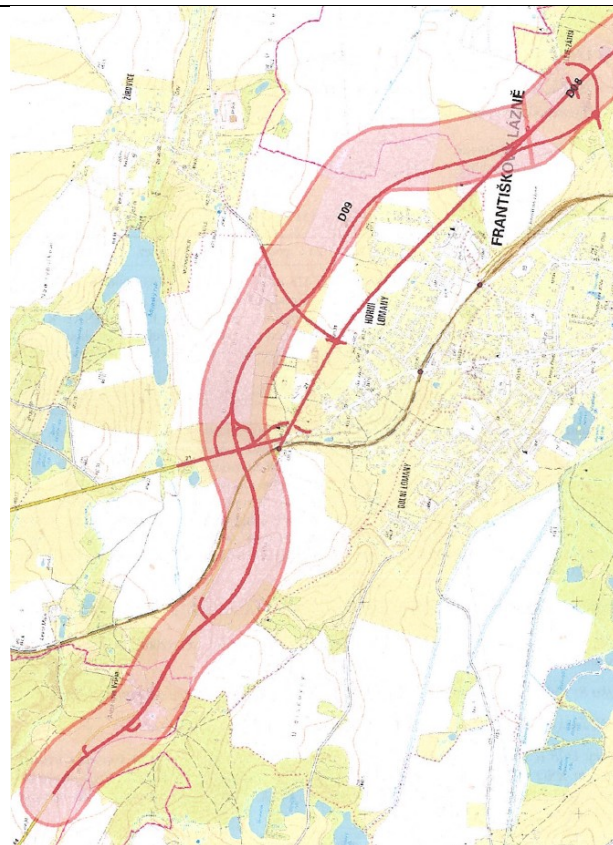


č.	Odesílatel adresa ze dne	Obsah námítky dotčené obce/oprávněného investora	Rozhodnutí o námitce Odůvodnění <i>Pokyn k úpravě dokumentace</i>
1	ČEZ Distribuce, a. s. Teplická 874/8 Děčín – Děčín IV-Podmokly 29. 2. 2024	<p>V souvislosti s vypracováním a zveřejněním dokumentace výše uvedeného návrhu, ČEZ Distribuce, a. s. požaduje důsledně respektovat ochranná pásma stávajících elektrických zařízení (nadzemní a podzemní vedení VN, nadzemní a podzemní vedení NN a distribuční trafostanice).</p> <p>Dále je nutné dodržovat normu ČSN 73 6005 pro zájmová pásma podzemních vedení a nejmenší dovolené vzdálenosti při křížení, souběhu sítí a výšky nad definitivním terénem. Informace o průběhu sítí a poloze zařízení Vám poskytneme prostřednictvím Geoportálu Skupiny ČEZ na internetových stránkách www.cezdistribuce.cz, kde si můžete zákresy sítí stáhnout v digitálním formátu.</p> <p>Bude-li nutno přeložit zařízení distribuční soustavy (nemožnost splnit požadavky platných ČSN a dalších právních předpisů), je nutno v řádném předstihu zažádat o přeložku zařízení distribuční soustavy řešenou dle § 547 zák. č. 458/2000 Sb. v platném znění.</p> <p>Toto stanovisko má charakter všeobecného vyjádření a je vypracováno jako podklad k Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Konkrétní podmínky budou vydány po předložení upřesňující projektové dokumentace navrhovaných úprav.</p>	<p>Námítce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Jedná se o požadavek oprávněného investora. Požadavek je obecného charakteru a svým detailem na respektování elektrických zařízení neodpovídá měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje. Jak je uvedeno v námitce, jedná se o všeobecné vyjádření a konkrétní požadavky a podmínky k respektování elektrických zařízení a jejich ochranných pásem budou uvedeny po předložení projektové dokumentace konkrétního záměru, popř. zohledněny při přípravě podrobnější územně plánovací dokumentace. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že obsah námítky nesměřuje vůči návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, nelze námitce vyhovět.</p>
2	GasNet, s.r.o. Klíšská 940/96 400 01 Ústí nad Labem 8. 4. 2024	<p>Nepřesné zakreslení koridoru plynovodu P07 – VTL plynovod Dalovice – Mezirolí – Sadov Concordie [VPS P07] respektive části koridoru Sadov-Lesov-Hájek. Společnost GasNet, s.r.o. v rámci optimalizace VTL soustavy zamýšlí vymístit VTL plynovod z k.ú. Sadov z důvodu narušení ochranných pásem VTL plynovodu. V aktualizaci ZÚR KK dále nejsou zaneseny požadavky na přeložku v rámci připravované stavby REKO VTL DN 100 Porcelánka Lesov. Nová trasa VTL plynovodu bude vedena dle přiloženého výkresu. Zakreslený koridor požadujeme zanést do projednávané aktualizace č. 2 ZÚR KK.</p> <p>Nepřesné zakreslení koridoru plynovodu P07 – VTL plynovod Dalovice – Mezirolí – Sadov Concordie [VPS P07] respektive části koridoru Sadov-Lesov-</p>	<p>Námítce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Společnost GasNet, s.r.o., v rámci projednávání Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje v období 2018–2022 neuplatnila žádný nový požadavek na vymezení koridoru pro VTL plynovod v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje. Při zpracování návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, za účelem prověření aktuálnosti záměrů uvedených v Územně analytických podkladech (ÚAP) Karlovarského kraje (záměry P62, P63, P64), oslovil zpracovatel návrhu Aktualizace č. 2</p>

	<p>Hájek Chybí zanesení požadavku na přeložku v rámci připravované stavby REKO VTL DN 100 Porcelánka Lesov.</p>	<p>Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje zástupce společnosti GasNet, s.r.o., a to v srpnu 2023. Dne 29. 8. 2023 byla zpracovateli potvrzena platnost záměrů P62, P63 a P64 dle aktuálních dat ÚAP Karlovarského kraje.</p> <p>Koridor P07 v návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje byl tudíž vymezen na základě aktuálních dat předaných v ÚAP Karlovarského kraje (záměr P63), jeho aktuálnost v datech ÚAP Karlovarského kraje je ke dni 15. 2. 2021, kdy byla Krajskému úřadu Karlovarského kraje poskytnuta data doložená Pasportem údaje o území. Požadovaný záměr na přeložku REKO VTL DN 100 nebyl předán do dat ÚAP Karlovarského kraje, a proto nebude zpracován do návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Žádná další, aktuálnější, data nebyla společností GasNet, s.r.o. do ÚAP poskytnuta a o požadavku na vymezení přeložky nebyl krajský úřad v době zpracování zprávy o uplatňování či návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje informován.</p> <p>K výše uvedenému pořizovatel doplňuje, že v případě záměru REKO VTL DN 100 Porcelánka Lesov se navíc jedná svým rozsahem, kdy zasahuje na území jedné obce (Sadov), o záměr lokálního (místního) významu, který není účelné vymezovat v zásadách územního rozvoje kraje, ale v úrovni územně plánovací dokumentace dané obce.</p> <p>Z uvedených důvodů nelze námitce vyhovět.</p> <p>Pořizovatel dále prověřil vedení trasy a vymezení koridoru VTL plynovodu označeném v návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje jako P07, a to i na základě nově získaných informací při opakovaných jednáních se společností GasNet, s.r.o. v průběhu února a března 2025. Z tohoto posouzení vyplývá, že záměrem je v tomto případě rekonstrukce stávajícího VTL plynovodu ve stávající trase, přičemž rekonstrukcí nedochází k novým územním nárokům. Zásady územního rozvoje kraje stanovují požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Při každém nově vymezované ploše či koridoru nadmístního významu je vždy nutné zvážit a vyhodnotit, zda je územní ochrana pro vymezovaný prvek adekvátní vůči dopadu na dotčené území spravované jednotlivými samosprávami. V tomto konkrétním</p>
--	---	--

			<p>případě pořizovatel vyhodnotil, že koridor technické infrastruktury P07 takové kritérium nespĺňuje a není tedy účelné, aby byl v Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vymezen jako „návrhový“ koridor pro nový záměr. Jeho vymezením navíc dochází k zásadnímu omezení území obce Sadov, zejména stabilizovaného zastavěného území. Jestliže je zapotřebí pro rekonstrukci stávajícího vedení plynovodu vymezovat v územně plánovacích dokumentacích koridor, pak je účelné, aby k němu došlo v podrobnosti územního plánu příslušné obce.</p> <p>Pokyn k úpravě: <i>Z návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vypustit koridor P07.</i></p>
3	<p>Město Františkovy Lázně Nádražní 208/5 351 01 Fratiškovy Lázně 18. 3. 2024</p>	<p>Město Františkovy Lázně požaduje upravit průběh koridoru D08 a D09 silnice I/21 dle podkladů ÚAP a aktuální DÚR zpracované ŘSD ČR. Důvodem je vyosení koridoru oproti zpracované trase DÚR silnice I/21, který tak v případě respektování plné šíře koridoru (300 m) zasahuje do zastavěných částí sídel Fr. Lázně-Aleje, Fr. Lázně-Horní Lomany a ovlivňuje zastavitelné plochy v sídle Fr. Lázně-Žirovice, včetně přihlednutí k dalším limitům v území, jako např. řešení průběhu trasy ÚSES v prostoru mezi Fr. Lázněmi a sídlem Žirovice. Problematika byla konzultována v rámci opakovaného veřejného projednání návrhu změny č. 1 ÚP Františkovy Lázně, se shodou řešení formou zpřesnění koridoru v rámci souběžně zpracovávané změny č. 3 ÚP Františkovy Lázně, vycházející ze schválené Zprávy o uplatňování ÚP F.L. za období 2018-2022.</p>	<p>Námítce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Úprava koridorů D08 a D09 není předmětem Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Dle Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje v období 2018 – 2022 měly být prověřeny všechny úseky silnice I/21. Ředitelství silnic a dálnic s. p. a Ministerstvo dopravy ČR ve vyjádření k návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR KK, ke koridorům D08 a D09 uvedlo: <i>„Požadavek města Cheb na prověření trasy a rozsah koridoru D08 dle platných ZÚR Karlovarského kraje pro stavbu „I/21 Cheb (D6) – Františkovy Lázně“ a koridoru D09 dle platných ZÚR Karlovarského kraje pro stavbu „I/21 Františkovy Lázně, přeložka“ byl splněn pořízením studie „I/21 a I/64 Strážov – Horní Lomany – Aš, studie prověření řešení silnice“ (SUDOP Praha a.s.; 03/2018), která byla Krajskému úřadu Karlovarského kraje předána Ředitelstvím silnic a dálnic ČR jako ÚAP dopisem č.j. 14793-20-ŘSD-11110 ze dne 22.09.2020. Koridor pro tuto veřejně prospěšnou stavbu lze v rámci 2. aktualizace ZÚR Karlovarského kraje na základě poskytnuté dokumentace upravit.“</i></p> <p>Jak je uvedeno v textové části Odůvodnění Aktualizace č. 2</p>

