



leden 2018
REFERENDUM

vlastní vydání

snížování hodnoty pozemků vhodných k rodinné zástavbě vesnického typu a ke **snížování hodnoty nemovitostí** již postavených. Některé domy a parcely se stanou neprodejnými za přinejmenším současnou cenu. **Vlastníci** takto dotčených nemovitostí **budou poškozeni** a měli by mít nárok na náhradu vzniklé škody. Jak a kým bude tato škoda nahrazena?

- Jižní obchvat nenávratně změní ráz a charakter krajiny

Obec Suché Lazce si občané zvolili za své bydliště především pro jejich polohu, bezprostředně sousedící s přírodou a umožňující klidné bydlení, které je už v současnosti narušeno výstavbou logistického centra. **Masivním zvýšením dopravy** by nenávratně došlo ke zvýšení úrovně hluku, zhoršení kvality ovzduší, narušení rázu krajiny, která je využívána k rekreaci nejen občany obce, ale i širokou veřejností města Opavy. Díky těsnému kontaktu této lokality s obytnou zónou si vybírá stále více obyvatel tuto část obce k výstavbě svých obydlí. Vytvořením jižního obchvatu by došlo k **nenávratné devastaci** této lokality a kdysi vyhledávaná oblast by se stala místem

neobyvatelným. Když si jednou obyvatelé na tomto místě své domy postavili, nemohou je již přemístit jinam, naproti tomu obchvat potažmo územní rezerva pro obchvat **může být vedena severně, což možné je.**



Další Sucholazecký zpravodaj vyjde v březnu 2018, posílejte náměty, podklady

redakce
David Závěšický



Hledáme další historické fotografie Suchých Lazců pro připravovanou publikaci o naší obci. **Pokud máte doma zajímavé historické fotografie, budeme moc rádi, když nám je zapůjčíte k okopírování.** Děkujeme za pomoc. Vaše písemné podněty, příspěvky, pozvánky na akce a zajímavé informace o jejich průběhu rádi zařadíme do zpravodaje. Podklady posílejte na emailovou adresu

redakce@suchelazce.cz. Příspěvky prosím zasílejte v elektronické podobě, tedy např. v aplikaci Word, Open office, apod. Fotografie k článkům prosím přikládejte zvlášť, můžou být i na paměťových kartách, případně USB discích. Zpravodaj vydal ÚMČ Opava-Suché Lazce Přerovecká 21, 747 95, www.suchelazce.cz
Telefon: 604 229 398, e-mail: suche.lazce@opava-city.cz
nebo info@suchelazce.cz

Úřední hodiny starosta úterý 17:00-19:00 tel. starosta: 734 159 583

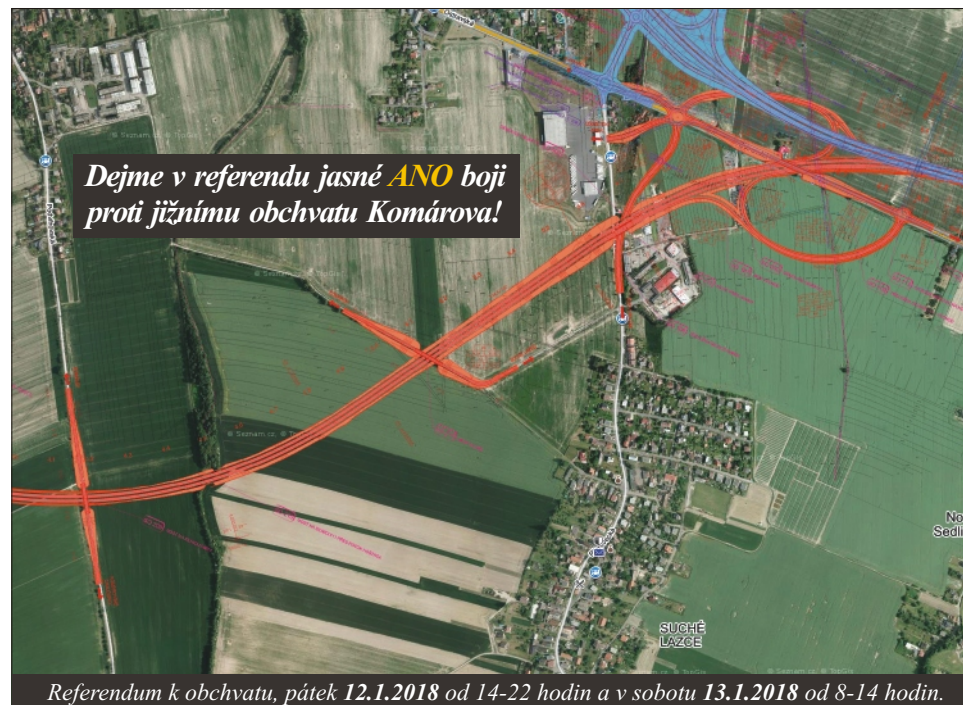
Obsah, design a typografii zpracoval: David Závěšický
Korektura textů: Mgr. Marie Čermáková, Bc. Klára Včelková, Mgr. Martina Škrobánková.
www.davedesign.cz, leden 2018 náklad 400 výtisků

