

*odstátní dálnice (Plaměna) + poštou
/Brunelík/*

SMO/141474/09

21.12.09



Ing. Petr Kajnar

primátor statutárního města Ostravy

Magistrát města Ostrav

21 -12- 2009

PODÁTELNA!!!

V Ostravě dne 18.12.2009

Vážený pane ministře,

dovolte mi, abych se na Vás obrátil s žádostí o udělení výjimky v rámci zavedených dálničních poplatků u zprovozněného úseku dálnice D1 na území statutárního města Ostravy (SMO), tj. v úseku mezi 354. a 365. dálničním kilometrem. Svou žádost bych rád podpořil následujícími argumenty.

Klíčovou záležitostí je vedení samotné dálnice D1 přímo přes území SMO. V minulosti byly při hledání průchodu dálničního koridoru přes Ostravskou aglomeraci posuzovány varianty obchvatů města Ostravy z jihu i severozápadu a varianta průchodu městem pooderským koridorem. Tento koridor byl vyhodnocen jako nejlepší především z toho důvodu, že se dálnice stane součástí komunikačního systému SMO s kladným vlivem na životní prostředí (přenesení velkou částí vnitřní dopravy do chráněného koridoru dálnice). Přitom dlouhodobá strategie dostavby tohoto komunikačního systému a odstraňování jeho „úzkých“ míst s malou kapacitou byla založena zejména na dohodnutém principu nezpoptatněné dálnici v průchodu městem.

Vzhledem k tomu, že je zpoplatněn koridor dálnice na území SMO, nedochází k očekávanému odlivu dopravy z okolní sítě a je nezbytné urychleně zahájit přípravu nových silničních staveb, odstraňujících „úzká“ místa na okolních komunikacích (zejména průtah silnice I/11 Rudná přes Vítkovice, křižovatka 28.října / Mariánskohorská, průtah silnice I/58 přes Přívoz, prodloužení Severního spoje do Poruby, prodloužení ulice Slovenské) s očekávanými stavebními náklady v objemu 8 - 12 miliard korun.

V období let 2010 – 2012 připravuje SMO ve spolupráci s Moravskoslezským krajem (MSK) na území města hned několik zásadních dopravních staveb, které do značné míry omezí průjezdnost hlavních dopravních tepen města, přičemž hlavní alternativou měl být zmíněný úsek D1. Jejich načasování vycházelo právě z očekávaného zprovoznění dálnice D1 na území SMO včetně 1. etapy Severního spoje (spojení komunikace Mariánskohorská a D1) a především ze zajištění nezpoptatněných úseků. Jen pro příklad se chystá rekonstrukce hlavního dopravního terminálu v oblasti železniční stanice Ostrava Svinov (svinovské mosty, ulice Opavská), který denně umožňuje přímo průjezd 48 000 vozidel a zajišťuje klíčové napojení 120tisícové aglomerace městského obvodu Poruba včetně výjezdu na Opavu. V průběhu rekonstrukce dojde k zúžení, které kapacitně není schopno pojmout denně více než 30 000 vozidel. Pro zbylý rozdíl 18 000 vozidel/den je jedinou alternativou právě dálnice D1 spolu se Severním spojením a propojením na komunikaci I/11 Rudná. Zpoplatněním dálnice dojde ke svedení veškeré dopravy pouze na komunikaci I/11 Rudná, která však sama není schopna pojmout zbylý rozdíl. Již dnes je její kapacita (42 000 vozidel/den) zcela naplněna a dojde tak bezesporu k značným dopravním komplikacím. Naopak nově vytvořený Severní spoj zůstane prakticky nevyužitý.

V souvislosti se zpoplatněním dálnice nelze přehlédnout faktor „vyhýbání se zpoplatněným úsekům“ ze strany řidičů, kteří dálnici obecně v průběhu roku nepoužívají a tyto úseky se tak rovněž stávají nezajímavými. Typickou ukázkou je zpoplatněný úsek Ostrava – Frýdek Místek a neúměrné zatížení dopravou u obcí přilehlých k tomuto spojení. Dochází tak k neúměrnému zatížení vnitroměstské dopravy a neúměrnému zatěžování komunikací nižších tříd. To se ve svém důsledku opět promítá negativně do jejich zvýšené údržby, tedy do výše nezbytných investic. Ve

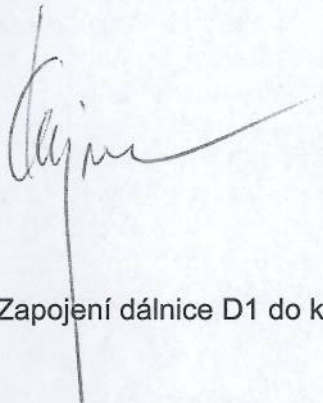
svém důsledku tedy finance „naspořené“ z dálničních poplatků bude potřeba získat pro údržbu existujících nadmíru zatížených komunikací nižších tříd.

Velmi významnou roli hraje v oblasti dopravy v případě SMO rovněž míra znečištění ovzduší, kdy celý Ostravský region patří v oblasti hlavních ukazatelů k nejhorším v celé ČR (70% znečištění plyne z dopravy). Jakákoliv změna (možnost svedení dopravy mimo hlavní průtahy městem) může proto pro celou aglomeraci a její obyvatele znamenat nezanedbatelnou úlevu.

Dovolte mi závěrem dopisu vyjádřit potěšení nad skutečností, že došlo k tolik očekávanému propojení dálnice mezi Ostravou, Brnem a Prahou. Byť se jedná stále o nedokončený (provizorní) stav, je zajištění tohoto dálničního propojení a jeho dokončení v budoucnu směrem k polským hranicím bezesporu přínosem pro rozvoj našeho regionu a zajistí se tak příliv investic na území celého MSK. Byl bych však zároveň nesmírně potěšen, pokud by přidaná hodnota této klíčové dopravní tepny mohla být povýšena rovněž o to, co jsme nejvíce očekávali. Tedy o snížení intenzity vnitroměstské dopravy a zejména zlepšení stavu (snížení) exhalací plynoucích z městské dopravy.

Vážený pane ministře, pevně věřím, že uvedené argumenty u Vás najdou v tomto případě pochopení a udělení výjimky bude možné. Děkuji za spolupráci a těším se na Vaší reakci.

S pozdravem



Příloha: Zapojení dálnice D1 do komunikačního systému města Ostravy

Vážený pan

Ing. Gustáv Slamečka, MBA
ministr dopravy

Ministerstvo dopravy
nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Na vědomí

Ing. Alfred Brunclík
generální ředitel

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12,
140 00 Praha 4