				<p>Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, vedení trasy koridorů D08 a D09 bylo zpracovatelem prověřeno dle podkladů Ředitelství silnic a dálnic s. p. předaných do ÚAP. Jelikož se trasa neodchýlila od platných koridorů D08 a D09, nebyla vyvolána potřeba změny jejich vymezení.</p> <p>Studie slouží jako podklad pro změnu vymezení koridoru pro stavbu v nadřazené územně plánovací dokumentaci, nikoliv však v tom případě, pokud se trasa navrhované komunikace (zpřesněné studii) pohybuje v rámci doposud vymezeného koridoru. Potřeba změny vedení koridoru v zásadách územního rozvoje v šíři 300 m by nastala v případě, pokud by nebyla nalezena optimální zpřesněná trasa pro budoucí komunikaci v rámci vymezeného koridoru, a tato zpřesněná trasa by vedla zcela nebo částečně mimo vymezení stávajícího koridoru.</p> <p>Jak je uvedeno v námitce, vedení trasy dle studie je žádoucí zpřesnit v územním plánu, nikoliv však nutně v šířce 300 m.</p> <p>Dále Ministerstvo dopravy ČR v rámci veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje neuplatnilo ve svém stanovisku žádný požadavek na změnu vymezení koridorů D08 a D09. Z uvedených důvodů nelze námitce vyhovět.</p>
		<p>Odůvodnění připomínky:</p> <p>Důvody jsou uvedeny v samotném textu připomínky, především ve vztahu k níže citovanému z odůvodnění aZÚR č. 2:</p> <p>Tabulka 8: Vyhodnocení požadavku dotčených orgánu a dalších aktéru územního rozvoje</p> <p>Prověřit úseky silnice I/21 dle platných územně analytických podkladů a studií</p> <p>Koridory D08 a D09 nejsou předmětem řešení A2 ZÚR KK. Byl prověřen soulad koridorů s podkladem ŘSD ČR poskytnutým v rámci ÚAP KK s výsledkem, že hlavní trasa přeložky je vedena v koridorech D08 a D09 vymezených v ZÚR KK. Nebyla tak vyvolána potřeba změny jejich vymezení.</p>		



4 **Statutární město Karlovy Vary**
 Moskevská 21
 361 20 Karlovy Vary
27. 3. 2024

Statutární město Karlovy Vary (dále jen SMKV) dle § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, tímto **uplatňuje námitku** k Zásadám územního rozvoje Karlovarského kraje v rámci jejich Aktualizace č.2. Námitka se uplatňuje v samostatné působnosti města usnesením Rady města Karlovy Vary ze dne 26. 3. 2024, takto: SMKV nesouhlasí se závaznými územními koridory uvedenými v ZÚR KK pro železniční dopravu na území města – propojení tratí č. 149 a č. 140, tzv. Tuhnická spojka a Bohatická tunelová spojka. Předmětné koridory představují limity bránící řádnému využití dotčeného území v k.ú. Tuhnice, K. Vary, Rybáře a Bohatice. SMKV požaduje vypuštění těchto koridorů ze ZÚR KK. Koridory obou železničních spojek negativně omezují urbanistickou koncepci města, zejména jeho širšího centra. Z hlediska dopravního významu pro kraj i město se

Námitce se vyhovuje.

Odůvodnění:

Věcně shodný požadavek uvedlo ve svém stanovisku dotčeného orgánu Ministerstvo dopravy ČR, se kterým v této věci uzavřel pořizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje dohodu se závěrem, že předmětné koridory budou vypuštěny. Pořizovatel akceptuje následující důvody ministerstva pro vypuštění: Ministerstvem dopravy bylo požadováno vypuštění koridorů D101 - Propojení tratí č. 149 a č. 140 (Tuhnická spojka) – Karlovy Vary, západ; D102 - Propojení tratí č. 149 a č. 140

	<p>tyto koridory jeví jako překonaná idea, technickoekonomicky nereálná a nepřinášející SMK V ani regionu žádné benefity. Jediný relevantní zdroj této ideje - podkladová studie železničních spojek z r. 2000 - vycházela z územních předpokladů, které v současnosti již neplatí. Zejm. jde o odmítnutou ideu převedení veškeré osobní železniční dopravy na dolní nádraží Karlovy Vary.</p> <p>Na podporu této námítky pořídilo Statutární město Karlovy Vary materiál Koncepce železniční dopravy v Karlových Varech, odborný posudek, září 2022, zhotovitel VISIO, s.r.o., Ing. arch. M. Janatka, PhD., Ing. J. Beránek (viz příloha), který plně potvrzuje výše uvedené závěry. V jeho dokladové části je též vyjádření Správy železnic z 25.8.2022 ke zbytnosti těchto železničních spojek.</p> <p>Požadavek Ministerstva dopravy a Správy železnic na vypuštění zmíněných koridorů D101, D102 a D104 v Aktualizaci č. 2 ZÚR KK je uveden taktéž v Příloze č. 2 Zprávy o uplatňování ZÚR KK v období 2018 – 2022 - Vyhodnocení požadavků dotčených orgánů a dalších aktérů územního rozvoje.</p>	<p>(Bohatická spojka) – Karlovy Vary, východ; D104 - Propojení trati č. 149 a č. 175 Teplá – Bezručovice včetně vymezených veřejně prospěšných staveb.</p> <p>V případě koridorů D101, D102 uvádíme, že z hlediska koncepce železniční dopravy je preferována železniční stanice Karlovy Vary horní nádraží, nikoliv železniční stanice Karlovy Vary dolní nádraží. Ministerstvo dopravy udělalo analýzu důvodu zajištění územní ochrany Tuhnické a Bohatické spojky, a to na základě archivních podkladů z let 1995–1997, tedy v letech, kdy se o těchto spojkách rozhodovalo. Předpokladem pro jejich realizaci byl jiný dopravní koncept železniční sítě na území města Karlovy Vary. Tedy železniční stanice Karlovy Vary horní nádraží měla být nádražím nákladním a železniční stanice Karlovy Vary dolní nádraží měla být převážně pro dopravu osobní s přestupním terminálem. Důvodem pro přípravu horního nádraží pro nákladní dopravu byl předpoklad pokračování hornické těžby. Jelikož došlo k razantnímu útlumu důlní činnosti, a tudíž nebyl naplněn předpoklad potřeby disponovat horním nádražím určeným pro nákladní dopravu, došlo v tomto směru k přehodnocení koncepce železniční dopravy v Karlových Varech. Lze předpokládat, že zamýšlené železniční spojky by byly velmi technicky náročné, drahé a přínosy z provozu pouze čistě osobní dopravy by nikdy nemohly generovat takových hodnot, aby byl souhrn souvisejících staveb včetně razantní přestavby stanice Karlovy Vary dolní nádraží obhajitelné. Navíc žel. stanice Karlovy Vary horní nádraží byla výrazným způsobem stavebně upravena a v současné době již není nádraží sledováno jako nádraží určené výhradně pro nákladní dopravu. Protože nebyl naplněn předpoklad dostatečných nároků na provozování tratí, a to především u nákladní dopravy, nemůže dojít ani k ekonomické obhajobě a hlavně k potřebnosti realizace Tuhnické a Bohatické spojky. Proto nejsou tyto spojky sledované v žádném strategickém či jiném dokumentu, které zajišťuje buď Ministerstvo dopravy nebo Správa železnic, s.o., a které by se týkaly železniční sítě v Karlových Varech. Navíc by předmětné spojky směřovaly osobní dopravu do železniční stanice Karlovy Vary dolní nádraží, což by mohlo vést ke zmaření realizovaných a připravovaných investičních záměrů na železniční trati č. 140.</p>
--	---	--