strana
12.



SUCHOLAZECKÝ ZPRAVODAJ

vlastní vydání



starosta
Mgr. Petr Oriechík

Vážení spoluobčané,

tento pátek a sobotu tj. 12.1. a 13.1.2018 proběhne v naší obci REFERENDUM s jasnou otázkou: „**Souhlasíte s tím, aby městská část Suché Lazce podnikla veškeré právní kroky k tomu, aby nedošlo k realizaci jižního obchvatu Komárova u Opavy vedoucího přes katastrální území Suché Lazce?**“

Chtěl bych Vás poprosit, abychom toto referendum vnímali jako náš boj za **budoucnost naší obce**. Odmitám jakékoliv tvrzení, že je něco rozhodnuto. Když rezignujeme na to, abychom si o svém vlastním území rozhodovali sami, potom skutečně za nás rozhodnou jiní. A ti budou rozhodovat ne v zájmu nás, sucholazeckých občanů, naší krajiny, naší půdy či našeho práva na kvalitní životní prostředí, ale budou rozhodovat stylem co nejrychleji a co nejlevněji, tak jako doposud! Dejme v referendu jasné **ANO boji proti jižnímu obchvatu Komárova!** Budoucnost Suchých Lazců si musí vybojovat Suché Lazce! **Nikdo jiný to za nás neudělá!**

Pro obec Suché Lazce zpracoval davedesign studio *Dave Design*
leden
2018

SUCHOLAZECKÝ ZPRAVODAJ

www.suchelazce.cz

Suché Lazce občanům z.s.

Vážení občané, dnes více než kdykoliv předtím máme jedinečnou možnost vyjádřit svůj nesouhlas s vybudováním jižního obchvatu v referendu, které proběhne v **pátek 12.1.2018** od 14-22 hodin a v **sobotu 13.1.2018** od 8-14 hodin. Pokud chceme v tomto ohledu něco změnit, je **referendum našim nejsilnějším argumentem**. Přijďte proto prosím podpořit budoucnost naší obce a **dalších generací**. V roce 2012 jste se vyjádřili v referendu k této problematice, za což vám velmi děkujeme. Avšak kvůli procesním chybám, které tehdy vznikly, nemůžeme plně využít potenciál referenda. Nové referendum je v tomto ohledu ošetřeno tak, aby bylo nezpochybnitelné. Nenechte se prosím ovlivnit některými nepravdivými informacemi v médiích, např. že

další referendum nebude závazné apod. **Bude závazné pro naši městskou část** a umožní nám dělat veškeré právní kroky k tomu, abychom **obhájili naše práva**, krajinu a kvalitu bydlení v Suchých Lazcích a Komárově. Jestli město nebude respektovat názor celé městské části, je věc druhá. My se však našeho práva **nevzdáme bez boje**. Je to naše obec, my zde žijeme a naše práva jsou prioritní. Nenechte rozhodovat úředníky o nás bez nás. **Děkujeme** všem občanům za podporu v minulosti a velmi si jí vážíme. Nyní máte příležitost vyjádřit se, podpořit naše snahy o zachování krajinného rázu naší obce a určit tak její další vývoj. Problematika obchvatu totiž nekončí samotnou realizací této silnice. **Předurčuje další urbanistický vývoj** v našem katastru. Díky charakteru krajiny kolem jižní varianty (*úrodná pole kolem*) by vznik obchvatu umožnil další



strana

2.



leden 2018
REFERENDUM

voláostní vydání

- Překlenutí železniční trati nezasáhne tolik do krajiny

Díky charakteru krajiny (*terén se svažuje níže k trati*) by překlenovací most přes železniční trať nenarušil tolik krajinu. Celková výška by neměla překročit současnou výšku silnice Ostravská. Celý obchvat by **více zapadal do krajiny**.

