



**Krajský úřad  
Zlínského kraje  
Odbor dopravy a silničního hospodářství  
Ing. Emilie Slavíková  
Vedoucí odboru**

Tř. T.Bati 21  
761 90 Zlín

V Želechovicích nad Dřevnicí dne 25. 5. 2010

**Stanovisko obce k projednání konceptu návrhové části Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje**

Vážení,

na základě pozvánky ze dne 5. 5.2010 čj. KUZL 30580/2010 a předložené dokumentace „koncept návrhové části Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje“ vznášíme k předloženému materiálu níže uvedené připomínky .

Obec Želechovice nad Dřevnicí zásadně nesouhlasí s návrhem v čl. 5.1.5. Základní motiv výhledové silniční sítě – modernizací silnice I/49 Otrokovice – Lípa na čtyřpruhové vedení ( nedělený čtyřpruh), zařazenou do nadřazené silniční sítě celostátního významu. Toto své stanovisko opírá o následující fakta :

1. Obec Želechovice n.Dř. zásadně odmítá rozšíření silnice I/49 v intarvilanu obce.
2. Při hypotetickém rozšíření přes Želechovice by došlo v úseku přechodu na sousední katastr obce Lípa k trychtýřovitému zúžení pro nesoulad s jejich územním plánem. Jedná se o místo v těsné blízkosti Základní školy Želechovice nad Dřevnicí. Sousední obec Lípa má schválený územní plán obce s jasně definovanou rezervní plochou pro dopravu na severní hranici katastru tzv. pravobřežním obchvatem. Obec Lípa dala v minulosti svým usnesením zřetelně najevo svůj nesouhlas s rozšiřováním stávající trasy silnice I/49 na čtyřpruh vedený obcí.
3. Toto řešení dopravy přes naše území, které má výhledově do roku 2030 přenést zvýšenou intenzitu dopravy 23 900 vozidel za 24 h (tato intenzita je za předpokladu dobudování R49 až po Lípu, jinak bude dosahovat až 30 000 vozidel za 24 h), je v naprostém rozporu se Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje.
4. Při zohlednění technických parametrů území, hustoty osídlení a vlivu na chod celé obce, lze nedělený čtyřpruh v kombinaci s případnou místní obslužnou komunikací, protihlukovými opatřeními a chodníkem provést pouze při demolici vždy jedné řady domů podél celé zastavěné části obce u komunikace I/49. Dojde tím tedy k demolici min. 51 domů. Nemluvě o záboru daného území ve středu obce.

5. Z výše uvedeného také vyplývá jednoznačný rozpor se schváleným zadáním územního plánu obce Želechovice, které předpokládá vyřešení růstu intenzity dopravy přeložkou komunikace I/49 s minimalizací asanačních zásahů a respektování podmínek ovlivňující faktory životního prostředí.
6. Není zde zohledněno řešení při překročení hlukových limitů silniční a železniční dopravy pro venkovní prostředí. Při popisu stávajícího stavu na komunikaci I/49 v úseku Zlín – Vizovice a na železniční trati č.331 není zmíněno trvalé překročení hluku z dopravy a následně nápravná opatření. Dle nám známých podkladů, fa Ekola prováděla v roce 2007 měření hluku ze silniční dopravy ve venkovním prostoru staveb a všechny výsledky překračovaly povolené výjimky. Platnost hlukových výjimek končila k roku 2010.
7. Toto řešení by mělo zásadní vliv na životní prostředí v celém centru obce, došlo by k výraznému nárůstu znečištění ovzduší, které není taktéž zmíněno při uvažovaném rozšíření na čtyřpruh.
8. Uváděné intenzity dopravy ze sčítání z let 2004 a 2005 (15 600 vozidel za 24 hodin z roku 2005, z toho 22 % nákladní doprava) podle našeho názoru neodpovídají skutečnosti, intenzita je ve skutečnosti již daleko vyšší ( dle podkladů ŘSD z roku 2008 cca 18 000 vozidel za 24 h)a pro aktualizaci tohoto dokumentu pro rok 2010 je nutno provést nové sčítání intenzity dopravy na této komunikaci v našem úseku. Pět let staré údaje považujeme pro tuto problematiku za zastaralé. Pokud budeme dále pracovat s tak zastaralými údaji, není důvod k aktualizaci Generelu dopravy.
9. Obec je připravena v případě rozporu provést samostatně v naší obci měření intenzity dopravy a hladin hluku ze silniční a železniční dopravy.
10. Chybí posouzení míry nehodovosti na komunikaci I/49 při stávajícím stavu a při nově navrhovaném stavu. Pro výhledové období do roku 2030 bude takto modernizovaná komunikace spojnici rychlostních komunikací R55 a R49. Z obecného textu vyplývá, že min. 60 % dopravních nehod v roce 2008 bylo evidováno na území obcí. Toto řešení je v rozporu s Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu.
11. Nebylo doloženo posouzení vlivu na pěší dopravu - při rozšíření a dalším nárůstu intenzity vyplývá jasný nárůst nehodovosti při střetu s pěšími, nutnost dobudování dalších světelných přechodů pro chodce. Z toho vyplývají překážky v průjezdnosti zastavěným územím obce. Stávající I/49 vykazuje 42 % průjezdných úseků.
12. Pro rozvoj území, sociálních kontaktů a již zmíněné životní prostředí bude tato varianta znamenat úpadek. Tato nová úprava silnice s vysokou intenzitou dopravy by znamenala faktické rozdělení obce na dvě samostatné části, případně demolici zástavby v jedné části obce.
13. Předkládaný dokument si v mnohém odporuje. V čl. 1.3. Filozofie návrhu řešení, Teze č.2. , č.4., č.5., které shodně pojmenovávají dopravní problematiku vč. aspektů životního prostředí, vlivu nehodovosti, intenzit a parametrů se zároveň uvádí, že při intenzitě dopravy nad 8 - 10 000 vozidel za 24 h jsou doporučovány výstavby obchvatů. Z toho vyplývá, že doporučené řešení výhledové silniční sítě- silnice I/49 Otrokovice – Lípa- je v naprostém rozporu se základními tezemi tohoto dokumentu a celé strategie.