			<p>To je vše souhrn důvodů, proč předmětné spojky nadále považuje ministerstvo za zbytné v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje a další prověřování těchto záměrů nepřipravuje a nepožaduje jejich územní ochranu. Z uvedených důvodů lze námitce vyhovět.</p> <p>Pokyn k úpravě: Z návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vypustit koridory D101, D102 a doplnit odůvodnění dle Ministerstva dopravy ČR.</p>
5	<p>Město Nejdek Nám. Karla IV 239 362 21 Nejdek 9. 4. 2024</p>	<p>Město Nejdek v Aktualizaci č. 2 ZÚR KK postrádá zanesení městem dlouho sledovaného obchvatu města Nejdek. Město Nejdek již od zpracování Územního plánu města Nejdek sleduje záměr na obchvat města, jehož účelem je vyvést (především nákladní) dopravu z centra města, kde je z vícero důvodů nevhodná. Záměr byl přenesen i do Územního plánu Nejdek (nabytí účinnosti 26. 5. 2021). Karlovarský kraj byl opakovaně na záměr upozorňován. Žádáme, aby byl v rámci Aktualizace č. 2 ZÚR KK obchvat zanesen formou koridoru, a to v rámci aktualizace záměrů obcí dle platných územních plánů na území Karlovarského kraje.</p>	<p>Námitce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Vymezení koridoru pro obchvat města Nejdek není předmětem Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje a nebylo obsaženo ve Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje v uplynulém období. Nevyhovující stav spojený se zatížením průjezdní dopravou ve městě Nejdek je uveden v Územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Karlovy Vary (5. úplná aktualizace, rok 2020) jako problém k řešení na území města Nejdek. Z územně analytických podkladů dále vyplývá, že záměr na řešení uvedeného problému leží na území jedné obce (město Nejdek). Takto definovaný problém v územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností je určen k řešení v územním plánu města. V Územním plánu Nejdek je záměr obchvatu města silnicemi III/21047 a II/220 již řešen, a to plochou dopravní infrastruktury silniční Z02 – přeložka silnice III/21047 a II/220 a Z03 – přeložka silnice II/220. V části odůvodnění Územního plánu Nejdek jsou plochy podrobněji popsány.</p> <p>Požizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje považuje jednoznačně za správné, že uvedený záměr je řešen v platném Územním plánu Nejdek a tento způsob řešení považuje za zcela dostatečný. Dopravní závada, která je řešena návrhem obchvatu, má</p>

				<p>vzhledem k hospodářskému významu města nadmístní význam. Územní plán může obsahovat i záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, pokud to krajský úřad ve svém stanovisku nevyloučí (§ 43 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb.). Zásady územního rozvoje zpravidla nepřebírají záměry z územně plánovacích dokumentací nižšího stupně.</p> <p>Požizovatel v předchozích letech s městem Nejdek tuto problematiku několikrát komunikoval, vždy se závěrem, že se zpracování koridorů již vymezených v platném Územním plánu Nejdek do aktualizace Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje v tomto ohledu jeví jako nadbytečné, jelikož předmětné dopravní koridory byly již územně prověřeny v mnohem podrobnějším měřítku (v mnohem větším detailu) a projednány v územně plánovací dokumentaci nižšího stupně. Tento způsob územně plánovací přípravy řešení konkrétního dopravního záměru považuje pořizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje za plně vyhovující a konstatuje, že zanesení koridoru do územně plánovací dokumentace kraje by z hlediska řešení nepřineslo žádnou novou podstatnou přidanou hodnotu. Z uvedených důvodů nelze námitce vyhovět.</p>
6	<p>Město Nové Sedlo Masarykova 502 357 34 Nové Sedlo 9. 4. 2024</p>	<p>Rada města Nové Sedlo schválila na svém jednání dne 8. 4. 2024 pod č. usnesení 169/2024 podání námítky proti návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje dle §39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb, o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).</p> <p>Jedná se o námitky k níže uvedeným záměrům na území obce Nové Sedlo v k.ú. Nové Sedlo u Lokte a Chranišov a to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Průmyslová zóna Nové Sedlo – Chranišov (17) 2) D88 – II/209 Nové Sedlo, obchvat 		
		<p><u>Ad1) Na území města je v rozsahu původní plochy územní rezervy (R17) mezi Novým Sedlem a Chranišovem, na severozápadním okraji města Nové Sedlo vymezena Průmyslová zóna Nové Sedlo – Chranišov (17).</u></p>		<p>Námitce se vyhovuje jinak.</p> <p>Odůvodnění:</p>

		<p>Pro budoucí využití je kromě jiného stanoveno specifické kritérium a podmínka pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezené ploše:</p> <p><u>„Bude-li v ploše uvažován záměr, který bude významným zdrojem silniční nákladní dopravy s vazbou na dálnici D6, bude její využití podmíněno realizací obchvatu města Nové Sedlo v rámci koridoru D88 nebo přijetím jiných opatření, kterými nedojde k nadměrnému zvýšení podílu silniční nákladní dopravy na průjezdním úseku silnice II/209 městem Nové Sedlo.“</u></p> <p><u>Město Nové Sedlo zastoupené Radou města Nové Sedlo uplatňuje následující námitku:</u> Změnit formulaci tak, aby byla městu plně ponechána možnost na stanovení specifických podmínek pro využití plochy při jejím zapracování do ÚP</p>		<p>Přípomínku týkající se předmětné plochy uplatnila také společnost Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s.. Vzhledem k rozdílně formulovaným požadavkům svolal pořizovatel jednání za účelem koordinace obou požadavků. Na jednání dne 24. 10. 2024 mezi pořizovatelem, městem Nové Sedlo a společností Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s., byly diskutovány různé formy vypořádání daných požadavků a byly popsány přínosy i rizika jednotlivých variant. Následně bylo dohodnuto vypuštění plochy pro Průmyslovou zónu Nové Sedlo – Chranišov (plocha nadmístního významu č. 17). Hlavním důvodem pro vypuštění je nový přístup ke koncepci rozvoje, kdy se předpokládá rozdělení území do menších, kompaktnějších, oblastí s různým typem využití. Městu Nové Sedlo bude ponechána kompetence řešit dané území a podrobnější podmínky využití ploch v územním plánu města, což umožní přímý vliv města na stanovení koncepce rozvoje svého správního území.</p> <p>Z hlediska pořizovatele zásad územního rozvoje kraje je podstatné, že došlo ke shodnému postoji mezi dotčenou samosprávou a vlastníkem předmětného území na přístupu k rozvoji této lokality. Vzhledem k budoucímu rozdělení území na menší lokality s různým typem využití se nutně nejedná o plochu nadmístního významu, která se vymezí v Zásadách územního rozvoje Karlovarského kraje. Plochy pro ekonomické aktivity nadmístního významu jsou vymezeny v jiných částech Karlovarského kraje, čímž jsou zajištěny rozvojové možnosti a potenciál kraje v hospodářské oblasti. Zástupci města Nové Sedlo i společnosti Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s., s tímto postupem vyjádřili souhlas a pořizovatel tak konstatuje, že námitce vyhověl jinak.</p> <p><i>Pokyn k úpravě:</i> <i>V návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vypustit vymezení plochy pro ekonomické aktivity č. 17 Nové Sedlo – Chranišov v celém rozsahu.</i></p>
		<p><u>Odůvodnění</u> Stanovení výše uvedeného specifického kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezené ploše týkající se pouze případného zvýšení nákladní dopravy s dopravním připojením na dálnici D6 (viz</p>		


	<p>zvýrazněná část textu) neodpovídá plně poslání vymezené plochy jako plochy nadmístního významu s předpokladem zajištění vyššího počtu pracovních příležitostí.</p> <p>Pokud se uvádí jako cílové zajištění většího počtu pracovních příležitostí, není možné vynechat vliv silniční dopravy se započtením všech vozidel, nejen těžkých nákladních, a to jak tranzitní tak i cílové dopravy.</p> <p>Vzhledem k poslání plochy nadmístního významu musí být vždy uvažované přímé dopravní připojení na dálnici D6 mimo souvislé obytné území města.</p> <p>Z hlediska zátěže dopravou je možné vycházet ze závěrů ÚS silniční dopravy v oblasti Karlových Varů (KÚKK 08/2021) s výhledem do roku 2040.</p> <p>Město Nové Sedlo může účinně ovlivnit prostřednictvím ÚP rozvoj pouze na vlastním území se zohledněním specifických podmínek v konkrétním čase.</p> <p>Město Nové Sedlo v minulosti realizovalo průmyslovou zónu pro lehkou výrobu v oblasti mezi Novým Sedlem a Chranišovem, která se postupně doplňuje.</p> <p>Uvedená průmyslová zóna navazuje na stávající plochy výroby a skladů včetně brownfields a jedná se o výměru cca 10,58 ha + 3,62 ha (SUASI.) + 21,19 ha (ostatní včetně brownfields), tj. dohromady 35,39 ha.</p> <p>V těchto plochách město neuplatnilo pro jejich využití podmínku připojení na západní obchvat. Avšak v souvislosti s dalším plošným rozvojem průmyslové zóny v SZ směru s celkovou výměrou 37,13 ha (SUASII. - pozn. plocha 17) + 58,85 ha (SUASIII.), tj. dohromady +95,98 ha a v návaznosti na připravovaný východní obchvat města Chodov se podmínka napojení na dálnici D6 prostřednictvím přeložky silnice II/209 jeví jako oprávněná, a proto je v ÚP zapracovaná.</p> <p>V platném znění ÚP je pro prověření využití zastavitelné plochy Z759 – Průmyslová zóna SUAS III. jsou pro minimalizaci negativního vlivu průmyslové zóny jsou stanoveny specifické požadavky a to zejména:</p> <ul style="list-style-type: none">- Využití železniční vlečky- Připojení na dálnici prostřednictvím přeložky silnice II/209 respektive tzv. Západním obchvatem města Nové Sedlo mimo souvislé obytné území- Členění plochy zelenými pásy a jejich parametry- Do doby realizace Západního obchvatu bude využití plochy omezeno na umístění OZE, tj. FVE.- Budoucí PZ SUAS II. (pozn. „17“) a PZ SUAS III. bude napojena na silnici III/20911 s možností připojení v nové ÚK (úrovňová křižovatka) nebo MÚK (mimoúrovňová křižovatka) přímo na Západní obchvat města a jeho prostřednictvím na dálnici D6 s tím, že v rámci		
--	---	--	--