- Teoretická možnost dopravního odlehčení Velkým a Malým Hořticím

Existuje také teoretická možnost dopravně odlehčit obcím Velké a Malé Hořtice. Pokud by došlo k propojení mezi severním obchvatem Komárova a **komunikací č. 56** mezi Kravařemi a Velkými Hořticemi, odlehčilo by se tak současné tranzitní dopravě směřující z Opavy do Kravař a dále v obou směrech.

- Minimální vliv na obec Velké Hořtice

Vzhledem ke konstrukčnímu řešení severní varianty na pilířích a násypu by se obchvat dotkl obce Velké Hořtice jen minimálně, neboť nejblíže bod od obydlí by byl **cca 570 m** (*hustota zástavby je cca 20 domů*) a současně by zástavba byla chráněna již existujícími remízky a lesíky v deltě řeky Opava. Což maximálně kontrastuje s jižní variantou, která je **cca 196 m** od zástavby **Suchých Lazců** a s úplnou absencí jakékoliv zeleně a remízků.

- Jižní obchvat zlikviduje oddychové zóny, jako jsou cyklistické a turistické stezky

Současné polní cesty a stezky jsou v převážné míře využívány pro sportovní a relaxační aktivity ve formě pěší turistiky, cyklistiky, k procházkám se psy, v zimním období jako běžecké trasy spojující oblast Ostravy, Zátíší, Hrabyně se svými lesními prostory s oblastí Opavy a dále Hradce nad Moravicí, pro svou přístupnost a především pro možnost eliminace kontaktu s dopravními a výrobními oblastmi.

Naopak severní varianta neznamena významný zásah do rekreačně relaxačního využití dotčené oblasti severním obchvatem.

- Zhoršení veřejného zdraví a pobytové pohody

Případnou realizací jižního obchvatu by vzhledem k bezprostřední blízkosti obydlí byla zatížena oblast prachem a spadem drobného polétavého prachu až **do vzdálenosti 1 km**. Přitom je všeobecně známo a vědecky i studiem potvrzeno, že právě polétavý **prach má největší vliv** na vznik různých chorob (*jakými jsou zejména astma, plicní choroby, rakoviny plic, poškození nenarozených dětí již v prvním měsíci těhotenství, častější onemocnění dýchacích cest u dětí, ve vyšším věku zvyšuje počet onemocnění cukrovkou, vysokým krevním tlakem a různými srdečními onemocněními*).

Dalším významným faktorem je hluk, který by výstavba a samotný provoz jižního obchvatu přinesly. V tak těsné blízkosti obytné zástavby by měla zásadní negativní vliv na veřejné zdraví občanů. Vzhledem k tomu, jak je nyní jižní obchvat koncipován, došlo by na mnoha místech k vytvoření mimoúrovňových křížovatek, které by převyšovaly terén a umožnily hluku a emisím z výfukových plynů šířit se daleko do krajiny (*úplná absence stromů a keřů, které by hluk pohlcovaly díky charakteru krajiny*). V tomto ohledu jižní varianta **nesplňuje** nároky na **ochranu zdraví** a povolené limity prachu, hluku a emisí zplodin. V dnešní době, kdy stát díky úsporám a nedostatku financí zvedá minimální povolené limity hluku, nebude moci nikdo garantovat výstavbu jakéhokoliv protihlukového opatření, což vede k oprávněným obavám obyvatel Suchých Lazců a okolí.

- Snížení cen nemovitostí určených k bydlení v oblasti jižního obchvatu

Vybudování jižního obchvatu povede ke

strana

11.

SUCHOLAZECKÝ ZPRAVODAJ

www.suchelazce.cz

minulým i budoucím.

- EIA vyšla pro obě varianty stejně

Z dokumentace EIA, která posuzovala varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí vyšly varianty jih a sever jako rovnocenné. V dokumentaci se sice objevily jisté tendence označovat jih jako "mírně výhodný", ale nebyl to oficiální závěr. Tvrzení mluvčího ŘSD, které jsme mohli sledovat v médiích, že "je jednoznačně lepší jih" **není pravdivé!**

- Hydrogeologický průzkum ukázal, že severní obchvat nemá vliv na spodní vody

Častým argumentem v médiích bývá uváděná mylná informace, že stavba severního obchvatu bude mít vliv na spodní vody. Suché Lazce společně s Komárovem nechaly kolem roku 2014 zpracovat hydrogeologický průzkum, který tuto domněnku jednoznačně vyvrátil. Máme tuto dokumentaci připravenou k dalším jednáním.

