



Městský úřad Nové Město nad Metují	
Ev. č.:	5986
Listů:	2
Doručeno:	03.04.2019
Č.j.:	NMA/1659/2019/002/Bal
Spis. znak:	
Skart. znak/obta:	

V Hradci Králové dne 29.3.2019

Vaše zn.:

Naše zn.: ŘSD/ 433 /37000/2019/Dou

Vyřizuje: Ing. Doubek

Městský úřad Nové Město nad Metují  
Odbor výstavby a regionálního rozvoje  
Mgr. Adam Balcar  
Náměstí Republiky 6

549 01 Nové Město nad Metují

### Věc: Vyjádření k návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Územního plánu Nového Města nad Metují

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Hradec Králové, obdržela žádost o vyjádření k návrhu na zrušení části opatření obecné povahy – Územního plánu Nového Města nad Metují, vydaného Zastupitelstvem města Nové Město nad Metují na zasedání dne 19. 4. 2018, který nabyl účinnosti dnem 5. 5. 2018.

Návrh na zrušení podal Ing. Václav Zilvar, právně zastoupen Mgr. Vítězslavem Dohnal, advokátem Advokátní kanceláře Dohnal & Bernard, s. r. o. ke Krajskému soudu v Hradci Králové dne 22. 2. 2019.

K návrhu na zrušení sdělujeme následující:

K bodu 12 návrhu na zrušení části ÚP Nové Město nad Metují upřesňujeme, že výhledové intenzity dopravy byly stanoveny v roce 2018 dopravním modelem, přičemž pro rok 2030 se předpokládá intenzita dopravy na přeložce I/14 v zastavěném území Nového Města nad Metují mezi 6500 – 7500 voz/den (z toho cca 470 voz nad 3,5 t). V roce 2040 se předpokládá nárůst na 7500 – 8600 voz/den (z toho cca 550 voz nad 3,5 t). Pro rok 2054 se predikuje 7800 – 9100 voz/den (z toho cca 570 voz nad 3,5 t). Z uvedených dat je zřejmé, že nákladní doprava nebude ani v dlouhodobém horizontu dosahovat hodnot uváděných v bodě 12.

Ve studii v roce 2016 byly dopravním modelem prověřovány všechny varianty přeložky I/14 včetně navrhovatelem uváděného jihozápadního obchvatu. Z modelu pro rok 2030 je patrné, že takto navržená trasa obchvatu není schopná dostatečně efektivně převést existující dopravní vztahy a většina dopravy tak zůstává na stávající silniční síti (predikce přesunu cca 3000 voz/den na trasu jihozápadního obchvatu, cca 5000 voz/den nadále projíždí po ul. Náchodská). Z tohoto pohledu je diskutabilní, zda by případná budoucí realizace jihozápadního obchvatu v dostatečné míře snížila množství dopravy na přeložce I/14 v trase stabilizované dle ÚPD.

Navrhovatel v bodě 29 napadá nesoulad koridoru pro přeložku silnice I/14 vymezeného v ZÚR s koridorem vymezeným v ÚP. Tento nesoulad navrhovatel demonstruje na grafické příloze č. 1. Upozorňujeme, že porovnávání koridorů v měřítku vydaného územního plánu je neoprávněné, jelikož tím stavíme koridor v ZÚR do podrobnosti územního plánu. Dle §36 odst. 3 zákona 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, nesmí Zásady územního rozvoje obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu. Je tedy zřejmé, že je přílohou č. 1 porovnáváno neporovnatelné. Totéž je uvedeno v *Metodickém sdělení k veřejně prospěšným stavbám dopravní infrastruktury* vydaném Ministerstvem pro místní rozvoj, kde je uvedeno: „Při přebírání a upřesňování koridoru vymezeného v ZÚR do ÚP je třeba zohlednit rozdíl mezi mírou



podrobnosti ZÚR a ÚP a to jak co do rozdílu obsahu těchto ÚPD, tak i co do rozdílu mezi měřítky ZÚR (1:000 000, popř. 1:50 000) a měřítky ÚP (1:5 000, popř. 1:10 000)".

Nesouhlasíme s domněnkou navrhovatele v bodě 32, kde je uvedeno, že kvůli vzájemnému nesouladu koridorů v ZÚR a v ÚP musí být zrušen celý koridor, nikoliv pouze jeho část. V případě, že by byl koridor pro přeložku silnice I/14 ÚP Nové Město nad Metují vypuštěn, nebude vyřešen problém nesouladu ÚP a ZÚR. Územní plán by byl nadále v nesouladu s nadřazenou ZÚR a dle §54 odst. 5 a 6 stavebního zákona by bylo při rozhodování dále postupováno dle platné ZÚR, kde je záměr vymezen.

Dle bodu 39a je pravda, že lze koridor územní rezervy vymežit i bez opory v ZÚR. Pokud se však jedná o záměr liniové stavby vedoucí skrze území více obcí, je vymezení územní rezervy v ZÚR žádoucí. Domníváme se, že by měla minimálně existovat dohoda o společném zájmu na přípravě územních podmínek pro umístění záměru jihozápadního obchvatu mezi všemi dotčenými obcemi. Nelze bezmyšlenkovitě územně chránit koridor územní rezervy pouze na určitém správním území bez zajištěné návaznosti na území okolních obcí, o to víc, pokud s jihozápadní trasou přeložky silnice I/14 dotčené obce nesouhlasí.

V této souvislosti nesouhlasíme ani s bodem 39e, kde navrhovatel napadá odůvodnění odpůrce ohledně návaznosti koridoru na území dalších obcí. Navrhovatel nemá potřebné zkušenosti s postupem vymezení koridorů liniových staveb a uvádí postup, který v praxi nefunguje a ani fungovat nemůže. Nelze v rámci jednoho územního plánu vymežit územní rezervu pro liniovou stavbu a až poté prověřovat návaznosti v ostatních územích dotčených obcí. Při vymežování koridorů územních rezerv (a nejen těch) je třeba postupovat koncepčně, nikoliv „lepít“ jednotlivé úseky v území a v čase bezmyšlenkovitě. Z tohoto důvodu doporučujeme využít nástroj územního plánování, který je právě k tomu určený, tedy ZÚR, a případný koridor územní rezervy pro jihozápadní obchvat nejprve prosadit v tomto dokumentu.

V bodě 39c navrhovatel napadá konání odpůrce, kdy údajně směšuje pojem územní rezerva a zastavitelný koridor. Pro upřesnění upozorňujeme, že pojem zastavitelný koridor neexistuje. Koridor je vymezen pro územní ochranu z důvodu budoucího neznemožnění umístění záměru liniové stavby. Koridor není v oboru územního plánování zastavitelnou plochou ve smyslu §2 odst. 1 písm. j) stavebního zákona.

S pozdravem



Ing. Marek Novotný  
ředitel Správy Hradec Králové  
Ředitelství silnic a dálnic ČR

#### Kontaktní spojení

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Správa Hradec Králové  
Pouchovská 401  
503 41 Hradec Králové

telefon 495 800 246  
fax 495 800 210  
e-mail [michal.doubek@rsd.cz](mailto:michal.doubek@rsd.cz)