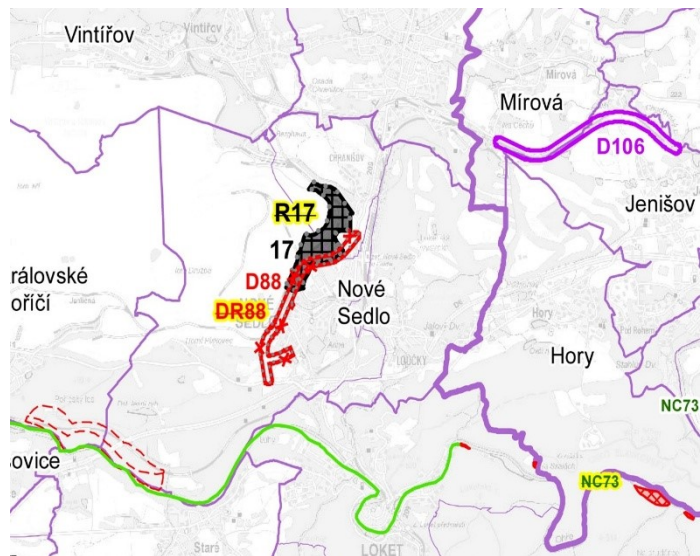
		<p>plochy bude chráněn koridor pro takovou komunikaci podél jejího západního až jižního okraje v šířce min. 30 m s napojením na kapacitní (okružní) křižovatku v místě stávající křižovatky ve směru na Vintířov.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konstrukční řešení staveb a jejich založení v ploše bude přizpůsobeno základovým podmínkám na území vnitřní výsyvky a poddolovaném území. <p>V platném znění ÚP jsou pro prověření využití plochy územní rezervy R757 – Průmyslová zóna SUAS II. (pozn. „17“) stanoveny specifické podmínky a to zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Musí být zajištěno a umožněno komunikační připojení na nadřazenou silniční síť (dálnice II. třídy D6) mimo souvislé obytné území města Nové Sedlo v koordinaci a s možností využít vymezený koridor pro přeložku silnice II. třídy. 		
		<p><u>Ad 2) Na území města je v rozsahu původní plochy územní rezervy (DR88) vymezen koridor D88 – II/209 Nové Sedlo, obchvat.</u> Je stanovena šířka koridoru 100 m, který je zároveň vymezen pro realizaci veřejně prospěšné stavby (VPS D88).</p>		
		<p><u>Město Nové Sedlo zastoupené Radou města Nové Sedlo uplatňuje následující námitky:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - a) Zpracovat koridor D88 bez nové připojovací větve silnice III/2098 		<p>Námítce se vyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Koridor D88 je Aktualizací č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje nově vymezován jako návrhový koridor, kterým se nahrazuje do té doby vymezená územní rezerva. Na základě aktuálních poznatků z projekční fáze připravovaného záměru obchvatu města Nové Sedlo, průběhu jednání se zástupci města dne 24. 10. 2024 a místních podmínek v části uvažované připojovací větve bude do zásad územního rozvoje kraje vymezen koridor D88 bez nové připojovací větve silnice III/2098.</p> <p>Vzhledem k nadmístnímu významu koridoru D88 je nutné uvést, že i v tomto případě budou pro Územní plán Nové Sedlo závazné společné úkoly pro územní plánování stanovené v platných zásadách územního rozvoje kraje, konkrétně v kapitole D.II. Dopravní infrastruktura, článku 19, zejména řešit prostorovou koordinaci s plochami pro bydlení a řešit zajištění dopravního zpřístupnění a obsluhy přilehlého území.</p>

				<p>Z uvedených důvodů lze námitce vyhovět.</p> <p>Pokyn k úpravě: <i>V návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vypustit část koridoru D88 v rozsahu přípojovací větve silnice III/2098.</i></p>
		<p>- b) Umožnit zpřesnění šířky koridoru v ÚP Nové Sedlo v zastavěném území v průchodu stávající průmyslovou zónou na min. 30 m, tj. 15 m od osy silnice na obě strany</p>		<p>Námitce se vyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Dle grafické části platného Územního plánu Nové Sedlo (úplné znění po vydání změny č. 1) je v průchodu stávající průmyslovou zónou koridor územní rezervy již zpřesněn a tedy zúžen. Zásady územního rozvoje kraje nebrání zpřesnění šířky koridoru, zpřesnění (zúžení) je naopak úkolem územního plánu tak, jak vyplývá z platných zásad územního rozvoje kraje, konkrétně z kapitoly D.II. Dopravní infrastruktura, článku 19, kde se uvádí: „Zpřesnit koridory v ÚP dotčených obcí v míře odpovídající měříku ÚP, podrobnosti dostupných podkladů a významu chráněných hodnot a limitů využití území“. Při zpřesňování je však třeba respektovat hranice vedení koridoru ze zásad územního rozvoje kraje. Dalším zásadním předpokladem zpřesnění je, aby byla zachována dostatečná šířka koridoru pro umožnění budoucí realizace v souladu s připravovanou projektovou dokumentací. Z uvedených důvodů lze námitce vyhovět. Akceptování této námitky nemá vliv na obsah projednávané Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, jedná se totiž o koncepční téma, které lze uspokojit již na základě stávající platné územně plánovací dokumentace kraje.</p>
		<p><u>Odůvodnění</u> Ad. a) Námitka se opírá o závěry Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů s umístěním okružní křižovatky poblíž křížení silnic II/181 a uvedené silnice III. třídy bez nové přípojovací větve silnice III/2098 na obchvat. Přípojovací nová větev silnice III/2098 neodpovídá konfiguraci terénu a zejména předpokládané niveletě jižní části budoucí přeložky silnice II/209</p>		

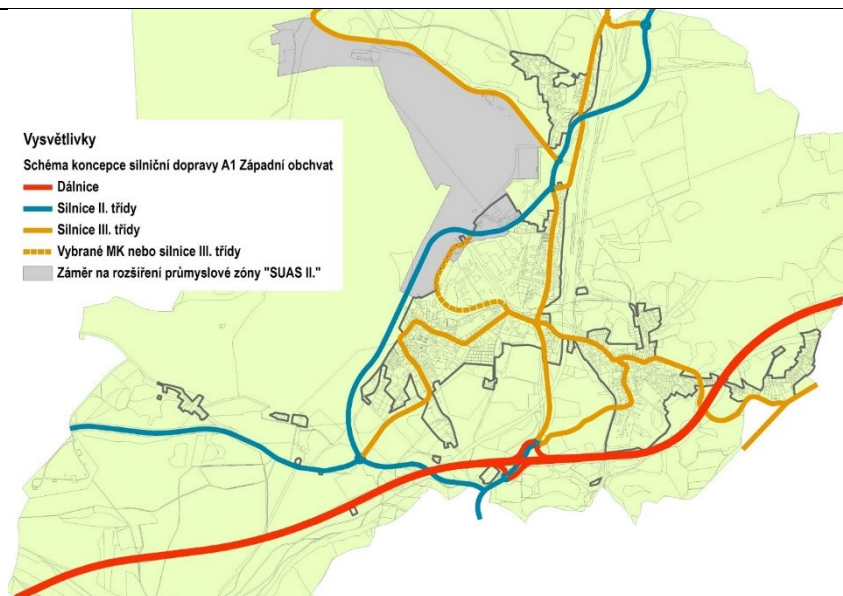
		<p>včetně náročných terénních úprav, zbytečného záboru půdního fondu a omezení využití ploch v návaznosti na obytnou zónu v JZ sektoru Nového Sedla.</p> <p>V ZÚR KK byla a stále je zpracovávána výše uvedená připojovací silniční větve dle ÚS přeložky silnice II. třídy č.209 v prostoru Chodova, Nového Sedla a Mírové (KÚKK 2014). <u>Ve ZoUÚP Nové Sedlo v období 2016 až 2020 bylo v části j) Návrhy na aktualizaci zásad územního rozvoje uvedeno:</u></p> <p>Na základě prověření podmínek v území je navrženo zrušení části koridoru pro připojení silnice III/2098 na západní obchvat Nové Sedlo (DR88) v rozsahu pozemků p.č. 1010/5, 1010/12, 1010/13, 1010/14, 1010/18, 1010/38, 1010/43, 1010/44, 1010/45, 1010/47, 1010/73, 1010/89 a souvisejících v k.ú. Nové Sedlo u Lokte v prodloužení ulice Loketská dle ZÚR KK ve znění Aktualizace č. 1 s následujícím odůvodněním:</p> <ul style="list-style-type: none">- ÚP byl vydán před nabytím účinnosti ZÚR KK ve znění Aktualizace č 1, ve kterých byl zpracován koridor pro západní obchvat města Nové Sedlo ve formě koridoru územní rezervy (DR88) v návaznosti na východní obchvat města Chodov (D32).- Koridor pro západní obchvat města Nové Sedlo obsahuje také část koridoru pro budoucí připojení silnice III/2098 v ulici Loketská.- Koridor byl v ZÚR KK ve znění Aktualizace č. 1 zpracován na podkladě ÚS přeložky silnice II. třídy č. 209 v prostoru Chodova, Nového Sedla a Mírové (ORR KÚKK 03/2014), která byla zpracována na základě požadavku dotčených obcí Chodov, Božíčany, Mírová a Nové Sedlo.- V roce 2012 byly zahájeny práce na doplňujících P+R pro ÚP, které byly podkladem pro Zadání ÚP.- V letech 2014 až 2016 probíhaly práce na návrhu ÚP s tím, že byly zevrubně prověřeny územně technické podmínky pro realizaci budoucího západního obchvatu včetně řešení připojení uvedené silnice III. třídy na koridor vyplývající z uvedené studie a rozpracovaných ZÚR KK ve znění Aktualizace č.1 a v rámci ÚP byl navržen, projednán a schválen zpřesněný koridor včetně připojení silnice III. třídy.- Koridor pro západní obchvat byl zpracován v souladu se ZÚR KK ve znění Aktualizace č.1 se zpřesněním jeho šířky při průchodu zastavěným územím nebo podél souvislého obytného území města Nové Sedlo z důvodu zajištění hygienicky dostatečného odstupu budoucí dopravní stavby od obytných částí města.- Koridor pro připojení silnice III. třídy na západní obchvat byl řešen		
--	--	--	--	--