- Severní obchvat je více než o 1 km kratší



Severní obchvat je více než o kilometr kratší a nebude nutné bourat žádné domy. Celková trasa severního obchvatu je přímější a značně zrychlí dopravu. To bude mít z globálního hlediska také vliv na nižší spotřebu paliva (=menší emise), nižší náklady na údržbu a opravy tohoto úseku. Takže do budoucna bude severní varianta **ekonomicky výhodnější!**

- Severní obchvat umožňuje růst Komárova směrem na jih

Severní varianta lépe přistupuje k urbanistickému členění obce Komárov. Umožňuje další růst obce a separuje průmysl od bytové zástavby. Viz popis ve článku výše.

- Existuje teoretická možnost vytvoření sjezdu k společnosti TEVA

Severní varianta nabízí prostor pro určité technické řešení a umožňuje sjezd ze severního obchvatu ke společnosti TEVA. Tím by se ulehčilo dalším vozidlům směřujícím jinak průtahem Komárova (nákladním tak i osobním).



leden 2018
REFERENDUM

voláostní vydání

růst industrializace. Nahrával by spekulantům, ti by skupovali další a další plochy, které by se následně přetvářely na haly typu RKL. Pokud chceme zachovat krajinný ráz naší obce, nemůžeme být lhostejný vývoj kolem obchvatu Komárova. Samotné město Opava, jehož jsme součástí, se snaží veškerý průmysl vytlačit z centra na okraje města. Nedovolme, aby se z naší obce stala **průmyslová zóna**. Severní varianta obchvatu Komárova, kterou mimochodem podporuje významný počet občanů Komárova, neumožní kvůli typu krajiny (*delta řeky*) a způsobu realizace cesty (*násyp a na pilířích*) další nárůst industriálních ploch kolem této části obchvatu. Naproti tomu **jižní obchvat** ve svém důsledku **nic neřeší**, přesouvá dopravní problém na Suché Lazce a generuje nové problémy pro obyvatele Komárova v lokalitách Černý mlýn, Vrchovina a Podvihovská.

Argumenty proti Jižnímu obchvatu:

- Musely by se bourat domy a sídla firem

Jižní obchvat zasahuje do současné výstavby v Suchých Lazcích, musely by se bourat

minimálně 2 domy a 2 průmyslové areály potažmo sídla firem.

- Vysoký most pod JZD, hluk z dopravy se šíří daleko do Suchých Lazců

Technické řešení, které bylo nastíněno ve studii proveditelnosti, ukazuje, že v těsné blízkosti budovy areálu JZD bude v případě realizace jižního obchvatu postavena velká mostní konstrukce, která se bude křížit se současnou výpadovkou ze Suchých Lazců. Dle dokumentace by měly být zbořeny dva rodinné domy (*č.p.5, č.p.107*) a sídla dvou firem (*č.p.5a, č.p.108*). Postavením silnice nad terén dojde k nevratné změně, která bude mít za následek šíření hluku, prachu a emisí z dopravy do Suchých Lazců. K nejbližšímu bytovému domu je to cca 200m. Není vyloučeno, že by došlo také k demolicí dalších domů (*č.p.1, č.p.3, č.p.92*). Vzdálenost obchvatu od domu č.p.2 bude cca 196m. Na polní cestě do Komárova bude další mostní konstrukce, která bude vyvedena nad současný terén. Kvůli charakteru krajiny v naší části katastru není řešení zářezem reálné. Na horizontu směrem ke Komárovu tak vznikne panoráma s hradbou, která tak



SUCHOLAZECKÝ ZPRAVODAJ

www.sucholazce.cz

nenávratně oddělí obě vesnice.

- Má rozhodovat cena, která nezahrnuje všechny faktory?

Dle našich názorů nekoresponduje současná cena, která byla spočítána v ekonomickém posouzení s reálnými náklady. **Je značně nadhodnocená.** Přitom právě cena je nyní jediným argumentem, který by měl rozhodovat. Viz jejich výpočet:

- severní obchvat Komárova **4,42 mld. Kč** (5,02 km)
- průtah Komárova **2,5 mld. Kč** (4,77 km)
- jižní obchvat Kom. **2,19 mld. Kč** (5,92 km)

