaci (silnice II/440). Tato skutečnost se vybudováním severovýchodního obchvatu podstatně změní.*

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 (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.“

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 vjezdu 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 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 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 UMISŤOVÁNÍ a graficky znázorněna ve výkrese – Koncepte veřejné dopravní a technické infrastruktury (hlavní výkres Územního plánu Hranic je vydán jako dělený – Hlavní výkres a Koncepte 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.

Rozhodnutí o námitce č. 1/4: 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 námitky č. 4 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 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 námitkám. 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.

Rozhodnutí o námitce č. I/5: 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 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. Záchytná parkoviště nákladní dopravy, která má zřejmě Družstvo na mysli, jsou primárně budována ve vazbě na nadřazenou dopravní infrastrukturu (Koncepte 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 osdt.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 námitky 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 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 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.

Rozhodnutí o námitce 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 námitky 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 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 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.

Námitka 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 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.

Rozhodnutí o námitce 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 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. 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. 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 plochy (koridoru) pro dopravu 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) 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 excés 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 vyhýbat cíleně pozemkům jednoho vlastníka, za cenu prodlužování trasy nebo za cenu technického znevýhodnění řešení

K omezení obslužnosti areálu Družstva:

Námítka 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 sítí 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 jejích návrhů je dle jejích 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 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 poškozují.

Odůvodnění námitek č. 1:

1.1. Návrh Změny č. 1 územního plánu odráží představy a zájmy města Hranice na co nejlevnějším řešení severovýchodního obchvatu a nehlédá 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 jejích 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.

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 nejeví 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 prokázáno, 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 odstupů silnice a železnice; výjezd na I/47 by, dle původního návrhu v ÚP Hranic, znamenal, s ohledem na potřebnou šířku a poloměry oblouků, významný závlek obchvatu do pozemků na jižní straně, což by snížilo i efektivitu průjezdu po obchvatu a ekonomicky by znamenalo významné prodražení řešení).

Navrhované řešení stávající plochy 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.

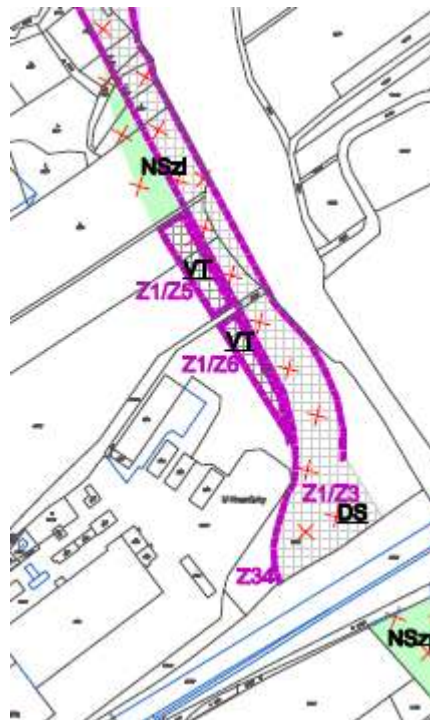
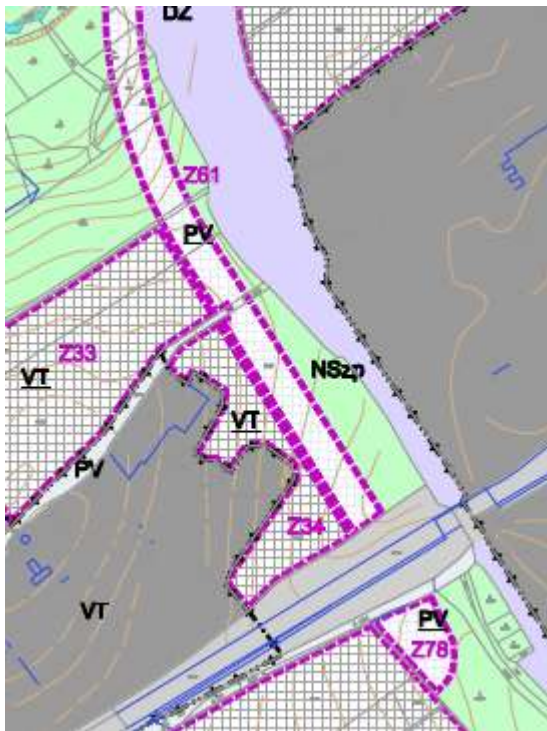
Využití plochy Z34 je již dnes významně limitováno ochranným pásmem od železnice (60 m od osy krajní koleje) a ochranným pásmem dálnice D 48(I/47) (50 m od osy krajního jízdního pruhu) a také morfologií terénu (prudký svah) a její využití pro potřeby firmy se zdá být již nyní značně omezeno.

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 studií, 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 exces 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 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 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 niž 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 niž 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.

Rozhodnutí o námitce 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 nehlédaly 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., 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 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 sídliště 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 neefektivity „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 atraktivitní „objezd“ města a pomoci tak ke zklidnění a snížení dopravy uvnitř města.

K odůvodnění námítky 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 profilem. 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 6 200 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 přenesou a odlehčí 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. 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 zpracována varianta, která bude nejlepší z hlediska všech cílů a úkolů územního plánování, nejen tedy z hlediska zájmů města.

Odůvodnění námítky 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.

Rozhodnutí o námítce č. II/3: Námítka 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 sítí 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 fi 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.

II.C.p) VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK UPLATNĚNÝCH V RÁMCI PROJEDNÁNÍ DLE § 50 A 52 STAVEBNÍHO ZÁKONA

II.C.p.1 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK UPLATNĚNÝCH VE SPOLEČNÉM JEDNÁNÍ K NÁVRHU ZMĚNY Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC DLE § 50 STAVEBNÍHO ZÁKONA

Projednání a vyhodnocení připomínek vzešlých ze společného jednání a závěry k úpravě návrhu Změny č. 1 územního plánu Hranic (dále jen Změna č.1) s pověřeným zastupitelem Jiřím Kudláčkem a pořizovatelem Ing. Lenkou Chmelovou.

Pro potřeby vyhodnocení:

- *Územní studie - Hranice – Severovýchodní obchvat (dále pouze Územní studie)*
- *Technicko-ekonomické studie Hranice – Severovýchodní obchvat (dále jen Technicko – ekonomická studie)*

Připomínky Vypořádání připomínky Opatření pořizovatele

1. ČEZ Distribuce a.s. Děčín, Teplická 874/8, 40502 Děčín ze dne 13.8.2018 zn.12970200

Do návrhu změny č. 1 požadujeme zpracovat koridor pro přeložení kabelů vysokého napětí z důvodů realizace severovýchodního obchvatu města – propojení silnic I/47 a II/440. Koridor požadujeme zpracovat jako veřejně prospěšnou stavbu.

Vypořádání připomínky: Vyhovuje se částečně.

Opatření pořizovatele: Doplnění znění vymezení veřejně prospěšné stavby Z1/V1 v textu. Doplnění odůvodnění v kap.II.C.i.7.

Odůvodnění: Relevantní požadavek oprávněného investora pro zajištění koridoru pro technickou infrastrukturu není třeba řešit vymezením samostatného koridoru pro přeložku VN kabelů. Pro stavby vedlejší (související), nelze koridory samostatně vymezit v rozsahu pokrývajícím všechny vedlejší (související) stavby, neboť jejich skutečný rozsah v současné době pořizování Změny.č.1 neznáme, a jejich rozsah a skutečnou potřebu nelze na úrovni ÚP stanovit ani blíže předvídat bez předchozího prověření. Koridor je vymezen pro umístění stavby hlavní a stavby vedlejších (souvisejících) mohou být umístěny i s přesahem mimo vymezený koridor. Přeložky VN jsou stavbami nutnými (vedlejšími, souvisejícími) pro realizaci stavby Severovýchodního obchvatu, která je navržena jako stavba veřejně prospěšná a tedy i stavby s ní související jsou stavbami veřejně prospěšnými. To se netýká jen uvedených kabelů VN, ale např. i přeložek sdělovacích kabelů, vodovodů, atd.

2. České dráhy, a.s., Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 vyjádření ze dne 13.8.2018 č.j.3410/2018-O32

Upozorňujeme že v současné době probíhá mezi ČD, a.s. a SŽDC, s.o. úprava majetkoprávních vztahů v železničních stanicích. Případné uplatnění předkupního práva by zkomplikovalo či přímo znemožnilo tento proces.

Předpokládáme, že přesné umístění a realizace této liniové stavby je podmíněno technickým řešením, které bude upřesněno v dalším stupni územně plánovací.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Předkupní právo se u severovýchodního obchvatu neuplatňuje.

Změna č. 1 je navržena na základě Územní studie Hranice – Severovýchodní obchvat a na základě Územně technické studie, které obchvat řeší ve větší podrobnosti.