		<p>odlišně v souladu s předpokládaným využitím území s vymezením zastavitelné plochy Z001 a plochy územní rezervy R007, které v oblasti „Hornické kolonie“ bylo převzato z předchozího ÚPN-SÚ s tím, že byla v maximální míře sledovaná stávající trasa silnice III/2098 v prodloužení ulice Loketská a připojení bylo řešeno ve společné okružní křižovatce zhruba v místě dnešní stykové křižovatky se silnicí II/181.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Řešení okružní křižovatky včetně jejího umístění vychází z konkrétních územně technických podmínek, konfigurace terénu, vlastnických vztahů v území a zejména směrového a výškového uspořádání budoucího západního obchvatu v návaznosti na níže položené dolové území povrchového lomu „Družba“, což bylo potvrzeno kladným projednáním návrhu ÚP zejména z hlediska vybraných zvláštních právních předpisů. - V rozpracované Studii silniční dopravy v oblasti Karlovy Vary – Etapa III. Návrh (návrh pro veřejnou konzultaci 09/2020) pořizované v režii KÚKK je zapracované zpřesněné řešení napojení západního obchvatu do společné okružní křižovatky se silnicemi II/181 a III/2098 v souladu platným ÚP Nové Sedlo. <p>Vzhledem k tomu, že návrh ZoUÚP obsahuje návrh na aktualizaci ZÚR KK, bude schválená ZoUÚP Nové Sedlo za období 2016 až 2020 sloužit ORR KÚKK jako podklad pro činnost krajského úřadu.</p> <p>Na základě požadavku ORR KÚKK byla schválená ZoUÚP Nové Sedlo v období 2016 až 2020 poskytnuta ORR KÚKK. ÚS silniční dopravy v oblasti Karlových Varů (KÚKK 08/2021) potvrdila možnost dopravního řešení okružní křižovatky a vypuštění připojovací větve silnice III/2098 s využitím její stávající trasy.</p>		
		<p>Ad. b) Obchvat respektive přeložka silnice II/209 by měla mít parametry dle ÚS silniční dopravy v oblasti Karlových Varů:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Přeložka v návrhové kategorii S 9,5/70, tj. jako dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m, délkou cca 2,09 km s min. podélným sklonem 0,50%, max. podélným sklonem 5,60%, min. poloměrem R = 190 m v konci úseku a povolenou rychlostí 70 km/hod. <p>Možnost zpřesnění koridoru na min. celkovou šířku 30 m se týká již zastavěného území pro průmyslovou zónu s tím, že se předpokládá využití</p>		


		<p>trasy stávající místní komunikace. Dotčený úsek po stávající MK potvrdily obě ÚS týkající se dopravní koncepce (viz výše). Možnost zúžení koridoru přispěje k jasnějšímu stanovení koncepce dle ÚPD a nedojde do doby realizace budoucí přeložky ke znehodnocení úplného využití již vymezené průmyslové zóny se stávajícími stavebními objekty.</p>		
		<p>Grafické přílohy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Výkres č.9.1 – ÚS silniční dopravy v oblasti Karlových varů – Výkres detailu tras přeložek silnic (výřez)  <ul style="list-style-type: none"> - A2 ZÚR KK – Výkres ploch a koridorů včetně ÚSES – Výřez 		



- Schéma koncepce dopravy na území města Nové Sedlo



7	Obec Šemnice Dubina 25 362 72 Šemnice 4. 4. 2024	Jako dotčená obec podáváme dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona písemnou námitku proti návrhu A2 ZÚR KK. Žádáme o vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu (dále i „VPS“) dopravní infrastruktury – pro most v obci Šemnice (sídlo U Mostu) přes řeku	Námitce se nevyhovuje. Odůvodnění: Vymezení koridoru pro most v obci Šemnice není předmětem Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje.
---	---	--	--

	<p>Ohři.</p> <p>Nejen z pohledu obce se jedná o prvek dopravní infrastruktury CELOKRAJSKÉHO VÝZNAMU. Koridor s potřebnými parametry navrhujeme vymezit na části pozemků k.ú. Šemnice - ppč. 985/1 a 1029, na části pozemků k.ú. Sedlečko - ppč. 468/4 a 479, na části pozemku k.ú. Pulovice ppč.1092. Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostu, nebo případně stavbu mostu nového na rozhraní katastrálního území obce Šemnice a Sedlečko. Přikládáme snímek pozice stávajícího v současnosti pro dopravu uzavřeného mostu.</p> 	<p>Zároveň jeho vymezení nebylo obsaženo ve Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje v uplynulém období.</p> <p>V zásadách územního rozvoje se vymezují koridory nadmístního významu, tedy takové, jejichž význam zasahuje území více obcí. U silničních koridorů se jedná převážně o silniční tahy nebo jejich úseky, které propojují města a obce v rámci celého kraje nebo navazují na jiný záměr nadmístního významu, případně se jedná o dopravní záměry, u kterých dochází ke změně trasy vedení komunikace a tato trasa není doposud podrobněji územně prověřena, nebo o záměry, které si vyžádají vyšší územní zábory. V případě rekonstrukce mostu se o takový případ nejedná.</p> <p>Funkce a parametry uvedeného mostu v obci Šemnice mají místní charakter. Most sice navazuje na silnici II/222, ale propojuje obec s místní částí Pulovice silnicí III/22214, a to převážně pro místní dojížděku a obsluhu území místní části.</p> <p>Pořizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje si je vědom, že nevyhovující technický stav mostu a jeho uzavření je pro obec a její obyvatele závažným problémem. Optimálním postupem je v tomto případě řešit uvedený problém v úrovni územního plánu samotné obce. V návrhu Územního plánu Šemnice z listopadu 2024 je tento problém řešen vymezením koridoru CNU.2 pro úpravu a modernizaci mostu a předmostí přes řeku Ohři v části „U Mostu“ včetně úpravy související silnice III/22214. Pořizovatel považuje jednoznačně za správné, že uvedený problém je řešen v návrhu Územním plánu Šemnice a tento způsob řešení považuje pořizovatel za dostatečný a v úrovni územně plánovací přípravy za plně vyhovující.</p> <p>Zásady územního rozvoje zpravidla nepřebírají záměry z územně plánovacích dokumentací nižšího stupně, v tomto konkrétním případě by zanesení koridoru do územně plánovací dokumentace kraje nebylo, na základě výše popsaných parametrů, účelné. Z uvedených důvodů nelze námitce vyhovět.</p>
	<p>Odůvodnění: Uzavření mostu přes Ohři v sídle U Mostu je velmi závažným problémem z</p>	

		<p>mnoha důvodů.</p> <ul style="list-style-type: none"> - levobřežní a pravobřežní část správního území obce není propojena pro automobilovou dopravu. Nejbližší dopravní propojení je v Radošově dřevěným mostem, anebo až v Karlových Varech - Drahovicích. To například značně komplikuje dopravu dětí do škol a školek, občanů - trvalých obyvatel obce do zaměstnání, k lékaři nebo na úřady. Došlo k neblahému narušení rovnováhy v obci a přerušení tradiční spojnice mezi lidmi. Uzavření mostu může způsobovat i závažné problémy v případě potřeby včasného zásahu složek integrovaného záchranného systému. Chatová oblast je v současné době v tomto ohledu odkázána pouze na jedinou přístupovou komunikaci! - technika zemědělské společnosti Statek Bor ZEOS, spol. s.r.o. a dalších menší subjektů zemědělsky hospodařících na obou březích Ohře nemůže propojit obdělávané pozemky a objekty živočišné výroby nejkratší cestou, ale musí nesmyslně jezdit přes Bor a Karlovy Vary. Tento stav je dlouhodobě neudržitelný z důvodů velkých nákladů na čas a hlavně pohonné hmoty. Karlovarský kraj, který deklaruje snahu o zastavení odlivu obyvatelstva a podporu podnikání v regionu, zde v tomto ohledu zatím naprosto selhává. Řešením je buď zprovoznění stávajícího mostu pro osobní automobily a zemědělskou techniku, nebo realizace nového mostu, pokud se první varianta ukáže jako neřešitelná. - most je v obci Šemnice v místě osady U Mostu je dokládám přinejmenším od roku 1555, kdy zajišťoval spojení pražské cesty z Andělské Hory do Boru a dál do Nejdku a saského Krušnohoří. Bylo by velkou ostudou 21. století, pokud by měl tento most zaniknout. - četní uživatelé chat na levém břehu jezdí po dobu nefunkčního mostu přes obce Bor a sídlo Pulovice po technicky nevyhovující silnici III. třídy, která nemá pro tak vysokou dopravní zátěž potřebné parametry. Zároveň neúměrně zatěžují dopravu v těchto sídlech. To se týká i vozů svážejících tříděný a komunální odpad. Je jen otázkou času, kdy dojde na této komunikaci k vážné dopravní nehodě. 		
8	<p>Povodí Ohře, státní podnik Bezručova 4219</p>	<p>Na základě Vašeho oznámení o konání veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje (2A ZÚR KK) a Vyhodnocení vlivů 2A ZÚR KK na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), které se uskuteční dne</p>		