Z daných čísel se nemůžeme zbavit dojmu, že se jedná spíše o přání zadavatele než o reálné náklady. Nepřísluší nám posuzovat, na kolik tato čísla odpovídají realitě a zdali v nich vůbec byly zhodnoceny parametry jako náklady na odkup pozemků, jejichž vlastníci více než z **95% nechtějí parcely prodat.** Pro srovnání cena silnice I/11 z Ostravy až do Mokrých Lazců (otevřená 13. 10. 2015) (začínající na úrovni Plesné mezi Globusem a Velkou Polomí a končící v Mokrých Lazcích) stála celkem **4,77 mld. Kč.** (Zdroj: [www.dalnice-silnice.cz/I/I-](http://www.dalnice-silnice.cz/I/I-11.htm)

[11.htm](#)) Lze jen spekulovat, jak je možné, že realizace nákladů na trasu Mokrě Lazce - Ostrava (cca **9,5 km**), kde jsou minimálně tři komplikované mostní konstrukce a přesunutí celé hory zeminy, vyjde cenově téměř stejně jako podstatně kratší úsek severního obchvatu Komárova v délce pouhých **5,02 km** vedený na násypu a zčásti na pilířích? (Na pilířích není ani polovina úseku.) Úsek Mokrě Lazce - Ostrava mimochodem obsahuje 3 MÚK, 10 mostů na trase, 4 nadjezdy, podchod, přeložky 4 silnic III. třídy, 2 místní komunikace, 2 lesní a 11 polních cest, 2 opěrné a 2 zárubní zdi a 3 protihlukové stěny (1.076 m).

Přítom rozdíl v cenách byl v letech 2012-2013 mezi Severem a Jihem podstatně **menší, cca 1 mld.**

- Likvidace koridoru pro migraci zvěře

Jižní obchvat nenávratně uzavře migrační koridory drobné a větší zvěře. Bude zásahem do života zvěře, která má tyto trasy silně zažit. V této lokalitě byl mimo jiné letos zaznamenán také **los evropský.** Naproti tomu severní varianta vedená na pilířích se fauny a flory nijak významně nedotkne. Lovecká tradice



Současné panoráma pod JZD před obchvatem. Na str. 5 je vidět stav po realizaci Jižního obchvatu.

strana

4.



leden 2018
REFERENDUM

volání vydání



Fotografie z pohlednice přibližně z roku 1906
Vjezd do Hanákova statku na Hadrunku.



Jiný pohled na Hanákův statek (vlevo, nyní stavebniny) z Císařské cesty kolem r. 1906

N. Sedlice, Komárov až do Opavy **započala roku 1755** a byla dokončena ještě tentýž rok. Silnice byla však tak **nekvalitně** udělaná, že bylo zapotřebí roku **1805** cestu uzavřít a provést nutné opravy. Vesnice, které na cestě nějakým způsobem participovaly, jako Komárov, Nové Sedlice, ale i **Suché Lazce**, musely na vlastní náklady opravit své úseky císařské cesty. V té době se objevují první Silniční zákony, které upřesňovaly, kde mají být na koňských povozech značky (nyní SPZ), jak a kde mají být povelky osvětleny, které povelky mají přednost (panské kočáry před selskými povelky) apod.. V minulosti bylo osídlení obytných domů v Komárově kolem císařské ulice (ostravské) velmi malé. Nárůst osídlení se postupně nejvíce projevoval od 1890 do první světové války. Po druhé světové válce došlo k značnému zdemolování budov v obci a následovala pak druhá vlna poválečné výstavby. Podél cesty se nacházely především komerční a hospodářské celky jako například v Kravařově Hostinec Weinberger (nyní obytný dům), Hanákův statek min. od 1824 (nyní stavebniny Ceskom), Statek A. Trubeckého (v minulosti byl údajně také sídlem německých rytířů, kolem r. 1824 v držení Otto von Badenfeld statek byl sídlem "vrchnosti"

odtud vznikl název lokality Vrchovina), vedle Pivovarský bytový dům (nyní MIT-Real a.s.), naproti pak hostinec se statkem Gustava Reichla (dnes již neexistuje, zůstala jen stodola). Zástavba na ulici Fibichova pak vznikala kolem roku 1956. Výstavba cesty k zadní bráně **n.p. Galena** byla realizována v roce 1988. Řada domů v blízkosti cesty Ostravská byla postavena kolem r. 1960. Dále zde již více než 110 let stojí bývalá továrna na čokoládu **IKA** (později Komar, nyní BRANO), naproti pak více než 100 let starý Hostinec U Říšské silnice (později - Na nové, Hostinec, U Čmeláka, nyní bytový dům), za ním pak továrna na maziva **KOMO** (později Balakom). Pravděpodobně nejstarším podnikem (min. 1886) je továrna farm. firmy **Hell & comp.** (později n.p. Galena, IVAX, TEVA). Z historického pohledu na tehdejší uspořádání obce je jasně patrný koncept industriálních celků umístěných kolem železnice a císařské cesty v severní části obce. Samotnou cestu pak lemovaly především hostince, statky a továrny. Výjimku tvoří jen továrna KOMO, která byla postavená jižněji. Obytná zástavba se pak rozrůstala směrem k jihu. Bylo by velmi krátkozraké utnout tento **staletý koncept** jižním obchvatem. Byl by to **výsměch generacím**

strana

9.