3. CIDEM Hranice, a.s., Skální 1088, 75301 Hranice (IČ 14617081) ze dne 30.7.2018

V úvodu vyjmenovány pozemky ve vlastnictví společnosti s uvedením jejich funkčního využití dle platného územního plánu Hranic, dále uvedeno, že pozemky jsou dotčeny připravovaným obchvatem Hranic.

.....K návrhu Změny č.1 Územního plánu Hranic má Společnost tyto připomínky:

- I. Shora uvedené pozemky dotčené změnou č. 1 územního plánu v převážné části tvoří rezervu pro připravované rozšíření výrobního závodu CETRIS v Hranicích. Záměr vybudování obchvatu na shora uvedených pozemcích je v příkrém rozporu s našimi rozvojovými projekty závodu CETRIS v Hranicích, který je významným

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

zaměstnavatelem občanů v Hranicích a největším výrobcem cementotřískových desek v Hranicích.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Trasa koridoru pro SV ochvat (plocha pro dopravu DS) je navržena východním okrajem plochy pro výrobu a skladování tak, aby co nejméně omezovala plochy výroby a skladování – výroba těžká (VT) a současně splnila požadavky právních předpisů na napojení obchvatu na silnici I/47. Navržena trasa obchvatu (plocha pro dopravu DS) zasahuje zmíněné pozemky parc. 1051/2, 2586/2, 1021/5 a 1010/1, vše v k.ú. Hranice v nezbytně nutném rozsahu. Technicko-ekonomická studie a Územní studie 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 ÚP 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.

Plochu Z33 pro výrobu a skladování (pozemky parc.č.1021/5 a 1010/1) Změna č. 1 vůbec nezasahuje, naopak původní plochu veřejného prostranství (PV), která byla původně určena pro trasu dopravního spojení 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 ÚP 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 z 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. Pro doplnění ještě uvádíme, že využití plochy Z34 je již dnes limitováno ochranným pásmem od železnice (60 m od osy krajní koleje) a ochranným pásmem dálnice I/47 (50 m od osy krajního jízdního pruhu) a také morfologií terénu (prudký svah).

II. Záměr vybudování obchvatu na shora uvedených pozemcích naší společnost významně poškozuje, protože překáží připravovanému rozvoji našeho výrobního závodu CETRIS v Hranicích.

Namítáme, že připravovaný obchvat bude řešit pouze soukromé zájmy jiných podnikatelů na komfortnějším zpřístupnění jejich výrobních areálů za významné veřejné peníze přesahující 500 mil. Kč, aniž by se jednalo o veřejný zájem, a to mimo jiné i na úkor naší společnosti, které tím vznikne značná majetková újma.

Dále namítáme, že stávající ani dohledná budoucí dopravní situace města Hranice si nevyžaduje nákladné vybudování připravovaného obchvatu města Hranice, a to z následujících důvodů:

Dosavadními průzkumy dopravní situace města Hranice bylo zjištěno, že před vybudováním dálnice D1 okolo města Hranice byla dopravní zátěž až 30.000 vozidel denně projíždějících městem.

Po vybudování dálnice D1 okolo města Hranice došlo k zásadnímu poklesu této dopravní zátěže na 6 000 až 8 000 vozidel denně projíždějících městem Hranice.

Další významný pokles této dopravní zátěže lze očekávat z titulu dostavby Palačovské spojky (propojení páteřní komunikace I/ 35 a I/48, od které se očekává, že odvede většinu stávající tranzitní dopravy dosud provozované přes území města Hranice do obcí v okrese Vsetín (zejména do Valašského Meziříčí, Rožnova, Jablůnky, Vsetína s řadou průmyslových podniků) a dále ve směru na Slovensko, a také většinu stávající tranzitní dopravy ze Slovenska a z obcí v okrese Vsetín provozované přes území města Hranice.

K tomu doplňujeme, že dopravní obslužnost pro místní osobní i nákladní dopravu provozovanou v městě Hranice je v dostatečném rozsahu zajištěna stávajícími komunikacemi:

- pro sever města ulicí Potštátskou na sjezdu na dálnici D1 z ulice Potštátské, na kterou navazují průmyslové podniky v průmyslových zónách Továrná a Jaslo,
- pro východ města ulicí Běloutínskou na sjezdu na dálnici D1 v Běloutíně z ulice Běloutínské, u níž jsou situovány průmyslové podniky zejména společností CEMENT Hranice akciová společnost, Tondach česká republika s.r.o., CIDEM Hranice, a.s.

Přibližně v roce 2022 tranzitní osobní a nákladní doprava z lokalit mimo území města Hranice bude komplexně vyřešena takto:

- Tranzitní doprava na trase Ostrava, Olomouc, Brno je provozována na dálnici D1, která na severu ve vzdálenosti několika kilometrů míjí město Hranice a dopravní situaci města Hranice nezatěžuje.
- Tranzitní doprava na trase Přerov, Ostrava se napojuje v Lipníku nad Bečvou na dálnici D1, a v této souvislosti tranzitní doprava na trase Přerov, Ostrava proto město Hranice míjí a dopravní situaci města Hranice nezatěžuje.
- Stávající tranzitní doprava na trase Slovensko, Valašské Meziříčí, Hranice bude po dokončení Palačovské

Připomínky
Vypořádání připomínky
Opatření pořizovatele

spojky cca v roce 2022 odkloněna na tzv. Palačovskou spojku propojující páteřní komunikace 1/35 a 1/48 mimo území města Hranice.

Ze shora uvedeného jednoznačně vyplývá, že jediným přínosem obchvatu je odlehčení dopravy z průmyslových zón na ulici Tovární.

Namítáme, že daleko levnějším řešením pro odlehčení dopravy z průmyslových zón Tovární a Jaslo v Hranicích je vybudování spojovací komunikace z ulice Tovární přes stávající komunikaci na p.č. 927/3 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 II/47 u Lídlu, což tímto navrhuje.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Projektant doplní odůvodnění dle podkladů a závěrů územní studie a "Technicko-ekonomické studie".

Odůvodnění: Viz bod I připomínek, ve kterém je vyhodnocen zábor návrhových ploch pro výrobu a skladování vymezených na pozemcích ve vlastnictví společnosti. Vlastník vnímá záměr na dopravní stavbu – Severovýchodní obchvat jako významné poškození svých záměrů. Míra poškození je ze strany vlastníka vnímána vždy subjektivně, protože sleduje pouze zájmy soukromé, aniž přihlíží k veřejným zájmům. Zábor ploch vlastníka v rozsahu, ve kterém je navržen (viz vyhodnocení u bodu I) a to v místech, kde již nyní je využití pozemků omezeno stávajícími limity (ochrannými pásmy) se nejeví jako neúměrné, s ohledem na vymezení náhradních ploch Z1/Z 5 a Z1/Z 6.

Severovýchodní obchvat má samozřejmě sloužit i k zpřístupnění ploch výroby vymezených v platném územním plánu Hranic. Do oblasti je směřován rozvoj výroby a podnikání a to s vizí jednoduchého napojení těchto ploch na nadřazený dopravní skelet – dálnici D1 (přes silnici II/440) a dálnici D 1 Lipník n.B. - Ostrava (v budoucnu propojení přes "Palačovskou spojku" na Valašské Meziříčí, Vsetín). Je však řešením i pro stávající dopravní obsluhu výrobních zón ve městě a dále odkloní dopravu průjezdní, která již dnes neúnosně zatěžuje střed města hlukem a emisemi.

Podrobnější popis kapacitního využití Severovýchodního obchvatu bylo součástí Technicko-ekonomické studie. Tato studie odhaduje dlouhodobou zátěž severovýchodního obchvatu na 6 200 vozidel denně, která by jinak projížděla skrze obytné části města.

Z uvedených důvodů město Hranice vnímá stavbu Severovýchodního obchvatu jako stavbu ve veřejném zájmu, když tato zajistí zlepšení životního prostředí a zajištění pohody bydlení v zastavěných částech města a eliminuje negativní dopady z průjezdní dopravy na život ve městě.

Severovýchodní obchvat je spolu se severozápadním obchvatem (který je rovněž zanesen v platném ÚP Hranic) součástí rozsáhlejšího záměru severního obchvatu Hranic. Ten by měl nahradit stávající komunikaci I/47 v úseku zastavěného území města Hranic. Silnice I/47 nevhodně rozdělila město na dvě nedostatečně propojené části a znehodnotila rozsáhlá území města. Severní obchvat, procházející mimo obytná území umožní tento destruktivní urbanistický zásah alespoň částečně zacelit. Odůvodnění zm.č.1 bude doplněno o podklady a závěry vyplývající z Územní studie a Technicko ekonomické studie.

III. Návrh změny č. 1 územního plánu Hranic předpokládá oproti platnému územnímu plánu města Hranice podstatně větší zásah do vlastnického práva Společnosti, než který vyplýval z územního plánu města Hranice schváleného v roce 2016.

K takovému zásahu neexistují žádné důvody, proto trváme na tom, aby územní plán města Hranice zůstal v podobě schválené v roce 2016, s výjimkou v návrhu změny č. 1 územního plánu Hranic, který u všech výše uvedených pozemků dílčím způsobem mění stávající využití PV na nový způsob využití VT (jedná se o Z1/Z5 a Z1/Z6).