	430 03 Chomutov 20. 3. 2024	3. dubna 2024, Vám k návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje sdělujeme:		
		Do A2 ZÚR KK byly na základě Politiky územního rozvoje České republiky (PÚR) doplněny plochy morfologicky a geologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV), a to plochy VNT6 (lokalita Skřiván) a VNR7 (lokalita Tuřany). PÚR mj. ukládá vymezit v ZÚR plochy uvedené v <i>Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a zásad využití těchto území</i> jako území rezervy nebo jako návrhové plochy (návrhové plochy vymezovat v případě, kdy již budou vyčerpány možnosti ostatních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady změny klimatu nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady) a stanoví základní zásady využití těchto území . Jako kritéria pro rozhodování o změnách v území PÚR uvádí: „Zajištění dlouhodobé územní ochrany lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod před jinými aktivitami, které by mohly podstatně ztížit nebo znemožnit jejich budoucí využití pro tento účel na základě zpracovaného Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území.“ Tuto textaci v návrhu 2A ZÚR KK postrádáme a domníváme se, že je třeba ji převzít.		
		Generel území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady pro využití území je materiálem pořízeným MZe a MŽP v dohodě podle § 28a odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon). V tomto generelu jsou vymezeny plochy morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha. Jedná se o dokument, který je podkladem, podle kterého má být prostřednictvím územního plánování zajištěna územní ochrana lokalit s možností jejich budoucího využití pro akumulaci povrchových vod.		
		V odůvodnění 2A ZÚR KK je uvedeno, že v bodě 54 nelze na požadavek MZe doplnit textaci: „Respektovat zásady využití LAPV uvedené v materiálu Generel území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití území.“, neboť nelze prostřednictvím ZÚR zezávatnit zásady stanovené v dokumentu, který je územně plánovacím podkladem a nepodléhá standardnímu procesu projednání jako právě ÚPD, resp. ZÚR.		
		Zmocnění pro vydání základních zásad využití území chráněných pro akumulaci povrchových vod je v ustanovení § 28a odst. 1 vodního zákona: „V těchto územích lze měnit dosavadní využití, umisťovat stavby a provádět další činnosti pouze v případě, že neznemožní nebo podstatně neztíží jejich budoucí využití pro akumulaci povrchových vod“. Využití Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití území jako podkladu pro		

		<p>návrh politiky územního rozvoje a územně plánovací dokumentace je pak plně v souladu s § 28a odst. 2 vodního zákona.</p> <p>Orgány územního plánování stanoví v územně plánovací dokumentaci s ohledem na ustanovení § 28a odst. 1 vodního zákona k územím chráněným pro akumulaci povrchových vod podmínky jejich využití.</p> <p>V těchto územích není možné navrhovat záměry na umístění zejména:</p> <p>a) nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,</p> <p>b) změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,</p> <p>c) staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže, a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).</p> <p>Mimo výše uvedené stavby je třeba připomenout, že i umístování a realizace obytných objektů může významně ztížit budoucí využití lokalit pro akumulaci povrchových vod. Proto je vhodné, s ohledem na textaci § 28a odst. 1 vodního zákona, zvážit i regulaci těchto záměrů.</p>		
		<p>S ohledem na výše uvedené požadujeme doplnění podmínky využití LAPV do návrhu 2A ZÚR KK.</p>		<p>Námítce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Obdobný požadavek byl uplatněn dotčeným orgánem Ministerstvem zemědělství. Na základě jednání dne 9. 12. 2024 za účasti pořizovatele Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, Ministerstva zemědělství a Povodí Ohře bylo ze strany Ministerstva zemědělství vypořádání požadavku s návrhem pořizovatele neakceptovat tento požadavek vzato na vědomí, a to dopisem ze dne 17. 12. 2024. Pořizovatel</p>

			<p>neakceptoval požadavek s tímto odůvodněním:</p> <p>Ve výrokové části nelze odkazovat na dokument, který je podkladem pro územně plánovací dokumentaci, a tím ho „zezávaznit“ jako úkol pro územní plánování. V části Odůvodnění návrhu A2 ZÚR KK je odkaz na Generel LAPV v souvislosti s úkolem pro územní plánování dle čl. (167) PÚR ČR uveden.</p> <p>Plochy pro vodní nádrže (LAPV) jsou vymezeny v souladu s výše uvedeným článkem PÚR ČR jako územní rezervy. Územní rezerva je dle § 23b zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) pro ochranu území pro účel LAPV dostatečnou ochranou, a tudíž nejsou stanoveny konkrétní podmínky a specifické úkoly pro územní plánování.</p> <p>Územně plánovací dokumentace je pořizována a schvalována procesem, který je závazně stanoven zákonem, což jí dává právní závaznost. Územně plánovací podklady (např. předmětný Generel LAPV) však takovýmto časově a administrativně náročným procesem, který mj. musí zahrnovat i účast veřejnosti v rámci veřejného projednání, procházet nemusí. Z daného důvodu je nelze prostřednictvím územně plánovací dokumentace <i>ad hoc</i> „zezávaznit“. Zastupitelstvo kraje totiž není zmocněno prostřednictvím opatření obecné povahy, kterým se zásady územního rozvoje vydávají, schvalovat, a tím zezávazňovat, jiný dokument, jehož pořízení nebo schválení náleží do kompetence jiných orgánů.</p> <p>Aby byly jednotlivé zásady stanovené v Generelu LAPV závazné pro rozhodování v území, musely by být doslovně převzaty do A2 ZÚR KK. Avšak vzhledem ke skutečnosti, že všechny plochy pro vodní nádrže (LAPV) jsou v ZÚR KK vymezeny jako územní rezervy, je neúčelné pro tyto plochy stanovovat např. požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezených plochách územních rezerv či úkoly pro územní plánování, jako tomu je u „návrhových“ ploch a koridorů. Vlastní ochrana územních rezerv a možnosti jejich využití totiž deklaratorně vychází z § 23b zákona č. 183/2006 Sb., resp. z § 28a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., přičemž základní zásady využití území LAPV stanovené v Generelu LAPV z těchto</p>
--	--	--	---

			<p>zákonných ustanovení vycházejí. Územní rezervy mají oproti „návrhovým“ plochám a koridorům v územně plánovací dokumentaci specifické postavení a v běžné praxi se možnosti jejich využití dále nekonkretizuje. Tato skutečnost je zejména podpořena tím, že dle § 23b odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb. se územní rezervy mj. neposuzují z hlediska vlivů na životní prostředí. Stavební zákon tak fakticky vyčleňuje územní rezervy z procesu SEA, a ty tak nejsou hodnoceny a ani k nim nejsou stanovována minimalizační opatření, která by se následně implementovala do výrokové části, jako tomu je u „návrhových“ ploch a koridorů.</p> <p>Institut územní rezervy představuje dočasné omezení využívání dotčeného území. Omezení spočívá v tom, že zákon zakazuje změny v území, které by mohly znemožnit nebo podstatně ztížit realizaci záměru, kvůli němuž byla územní rezerva zřízena. Dočasnost omezení vyplývá z toho, že územní rezerva zaniká tím, že je aktualizována územně plánovací dokumentace, kdy dojde buď k nastoupení významnějšího zásahu do vlastnického práva (je-li územní rezerva převedena do „návrhu“), nebo ke skončení dočasných omezení (je-li územní rezerva zrušena bez náhrady). Oběma případy však musí předcházet naplnění podstaty vymezení územní rezervy stanovené v § 23b odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., tedy dojde k prověření potřeby a plošných nároků předmětné plochy.</p> <p>Z uvedených důvodů nelze ani námitce Povodí Ohře, s. p., vyhovět.</p>
		<p>Předmětem vyjádření je návrh Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje (2A ZÚR KK) a vyhodnocení vlivů A2 ZÚR KK na udržitelný rozvoj území, veřejné projednání.</p> <p>Aktualizace se týká mj. aktualizace textace týkající se nakládání se srážkovými vodami, byla doplněna prioritou 22 (předcházení negativních dopadů sucha realizací staveb a přírodě blízkých opatření řešících tuto problematiku), byla doplněna specifická oblast SOB9 (ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem), došlo k vymezení pramenných částí vodních toků (jako přírodní hodnoty nadmístního významu, vč. stanovení zásad a úkolů pro upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot: Vytvářet územní podmínky pro ochranu vodního režimu, vydatnosti a jakosti</p>	