SUCHOLAZECKÝ ZPRAVODAJ

www.suchelazce.cz

Přitom se prakticky jedná o **jediné místo**, kam se může Komárov urbanisticky rozvíjet. Uzavřením obce jižním obchvatem bude pokračovat stávající **trend postupné industrializace celé obce**, dojde k postupnému vysídlování a ústupu bytové zástavby na úkor průmyslu. Tato skutečnost bude mít značný vliv na kulturu a společenský život v obci. Tento trend se postupně čím dál více projevuje a je patrný od roku 1950. V zájmu obyvatel Komárova by měla být separace průmyslových zón od obydlí a vytvoření urbanistických celků pro další rozvoj bytové zástavby obce. Jižní obchvat tak protíná **jediné místo** potenciálního rozvoje obce.

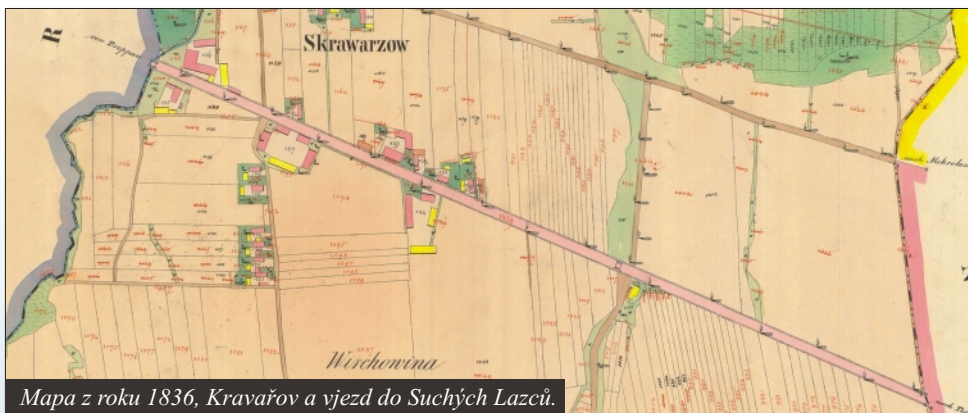
- Doprava z Podvihova a Kom. Chaloupek bude směřovat i nadále středem Komárova
Další nedostatek jižní varianty opět neřeší tranzitní dopravu z jižních vesnic, která směřuje do Opavy, Ostravy a dál. Tato tranzitní doprava není obchvatem nijak řešena a prakticky na dopravní situaci v tomto ohledu nic nezmění.

- Není úplně vyloučena výstavba dalších (komerčních areálů) poblíž průtahu

ve středu Komárova (spekulace)
Nemůžeme zcela vyloučit další proměnu ploch mezi silnicí Ostravská a železnicí v centru obce na průmyslové, případně komerční areály (v prostoru u zadního vjezdu do TEVY). Lokalita je zavedena v územním planu jako průmyslová zóna. Tato skutečnost by jistě měla vliv na další nárůst dopravy, která by opět nevyužívala obchvat Komárova. Z tohoto pohledu zde obchvat postrádá smysl.

- Možné zpoplatnění obchvatu v budoucnosti
Dnes nám nikdo nezaručí cenu, podle které se rozhoduje výběr varianty obchvatu. Stejně tak nám nikdo nezaručí, že se případný obchvat v budoucnu nezpoplatní a auta začnou projíždět v rámci úspory zpět průtahem Komárova. Výsledkem tak bude zastavěná krajina s **nefunkčním obchvatem**.

