



Občanské sdružení PROSTOR PRO ŽIVOT, IČO: 265 83 208

Jiráskova 1, 784 01 Litovel, E-mail: prostor@cbox.cz, Internet: web.redbox.cz/prostor

Připomínky ke konceptu územního plánu města Litovle

.....

V Litovli, 20.8.2007

Určeno pro: Starostu města Litovle
Radu města Litovle
Městský úřad Litovel – stavební odbor
Členy městského zastupitelstva

I. Preambule

Způsob, jakým koncept územního plánu města Litovle, zpracovaný brněnskou firmou Urbi a prezentovaný veřejnosti v roce 2002, řeší zejména dopravu ve městě, neodpovídá charakteru města jako města historického a královského. Navrhované řešení dopravy ani neodpovídá přirozeným potřebám občanů a jejich bezpečnému pohybu po něm a omezuje tak kvalitu bydlení a života v něm.

Následující body jsou pouze příklady toho, jak nekvalitně je tento koncept zpracován. Máme za to, že takových příkladů by se dala najít celá řada, ale to by překročilo rámec těchto připomínek.

II. Doprava

A. Způsob řešení dopravy tzv. roštovým systémem je pro Litovel nevhodný a způsobí další dopravní zatížení centra města

- Podoba města Litovle vznikla historickým vývojem a roštový systém naprosto nerespektuje tento fakt a ničí jeho charakter.
- Současná dopravní obslužnost obytných částí Litovle není tak kritická, aby byl nutný tak radikální zásah.
- Vybudování komunikací dle konceptu přiláká dopravu do obytných a doposud klidných částí Litovle. Současné zkušenosti jednoznačně ukazují, že budování širokých a rovných komunikací ve městě, hojně ve světě praktikované v první polovině minulého století, nepřináší žádné snížení provozu ale naopak způsobuje další dopravní zatížení.
- Rovné komunikace svádějí k rychlé jízdě, která se tak stává nebezpečnou a ohrožuje zdraví a životy občanů města, zvláště dětí a seniorů.
- Návrh dopravního řešení počítá se spoustou nových místních komunikací a s propojením slepých ulic. Namísto vytváření klidného a bezpečného prostoru pro život občanů navrhuje vytvoření města plného asfaltových cest a křižovatek pro automobily; téměř zde chybí řešení komunikací pro chodce (chodníky, mosty) a cyklisty (stezky pro cyklisty), kterých je právě v městě Litovli a v celé oblasti CHKO díky pěšímu a cyklistickému ruchu tolik třeba a těší se zde takové oblíbenosti.
- Navrhovaný způsob řešení dopravy je v dnešní době ve světě již dávno opuštěn. Regulace dopravy ve městě se dnes ve světě dosahuje právě vytvářením slepých ulic, šikan, zúžením komunikací a budováním dalších překážek v centrech měst a obytných čtvrtích, kde je třeba dopravu zklidnit. Tam, kde naopak doprava nevadí a kudy má mimo centrální a obytné části proudit se vytvářejí kvalitní a dostatečně dimenzované komunikace.

B. Spojovací komunikace mezi ulicemi Olomoucká a Studentů by způsobila neúnosnou dopravní zátěž východní části města

- Tato komunikace by se stala zkratkou pro vozidla jedoucí od Olomouce směrem na Tři Dvory, Pňovice a Šternberk.
- Přiláká dopravu do místa s vysokou koncentrací škol (mateřské školy, základní školy, gymnázium), sportovního areálu a školní jídelny, ve kterém se pohybuje velké množství dětí a mládeže.
- Přivede by dopravu do klidných obytných částí města Litovle.
- Zatíží dopravou bezprostřední blízkost parků a rybníků, tj. oblasti, která slouží k rekreaci občanů.
- Pro všechny občany pohybující se v této oblasti ať už kvůli bydlení, školám, sportu či rekreaci, znamená toto podstatné zvýšení nebezpečí újm na zdraví a životech projíždějícími vozidly, dále zvýšení zatížení hlukem, výfukovými plyny a otřesy.
- Není doloženo, že je tato komunikace nutná z hlediska nárůstu dopravy ve východní části města a nárůstu počtu obyvatel. K návrhu této komunikace nejsou doloženy ekologické dopady na životní prostředí ani riziko pro povodeň.
- Dopravní obslužnost firem, které potřebují nákladní dopravu, lze řešit jiným způsobem, šetrnějším k obyvatelům města, např. vybudováním příjezdové komunikace odzadu bez napojení na další komunikace. Firmy v centru města jsou dnes anachronismem a v dnešní době jsou jednoznačně vytlačovány na okraje měst a do průmyslových zón jak z důvodu lepší dopravní obslužnosti, tak z důvodu vytváření kvalitnějšího bydlení pro občany, bydlící v centrech měst.
- Město by mělo mít jasno, jakou koncepci zde chce prosazovat: zda budování mimořádně nákladného zázemí pro firmy, které zde za několik let či desetiletí být nemusejí, anebo kvalitního prostředí pro občany zde žijící, kteří zde doufejme budou žít a chtít žít i za desítky let.
- Jedním z nejužších míst pro zajištění průjezdu nákladní dopravy do společnosti Kimberly-Clark je úzký most přímo před firmou na spojnici ulic Studentů a Čihadlo, kterou koncept stejně neřeší a zůstává tak i přes plánované vybudování nákladné spojovací komunikace hlavní překážkou této dopravy. Navrhovaná komunikace by navíc měla procházet poměrně úzkým prostorem mezi obytnými domy v ulici Čihadlo, který tak tvoří další překážku a mimořádnou zátěž pro obyvatele dotčených domů.