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Viz vyhodnocení k bodu I. a dále uvádíme. Plochy pro dopravu (DS) - pro „Severovýchodní spojku I/47 a II/440“ (Z38, Z39, Z58, Z59, Z50, Z61, Z78, Z79, P39, P40) a okolní plochy pro výrobu byly v platném územním plánu navrženy s podmínkou prověření a posouzení v podrobnějším měřítku a to zpracováním Územní studie (a předtím Technicko – ekonomické studie). Pokud by nebylo třeba prověřit parametry a trasu dopravní stavby a místa napojení, nebyla by územní studie potřebná a územní plán by ji nepředepsal. (Územní studie byla také pořízena s ohledem na požadavek dotčeného orgánu pro zpřesnění míst napojení křižovatek). Podrobnost měřítka územního plánu neumožňuje podrobně vyhodnotit stav a vývoj takto velkého území. Územní studie naopak v podrobnosti svého měřítka zohlednila všechna hlediska podstatná pro zpřesnění trasy a parametrů dopravní stavby (širší vztahy v území, konfigurace terénu, parametry stavby, limity v území, vlastnické vztahy, atd.) a navrhla trasování a parametry v optimální variantě. Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje Severovýchodní obchvat nově, ale pouze upravuje (zpřesňuje) vedení trasy

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

v územním plánu na základě podrobnějšího prověření.

- IV. Návrh změny předpokládá oproti platnému územnímu plánu mnohem významnější zásah do jednotlivých složek životního prostředí, včetně krajinného rázu a zemědělského půdního fondu. K tomu nejsou dány žádné důvody.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Celý územní plán Hranic byl při svém zpracování a posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Bylo tedy posouzeno i dopravní propojení I/47 a II/440. Změna územního plánu, v konečném důsledku, jen mění kategorii komunikace z místní komunikace na silnici II. třídy. Zásahy do složek životního prostředí se Změnou č. 1 ÚP se tedy v tomto smyslu mění minimálně. Změna č. 1 ÚP také obsahuje posouzení navržené koncepce na životní prostředí a je součástí dokumentace pro společné jednání. Ze závěrů a shrnutí vyplývá, že při dodržení navrhovaných opatření (viz posouzení vlivů na ŽP) nebude navrhovaná změna znamenat nepříznivé ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Realizace dopravní stavby bude mít do budoucna příznivý vliv na životní prostředí v jiných částech města, když dojde k vymístění průjezdní dopravy.

- V. Pokud město Hranice i nadále bude trvat na vybudování obchvatu dle územního plánu, namítáme, že koridor pro obchvat je navržen v šíři, která zbytečně zatěžuje vlastníky pozemků. Pro obchvat není takto široký koridor nezbytný. Společnost požaduje zúžení koridoru jen na nezbytně nutnou šíři.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Koridor (plocha pro dopravu DS) je navržen v nezbytně nutné šíři a to jen díky prověření studiemi. Koridorem v dostatečné šířce musí být 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.) a umožnila i provádění stavby. 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 je „známa“ v podstatě až na základě územního rozhodnutí, i když i pak může dojít k dílčím změnám v průběhu majetkoprávní přípravy nebo realizace. Návrh obchvatu počítá s kategorií silnice II. tř. a souběžně vedenou stezkou pro cyklisty a pěší.

Po realizaci stavby může být následně šířka plochy pro dopravní infrastrukturu silniční (DS) v územním plánu upravena na základě skutečného provedení obchvatu.

- VI. Společnost považuje za nezákonné, že navržená změna č. 1 územního plánu města Hranice neobsahuje žádné důvody, ze kterých by vyplývalo, proč krátce po schválení územního plánu z roku 2016 byl s odstupem cca 6 měsíců zahájen proces pořizování změny tohoto územního plánu.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Platný územní plán stanovil jako podmínku pro rozhodování území zpracování územní studie pro vedení „Severovýchodní spojka silnic I/47 a II/440“ s povinností tuto studii pořídit do 4 let od vydání územního plánu. Na základě tohoto vymezení v územním plánu byla pořízena přípravná územně technická studie a dopracována „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“. Tato územní studie však zpřesněním parametrů stavby a trasy, vybočila z koridoru vymezeného územním plánem a nemohla být tedy zaregistrována jako územní studie pro rozhodování v území. Územní studie se stala podkladem pro pořízení změny územního plánu. Po vydání Změny č. 1 bude využitelnost územní studie prověřena pro rozhodování v území a zaregistrována v evidenci územně plánovací činnosti. S ohledem na délku procesů v oblasti územního plánování, bylo schváleno pořízení změny územního plánu již při zpracovávání územně Technické studie s tím, že pokud by nebyla změna územního plánu potřebná, bylo by pořizování kdykoliv zastaveno. Rozhodnutí o pořízení změny územního plánu je v kompetenci zastupitelstva města, které může kdykoliv rozhodnout o pořízení změny územního plánu.

- VII. Zcela nedostatečné je posouzení dopadů změny koridoru na vlastnická práva, podmínky podnikání a hmotný majetek.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Připomínky
Vypořádání připomínky
Opatření pořizovatele

Odůvodnění: Územní plán navrhuje koncepci rozvoje území obce. Náležitosti obsahu územního plánu stanoví stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky. Požadavek na vyhodnocení majetkoprávních vztahů zákon ani vyhlášky neukládají a územní plán majetkoprávní vztahy neřeší.

VIII. Na závěr namítáme, že dopravní koridor v podobě navrhované územním plánem města Hranice ve znění změny č. 1 územního plánu by znamenal bezúčelné neefektivní vynaložení značných finančních prostředků z veřejných zdrojů.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Projektant doplní odůvodnění dle podkladů a závěrů územní studie a "Technicko-ekonomické studie".

Odůvodnění: Připomínka jen jinak vyjadřuje závěry argumentace připomínky č. II. a rozdílný pohled na potřebnost stavby "Severovýchodního obchvatu".

Ze strany města Hranic je stavba vnímána naopak jako stavba potřebná a důležitá, neboť nárůst automobilové dopravy zvyšuje negativní dopady na životní prostředí a život 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. Viz odůvodnění k bodu II.

Potřebnost obchvatu bude odůvodněna v doplněném odůvodnění změny č. 1 s využitím podkladů a závěrů podrobnější "Technicko-ekonomické studie".

4. HRKLOMI družstvo, Družstevní 402, 75301 Hranice (IČ 29386594) zastoupené advokátem Mgr. Vítězslavem Dohnalem (ČAK12191) společností Advokátní kancelář Dohnal&Bernard, s.r.o. (IČO018 25 666)

V úvodu vyjmenovány pozemky ve vlastnictví družstva, dále uvedeno, že pozemky jsou dotčeny připravovaným obchvatem Hranic.

.... K návrhu změny ÚP vznášá Družstvo následující připomínky:

1. dopravní ani jiné potřeby města Hranice nevyžadují, aby se v současné či dohledné době jakýkoliv obchvat v severovýchodní části území města budoval. Dopravní obslužnost pro osobní i nákladní dopravu je bezproblémově zajištěna současnými komunikacemi, a to pro sever města ulicí Potštátskou a pro východ Běloutinskou. Na jihu pak bude tranzitní doprava odvedena mimo Hranice tzv. Palačovskou spojkou. Intenzity dopravy v současné době ani v dlouhodobějším horizontu nevyžadují budování takto nákladné stavby, která naopak zásadně zasáhne do soukromých práv i veřejných zájmů.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Připomínka vyjadřuje rozdílný pohled na potřebnost stavby "Severovýchodního obchvatu".

Severovýchodní obchvat má sloužit jak 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 D 1 Lipník n.B. - Ostrava (v budoucnu propojení přes "Palačovskou spojku" na Valašské Meziříčí, Vsetín). Je také řešením pro stávající dopravní obsluhu výrobních zón ve městě a dále odkloní dopravu průjezdní, která již dnes neúnosně zatěžuje střed města hlukem a emisemi.

Město Hranice vnímá tuto dopravní stavbu jako potřebnou a důležitou, neboť nárůst automobilové dopravy zvyšuje negativní dopady na životní prostředí a život 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.

Stavba tohoto typu umísťovaná, do bud' již částečně nebo zcela zastavěného území, vždy znamená zásah do vlastnických práv a existujících funkčních vazeb v území. Hledání optimálního řešení bylo posuzováno podrobně v Technicko –ekonomické studii a Územní studii. Přitom byl vyhodnocován i zásah do soukromých pozemků. Potřebnost obchvatu bude odůvodněna v doplněném odůvodnění změny č. 1 s využitím podkladů a závěrů podrobnější Územní studie a Technicko-ekonomické studie.