14. Z výše uvedeného vyplývá dále naprostý rozpor s čl. 6. Ochrana životního prostředí – „ Negativní vliv se projevuje především v produkci emisí znečišťujících ovzduší, ve vyšší hladině hluku a v záboru území. Prvořadým cílem území v oblasti dopravy je zabezpečení stabilizace a postupného snižování negativních účinků na stav životního prostředí souvisejících s dopravou a dopravním provozem.“
15. Občané obce protestují proti rozšíření komunikace I/49 zastavěným územím obce již 15 let a původně platný Směrný územní plán obce z roku 1975, jehož platnost skončila k 31. 12. 2009, předpokládal rozšíření komunikace na nedělený čtyřpruh za předpokladu zrušení trati při hygienických limitech a intenzitách dopravy z roku 1975. Domníváme se, že obrovský skok v nárůstu intenzity dopravy a platnost hlukového zákona by měly být dostatečným měřidlem pro jednoznačné vyznačení obchvatu Želechovic a vyloučení dalších úvah o možnosti rozšíření této komunikace.

Na základě těchto skutečností obec Želechovice požaduje změnu.

Jako základní motiv výhledové silniční sítě požadujeme na územích obcí Želechovice a Lípa pravobřežní, severní obchvat (částečnou přeložku silnice I/49) těchto území, který by přenesl navýšenou intenzitu dopravy mimo hustě osídlené území obou obcí při respektování technických parametrů území v koridoru územní rezervy případné pravobřežní komunikace. Tento obchvat by v západní části katastru před obcí Želechovice navázal na stávající stopu silnice I/49. V kú Lípy ( MÚK Lípa) by navázal na rychlostní komunikace R49, v kú. Zlín by navázal na stopu stávající komunikace I/49. Stal by se tak požadovanou spojnicí R55 a R49.

Toto řešení by bylo v souladu s územním plánem sousední obce Lípa i s nadřazenými Zásadami územního rozvoje. Statutární město Zlín nemá ve svých návrzích územního plánu rezervu pro pravobřežní komunikaci a její případná realizace po roce 2030 je tedy více než sporná.

Předkládaným dokumentem Konceptu aktualizace Generelu navržené rozšíření silnice I/49 na čtyřpruh by navždy zůstalo jedinou spojnicí mezi R 49 a R55.

Z výchozích podkladů pro tvorbu konceptu aktualizace Generelu dopravy je jasně definováno, že ...“ Z provedeného dopravního zatěžování předběžně vyplývá, že nově budovaná pravobřežní komunikace může být natolik atraktivní, že by mohla převést veškerou průjezdnou dopravu ze stávající silnice I49. Převažující dopravní funkce však může způsobit také částečné znehodnocení dopravní funkce silničního tahu R49 a převedení části dopravy do navrhované pravobřežní přeložky silnice I49 “. ( *Posouzení vlivu výsledků Aktualizace modelu IAD*).

Pokud by došlo v následujících letech k rozhodnutí dobudovat pravobřežní komunikaci i na kú. Zlína v místech územní rezervy, námi požadovaný obchvat našich obcí by se stal součástí této výhledové pravobřežní komunikace.

Toto řešení je v souladu se strategickými cíly tohoto dokumentu a v naprostém souladu s tezemi Filozofie návrhu řešení.

Problematika železniční trati 331:

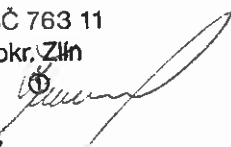
Pro nedostatečné technické parametry v území a křížení se zástavbou ( především úsek Zlín – Želechovice – Lípa) je stávající plánovaná elektrizovaná jednokolejná trať nevhodná pro současně dálkovou, nákladní a ostatní osobní dopravu. V popisu chybí dořešení protihlukové a antivibrační problematiky.

Trať ani území nemají parametry pro toto řešení. Výsledné časové úspory a množství přepravených osob dle údajů konceptu považujeme za ekonomicky neefektivní, chybí provázanost s autobusovou dopravou a místo toho požadujeme přednostní dobudování elektrizace trati až do Vizovic. Požadujeme přehodnocení celého záměru prodloužení trati.

Požadujeme dodržení původního záměru – elektrizovat trať v celé délce z Otrokovic až do Vizovic, koncept neodpovídá skutečnosti. Uvádí původní záměr elektrizace Otrokovice- Zlín – Vizovice, který České dráhy dle posledních jednání zkrátily na úsek Otrokovice - Zlín .

S přátelským pozdravem

OBEC ŽELECHOVICE NAD DŘEVNICÍ  
PSČ 763 11  
okr. Zlín

  
Michal Špendlík,  
Starosta obce  
Ul. 4. Května 68  
763 11 Želechovice nad Dřevnicí