



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

**Magistrát města Olomouce**  
**Odbor koncepce a rozvoje**  
**Hynaisova 10**  
**779 11 Olomouc**

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
SMOI/OKR/19/3129/2008/ Ga/	482/2011-910-UPR/2-Ma	Marec Peter, Ing. / 225 131 436	22.12.2011

Věc: Olomouc - návrh ÚP města

Zákon č. 2/1969 Sb. § 17, ve znění pozdějších předpisů, ustanovuje Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy. Ustanovení § 22 dále uvádí, že Ministerstvo dopravy zpracovává koncepcí rozvoje svěřených odvětví – dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy.

Při výkonu působnosti DO v rámci územně plánovací činnosti prosazuje Ministerstvo dopravy rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR i ÚP jednotlivých obcí.

Na základě ustanovení § 4 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. vydává Ministerstvo dopravy, jako dotčený orgán ve věcech dopravy podle § 40 odst.2 písm. g) zák. č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, podle § 56 písm. d) zák. č. 266/1994 Sb. o drahách ve znění pozdějších předpisů, podle § 88 odst.1 písm. o) a p) zák. č. 49/1997 Sb. o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů a podle § 4 zák. č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ÚPo Olomouc.

K navržené koncepci **železniční dopravy** máme zásadní připomínky.

Řešeným územím jsou vedeny tratě, zařazené do kategorie dráhy celostátní:

trať č. 270 Česká Třebová – Přerov – Bohumín,

trať č. 290 Olomouc – Šumperk,

trať č. 301 Nezamyslice – Olomouc,

trať č. 310 Olomouc – Opava východ.

Dále trať č. 275 Olomouc – Senice na Hané, vyčleněna z dráhy celostátní jako regionální dráha.

Návrh Územního plánu města Olomouce obsahuje návrhy/prvky, které se dotýkají železniční infrastruktury:

DZ-01: železniční trať – přeložka trati č. 290 v prostoru severně od ulice Sibiřské;

DZ-02: železniční vlečka – prodloužení vlečky jižně od ulice Hamerské, včetně křížení;

DZ-03: železniční stanice, zastávka na trati č. 301 na Novém Světě;

DZ-04: železniční vlečka – v trase železniční trati č. 275 z železniční stanice Olomouc-hlavní nádraží po ulici Wittgensteinovu;

DZ-05: železniční trať – modernizace a zkapacitnění trati č. 301, včetně přestavby železničních stanic Nemilany a Olomouc-Nové Sady;



DH-11: tramvajová trať ve stopě železniční trati č. 275 od železniční stanice Olomouc-Řepčín po napojení na navrženou trať DH-07 u Mlýnského potoka, včetně obratiště.

Nesouhlasíme s variantou ukončení železniční tratě č. 275 v žst. Olomouc-Řepčín. U prvků DZ-04 a DH-11 týkajících se trati č. 275 upozorňujeme, že v dlouhodobém výhledu majetkový správce trati SŽDC nesleduje záměr zrušení nebo změny kategorie dráhy, kterým je navrhované řešení podmíněné. Uvedenou trať je do budoucna nutné řešit jako jeden celek v souladu se záměry Olomouckého kraje tak, aby byl při vytvoření potřebných legislativních podmínek umožněn smíšený provoz železničních vozidel a tramvají.

Polohu tratě č. 290 v řešeném území považujeme za stabilizovanou a s navrhovanou přeložkou nesouhlasíme. V souvislosti s prvkem DZ-01 upozorňujeme, že trať č. 290 představuje významnou osu regionální dopravy. SŽDC sleduje, v souladu s požadavky Olomouckého kraje, záměr elektrizace této tratě, pro který byla zpracovaná Technicko-ekonomická studie elektrizace trati Olomouc – Uničov – Šumperk (MCO a.s., 2006). Uvedená studie nepředpokládá úpravy směrového vedení tratě v rozsahu navrhovaném v rámci prvku DZ-01.

Pokud jde o **silniční dopravu**, správním územím města jsou vedeny státní silnice I. třídy I/35, I/46 a I/55. Tah silnice I/35 je v současné době veden územím města ve dvou trasách – původní trasa silnice I/35 vedoucí zastavěným územím a nově vybudovaná trasa v jižním obchvatu města, která je provozována jako rychlostní silnice R35. Po dokončení posledního úseku R35 (stavba 3508.2) bude stávající (původní) silnice I/35 převedena do sítě silnic nižších tříd.