2. pokud se město Hranice domnívá, že je severovýchodní obchvat města nezbytný, Družstvo považuje jeho koridor obsažený v platné a účinné podobě územního plánu za zcela vyhovující a proto žádá, aby zůstal zachován v nezměněné podobě.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Plochy dopravní (DS) - pro „Severovýchodní spojku I/47 a II/440“ (Z38, Z39, Z58, Z59, Z50, Z61, Z78, Z79, P39, P40) a okolní plochy pro výrobu byly v platném územním plánu navrženy s podmínkou

Připomínky
Vypořádání připomínky
Opatření pořizovatele

prověření a posouzení v podrobnějším měřítku a to zpracováním územní studie „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“. Pokud by nebylo třeba prověřit parametry a trasu dopravní stavby a místa napojení, nebyla by územní studie potřebná a územní plán by ji nepředepsal. Podrobnost měřítka územního plánu neumožňuje podrobně vyhodnotit stav a vývoj takto velkého území. Územní studie v podrobnosti svého měřítka zohlednila všechna hlediska podstatná pro zpřesnění trasy a parametrů dopravní stavby (širší vztahy v území, konfigurace terénu, parametry stavby, limity v území, vlastnické vztahy, atd.) a navrhla trasování a parametry v optimální variantě. Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje „Severovýchodní obchvat“ nově, ale pouze upravuje (zpřesňuje) vedení trasy v územním plánu na základě podrobnějšího prověření.

Vyhodnocení potřebné kapacity a kategorie „Severovýchodního obchvatu“ byla v podrobnosti a variantách řešena v územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ (a před tím v „Technicko – ekonomické studii“) a z ní vychází návrh na šířku koridoru pro změnu č. 1 ÚP. Návrh obchvatu počítá s kategorií silnice II.tř. a souběžně vedenou stezkou pro cyklisty a pěší. Šířka koridoru pro stavbu není nikterak nadměrná.

3. pokud bude město Hranice trvat na tom, že je nezbytné změnit vedení koridoru pro obchvat v územním plánu, požaduje Družstvo, aby v části týkající se pozemků ve vlastnictví Družstva byly prověřeny varianty řešení. Družstvo navrhuje varianty, které jsou uvedeny v příloze č. 1, která je nedílnou součástí těchto připomínek.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Ve změně územního plánu nebudou předložené varianty posuzovány, neboť tak bylo učiněno v rámci podrobnější dokumentace (územních studií „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“) a z výběru optimální varianty vychází změna územního plánu. Posouzení variant ze všech hledisek není ani v měřítku územního plánu možné. (Shrnutí posouzení prověřovaných variant územními studiemi je v odůvodnění Změny č. 1 ÚP Hranic v kapitole II.Ci.4 1).

Předložené varianty Družstva byly posouzeny již v rámci územní studie „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“. V rámci přípravy jmenovaných studií bylo řešení se zástupci družstva HRKLOMI konzultováno a družstvo předkládalo i návrhy svých variant (to je doloženo zápisy a korespondencí v rámci zpracovávání uvedených územních studií). Tyto varianty byly projektanty studií posouzeny. Z předložených grafických návrhů variant se jeví „varianta D“ jako totožná s návrhem trasy ve změně územního plánu a „vejde se“ do koridoru navrhovaného změnou územního plánu.

4. návrh změny předpokládá podstatně větší zásah do vlastnického práva Družstva, než který vyplýval z územního plánu města schváleného v roce 2016. S tím Družstvo nesouhlasí.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Plochy dopravní (DS) - pro „Severovýchodní spojkou I/47 a II/440“ (Z38, Z39, Z58, Z59, Z50, Z61, Z78, Z79, P39, P40) a okolní plochy pro výrobu byly v platném územním plánu navrženy s podmínkou prověření a posouzení v podrobnějším měřítku a to zpracováním územní studie. Pokud by nebylo třeba prověřit parametry a trasu dopravní stavby a místa napojení, nebyla by územní studie potřebná a územní plán by ji nepředepsal. (Územní studie byla také pořízena s ohledem na požadavek dotčeného orgánu pro zpřesnění řešení napojovacích křižovatek.) Podrobnost měřítka územního plánu neumožňuje podrobně vyhodnotit stav a vývoj takto velkého území. Územní studie naopak v podrobnosti svého měřítka zohlednila všechna hlediska podstatná pro zpřesnění trasy a parametrů dopravní stavby (širší vztahy v území, konfigurace terénu, parametry stavby, limity v území, vlastnické vztahy, možnosti napojení sítě technických vedení atd.) a navrhla trasování a parametry v optimální variantě. Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje „Severovýchodní obchvat“ nově, ale pouze upravuje (zpřesňuje) vedení trasy v územním plánu na základě podrobnějšího prověření.

Co se týká rozsahu do vlastnických práv majitelů pozemků ještě uvádíme, stavba tohoto typu umístěvaná do, buď již částečně, nebo zcela zastavěného území, vždy znamená zásah do vlastnických práv a existujících funkčních vazeb v území. Hledání optimálního řešení bylo posuzováno podrobně ve výše uvedených územních studiích. Trasa navržená Změnou č. 1 (v části severně od železniční trati) je kratší a zasahuje menší množství pozemků než trasa zanesená v platném územním plánu. Je tedy k území i k majitelům pozemků šetrnější. Územní plán ze své podstaty nemůže zohledňovat vlastnictví pozemků, nebo upřednostňovat některé z vlastníků. Stavbu liniového typu dopravní infrastruktury nelze umístit v území libovolně, aby byl přesně rozdělen rozsah zásahu stavby do soukromých pozemků.

5. návrh změny znamená podstatné zhoršení dopravní obslužnosti areálu Družstva, a to zejména nevhodným řešením příjezdu a parkování nákladní dopravy a omezením možnosti vybudovat parkování pro osobní

Připomínky
Vypořádání připomínky
Opatření pořizovatele

automobily před stávajícím areálem a parkování pro nákladní automobily východně od areálu Družstva. S tím Družstvo nesouhlasí.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Oproti původnímu koridoru pro „Severovýchodní spojku“ není trasa v místě výjezdu z areálu družstva výrazně měněna. Koridor (plocha pro dopravu DS) je širší a zkracuje výjezd z areálu Družstva přímo na budoucí komunikaci II. tř., přičemž neomezuje stávající komfortní šířku výjezdu. Sjezd z budoucí dopravní stavby nezhoršuje dopravní napojení ani obslužnost areálu Družstva. Původní návrh plochy pro dopravní stavbu v územním plánu navrhoval napojení na křižovatku ul. Potštátská prudkou zatáčkou. To při parametrech silnice II. tř. není možné. Trasa navrhovaná studií se také dle požadavků zcela vyhýbá územní rezervě pro vodní dopravní cestu Dunaj-Odra-Labe (požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ČR).

K záměru vybudování parkoviště pro osobní a nákladní automobily lze parkování pro areál Družstva řešit ve stávajících plochách dopravy, veřejných prostranství a výroby a skladování. Takovýto záměr je v tomto případě snáze „přemístitelný“ než dopravní stavba typu obchvatu.

Změna č. 1 územního plánu je pořizována pro úpravu trasy plochy pro dopravu DS „Severovýchodního obchvatu“ v územním plánu, aby uvedla územní plán a územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ do vzájemného souladu. Vymezování ploch pro parkoviště není součástí zadání změny ÚP a nebude touto změnou řešeno. Parkování pro areál Družstva řešit ve stávajících plochách dopravy a veřejných prostranství a výroby a skladování.

6. Družstvo požaduje, aby 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. 1. 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.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Změna č. 1 územního plánu je pořizována pro úpravu trasy plochy pro dopravu DS „Severovýchodního obchvatu“ v územním plánu, aby uvedla územní plán a územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ do vzájemného souladu. Vymezování ploch pro parkoviště není součástí zadání Změny č. 1 ÚP a nebude touto změnou řešeno.

7. Družstvo požaduje, aby změna č. 1 ÚP vymezovala rovněž plochy pro výstavbu parkoviště pro nákladní dopravu pro potřeby areálu Družstva a dále odpočívky (záchytného parkoviště) a umístění dalších služeb pro ostatní nákladní dopravu přijíždějící do Hranic. Takové plochy ve městě chybí, což způsobuje problémy s parkováním nákladní dopravy na zakázaných či nevhodných plochách. Družstvo navrhuje, aby tyto plochy 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. 1 a č. 2. Družstvo požaduje prověření těchto variant a zapracování některé z nich do návrhu územního plánu, resp. jiné řešení adekvátní řešení pro parkování nákladní dopravy jak pro potřeby Družstva, tak pro jinou nákladní dopravu.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

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

8. návrh změny předpokládá oproti platnému územnímu plánu mnohem významnější zásah do jednotlivých složek životního prostředí, včetně krajinného rázu, významných krajinných prvků, vodních toků a zemědělského půdního fondu. S tím Družstvo nesouhlasí.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Celý územní plán Hranic byl při svém zpracování a posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Bylo tedy posouzeno i dopravní propojení I/47 a II/440. Změna územního plánu, v konečném

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

důsledku, jen mění kategorii komunikace z místní komunikace na silnici II. třídy. Zásahy do složek životního prostředí se Změnou č. 1 ÚP se tedy v tomto smyslu mění minimálně. Změna č. 1 ÚP také obsahuje posouzení navržené koncepce na životní prostředí a je součástí dokumentace pro společné jednání. Ze závěrů a shrnutí vyplývá, že při dodržení navrhovaných opatření (viz posouzení vlivů na ŽP) nebude navrhovaná změna znamenat nepříznivé ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Realizace dopravní stavby bude mít do budoucna příznivý vliv na životní prostředí v jiných částech města, když dojde k vymístění průjezdní dopravy.