- Pohled do historie, vznik a osídlení podél cesty Ostravská císařská.
V roce 2015 došlo po **260 letech** ke změně trasy říšské silnice otevřením nové rychlostní komunikace 1/11. Stavba Císařské silnice (Ostravská) z Ostravy přes V. Polom, Hrabyň,



Mapa z roku 1836. Kravařov a vjezd do Suchých Lazců.

strana

8.



leden 2018
REFERENDUM

voláostní vyjádření

a myslivost má v této lokalitě značné množství příznivců. Myslivost není jen o lovu, ale o udržitelnosti zvěře v civilizaci, kontrolovaná redukce a podpora zvěře v zimních obdobích. Jižní obchvat zcela rozděluje přírodní koridory a migrační stezky zvěře, která se jen stěží vyrovnává s takovýmto radikálním zásahem. S tím souvisí i narušení přírodních biotopů a mikro-ekosystémů, pro které jsou takovéto změny obzvláště citlivé. Přerušením těchto migračních stezek **bude docházet ke kolizi zvěře s dopravou**, což bude mít nepříznivý vliv jak na zvěř, tak na bezpečnost dopravy v této lokalitě. Především ale bude **nenávratně poškozen krajinný ráz** dané oblasti.

- Nesouhlas majitelů pozemků s prodejem
V sucholazeckém katastru u dotčených parcel 52 z 53 vlastníků již od roku 2012 deklaruje, že pozemky v žádném případě neprodají (podobná situace je u jihu v Komárově). Půda na severní variantě má nižší bonitu a vlastníkem částí pozemků plánované trasy severního obchvatu je již dnes stát, což je úplně jiná situace než v případě jižní varianty obchvatu.

- ZUR rozhoduje bez znalosti technického provedení

Aktuální návrh ZUR MSK neřeší technické provedení, které je ale zásadním faktorem pro výběr varianty. Jinými slovy nám na MSK bylo sděleno, že je v současné chvíli nezajímá, jak se bude obchvat technicky provádět a že "pracují v jiném měřítku". Takže se reálně **rozhoduje bez znalosti technického řešení**. Tento fakt považujeme za **mrhání veřejnými financemi**, neboť je již nyní jasné že se bude jednat z technického hlediska o problematický projekt.

- Přívalové deště a eroze půdy

Každoročně v naší zemi mizí stovky hektarů kvalitní orné půdy. Vznik takto kvalitní půdy trvá z hlediska evoluce stovky let. Kvůli současné politice státu se stává orná půda nejsnadnějším cílem pro nejrůznější výstavbu. Vlivem počasí, které má u nás stále častější charakter extrémních výkyvů, dochází často k přívalovým dešťům. Tyto deště nemohou přirozeně vsakovat do půdy, která je takto zastavěná a dochází k povodním, které erodují půdu. Jižní obchvat bude další zbytečně zastavěnou plochou. S tím souvisí i schopnost



Fotomontáž s mostní konstrukcí pod JZD. Obchvat je na násypu takže hluk se šíří daleko do obce.

strana

5.

SUCHOLAZECKÝ ZPRAVODAJ

www.suchelazce.cz

absorpce přívalových dešťů a srážek. Když dojde k přeměně takovéto lokality na zaasfaltovaný povrch s nulovou absorpcí vody, dojde zákonitě k problematickému stažení takovýchto srážek do kanalizace. Obáváme se **problému záplav**, vzniklých bleskovými přívalovými bouřkami, které takovéto obrovské plochy nebudou schopné zvládnout. Půda v místě severního obchvatu nemá tak vysokou bonitu jako půda na jihu. Fakt, že dojde ke **značnému vynětí půdy** z půdního fondu je velmi důležitým argumentem.

- Lokalita Černý Mlýn - přemostění nad tratí obrovským mostem

Pokud by došlo k realizaci jižní varianty, vyrostla by nad tratí obrovská stavba s několika-metrovým násypem a **mostní konstrukcí**, která by překlenula železniční trať. Nyní je trať na násypu vysoko nad terénem. Připočteme-li výšku trolejí, rezervy a další parametry, máme rázem v krajině několikametrový most, který bude dominovat oblasti. Tento most bude křížovat vedení vysokého napětí. V lokalitě u Černého Mlýna je cca **22 rodinných domů** obyvatel Komárova. Taková konstrukce bude