V rámci koncepce silniční dopravy jsou vymezeny návrhové plochy dopravy pro dobudování rychlostní silnice R35 v úseku Neředín – Křelov včetně křižovatky s ozn. DS-01 a pro realizaci přeložky silnice I/46 ve východním obchvatu města, tzv. „východní tangenty“ s ozn. DS-02 v úseku od křižovatky s rychlostní silnicí R35 po křižovatku s ulicí Lipenskou (I/35), včetně křižovatek a křížení a DS-03 v úseku od křižovatky s ulicí Lipenskou (I/35) po hranice správního území města (k.ú. Dolany), mimo k.ú. Bystrovany, včetně křižovatek a křížení. Uvedené plochy jsou v souladu s nadřazenou ÚPD – Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje - zařazeny do veřejně prospěšných staveb.

V textové části odůvodnění je v kap. 2.1. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje ČR uvedeno: „...budované rychlostní propojení (R35, D47) s Ostravou...“, což neodpovídá současnému stavu, protože označení dálnice D 47 bylo pouze dočasné a nyní je již označována jako dálnice D1 Praha – Brno – Ostrava.

Z hlediska **letecké dopravy** souhlasíme s konstatováním, že vzhledem k blízkosti mezinárodních letišť v Brně a Ostravě a rovněž v souvislosti s rostoucím významem civilního provozu na letišti v Přerově se nepředpokládá, že poroste význam města Olomouc v regionu v oblasti letecké dopravy.

Požadavky na řešení doporučujeme upravit:

- s ohledem na zachování tradice letectví ve městě prověřit možnosti **dalšího** využití a stabilizace stávající plochy veřejného mezinárodního letiště Olomouc, včetně jeho ochranných pásem;
- respektovat heliporty a jejich OP na území nemocnice a na Tabulovém vrchu;
- respektovat letové tratě (názvosloví).

Návrh ÚP Olomouc byl zpracován ve dvou variantách. Jednotlivá variantní řešení na sebe neměla vazbu a z hlediska zájmů v oblasti civilního letectví se dají zjednodušeně formulovat takto (viz str. 61 ÚP Olomouc – odůvodnění, kapitola 1.14. Požadavky na zpracování konceptu, včetně požadavku na zpracování variant):

- **varianta 1: letiště v Neředíně, ... ;**
- **varianta 2: bez letiště na území města, ... .**

V zájmu souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem vyplývá pro řešené území požadavek respektovat v území plochy dopravní infrastruktury nadmístního významu. Mezi tyto plochy ZÚR OK mj. řadí (viz str. 30 ÚP Olomouc – odůvodnění, kapitola 3.4. Plochy a koridory dopravní infrastruktury nadmístního významu dle ZÚR OK (kap. A.4.1.)):

- stávající veřejné mezinárodní letiště Olomouc;
- stávající neveřejné vrtulníkové letiště pro Leteckou záchrannou službu v Olomouci;

V odůvodnění řešení týkajícího se letecké dopravy je mj. uvedeno, že „...Vzhledem k postavení Olomouce v rámci regionálních vztahů v letecké přepravě (blízkost mezinárodních letišť v Brně a Ostravě a rovněž s rostoucím významem letiště v Přerově potvrzeného v ZÚR OK) se vymezuje stabilizovaná plocha stávajícího letiště v Neředíně a je tak potvrzen současný stav letiště, které funguje především pro sportovní účely. Zároveň by zde měl být zachován mezinárodní civilní provoz.

Z výše uvedených důvodů není dále uvažováno s výstavbou zcela nového letiště v území za silnicí R35 (částečně v k.ú. Hněvotín), pro niž byla vymezena rozvojová plocha v ÚP 1998.“ (viz str. 345 ÚP Olomouc – odůvodnění, kapitola 5.3.7. Letecká doprava)

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je mj. konstatováno, že „...V případě variantního řešení „letiště“ byla varianta č. 2 „bez letiště“ na území města sice vyhodnocena z hlediska životního prostředí jako výhodnější než varianta 1 „s letištěm“, avšak z důvodu vlivů na hospodářský rozvoj města (cca 100 000 obyvatel, krajské město apod.) a soudržnost jeho obyvatel bylo celkové vyznění varianty 1 vyhodnoceno jako výhodnější.“ (viz str. 537 ÚP Olomouc – odůvodnění, kapitola 2 Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj)

Z výše uvedeného je zřejmé, že v obsahu kapitoly 1.5. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury dochází k rozporu mezi úvahou nad stabilizací a rozvojem stávajícího letiště Olomouc – Neředín a úvahou nad možností zřízení zcela nového letiště. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem i ke skutečnosti, že dle zpracovatele návrhu ÚP Olomouc se nepředpokládá stoupající význam města v oblasti letecké dopravy z důvodu blízkosti mezinárodních letišť v Brně a Ostravě, požadujeme přeformulovat znění textu návrhu ÚP Olomouc – odůvodnění, kapitola 1.5. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury, str. 48.

S pozdravem

Ing. Josef Kubovský  
ředitel odboru infrastruktury a ÚP