9. Koridor pro obchvat je navržen v šíři, která zbytečně zatěžuje vlastníky pozemků. Pro obchvat není takto široký koridor nezbytný. Družstvo požaduje zúžení koridoru jen na nezbytně nutnou šíři.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Koridor (plocha pro dopravu DS) je navržen v nezbytně nutné šíři a to jen díky prověření studií „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“. Koridorem v dostatečné šířce musí být 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.) a umožnila i provádění stavby. 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 křižovek. Výsledná trasa je „známa“ v podstatě až na základě územního rozhodnutí, i když i pak může dojít k dílčím změnám v průběhu majetkoprávní přípravy nebo realizace. Návrh obchvatu počítá s kategorií silnice II. tř. a souběžně vedenou stezkou pro cyklisty a pěší.

Po realizaci stavby může být následně šířka plochy pro dopravní infrastrukturu silniční (DS) v územním plánu upravena na základě skutečného provedení obchvatu.

10. Družstvo požaduje v rámci změny č. 1 zrušit v platném územním plánu podmínku zpracování územní studie US 9 pro plochu č. Z 36. Územní studie pro tuto plochu je v pokročilém stádiu rozpracovanosti. Z hlediska minimalizace zásahů do práv vlastníků dotčených pozemků požaduje Družstvo vyřešit všechny příp. problémy týkající se plochy Z36 ve změně č. 1 územního plánu. Dopravní napojení této plochy je jediným problémem, jehož řešení případně vyžadovalo podrobnější prověření územní studií. Navržená nová trasa obchvatu předurčuje dopravní napojení plochy a zpracování další územní studie již není potřeba. Konkrétní dopravní napojení plochy Z 36 by měl řešit přímo návrh změny č. 1 – viz následující připomínka.

Vypořádání připomínky: Připomínce se vyhovuje.

Opatření pořizovatele: Vypuštění podmínky zpracování územní studie pro plochu výroby Z36.

Odůvodnění: Plocha Z36 je v platném územním plánu podmíněna zpracování územní studie. Tato studie je v současné době zapsána v evidenci územně plánovací činnosti jako „Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“.

Tato studie prověřila možnosti optimálního využití území, vymezení nových pozemků, stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, řešení napojení staveb na dopravní a technickou infrastrukturu, stanoví podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území.

Podmínka územního plánu podmiňující využití plochy Z36 zpracováním územní studie bude v návrhu změny č. 1 pro veřejné projednání vypuštěna.

11. Družstvo považuje za nezákonné, že návrh změny neřeší konkrétní dopravní napojení plochy Z 36 a další sousedních pozemků na obchvat. Družstvo proto požaduje, aby změny č. 1 toto napojení řešila. Možné varianty takového řešení jsou součástí přílohy č. 1. Družstvo požaduje prověření těchto variant.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, pokud zastupitelstvo obce v rozhodnutí o pořízení nebo v zadání územního plánu nestanoví, že bude pořízen územní plán nebo jeho vymezená část s prvky regulačního plánu; tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva výslovně uvedena. Zastupitelstvo města neschválilo pořízení změny územního plánu s prvky regulačního plánu. Pokud zastupitelstvo města neschválilo Změnu č. 1 s prvky regulačního plánu, tak se jedná o detail, který náleží do regulačního plánu.

Řešit dopravní napojení plochy Z 36 a dalších sousedních pozemků na obchvat, nebylo součástí zadání změny č. 1 ÚP a určení míst napojení jednotlivých ploch na dopravní infrastrukturu by bylo podrobností nad rámec měřítka územního plánu a to by naopak mohlo způsobit nezákonnost opatření obecné povahy,

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

kteřou se změna územního plánu vydává.

Napojení plochy je řešeno ve zpracované a evidované „Územní studii Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“.

12. Družstvo požaduje, aby změna č. 1 kromě úpravy koridoru pro severovýchodní obchvat města zahrnula také změnu plochy rezervy R19 dle platného územního plánu mezi zastavitelné plochy pro výrobu VL. Stabilizace trasy obchvatu v nové či stávající podobě předurčuje využití těchto pozemků pro výrobu.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Změna č. 1 územního plánu je pořizována pro úpravu trasy plochy pro dopravu DS „Severovýchodního obchvatu“ v územním plánu, aby uvedla územní plán a územní studii „Územní studie Hranice - Severovýchodní obchvat“ do vzájemného souladu. Převádění územních rezerv do návrhových ploch pro výrobu nebude v rámci Změny č. 1 řešeno.

Rozsah ploch pro výrobu byl v platném územním plánu po společném jednání, na základě nesouhlasných stanovisek dotčených orgánů (KÚ Olomouckého kraje, odboru životního prostředí), ve vztahu k záborům zemědělského půdního fondu, redukován. Plochy, které byly vypuštěny, s ohledem na svoji vhodnou polohu v území a s možností napojení na budoucí dopravní infrastrukturu, byly zařazeny do ploch územních rezerv. K převedení ploch územních rezerv do návrhových ploch výroby může dojít po vyhodnocení stávajících návrhových ploch a prokázání potřeby vymezení nových ploch (§55 stavebního zákona).

13. Zcela nedostatečné je posouzení dopadů změny koridoru na vlastnická práva, podmínky pro podnikání a hmotný majetek.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Územní plán navrhuje koncepci rozvoje území obce. Náležitosti obsahu územního plánu stanoví stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky. Požadavek na vyhodnocení majetkoprávních vztahů a dopadů na podnikání a hmotný majetek vlastníků pozemků zákon ani vyhlášky neukládají a územní plán majetkoprávní vztahy neřeší.

5. [redacted] 75301 Hranice zastoupený advokátem Mgr. Vítězstavem Dohnalem (ČAK12191) společnosti Advokátní kanceláře Dohnal&Bernard, s.r.o. (IČO 018 25 666)

Pan [redacted] dále jen „Vlastník“) je vlastníkem pozemků dotčených připravovaným obchvatem města Hranice v jeho severovýchodní části. Jedná se o pozemky p. č. 870/1, 868/1 a 2353/2, vše v k. ú. Hranice. V návrhu změny č. 1 územního plánu jsou tyto dotčeny návrhem koridoru obchvatu, a to zastavitelnou plochou Z1/Z1.

K návrhu změny ÚP vznáší Vlastník následující připomínky:

1. Vlastník považuje koridor tzv. Severovýchodního obchvatu obsažený v platné a účinné podobě územního plánu za zcela vyhovující a proto žádá, aby zůstal zachován v nezměněné podobě.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Plochy dopravní (DS) pro „Severovýchodní spojku I/47 a II/440“ (Z38, Z39, Z58, Z59, Z50, Z61, Z78, Z79, P39, P40) a okolní plochy pro výrobu byly v platném územním plánu navrženy s podmínkou prověření a posouzení v podrobnějším měřítku a to zpracováním územní studie. Pokud by nebylo třeba prověřit parametry a trasu dopravní stavby a místa napojení, nebyla by územní studie potřebná a územní plán by ji nepředepsal. Podrobnost měřítka územního plánu neumožňuje podrobně vyhodnotit stav a vývoj takto velkého území. Územní studie v podrobnosti svého měřítka zohlednila všechna hlediska podstatná pro zpřesnění trasy a parametrů dopravní stavby (širší vztahy v území, konfigurace terénu, parametry stavby, limity v území, vlastnické vztahy, atd.) a navrhla trasování a parametry v optimální variantě. Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje „Severovýchodní obchvat“ nově, ale pouze upravuje (zpřesňuje) vedení trasy v územním plánu na základě podrobnějšího prověření.

Návrh obchvatu počítá s kategorií silnice II.tř. a souběžně vedenou stezkou pro cyklisty a pěší. Šířka koridoru (plocha pro dopravu DS) ~~pro stavbu~~ není nikterak nadměrná. Koridorem v dostatečné šířce musí být 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.) a umožnila i provádění stavby. V průběhu projektové a investiční přípravy stavby

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

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 je „známa“ v podstatě 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.

2. Pokud bude město Hranice trvat na tom, že je nezbytné změnit vedení koridoru pro obchvat v územním plánu, požaduje Vlastník, aby byly detailně vyhodnoceny výhody a nevýhody původního a nově navrhovaného řešení.

Vypořádání připomínky: Připomínce se vyhovuje.