C. Řešení dopravy v části Pavlínka nerespektuje fakt, že tato část města je určena primárně k výstavbě rodinných domů

- Tzv. sběrná komunikace v části Pavlínka přiláká do těchto míst další dopravu. Občané žijící v této části města si přejí, aby Pavlínka zůstala klidnou oblastí pro její současné i budoucí obyvatele.
- Občané, kteří mají zájem o stavební pozemky v této části města, preferují Pavlínku mimo jiné právě z důvodu současného velmi nízkého dopravního zatížení, které by se vybudováním sběrné komunikace spolu s novým mostem a propojením ulice Studentů s Olomouckou významně změnilo.
- Koncept naprosto opomíjí řešení komunikací pro občany z této části města, pohybující se pěšky či na jízdních kolech. Tito mají přirozenou potřebu dostat se snadno a bezpečně do centra města, kde jsou školy, obchody či kulturní zařízení. Pro zajištění pěší a cyklistické dostupnosti centra města by bylo vhodné vybudování chodníků, mostu pro pěší apod., což autoři tohoto konceptu naprosto opomněli (stejně jako u ostatních částí města, viz. bod D).

D. Předložená koncepce územního plánu naprosto opomíjí pěší a cyklistickou dopravu

- Řešení dopravy se omezuje pouze na dopravu automobilovou a téměř opomíjí přirozenou potřebu občanů pohybu pěšky a na jízdních kolech.
- Koncept opomíjí fakt, že Litovel je jedním ze známých cílů pro cykloturistiku. V konceptu není řešena návaznost cyklostezek v Litovelském Pomoraví. "
- V konceptu není zde řešena dostupnost centra města pro obyvatele v okrajových částech, kteří nepoužívají automobilovou dopravu. Je všeobecně známo, že cyklistická doprava je občany oblíbena a v Litovli velmi rozšířena, přesto v dopravním řešení konceptu územního plánu chybí tento aspekt.
- Pěší a cyklistickou dopravu ve městě je možné výrazně zlepšit vybudováním několika chodníků a stezek pro cyklisty, lávky pro pěší a cyklisty přes Moravu, apod.

E. Koncept neřeší bezpečnost dopravy

- Perspektiva stálého zvyšování automobilové dopravy s sebou nese potřebu zajištění její bezpečnosti. Pro její zajištění se dnes využívá mnoha prvků přirozeně zklidňující provoz a zvyšujících bezpečnost, (kruhové objezdy, retardéry, šikany, vodorovné značení, apod.) Některé okolní obce jsou ve věci zavádění těchto prvků mnohem dále, například Střelice či Senice na Hané, které kromě kvalitního vodorovného značení

vybudovaly např. šikany při vjezdu do města, které účinně zpomalují vozidla vjíždějící do obce.

- Koncept územního plánu naprosto opomíjí tuto skutečnost v řešení dopravy; prvky zklidňující dopravu zde chybí a ty, které byly v Litovli zatím vybudovány (např. kruhový objezd či retardér) byly zřízeny i přestože v konceptu nejsou.

F. Koncept obsahuje zatím nepřijatelnou a neaktuální variantu západního obchvatu města

- Obchvat města považujeme vzhledem k stále narůstající automobilové dopravě za potřebný.
- Varianta obchvatu města ve stávajícím konceptu není vzhledem k plánovaným protipovodňovým valům aktuální. Je třeba zpracovat variantu novou, která bude odpovídat současnému stavu plánovaných terénních úprav a současně požadavkům na ochranu přírody.
- Studie o potřebnosti obchvatu města, která byla letos zpracována Dr. Bosákem, a která obchvat města nedoporučuje jako nepotřebný, vychází z mylných předpokladů o nárůstu dopravy v dalších letech, který odhaduje v Litovli nárůst z 9743 automobilů denně v roce 2005 na 10632 v roce 2010. Již v roce 2006 však bylo naměřeno více než 12000 automobilů za den, což jasně ukazuje, že východiska, z nichž studie vychází, jsou mylná.

III. Závěr

Způsob, jakým aktuální Koncept územního plánu města Litovle řeší dopravu ve městě stejně jako další oblasti ukazuje, že tento neodpovídá soudobým urbanistickým standardům a jeho profesionální úroveň je velmi nízká. Postavit další rozhodování o budoucím směřování města na těchto podkladech považujeme tedy za velmi problematické a riskantní pro nás všechny a proto navrhuje:

- Vypracování oponentury ke stávajícímu konceptu územního plánu, která by kvalifikovaně posoudila vhodnost navrhovaného řešení dopravy, případně dalších oblastí v konceptu. Další možností je dopracování variantních řešení dopravy, máme však za to, že společnost Urbi neprokázala svým návrhem vysokou míru své odbornosti a bude daleko lepší oslovit jinou kancelář.
- Vypracovat novou studii o potřebnosti obchvatu města, založenou na reálných odhadech nárůstu dopravy v následujících letech.
- Postavit územní plán na základním faktu, že Litovel je historickým královským městem a při rozhodování o něm vsadit více na místní obyvatele a kvalitu jejich bydlení a života ve městě, než na firmy v centru města, které – pokud budou fungovat - se dříve či později přestěhují na jeho okraj.

Členové občanského sdružení Prostor pro život, jakož i mnozí další občané města jsme připraveni pomoci při řešení těchto kroků. Hlavní odpovědnost za iniciaci a schvalování těchto kroků však leží na vás, proto spoléháme na Vaši odpovědnost za naše město a věříme, že se nám podaří vypracovat takový návrh územního plánu, který posune město směrem, z něhož bude mít většina jeho obyvatel radost i prospěch.

V Litovli, za občanské sdružení Prostor pro život:

Mgr. Roman Jurečka

Ing. Zdeněk Potužák

MUDr. Věra Katzerová