		zdrojů povrchových a podzemních vod), dále byly doplněny územní rezervy pro LAPV: VNR6 (Skřiváň) a VNR7 (Tuřany), v kap. E.I. jsou stanoveny zásady a úkoly pro upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot území: chránit plochy morfologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod pro případné budoucí využití v podmínkách nepříznivého vývojem klimatu a kapacit vodních zdrojů.		
9	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 27. 3. 2024	<p>Správa železnic, státní organizace, vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., hospodáří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cesta a plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty a současně je oprávněným investorem v oblasti železniční dopravy. Vyjádření Správy železnic, státní organizace, se zároveň stává podkladem pro zpracování koordinovaného stanoviska Ministerstva dopravy, které je v procesu územního plánování dotčeným orgánem podle § 4 zákona č. 183/2006 Sb.</p> <p>Z pozice oprávněného investora uplatňujeme následující námitky:</p>		
		1) Požadujeme vypuštění koridorů D101, D102 a D104 včetně vymezených veřejně prospěšných staveb.		<p>Námítce se vyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Věcně shodný požadavek uvedlo ve svém stanovisku dotčeného orgánu Ministerstvo dopravy ČR, se kterým v této věci uzavřel pořizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje dohodu se závěrem, že předmětné koridory budou vypuštěny. Pořizovatel akceptuje následující důvody ministerstva pro vypuštění:</p> <p>V případě koridorů D101, D102 uvádíme, že z hlediska koncepce železniční dopravy je preferována železniční stanice Karlovy Vary horní nádraží, nikoliv železniční stanice Karlovy Vary dolní nádraží. Ministerstvo dopravy udělalo analýzu důvodu zajištění územní ochrany Tuhnické a Bohatické spojky, a to na základě archivních podkladů z let 1995–1997, tedy v letech, kdy se o těchto spojkách rozhodovalo. Předpokladem pro jejich realizaci byl jiný dopravní koncept železniční sítě na území města Karlovy Vary. Tedy železniční stanice Karlovy Vary horní nádraží měla být nádražím nákladním a železniční</p>

			<p>stanice Karlovy Vary dolní nádraží měla být převážně pro dopravu osobní s přestupním terminálem. Důvodem pro přípravu horního nádraží pro nákladní dopravu byl předpoklad pokračování hornické těžby. Jelikož došlo k razantnímu útlumu důlní činnosti, a tudíž nebyl naplněn předpoklad potřeby disponovat horním nádražím určeným pro nákladní dopravu, došlo v tomto směru k přehodnocení koncepce železniční dopravy v Karlových Varech. Lze předpokládat, že zamýšlené železniční spojky by byly velmi technicky náročné, drahé a přínosy z provozu pouze čistě osobní dopravy by nikdy nemohly generovat takových hodnot, aby byl souhrn souvisejících staveb včetně razantní přestavby stanice Karlovy Vary dolní nádraží obhajitelné. Navíc žel. stanice Karlovy Vary horní nádraží byla výrazným způsobem stavebně upravena a v současné době již není nádraží sledováno jako nádraží určené výhradně pro nákladní dopravu. Protože nebyl naplněn předpoklad dostatečných nároků na provozování tratí, a to především u nákladní dopravy, nemůže dojít ani k ekonomické obhajobě a hlavně k potřebnosti realizace Tuhnické a Bohatické spojky. Proto nejsou tyto spojky sledované v žádném strategickém či jiném dokumentu, které zajišťuje buď Ministerstvo dopravy nebo Správa železnic, s.o., a které by se týkaly železniční sítě v Karlových Varech. Navíc by předmětné spojky směřovaly osobní dopravu do železniční stanice Karlovy Vary dolní nádraží, což by mohlo vést ke zmaření realizovaných a připravovaných investičních záměrů na železniční trati č. 140.</p> <p>To je vše souhrn důvodů, proč předmětné spojky nadále považujeme za zbytné v ZÚR Karlovarského kraje a další prověřování těchto záměrů nepřipravujeme a nepožadujeme jejich územní ochranu.</p> <p>V případě koridoru D104 uvádíme, že předmětný koridor nemá návaznost na žádný koridor v platných Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, a proto jeho územní ochrana není opodstatněná. Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Správou železnic zajistilo v roce 2008 územně technickou studii, která prověřila možnost realizace propojení tratí mezi Plzeňským a Karlovarským krajem. Ze strany resortu dopravy následně nedošlo ke schválení výsledné varianty možného řešení propojení. Předmětné propojení železničních tratí tedy nebylo</p>
--	--	--	--

			<p>nikdy přijato resortem dopravy k dalšímu sledování a nebyla řešena jeho ekonomická návratnost. V této nastalé situaci již Ministerstvo dopravy požaduje odblokování území, které je nyní určeno pro koridor D104. Železniční spojení mezi Plzní a Karlovými Vary bude vždy řešeno s maximálním využitím současné železniční infrastruktury (přes Cheb či Bečov nad Teplou.) Z uvedených důvodů lze námitce vyhovět.</p> <p>Pokyn k úpravě: Z návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vypustit koridory D101, D102, D104 (včetně veřejně prospěšných staveb) a doplnit odůvodnění dle Ministerstva dopravy ČR.</p>
		<p>2) Nesouhlasíme s řešením vymezení koridoru v grafické části (nově je vymezena jen jeho část) pro železniční trať č. 140 Cheb – Stráž nad Ohří / hranice s Ústeckým krajem a požadujeme vymezení koridoru pro „celou“ železniční trať dle poskytnutých podkladů</p>	<p>Námitce se vyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Věcně shodný požadavek uvedlo ve svém stanovisku dotčeného orgánu Ministerstvo dopravy ČR, se kterým v této věci uzavřel pořizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje dohodu se závěrem, že předmětný záměr bude vymezen formou koridoru v celé délce. Na základě jednání bylo dne 30. 10. 2024 Ministerstvem dopravy doplněno odůvodnění požadavku ve stanovisku – viz níže. Koridor pro rekonstrukci železniční tratě č. 140 má vzhledem ke svým parametrům jednoznačně nadmístní charakter. Následující důvody pro vymezení koridoru v celé délce tak, jak je předložilo ministerstvo, jsou pro pořizovatele již akceptovatelné:</p> <p>V rámci projednávaného návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje (dále jen „AZÚR Karlovarského kraje“) bylo Ministerstvem dopravy požadováno vymezení koridoru pro železniční trať č. 140 Cheb – Stráž nad Ohří / hranice s Ústeckým krajem z důvodu připravovaných staveb na „podkrušnohorské železniční trati“. Karlovarskému kraji byly Správou železnic předány podklady pro vymezení koridoru, současně je tento záměr vymezen v platných územně analytických podkladech Karlovarského</p>

			<p>kraje. V projednávané AZÚR Karlovarského kraje bylo navrženo vymezení koridoru pouze v oblasti přeložek (Jenišov a Mírová) a dále bylo navrženo Karlovarským krajem řešit vymezení koridoru pouze v textové části úkolem pro obce do jednotlivých územních plánů. S tímto řešením byl Ministerstvem dopravy a Správou železnic vyjádřen nesouhlas v rámci pracovního jednání uskutečněného dne 27.8.2024 na Ministerstvu dopravy. Z pracovního jednání však vyplynul požadavek, aby potřeba koridoru byla opětovně prověřena a případně dále odůvodněna.</p> <p>Tímto tedy uvádíme, že v Karlovarském kraji se jedná o 9 dílčích staveb, které jsou v různé fázi přípravy. Pouze jedna stavba „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ má vydané územní rozhodnutí. I v tomto případě požadujeme vymezení koridoru, protože nelze vyloučit následné dílčí úpravy řešení stavby, které by vyžadovaly potřebu změny územního rozhodnutí, případně může dojít i k jiným komplikacím při přípravě stavby. Ostatní připravované stavby nedisponují územním rozhodnutím, jsou v různé počáteční fázi přípravy. Realizace jednotlivých staveb se v současné době předpokládá různě v období 2026 – 2038.</p> <p>Plánované stavby jsou sice převážně řešeny v rámci stávající stopy železniční tratě, nicméně součástí staveb by měla být i opatření k odstranění propadů rychlosti (rektifikace oblouků a přeložky), které budou zasahovat mimo stávající drážní pozemky. Dále je součástí zajištění normového křížení s komunikacemi (stávající přejezdy, nadjezdy, podjezdy, případně i nová mimoúrovňová křížení), řešení odtokových poměrů (odvodnění, propustky), vedení kabelizace (zajištění napájení, zabezpečovací zařízení), přeložky inženýrských sítí, normové řešení tělesa dráhy atd. Uvedená opatření a stavby budou zcela jistě zasahovat i mimo stávající pozemky dráhy, proto je požadováno vymezení koridoru (pro stavbu hlavní). Vymezením koridoru se má zajistit „jednodušší“ příprava projednání stavby včetně majetkoprávního vypořádání stavby.</p> <p>Resort dopravy navíc dlouhodobě využívá možnosti, že stavby hlavní jsou umístěny v koridoru a stavby vedlejší, ale související se stavbou hlavní, mohou být umístěny i mimo vymezený koridor. Jedná se o §5 odst. (3) a (4) stavebního</p>
--	--	--	--