Opatření pořizovatele: Projektant ve spolupráci s pořizovatelem doplní některé údaje do odůvodnění Změny č.1 ÚP

Odůvodnění: Změna č. 1 územního plánu vychází z varianty, vyhodnocených jako optimální územní technickou studií a územní studií. Jednotlivé varianty byly vyhodnoceny ke všem podstatným hlediskům. Odůvodnění změny č. 1 ÚP bude doplněno na základě podrobnějšího rozpracování v „Územní studii Hranice - Severovýchodní obchvat“.

3. Návrh změny způsobuje zásah do vlastnického práva Vlastníka, který platný územní plán nezpůsoboval. S tím Vlastník nesouhlasí.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Plochy pro dopravu DS „Severovýchodní spojku I/47 a II/440“ (Z38, Z39, Z58, Z59, Z50, Z61, Z78, Z79, P39, P40) a okolní plochy pro výrobu byly v platném územním plánu navrženy s podmínkou prověření a posouzení v podrobnějším měřítku a to zpracováním územní studie. Pokud by nebylo třeba prověřit parametry a trasu dopravní stavby a místa napojení, nebyla by územní studie potřebná a územní plán by ji nepředepsal. Podrobnost měřítka územního plánu neumožňuje podrobně vyhodnotit stav a vývoj takto velkého území. Územní studie v podrobnosti svého měřítka zohlednila všechna hlediska podstatná pro zpřesnění trasy a parametrů dopravní stavby (širší vztahy v území, konfigurace terénu, parametry stavby, limity v území, vlastnické vztahy, atd.) a navrhla trasování a parametry v optimální variantě. Změna č. 1 ÚP Hranic nenavrhuje „Severovýchodní obchvat“ nově, ale pouze upravuje (zpřesňuje) vedení trasy v územním plánu na základě podrobnějšího prověření.

Návrh obchvatu počítá s kategorií silnice II.tř. a souběžně vedenou stezkou pro cyklisty a pěší. Šířka koridoru pro stavbu není nikterak nadměrná.

Co se týká rozsahu do vlastnických práv majitelů pozemků uvádíme, stavba tohoto typu umístěvaná do, buď již částečně, nebo do zcela zastavěného území, vždy znamená zásah do vlastnických práv a existujících funkčních vazeb v území. Hledání optimálního řešení bylo posuzováno podrobně ve výše uvedených územních studiích. Trasa navržená Změnou č. 1 je (v části severně od železniční trati) je kratší a zasahuje menší množství pozemků než trasa zanesená v platném územním plánu. Je tedy k území i k majitelům pozemků šetrnější. Územní plán ze své podstaty nemůže zohledňovat vlastnictví pozemků, nebo upřednostňovat některé z vlastníků. Stavbu dopravní infrastruktury liniového typu nelze umístit v území libovolně, aby byl přesně rozdělen rozsah zásahu stavby do soukromých pozemků.

4. Vlastník nesouhlasí s tím, že návrh změny neřeší přístupnost pozemků Vlastníka a jejich dopravní napojení na novou trasu obchvatu.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, pokud zastupitelstvo obce v rozhodnutí o pořízení nebo v zadání územního plánu nestanoví, že bude pořízen územní plán nebo jeho vymezená část s prvky regulačního plánu; tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva výslovně uvedena. Zastupitelstvo města neschválilo pořízení změny územního plánu s prvky regulačního plánu. Pokud zastupitelstvo města neschválilo Změnu č. 1 s prvky regulačního plánu, tak se jedná o detail, který náleží do regulačního plánu.

Řešit dopravní napojení plochy Z 36 a dalších sousedních pozemků na obchvat, nebylo součástí zadání změny č. 1 ÚP a určení míst napojení jednotlivých ploch na dopravní infrastrukturu by bylo podrobností nad rámec měřítka územního plánu a to by naopak mohlo způsobit nezákonnost opatření obecné povahy,

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

kterou se změna územního plánu vydává.

Napojení plochy je řešeno ve zpracované a evidované „Územní studii Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“.

5. návrh změny předpokládá oproti platnému územnímu plánu mnohem významnější zásah do jednotlivých složek životního prostředí, včetně krajinného rázu, významných krajinných prvků, vodních toků a zemědělského půdního fondu. S tím Vlastník nesouhlasí.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Celý územní plán Hranic byl při svém zpracování a posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí. Bylo tedy posouzeno i dopravní propojení I/47 a II/440. Změna územního plánu, v konečném důsledku, jen mění kategorii komunikace z místní komunikace na silnici II. třídy. Zásahy do složek životního prostředí se Změnou č. 1 ÚP se tedy v tomto smyslu mění minimálně. Změna č. 1 ÚP také obsahuje posouzení navržené koncepce na životní prostředí a je součástí dokumentace pro společné jednání. Ze závěrů a shrnutí vyplývá, že při dodržení navrhovaných opatření (viz posouzení vlivů na ŽP) nebude navrhovaná změna znamenat nepříznivé ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Realizace dopravní stavby bude mít do budoucna příznivý vliv na životní prostředí v jiných částech města, když dojde k vymístění průjezdní dopravy.

6. Koridor pro obchvat je navržen v šíři, která zbytečně zatěžuje vlastníky pozemků. Pro obchvat není takto široký koridor nezbytný. Vlastník požaduje zúžení koridoru jen na nezbytně nutnou šíři.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Koridor (plocha pro dopravu DS) je navržen v nezbytně nutné šíři a to jen díky prověření studií „Územní studii Hranice - Severovýchodní obchvat“. Koridorem v dostatečné šířce musí být 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.) a umožnila i provádění stavby. 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 je „známa“ v podstatě až na základě územního rozhodnutí, i když i pak může dojít k dílčím změnám v průběhu majetkoprávní přípravy nebo realizace. Návrh obchvatu počítá s kategorií silnice II.tř. a souběžně vedenou stezkou pro cyklisty a pěší.

Po realizaci stavby může být následně šířka plochy pro dopravní infrastrukturu silniční (DS) v územním plánu upravena na základě skutečného provedení obchvatu.

7. Vlastník požaduje v rámci změny č. 1 zrušit v platném územním plánu podmínku zpracování územní studie US 9 pro plochu č. Z 36. Územní studie pro tuto plochu je v pokročilém stádiu rozpracovanosti. Z hlediska minimalizace zásahů do práv vlastníků dotčených pozemků požaduje Vlastník vyřešit všechny příp. problémy týkající se plochy Z36 ve změně č. 1 územního plánu. Dopravní napojení této plochy je jediným problémem, jehož řešení případně vyžadovalo podrobnější prověření územní studií. Navržená nová trasa obchvatu předurčuje dopravní napojení plochy a zpracování další územní studie již není potřeba.

Vypořádání připomínky: Připomínce se vyhovuje částečně.

Opatření pořizovatele: Vypuštění podmínky zpracování územní studie pro plochu Z36.

Odůvodnění: Plocha Z36 je v platném územním plánu podmíněna zpracování územní studie. Tato studie je v současné době zapsána v evidenci územně plánovací činnosti jako „Územní studie Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“.

Tato studie prověřila možnosti optimálního využití území, vymezení nových pozemků, stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, řešení napojení staveb na dopravní a technickou infrastrukturu, stanoví podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území.

Podmínka územního plánu podmiňující využití plochy Z36 zpracováním územní studie bude v návrhu změny č. 1 pro veřejné projednání vypuštěna.

Ve změně č. 1 ÚP nebudou řešeny podrobnosti nad rámec měřítka územního plánu. Tato podrobnost je řešena v „Územní studii Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“.

8. Vlastník považuje za nezákonné, že návrh změny neřeší konkrétní dopravní napojení plochy Z 36 a další

Připomínky
Vypořádání připomínek
Opatření pořizovatele

sousedních pozemků na obchvat. Vlastník proto požaduje, aby změny č. 1 toto napojení řešila. Možné řešení tohoto napojení je součástí přílohy č. 1, která je nedílnou součástí připomínek. Vlastník požaduje zapracování tohoto řešení do změny č. 1 územního plánu.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, pokud zastupitelstvo obce v rozhodnutí o pořízení nebo v zadání územního plánu nestanoví, že bude pořízen územní plán nebo jeho vymezená část s prvky regulačního plánu; tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva výslovně uvedena. Zastupitelstvo města neschválilo pořízení změny územního plánu s prvky regulačního plánu. Pokud zastupitelstvo města neschválilo Změnu č. 1 s prvky regulačního plánu, tak se jedná o detail, který náleží do regulačního plánu.

Řešit dopravní napojení plochy Z 36 a dalších sousedních pozemků na obchvat, nebylo součástí zadání změny č. 1 ÚP a určení míst napojení jednotlivých ploch na dopravní infrastrukturu by bylo podrobností nad rámec měřítko územního plánu a to by naopak mohlo způsobit nezákonnost opatření obecné povahy, kterou se změna územního plánu vydává.