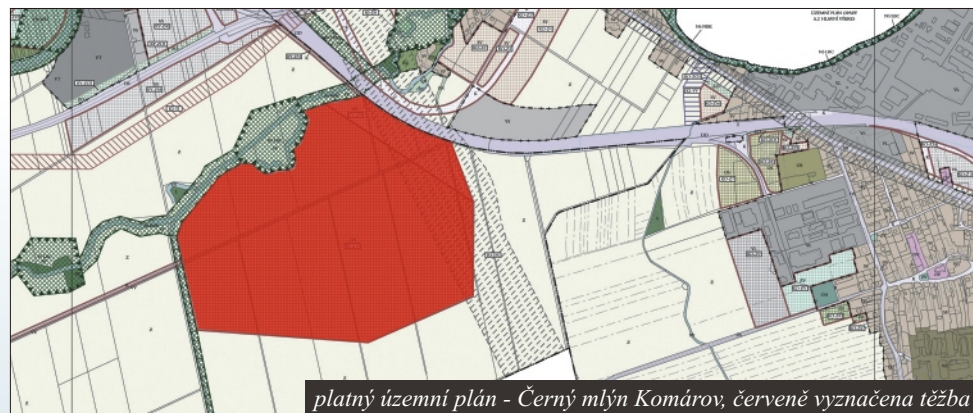
mít za následek šíření hluku daleko do krajiny (*pravděpodobně to pocítí také obec Raduň viz info níže*) a rozhodně zhorší pohodu bydlení zdejších obyvatelům. Zcela určitě si zde občané oproti stávajícímu stavu **pohorší**. Severní varianta by tento problém úplně eliminovala.

- Hluk se dostane až do Raduně díky možnosti těžby štěrkopísku

Již nyní je v lokalitě za železničním přejezdem směrem na jih (*viz územní plán*) plánovaná těžba štěrkopísku. Těžba v dané lokalitě může dle investora začít teoreticky kdykoliv, pokud to bude pro majitele těžební oblasti zajímavé. (*Například při stavbě jižního obchvatu.*) Dle zjištěných skutečností dojde po odtěžení tohoto ložiska k zaplavení oblasti a pravděpodobně zde vznikne jezero. (*Informace z roku 2013.*) Takto rozsáhlá vodní plocha značně pomůže šíření zvuku z mostu směrem k Raduni (*Odras od hladiny, absence zelených hradeb apod.*)

- Kamióny budou i nadále jezdit do velkých firem v Komárově

Osobní a hlavně nákladní doprava bude i nadále pendlovat z RKL průtahem Komárova až do



strana

6.



leden 2018
REFERENDUM

voláostní vydání

společnosti TEVA. Tuto skutečnost jižní varianta vůbec neřeší. (*Severní varianta jistě řešení nabízí viz článek níže.*) Velké společnosti jako Komas, Barvy, Pošta apod. budou stále používat průtah bez ohledu na existenci obchvatu. V konečném důsledku obchvat řeší jen část tranzitní dopravy. Díky industriálnímu charakteru Komárova se doprava v místech současného průtahu nijak výrazně nezmění.

- Pro lokality Vrchovina a Podvihovská vznikne nová dopravní zátěž

Pro obyvatele žijící v lokalitě "Na Vrchovině" bude mít jižní varianta **devastující účinek** na kvalitu bydlení. Jedná se o hustě obydlenou část s cca **20 domy**. V případě realizace jihu bude tato část obkličena z jihu jižním obchvatem, ze západu stále se rozrůstajícím RKL (*viz záměr RKL postavit ještě jednu větší halu směrem k Vrchovině*) a ze severu zůstane průtah obcí, viz bod výše.

Podobná situace vznikne v části "Podvihovská", kde je nová moderní výstavba s cca **17 domy**. Nyní je zde klidná lokalita, ale výstavbou jižního obchvatu se znehodnotí kvalita bydlení a možnost dalšího rozvoje obce. Nic neřeší ani

plánovaný zářez do krajiny, neboť v úseku křížení obchvatu a ulice na Podvihov vznikne opět **další mostní konstrukce** vysoko nad terénem, která přinese **hluk** k obydlím. Dojde také k výraznému zvýšení prachových a emisních částic, které mají zásadní vliv na onemocnění dýchacího ústrojí člověka. (*S občany Komárova z lokalit Vrchovina, Černý Mlýn a Podvihovská se již nepočítá? Problém průtahu se přehodí na ně? Jak k tomu přijdou?!*)

- Západní větry udělají z Komárova smogovou dolinu

Pokud dojde k jižní variantě, bude Komárov obkličován ze severu železnicí, přes střed obce povede i nadále dosti vytižený průtah a na jihu celou obec uzavře jižní obchvat. Vzniknou tak hradby kolem celé obce. Vlivem přetrvávajících jihozápadních větrů a charakteru krajiny zůstane Komárov uzavřen v kotlině smogu. (*Doprava + lokální topeniště + průmysl.*)

- Znemožní se výstavby směrem na jih, bude postupovat industrializace Komárova

Realizací jižního obchvatu se značně utlumí další výstavba rodinných domů směrem na jih.



strana

7.