



STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC
PRIMÁTOR

Ministerstvo dopravy
Vážený pan
Ing. Dan Ťok
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Olomouc 08.08.2016
č.j. SMOI/162728/20169/OKP/AS

Věc: Zařazení části dálnice D35 do seznamu úseků nepodléhajících zpoplatnění

Vážený pane ministře,

na základě jednání, které proběhlo na Ministerstvu dopravy dne 26. července 2016, si Vám dovoluji zaslat tento dopis, ve kterém za Statutární město Olomouc žádám o zařazení části dálnice D35, vedoucí kolem našeho města, do seznamu úseků nepodléhajících zpoplatnění.

Jedním z největších dopravních problémů Olomouce je vedení tří silnic I. třídy jeho územím. Konkrétně jde o komunikace převádějící tahy rychlostních komunikací, tahy vybrané silniční sítě i tahy dálkové evropské dopravy.

Stávající čtyřpruhový průtah I/35, který je veden obytnou městskou lokalitou nedaleko historického centra, je kapacitně nedostačující a to především v místech úrovňových, světelnou signalizací řízených křižovatek. Intenzity dopravy na této komunikaci dosahují hodnoty cca 40 000 vozidel/24 hod. Tranzitní, především těžká kamionová doprava, z tohoto důvodu enormně zatěžuje životní prostředí v místech největší koncentrace obyvatel, a to hlavně hlukem, vibracemi a exhaláty motorů vozidel.

Definitivním řešením tohoto problému je převedení těchto tahů do výhodnějších poloh mimo obytné části města dle územního plánu města. Jedná se o realizaci těchto komunikací:

- jižní obchvat D35
- západní tangentu D35
- východní tangentu I/46

Prvními stavbami z výše uvedených, které se podařilo realizovat je tzv. jižní obchvat města a část západní tangenty. Jednalo se o rychlostní silnici R 35, stavbu R 3509 Slavonín - Přáslavice a stavbu R 3508 Křelov - Slavonín, 1. etapa, které jsou částí postupně budovaného dálničního tahu D35 a zároveň tvoří obchvat města Olomouce.

Porovnáme-li výsledky celostátního scítání dopravy v roce 2010 zjistíme, že po západní tangentě jezdilo celkem 13 600 vozidel/24 hod., po jižním obchvatu 22 200–27 200 vozidel/24 hod. dle jednotlivých mezikřižovatkových úseků.



STATUTÁRNÍ MĚSTO OLOMOUC PRIMÁTOR

Ovšem dopravní zátěž na průtahu městem po silnici I/35 se pohybuje v intervalu 17 800–19 700 vozidel/24 hod., jako alternativa západní tangenty a 16 800–36 000 vozidel/24 hod., jako alternativa jižního obchvatu. Novější relevantní statistiky bohužel nemáme k dispozici, jelikož se jedná o komunikace ve správě státu, resp. ŘSD.

Podíváme-li se na celou problematiku z pohledu ujeté vzdálenosti zjistíme, že trasa po zpoplatněné D35 je dlouhá 20 km, kdežto průtahem města po I/35 je to jen 14 km. Pokud na obou trasách porovnáme dojezdové časy zjistíme, že po D35 vzdálenost 20 km urazíme za 12 minut a po průtahu městem 14 km za 18 minut. K uvedenému zdržení dochází vlivem průjezdu 9 světelně řízených křižovatek na trase. Z uvedeného vyplývá, že jízda po městském průtahu je v porovnání s jízdou po obchvatu ekonomicky nevýhodná, jelikož dochází vlivem provozu a s tím souvisejícím stylem jízdy ke zvyšování spotřeby pohonného hmot. Výsledkem potom je zvýšení ekologického zatížení obytných částí města exhalacemi, hlukem a vibracemi. Ve vztahu na jedno vozidlo se může tato skutečnost jevit jako zanedbatelná, ale při celkových intenzitách provozu se jedná o již zásadní problém. Proto i převedení části vozidel na zpoplatněný úsek D35 povede ke zlepšení životního prostředí ve městě Olomouci.

Právě pro zajištění maximálního odvedení zbytné dopravy z území města jsme vždy považovali za velmi důležité, aby tuto rychlostní silnici, nyní dálnici, bylo možno užívat bez dálniční známky či mýtných bran, stejně jako je tomu u jiných velkých měst v České republice.

Navíc Ministerstvo dopravy od začátku letošního roku zrušilo výběr poplatku na čtyřech obchvatech měst (Brno, Mladá Boleslav, Cheb, Tábor), kde u tří z těchto měst dosahují intenzity dopravy nižších hodnot, než je tomu v Olomouci. Jako argument jste mimo jiné uvedl, že tím předejmeme tomu, aby se místní řidiči kvůli dálničnímu poplatku dálnici vyhýbali a jezdili skrze město po silnicích nižších tříd. K této situaci dochází i na území města Olomouce.

Navíc v okolí Brna se jedná o úsek delší než 30 km, což je rovněž v rozporu s deklarovanou koncepcí ministerstva, kterou nám argumentovalo při naší poslední žádosti o zrušení zpoplatnění obchvatu Olomouce.

Město Olomouc se nyní dostalo do stavu, kdy mu na jedné straně stát zatím nechcel pomoci řešit neudržitelnou dopravní situaci zrušením výběru dálničního poplatku, a na druhé straně s negativním názorem dopravní policie, kdy odmítá rozšíření omezení vjezdu těžkých nákladních vozidel na zastavěném území města Olomouce.

Město Olomouc se rozhodlo pořídit Plán udržitelné městské mobility, i když tuto povinnost nemá a jedná se o velmi finančně náročný projekt. Důvodem, proč jsme k tomuto projektu přistoupili je hlavně to, že chceme zlepšit životní podmínky našich obyvatel a vyrovnat se tak moderním evropským městům. A právě odvedení zbytné dopravy mimo zastavěnou část města je jedním z cílů tohoto materiálu.



S T A T U T Á R N Í M Ě S T O O L O M O U C
PRIMÁTOR

Na základě pověření Zastupitelstva města Olomouce z jeho 10. zasedání, které proběhlo dne 27. 6. 2016, a na základě výše uvedeného Vás žádám o přehodnocení stanoviska Vašeho resortu a o zařazení části dálnice D35 (jižní obchvat + západní tangenta) do seznamu úseků komunikací, jejichž užití nepodléhá zpoplatnění v úseku od MÚK Přáslavice po MÚK Křelov.

Na našem společném jednání jste nám sdělil, že s odstraněním výkonového mýtného souhlasit nebudete, ale „že by to bylo možné“ u časového mýtného. Domnívám se, že i tento menší krok by mohl přispět ke zlepšení dopravní situace.

S pozdravem



doc. Mgr. Antonín Staněk, Ph.D.