Plocha Z36 je v platném územním plánu podmíněna zpracováním územní studie. Tato studie „Územní studii Hranice - Průmyslová zóna Potštátská“ je v současné době pořízena a zapsaná v evidenci územně plánovací činnosti a obsahuje řešení dopravního napojení ploch výroby a pozemků.

9. Zcela nedostatečné je posouzení dopadů změny koridoru na vlastnická práva, podmínky pro podnikání a hmotný majetek.

Vypořádání připomínky: Připomínce se nevyhovuje.

Opatření pořizovatele: Bez opatření.

Odůvodnění: Územní plán navrhuje koncepci rozvoje území obce. Náležitosti obsahu územního plánu stanoví stavební zákon a jeho prováděcí vyhlášky. Požadavek na vyhodnocení majetkoprávních vztahů a dopadů na podnikání a hmotný majetek vlastníků pozemků zákon ani vyhlášky neukládají a územní plán majetkoprávní vztahy neřeší.

II.C.p.2

II.C.p.3 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK UPLATNĚNÝCH V ŘÍZENÍ O ZMĚNĚ Č. 1 ÚZEMNÍHO PLÁNU HRANIC DLE § 53 STAVEBNÍHO ZÁKONA

Projednání a vyhodnocení připomínek podaných v řízení o Změně č. 1 Územního plánu Hranic (dále jen Změna č. 1) s pověřeným zastupitelem Jiřím Kudláčkem a pořizovatelem Ing. Lenkou Chmelovou.

Připomínku podal datum podání

Obsah Připomínky

Vyhodnocení připomínky

Ředitelství silnic a dálnic označilo svůj příspěv jako „vyjádření“. Obsah upozorňující formálně na chybné označení dálnice D1 vyhodnotil pořizovatel jako připomínku. Upomínka „Připomínáme, že souhlas s navrženým funkčním využitím území není souhlasem s jeho připojením k silniční síti, v tomto případě k silnici I/47“ je pouze upozorněním vyplývajícím explicitně z právních předpisů.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Šumavská 33, 602 00 Brno
vyjádření ze dne 26.7.2019 zn. 001282/11300/2019

Ředitelství silnic a dálnic ČR podává k projednávanému Návrhu Změny č. 1 Územního plánu Hranice následující vyjádření:

Z hlediska našich zájmů prochází řešeným územím trasy dálnice D 1, silnice I/35 a I/47.

Předmětem Změny č. 1 Územního plánu Hranic je úprava územně plánovací dokumentace v souvislosti s úpravou navrhovaného komunikačního propojení silnic I/47 a II/440, tzv. Severovýchodní obchvat města (dále jen SV obchvat). Úprava propojení vyplynula ze závěrů zpracované Územní studie Hranice – Severovýchodní obchvat (zhot. Linio Plan, s.r.o. Brno, 2017). Základním cílem vybudování SV obchvatu města je splnění požadavku na „odvedení cílové i tranzitní dopravy ze severovýchodního prostoru města Hranice na dálnici D1 mimo obytné území“. Kromě funkce severovýchodního obchvatu města má nová komunikace zajistit rovněž dopravní obsluhu stávajících a navržených ploch výroby a skladování VL a VT ve východní části města (k.ú. Hranice). Dle textové části Odůvodnění budou návrhové parametry severovýchodního obchvatu odpovídat silnici II. třídy, resp. místní komunikaci II. třídy v zastavěném území.

Pro realizaci SV obchvatu města jsou dle grafické části vymezeny zastavitelné plochy dopravní infrastruktury – silniční DS ozn. Z1/Z1, Z1/Z3 a plocha přestavby Z1/P1.

Proti vymezení uvedených ploch DS nemáme zásadní námítky.

Připomínáme, že souhlas s navrženým funkčním využitím území není souhlasem s jeho připojením k silniční síti, v tomto případě k silnici I/47.

Okrajově upozorňujeme na chybně uvedené označení dálnice D 1 Lipník n.B. - Ostrava V textové části odůvodnění, kap. I.C.p.1, ve vyhodnocení připomínek k návrhu Změny č. 1 uplatněných ve společném jednání – označení dálnice D 1 Lipník n.B. - Ostrava již neexistuje, v dotčeném území je pouze dálnice D 1 ve směru na Lipník n.B. – Ostrava, nebo v širších vztazích D 48 směr Bělá – Nový Jičín.

K ostatním částem předloženého Návrhu Změny č. 1 ÚP Hranice nemáme připomínky.

Vyhodnocení připomínky: Pořizovatel ve spolupráci s projektantem upraví zmíněná chybná označení.

II.D. ODŮVODNĚNÍ ZMĚNY Č. 1 ÚP HRANIC – GRAFICKÁ ČÁST

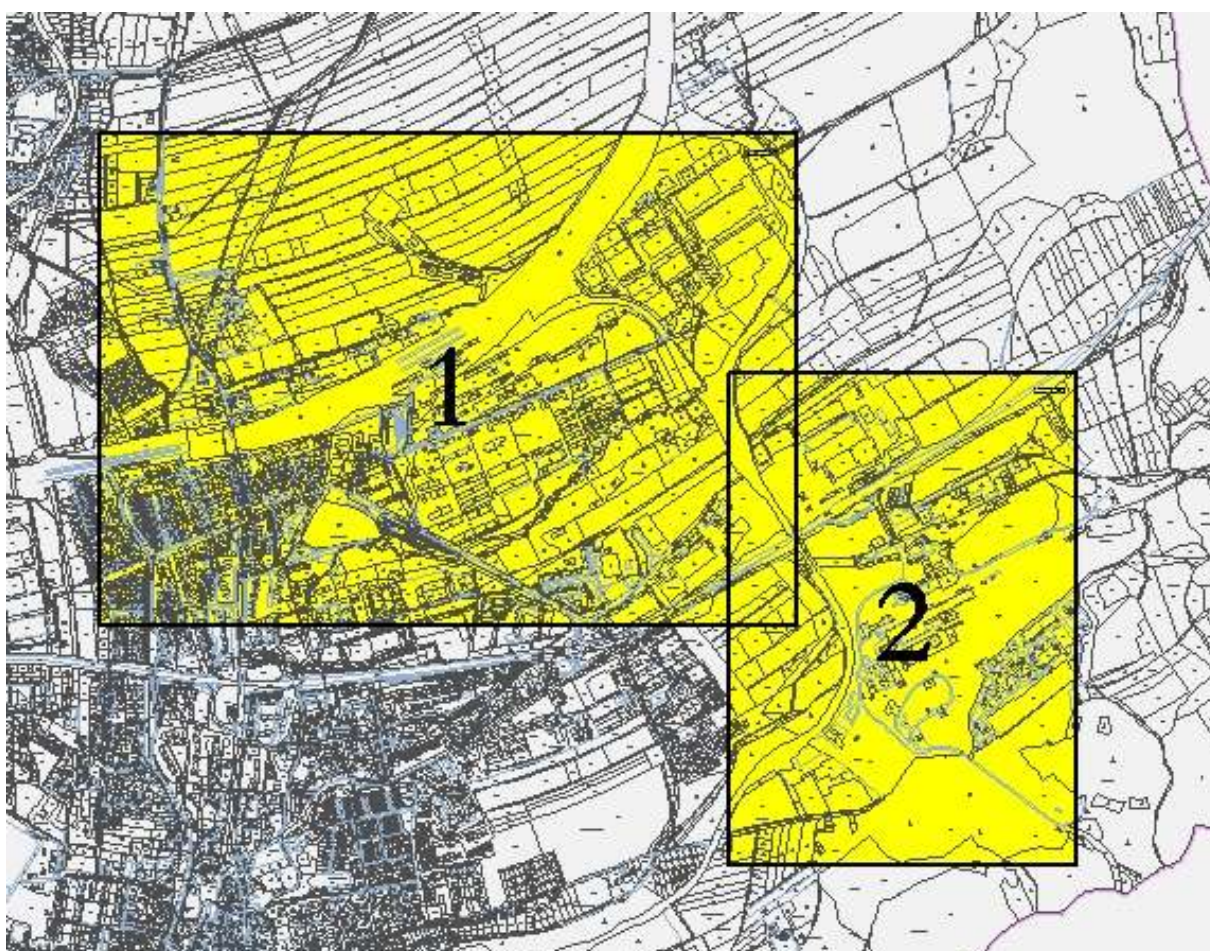
Tisky výřezů výkresů obsahujících graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic, případně průsvitky jejichž podkladem jsou výřezy výkresů ÚP Hranic, nebo tisk výřezu výkresu obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic:

II.D.a) Koordinační výkres	1 : 5 000
II.D.c) Výkres předpokládaných záborů půdního fondu	1 : 5 000
II.D.d) Doplnující výkresy II.B.d1) Doprava	1 : 5 000
II.D.e) Srovnávací hlavní výkres	1 : 5 000

II.D.a) Koordinační výkres**1 : 5 000**

Tisky průsvitek obsahujících graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic, jejichž podkladem jsou výřezy výkresů ÚP Hranic:

