

SPOLEK MĚSTSKÁ KRAMOLNA

Kramolna 267, PSČ 54701 | IČO 22896643 | E-mail: osmk@hotmail.cz

Městský úřad Náchod
Masarykovo náměstí 40
Odbor výstavby a územního plánování
Palachova 1303, Náchod 54701

V Náchodě 8.12.2015

Věc: Námitky k Územnímu plánu Kramolna (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území).

Spis.zn. 2784/2011/VÝST/B

Jménem Spolku Městská Kramolna (dříve Občanského sdružení Městská Kramolna - před nabytím účinnosti zákona č.89/2012 Sb., občanského zákoníku), sdružujícím občany dané lokality, podáváme námitku k návrhu Územního plánu obce Kramolna z následujících důvodů.

odst. 1

Vlivem plánované přeložky I/33 a sjezdu do obce Kramolna **dojde k výraznému zhoršení kvality ovzduší v části obce Městská Kramolna**. Geografická situace dané lokality neumožňuje eliminaci zvýšené koncentrace negativních látek v ovzduší, což je zřejmé například při zahájení topné sezóny, kdy nad Městskou Kramolnou zůstává mnohdy neprovětraná část ovzduší (vnímatelná vizuálně i měřicími prostředky).

ÚP uvádí na straně 126: „**Zájmové území je provětráváno podprůměrně, od východu poměrně dobře. Území je odděleno vrchy Homolkou (446 m n.m.), Kobylce (487 m n.m.) a Červeným kopcem od erozní sníženiny údolí Metuje. Terén se svažuje mírně jihozápadním směrem. Kramolna se nachází v průměrných nadmořských výškách 460 - 440 m n.m., Lhotky 360 - 380 m n.m., Trubějov cca 405 - 410 m n.m. Výrazné převýšení terénu je patrné pouze východním a severovýchodním směrem k městu Náchod, hlavní směr provětrávání je umožněn tedy ze západu, severozápadu, jihozápadu.**“

Požadujeme důsledné prošetření možnosti výrazného zhoršení ovzduší ještě před schválením územního plánu.

Žádné dokumenty, z nichž Územní plán a Koncepce konkrétní trasy obchvatu Náchoda (I/33) a přeložky I/14 vychází, **neřeší množství a vliv benzopyrenu na silnici v zástavbě**, což je případ lokalit postižených plánovanou stavbou přeložek v obci Kramolna. Benzen je karcinogenní látka a všechny plánované stavby s množstvím plánovaných vozidel přesahujícím 15000 vozidel denně musí mít posouzení na tyto látky a stanovisko, jakým způsobem budou tyto vlivy eliminovány.

Dle dopravní sektorové strategie ve fázi 2 od Nového Města nad Metují do Náchoda i z dalších směrů a následně, je četnost více jak 15000 vozidel denně v naší lokalitě dokladována na přiloženém dokumentu.

Integra Consulting: Příloha k vyhodnocení vlivů silničních opatření zvažovaných v DSS2 na ovzduší

č. clusteru	popis	dotčení citlivých oblastí					dotčení citlivých oblastí - souhrn		kumulativní vliv	odvedení dopravy	celkové hodnocení	komentář ovzduší
		les	>800 m.n.m.	VCHÚ	OZKO	zastav. území	vliv na zdraví lidí	vliv na ekosystémy				
131N	I/11 Opava - Ostrava	0,020089	0	0	1	0,145107	-0,02	0,00	0,06	0,00	0,03	celý koridor v území s překročeními limity, dotčení zástavby, snižuje emise, nevýznamný pozitivní kumulativní vliv
132N	I/11 Ostrava - Třanovice	0,127515	0	0	1	0,209716	-0,13	-0,42	0,19	0,49	-0,60	dotčení lesa a zástavby, celý koridor v území s překročeními limity, snižuje emise, zachovává intenzitu >15000 voz./den v zástavbě, pozitivní kumulativní vliv
134N	I/13 Ostrov nad Ohří - Chomutov	0,082909	0	0	0,184506	0,206662	-0,08	0,00	-0,12	0,00	-0,06	dotčení zástavby, cca pětina v území s překročeními limity, zvyšuje emise, málo významný negativní kumulativní vliv
135N	I/13 Teplice - Děčín	0,071324	0	0,504892	0,42257	0,230431	-0,58	0,00	-0,11	0,00	-0,06	cca polovina koridoru ve VCHÚ, cca 40% v území s překročeními limity, zasažení zástavby, zvyšuje emise, málo významný negativní kumulativní vliv
136N	I/13 Děčín - Cvikov	0,263526	0	0,769073	0,091874	0,065777	-1,04	0,00	-0,06	0,00	-0,03	cca 3/4 koridoru ve VCHÚ, zasažení lesa, zvyšuje emise, nevýznamný kumulativní vliv
137N	I/13 Frýdlant	0	0	0,438406	0	0,038043	-0,44	0,00	-0,10	0,00	-0,05	zasažení VCHÚ, zvyšuje emise, nevýznamný kumulativní vliv
138N	I/14 Vrchoviny - Červený kostelec	0,179756	0	0	0	0,139153	-0,18	-0,59	-0,12	1,45	-0,09	zasažení lesa a zástavby, zvyšuje emise, zachovává intenzitu >15000 voz./den v zástavbě
139N	I/14 Česká Třebová obchvat	0	0	0	0	0,123613	0,00	0,00	-0,16	0,00	-0,09	málo významné zasažení zástavby, zvyšuje emise, málo významný negativní kumulativní vliv
140N	I/14 Vrchlabí obchvat	0	0	0,231203	0	0,325188	-0,23	0,00	-0,06	0,00	-0,04	zasažení VCHÚ a zástavby, zvyšuje emise, nevýznamný kumulativní vliv
141N	I/16 Kosmonosy - Jičín	0,010477	0	0	0,001164	0,018626	-0,01	0,00	-0,29	0,00	-0,16	nevýznamné zasažení citlivých oblastí, zvyšuje emise, negativní kumulativní vliv
142N	I/16 Horka u Staré Paky	0,08	0	0	0	0,032457	-0,08	0,00	-0,09	0,00	-0,05	nevýznamné zasažení citlivých oblastí, zvyšuje emise, nevýznamný kumulativní vliv
143N	I/16 Zlatá Olešnice - st.hranice PL	0,008242	0	0	0	0	-0,01	0,00	-0,06	0,00	-0,03	nevýznamné zasažení citlivých oblastí, zvyšuje emise, nevýznamný kumulativní vliv
145N	I/19 Krátká Ves - Lesohovce	0,211013	0	0,440074	0	0,094453	-0,66	0,00	0,18	0,00	0,10	zasažení lesa a VCHÚ, snižuje emise, pozitivní kumulativní vliv
146N	I/19 Nezvěstice - Spálené Poříčí	0,220367	0	0	0	0,009796	-0,22	0,00	-0,29	0,00	-0,16	zasažení lesa, zvyšuje emise, negativní kumulativní vliv

