

Usnesení_příloha č. 02 – Návrh rozhodnutí o námitkách

1. Město Loštice, Náměstí Míru 66, 789 83 Loštice

Námitky ze dne 16. 6. 2021

Rada města Loštice dne 31. 5. 2021 usnesením č. 55/1536 projednala návrh Aktualizace č. 4 ZÚR OK a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 4 ZÚR OK na udržitelný rozvoj území a k předloženému návrhu podává tyto námitky:

- Nesouhlasí se změnou v kapitole A.4.1.6. v bodě 40., kdy se před poslední větou začínající slovy „Podmínky pro upřesnění koridoru“ vkládá text v tomto znění:

„V plochách dotčených vymezením koridoru a plochách sousedících, tj. i mimo koridor, je připuštěno řešení staveb souvisejících se stavbou hlavní, nebo jejich částí, bez kterých by nebylo možné tuto stavbu realizovat (chápe se možnost umístění souvisejících a vyvolaných staveb, které budou s hlavní stavbou, pro kterou je koridor vymezen, tvořit komplexní funkční celek např. zemní práce, přeložky inženýrských sítí, účelové komunikace, lokalizaci souvisejících zařízení apod.).“

- Nesouhlasí se změnou v textové části ZÚR OK, v kapitole A.4.1.6. v bodě 45., kde se za slovo „křižovatek“ doplňuje text „a odpočívek“.

Odmítá doplnění textové části, která dovoluje v rámci vymezeného koridoru dálnice v šířce 600 m stavebníkovi neomezenou pravomoc umístění jakékoli souvisejících staveb se stavbou hlavní ve vymezeném koridoru dálnice.

Nesouhlas opírá o tyto argumenty:

- zábor kvalitní zemědělské půdy v I. a II. třídě ochrany ZPF,
- umístění odpočívky v chráněné oblasti přirozené akumulace vod,
- nevratný zásah do krajiny,
- projekt přináší pouze negativní dopady a není vyvážen žádnou přidanou hodnotou pro území ani občany města Loštice nebo obce Moravičany,
- projekt popírá prioritu státu v boji se suchem, neboť má změnit v dnešní době propustnou úrodnou půdu v nepropustné betonové plochy, které navíc zvyšují teplotu okolního prostředí,
- vybudování odpočívky v úseku mezi městem Loštice a obcí Moravičany je nevhodným nakládáním s veřejnými prostředky státu,
- výběr lokality pro odpočívku je v rozporu s prioritami státu – města jsou motivována, aby v maximální míře pro své záměry využívala již zastavěná území

VYPOŘÁDÁNÍ:

Námitky se zamítají

Textová část zůstane v navrhovaném znění.

ODŮVODNĚNÍ:

K odst. 40.:

Doplněný text v odst. 40. není nově navržený text, text byl s drobnou formální úpravou v jeho úvodu zopakován ve stejném znění, jako je již v platném znění ZÚR OK obsažen v odst. 92.1.2., neboť tato zásada se týká koridoru, a i když je zásadní pro zpracování územních plánů, platí pro plochy a koridory dopravní infrastruktury obecně. Nejedná se o novou podmínku v ZÚR OK, ale jen o technickou formální úpravu textové části.

K odst. 45.:

Platné ZÚR OK stanovují koridory pro navrhované dálnice i koridory pro homogenizaci stávajících dálnic na území Olomouckého kraje. Pro koridory dálnic je stanoven šířkový parametr 600 m. Dle ZÚR OK jsou součástí koridoru i související stavby jako např. mosty, opěrné zdi, přeložky inženýrských sítí, přeložky komunikací dotčených stavbou. Bylo by tedy neproporcionální vynechat slovo „odpočívka“, neboť dle ust. § 12 odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, součástí dálnice, silnice a místní komunikace je i odpočívka; v odst. 5 pak je odpočívka definována jako stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot. Dle ust. § 17 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích jsou dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy, jejich součástí, příslušenství a stavby související veřejně prospěšné.

Z výše uvedeného vyplývá, že odpočívky je možné umístit v rámci vymezených koridorů dálnic i koridorů pro homogenizaci stávajících dálnic zpracovaných v ZÚR OK již v současné době a doplnění slov „a odpočívka“ nemá na konkrétní řešení odpočívky v území žádný vliv. Doplněním do výčtu jde jen o narovnání řešení v ZÚR OK, a to dáním do souladu se zákonem o pozemních komunikacích.

I když lze odpočívky dle stávajících ZÚR OK realizovat v rámci navrhovaných koridorů již nyní, s ohledem na proporcionalitu řešení a aktuálnost problému OSR navrhl doplnit textovou část ZÚR OK v odst. 45. za slovem „křižovatek“ o slova „a odpočívka“, takže by celý upravený text odst. 45. zněl: *„Šířková kategorie navrhovaných komunikací, požadavky na situování a řešení křižovatek a **odpočívek** budou upřesněny podrobnějšími dokumentacemi a nejsou v těchto bodech vázány na ZÚR OK.“* Toto doplnění textu bylo navrženo z důvodu zajištění proporcionality textové části ZÚR OK, která již zahrnuje křižovatky, mosty, opěrné zdi, přeložky inženýrských sítí a přeložky komunikací dotčených stavbou.