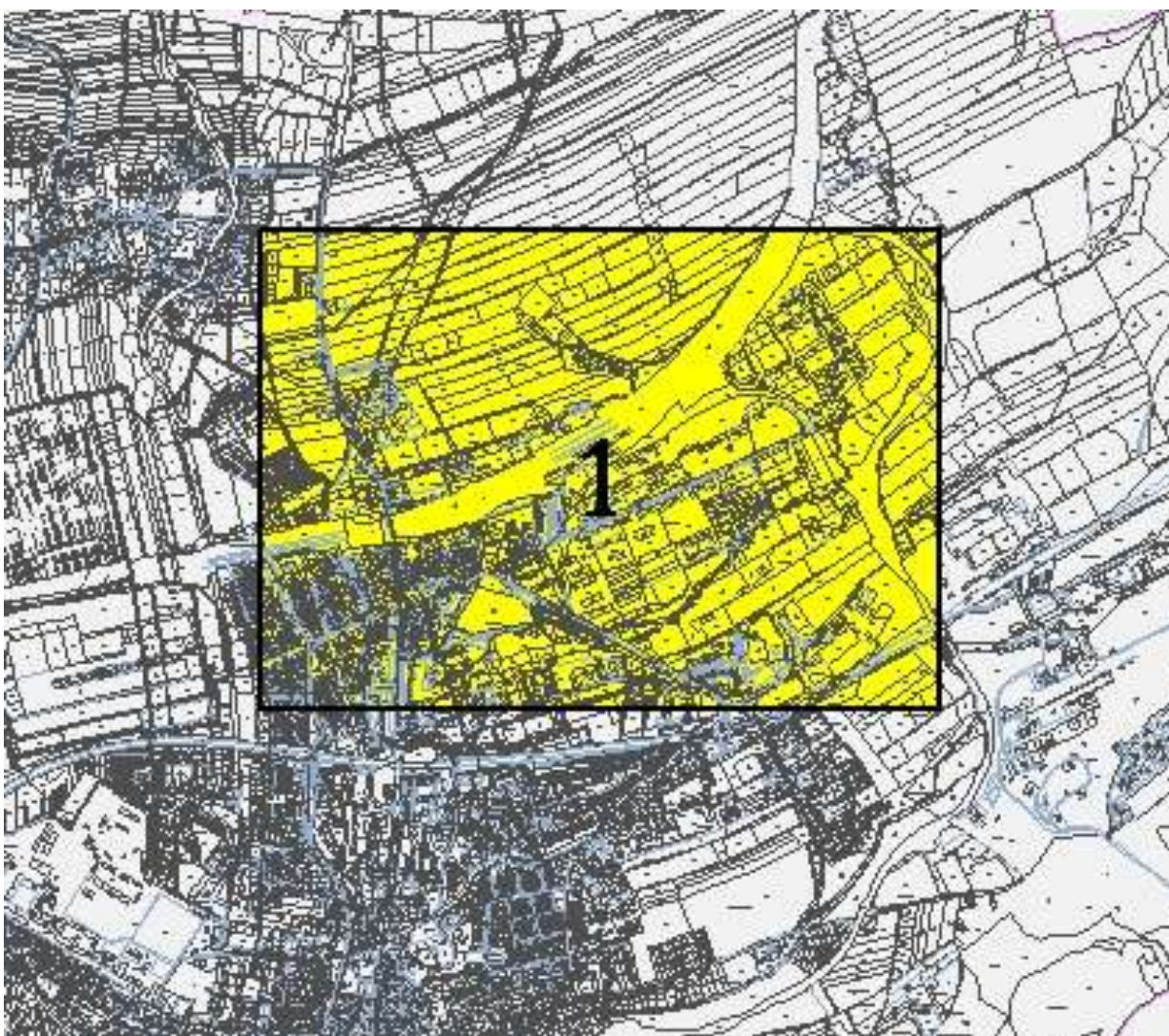
Legenda + výřez č. 1 a 2 výkresu



II.D.c) Výkres předpokládaných záborů půdního fondu 1 : 5 000

Tisk výřezu výkresu obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic

Legenda + výřez č. 1 výkresu



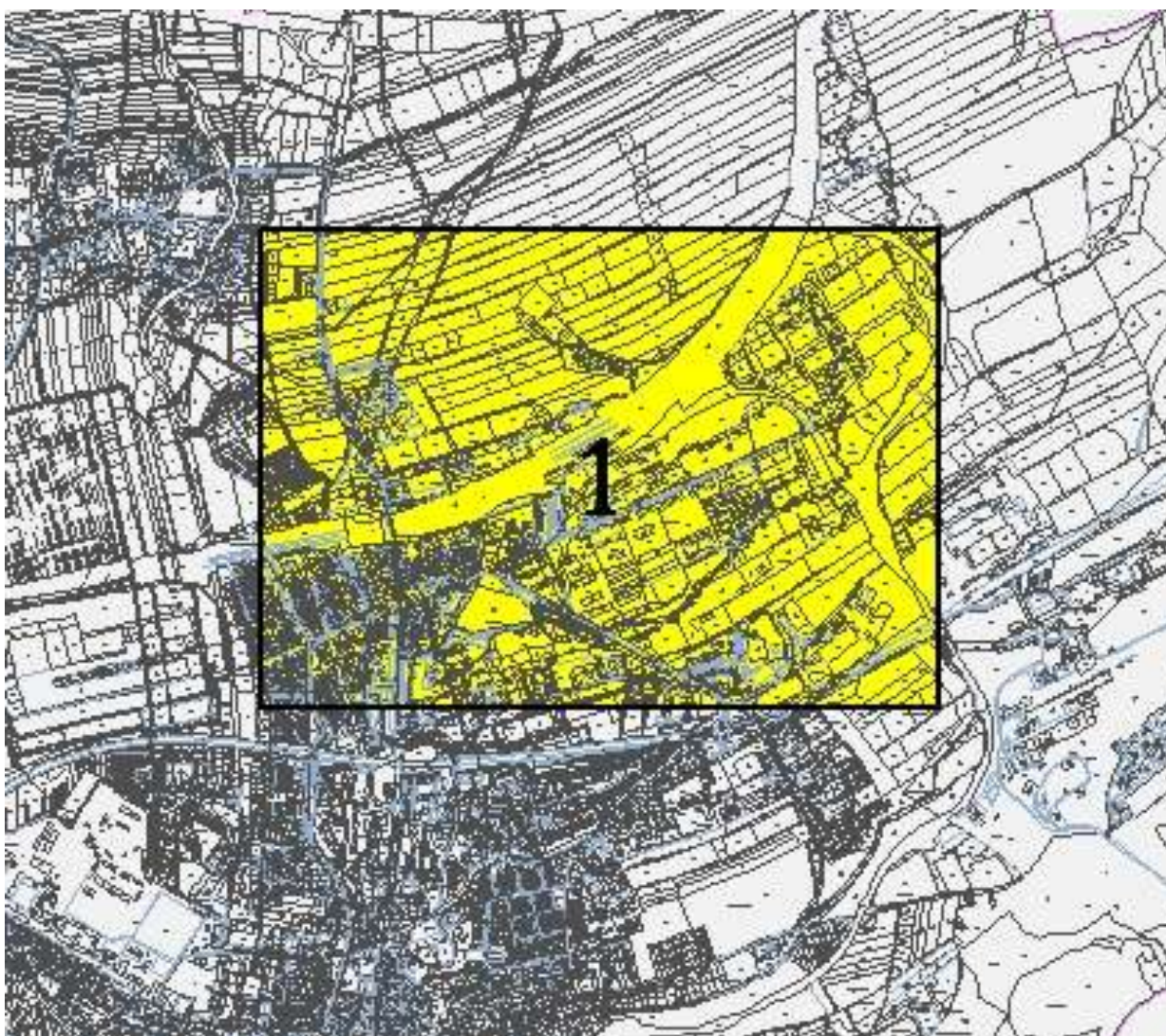
II.D.d) Doplňující výkresy

II.D.d1) Doprava

1 : 5 000

Tisk výřezu výkresu obsahující graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic:

Legenda + výřez č. 1 výkresu



II.D.e) Srovnávací hlavní výkres**1 : 5 000**

Tisky průsvítek obsahujících graficky postižitelné změny, které jsou součástí Změny č. 1 ÚP Hranic, jejichž podkladem jsou výřezy výkresů ÚP Hranic:

Legenda + výřez č. 1 výkresu



Poznámka:

Výkres II.D b) Širší vztahy 1 : 100 000) – (nebo výřez výkresu) nebyl pro účely změny č. 1 ÚP Hranic zpracován, změna nemá vliv na širší vztahy v území.

P o u č e n í

Proti Změně č. 1 územního plánu Hranic vydanému formou opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek (§ 173 odst. 2) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

.....
Jiří Kudláček
starosta města

.....
PhDr. Vladimír Juračka
místostarosta města