				<p>zákona č. 283/2021 Sb. Tedy bez vymezení není možné všechny výše uvedené úpravy železniční tratě realizovat. Na základě výše uvedeného lze námitce vyhovět.</p> <p>Pokyn k úpravě: <i>V návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje vymezit koridor pro železniční trať č. 140 dle požadavku Ministerstva dopravy ČR a v souladu s předanými daty v územně analytických podkladech Karlovarského kraje.</i></p>
		<p>Odůvodnění: Ad 1)</p> <p>V rámci projednávané Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje jsme uvedli, že nesledujeme/nepřipravujeme záměry, které obsahují platné Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje a navrhovali jsme jejich vypuštění v projednávané Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje (dále jen „A2 ZÚR KK“). Jedná se o následující záměry:</p> <ul style="list-style-type: none"> • D101 – Propojení tratí č. 149 a č. 140 (Tuhnická spojka) – Karlovy Vary, západ, • D102 – Propojení tratí č. 149 a č. 140 (Bohatická spojka) – Karlovy Vary, východ, • D104 – Propojení tratí č. 149 a č. 175 Teplá – Bezručice. <p>Tyto záměry jsou navrženy k vypuštění i v uplatněných požadavcích Ministerstva Dopravy ČR č. j. MD-4147/2022-910/6, MD/4147/2022/910, ze dne 1. 3. 2022.</p> <p>Součástí odůvodnění A2 ZÚR KK je informace, že v průběhu zpracování A2 ZÚR KK pro veřejné projednání byl ze strany Karlovarského kraje uplatněn požadavek na zachování těchto koridorů a uvedené koridory nejsou předmětem řešení A2 ZÚR KK.</p> <p>Nadále uplatňujeme požadavek na vypuštění uvedených koridorů v projednávané A2 ZÚR KK.</p>		
		<p>Ad 2)</p> <p>V rámci projednávané Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje jsme uvedli, že s ohledem na připravované stavby na rameni</p>		

		<p>Ústí nad Labem – Cheb, požadujeme do Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje zapracovat návrhový koridor pro rekonstrukci železniční tratě č. 140 (Chomutov) hranice kraje – Karlovy Vary – Cheb v návaznosti na koridor vymezený v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje.</p> <p>Vymezení návrhového koridoru je rovněž uplatněno v požadavcích Ministerstva Dopravy ČR č. j. MD-4147/2022-910/6, MD/4147/2022/910, ze dne 1. 3. 2022.</p> <p>Koridor je součástí platných Územně analytických podkladů Karlovarského kraje jako záměr Z65 – rekonstrukce železniční trati č. 140 – Chomutov – hranice kraje – Karlovy Vary – Cheb.</p> <p>Koridor je navržen k zapracování do Politiky územního rozvoje ČR v rámci její zpracovávané Aktualizace č. 8.</p> <p>Součástí odůvodnění A2 ZÚR KK je rovněž kapitola 3. Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů. V souvislosti uvádíme, že v rámci vyhodnocení koordinace s Ústeckým krajem nebyl identifikován koridor VPS – i pro optimalizaci železniční tratě Klášterec nad Ohří – Ústí nad Labem. Vymezením námi požadovaného koridoru by tedy došlo k zajištění návaznosti koridoru na hranici s Ústeckým krajem.</p> <p>Na rameni Ústí nad Labem – Cheb se připravují železniční stavby prakticky v celém rozsahu této železniční trati. Stavby jsou v různé fázi přípravy. Součástí staveb by měla být i opatření k odstranění propadů rychlosti (např. rektifikace oblouků, přeložky) a související stavby (odvodnění, zajištění napájení a kabelizace zabezpečovacího zařízení, zajištění normového křížení s komunikacemi a případně také náhrady železničních přejezdů mimoúrovňovým křížením atd.). Uvedená opatření a stavby mohou zasahovat i mimo stávající pozemky dráhy, proto požadujeme pro stavbu hlavní vymezení koridoru.</p> <p>Nadále uplatňujeme požadavek na vymezení návrhového koridoru pro rekonstrukci železniční tratě č. 140 (Chomutov) hranice kraje – Karlovy Vary – Cheb v projednávané A2 ZÚR KK dle poskytnutých podkladů.</p> <p>Závěrem uvádíme, že jsme v rámci projednávané Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje uvedli, že také nesledujeme/nepřipravujeme záměr D100 – Trať č. 170 Cheb-jih, propojení tratí Plzeň – Cheb a Cheb – Schirnding. Tento záměr je v projednávané A2 ZÚR KK navržen k vypuštění – s tímto souhlasíme. Z našeho pohledu se jedná o záměr obdobný jako záměry D101, D102 a D104.</p>		
10	<p>Statek Bor ZEOS, spol. s.r.o. Bor 98</p>	<p>Vážení, jako zástupce veřejnosti podáváme písemnou námitku dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona proti návrhu Aktualizace č. 2 Zásad</p>		<p>Námítce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění:</p>

<p>360 01 Sadov 9. 4. 2024</p>	<p>územního rozvoje Karlovarského kraje (A2 ZÚR KK). Žádáme o vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury — pro most v obci Šemnice přes řeku Ohři — v trase stávajícího uzavřeného příhradového mostu (přes pozemky p.č. 479 k.ú. Sedlečko u Karlových Var a p.č. 1092 k.ú. Šemnice).</p> <p>Uzavřením mostu se ukázala jeho důležitost celokrajského významu, kdy toto uzavření negativně ovlivnilo trvale žijící občany, vlastníky rekreačních zařízení, chod obce Šemnice, místní podnikatele a v neposlední řadě naši společnost, která hospodaří na obou březích řeky. Uzavírka nám (a našim zaměstnancům, dodavatelům a odběratelům) měsíčně způsobuje vícenásobné výdaje v řádech statisíců korun; další využitelné mosty jsou až v Karlových Varech a Velichově. Velmi negativními průvodními jevy uzavírky mostu jsou zhoršení časového dojezdu složek IZS do oblasti nebo havárie, kdy byl náš traktor 2. února t.r. nabourán na silnici I/13 (jedné reálné objízdné trase).</p>	<p>Vymezení koridoru pro most v obci Šemnice není předmětem Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Zároveň jeho vymezení nebylo obsaženo ve Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje v uplynulém období.</p> <p>V zásadách územního rozvoje se vymezují koridory nadmístního významu, tedy takové jejichž význam zasahuje území více obcí. U silničních koridorů se jedná převážně o silniční tahy nebo jejich úseky, které propojují města a obce v rámci celého kraje nebo navazují na jiný záměr nadmístního významu, případně se jedná o dopravní záměry, u kterých dochází ke změně trasy vedení komunikace a tato trasa není doposud podrobněji územně prověřena, nebo o záměry, které si vyžádají vyšší územní zábor. V případě rekonstrukce mostu se o takový případ nejedná.</p> <p>Funkce a parametry uvedeného mostu v obci Šemnice mají místní charakter. Most sice navazuje na silnici II/222, ale propojuje obec s místní částí Pulovice silnicí III/22214, a to převážně pro místní dojížděku a obsluhu území místní části.</p> <p>Pořizovatel Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje si je vědom, že nevyhovující technický stav mostu a jeho uzavření je pro obec a její obyvatele závažným problémem. Optimálním postupem je řešit uvedený problém v úrovni územního plánu. V návrhu Územního plánu Šemnice z listopadu 2024 je tento problém řešen vymezením koridoru CNU.2 pro úpravu a modernizaci mostu a předmostí přes řeku Ohři v části „U Mostu“ včetně úpravy související silnice III/22214. Pořizovatel považuje jednoznačně za správné, že uvedený problém je řešen v návrhu Územním plánu Šemnice a tento způsob řešení považuje za dostatečný a v úrovni územně plánovací přípravy za plně vyhovující.</p> <p>Zásady územního rozvoje zpravidla nepřebírají záměry z územně plánovacích dokumentací, v tomto konkrétním případě by zanesení koridoru do územně plánovací dokumentace kraje nebylo, na základě výše popsáných parametrů, účelné. Z uvedených důvodů nelze námitce vyhovět.</p>
--	---	--

č.	Odesílatel adresa ze dne	Obsah námítky dotčené obce/oprávněného investora		Rozhodnutí o námitce Odůvodnění <i>Pokyn k úpravě dokumentace</i>
1	ČEZ Distribuce, a. s. Teplická 874/8 Děčín – Děčín IV-Podmokly 20. 10. 2025	<p>V souvislosti s vypracováním a zveřejněním dokumentace výše uvedeného návrhu, ČEZ Distribuce, a. s. požaduje důsledně respektovat ochranná pásma stávajících elektrických zařízení (nadzemní a podzemní vedení VN, nadzemní a podzemní vedení NN a distribuční trafostanice).</p> <p>Dále je nutné dodržovat normu ČSN 73 6005 pro zájmová pásma podzemních vedení a nejmenší dovolené vzdálenosti při křížení, souběhu sítí a výšky nad definitivním terénem. Informace o průběhu sítí a poloze zařízení Vám poskytneme prostřednictvím Geoportálu Skupiny ČEZ na internetových stránkách www.cezdistribuce.cz, kde si můžete zákresy sítí stáhnout v digitálním formátu.</p> <p>Bude-li nutno přeložit zařízení distribuční soustavy (nemožnost splnit požadavky platných ČSN a dalších právních předpisů), je nutno v řádném předstihu zažádat o přeložku zařízení distribuční soustavy řešenou dle § 547 zák. č. 458/2000 Sb. v platném znění.</p> <p>Toto stanovisko má charakter všeobecného vyjádření a je vypracováno jako podklad k Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Konkrétní podmínky budou vydány po předložení upřesňující projektové dokumentace navrhovaných úprav.</p>		<p>Námítce se nevyhovuje.</p> <p>Odůvodnění: Jedná se o požadavek oprávněného investora. Požadavek je obecného charakteru a svým detailem na respektování elektrických zařízení neodpovídá měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje. Jak je uvedeno v námitce, jedná se o všeobecné vyjádření a konkrétní požadavky a podmínky k respektování elektrických zařízení a jejich ochranných pásem budou uvedeny po předložení projektové dokumentace konkrétního záměru, popř. zohledněny při přípravě podrobnější územně plánovací dokumentace. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že obsah námítky nesměřuje vůči návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, nelze námitce vyhovět.</p>