V platných ZÚR OK je v území dotýkajícího se města Loštice vymezena veřejně prospěšná stavba „D14 – D35 homogenizace na normový profil směrově dělené komunikace, rekonstrukce křižovatek v úseku Mohelnice – Křelov/Skrbeň“ o celkové šířce koridoru 600 m, která realizaci odpočívky poblíž města Loštice umožňuje, a to na základě výše uvedeného i bez řešení Aktualizace č. 4 ZÚR OK, tedy bez doplnění slov „a odpočívka“ do textu ZÚR OK.

Protože konkrétním umístěním odpočívky v území se ZÚR OK nezabývají, neřeší umístění odpočívky ani na katastrech města Loštice a obce Moravičany, neřeší tedy

dopady na zemědělský půdní fond, na Chráněnou oblast přirozené akumulace vod, ani dopady na krajinu a další. To bude předmětem řešení dalších stupňů dokumentací. V případě potřeby řešení odpočívky na D 35 mezi městy Mohelnicí a Olomoucí pro objektivnost uvádíme, že dálnice D35 zde vede v nivě řeky Moravy. V celé trase se proto nacházejí převážně zemědělské půdy nejvyšší kvality, v tomto území není možné při dálnici D35 nalézt půdy horších kvalit. Bude tedy nezbytné tento problém řešit i u případných alternativních řešení. Rovněž je nutné upozornit, že při hustotě osídlení na území celé České republiky není možné umístit žádnou odpočívku tak, aby se nenacházela v blízkosti některé obce nebo města.

Konkrétní řešení bude následně upřesněno v podrobnějších dokumentacích dotčených obcí, kterými jsou územní plány (případně regulační plány) a s těmito obcemi bude umístění odpočívky řádně projednáno v procesu pořizování dle stavebního zákona.

Odpočívky je možné umístit i dle ZÚR OK v rámci vymezených koridorů dálnic i koridorů pro homogenizaci stávajících dálnic procesem územního řízení, kde je obec účastníkem řízení a v rámci tohoto řízení může se záměrem nesouhlasit.

2. Obec Klokočí

Námítka ze dne 30. 6. 2021

Na základě usnesení zastupitelstva obce Klokočí ze dne 23. 6. 2021 obec Klokočí zásadně nesouhlasí s navrhovaným vymezením koridoru vysokorychlostní trati v katastru obce Klokočí.

Odůvodnění námítky: Navrhované vymezení koridoru VRT v katastru obce Klokočí je zásadně odlišné od původní územní rezervy v dosud platných ZÚR OK.

Nově navržený koridor VRT je v katastru obce širší a dotýká se zástavby v jižní části obce. Koridor navíc vede v daném místě vyvýšen nad zástavbou, což s přispěním převládajícího jihozápadního proudění vzduchu nepochybně povede k vysokému zatížení životního prostředí hlukem, prachem a vibracemi. Tím dojde k znehodnocení kvality života v obci Klokočí, která je již nyní výrazně zatížena provozem stávající železniční trati a dopravou na komunikaci 44024.

VYPOŘÁDÁNÍ:

Námítka se zamítá:

Vymezení koridoru VRT zůstane v navrhovaném znění.

ODŮVODNĚNÍ:

Námítka se zamítá, situování daného koridoru vychází z trasy dlouhodobě hájeného koridoru územní rezervy pro vedení VRT v krajské územně plánovací dokumentaci. Řešení VRT představuje veřejný zájem celorepublikového významu.

Rozšíření koridoru na katastru obce Klokočí je způsobeno pouze zahrnutím stávající železniční trati do celkového koridoru VRT pro možnost napojení města Hranice, nejedná se o nový záměr v území.

Částečný posun koridoru vychází z prověření řešení ve Studii proveditelnosti VRT (Brno-) – Přerov – Ostrava a je způsoben velkými nároky na řešení takového dopravní infrastruktury.

Trasování VRT v území je ovlivněno mnoha faktory. Trasa prochází údolím Moravské brány, její umístění v území je determinováno morfologií terénu, lokalizací sídel, trasami stávající (i uvažované) dopravní infrastruktury (železnice, dálnice, D–O–L) včetně konkrétních bodů, kde dochází k propojení VRT a konvenční železnice. Trasa VRT musí také splňovat technické parametry týkající se poloměrů oblouků a výškového vedení, které významně omezují možnosti jejího vedení územím. Technicky je velmi obtížné až nemožné lokálně odklánět trasu od hlavního směru, protože směrové oblouky trasy pro rychlosti 250 km/h a více se pohybují v řádech 5000–8000 m. Jiné trasování koridoru VRT není s ohledem na morfologii terénu, umístění sídel, nápojné body na stávajících železničních tratích a technické podmínky pro vedení trasy (poloměry oblouků) možné. Zastavěného území se dotýká jen okrajová část koridoru, když dle Studie proveditelnosti se předpokládá umístění vlastního tělesa v ose koridoru; tedy zastavěného území se vlastní těleso nedotkne.

Výškové řešení navrhovaného koridoru VRT je mimo rozlišovací schopnost řešení ZÚR a není tedy předmětem řešení Aktualizace č. 4 ZÚR OK, bude řešeno až v navazujících projektových dokumentacích a navazujících řízeních včetně posouzení EIA, která bude vyhodnocovat i kumulativní vlivy včetně problematiky hluku, prašnosti či vibrací a stanoví požadavky na jejich řešení.