9/17

odst. 2

Do oblasti Městské Kramolny bude realizací přeložky I/33 převedena část dopravy od Nového Města nad Metují, čímž v dané lokalitě, kde je zástavba obytných budov bude přesažen limit 15000 vozidel za den. Tím budou **nadlimity hluku převedeny do obydlené oblasti Kramolny**.

Níže uvádíme změnu kladného stanoviska na záporné, vydané v rámci plánované přeložky I/14 Nové Město, která má být přivaděčem pro plánovanou přeložku I/33:

„V odvolacím řízení bylo dne 20.2.2014 odvolacímu orgánu doručeno závazné stanovisko Ministerstva zdravotnictví České republiky č.j. 38674/2013-OVZ 32.3 ze dne 27.1.2014, kterým bylo podle §149 odst. 4 správního řádu změněno souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové č.j. na/2496/08/6/pra.hk/ze ze dne 15.5.2008, která je ve smyslu §82 odst.2 písm i) ve spojení s §77 zákona č. 258/2000 Sb o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví“) dotčeným správním úřadem na úseku ochrany veřejného zdraví, tak, že s žádostí ředitelství silnic a dálnic ČR o vydání závazného stanoviska k projektové dokumentaci pro účely vydání územního rozhodnutí na stavbu „I/14 Nové Město nad Metují přeložka“ nesouhlasí: v závazném stanovisku č.j.:38674/2013-OVZ-32.3 ze dne 27.1.2014 je mj. k odvolacím námitkám uvedeno, že v době vydání závazného stanoviska KHS byly předloženy podklady posuzované podle v té době platného nařízení vlády č.148/2006Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, že námitka týkající se názoru, že posuzovaná hluková studie „dokládá výrazné zvýšení hladiny hluku podél celé trasy, a to v mnohých částech výrazně nad požadované hlukové limity“, je oprávněná, že po prošetření předložené dokumentace MZ konstatuje, že dotčené souhlasné závazné stanovisko není v souladu s právními předpisy, neboť předložená projektová dokumentace neřeší dostatečně ochranu stávajících obytných objektů před negativními účinky hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, že nelze proto předpokládat, že budou po realizaci záměru přeložky komunikace I/14 dodrženy hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru stávajících obytných objektů, upravené nařízením vlády číslo 148/2006Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.“

Na základě výše uvedeného **požadujeme dopočítání a aktualizaci hlukové zátěže** i s přihlédnutím na uvedené stanovisko (vozidla od Nového Města). ÚP musí garantovat takové úpravy, které negativní vliv eliminují. V případě řešení oblasti Městské Kramolny je to prodloužení tunelu směrem k Vysokovu tak, jak je to požadováno v závěrečném odstavci.

V textové části ÚP se na straně 106 uvádí: „V obci nebyla prováděna hluková měření ani zpracována hluková studie. S ohledem na charakter, dopravní zatížení a možnosti úprav u jednotlivých komunikací je hlukové zatížení ze silniční dopravy buď zcela zanedbatelné nebo podél III/3036 a III/30413 řešitelné pouze formou stavebně technických úprav a opatření u dotčených objektů“

ÚP by měl stávající hlukovou studii požadovat a tato měření vzít v úvahu při celkovém posouzení negativního vlivu hluku na obyvatele hlukem zasažené lokality v souladu s platnou legislativou.

V hlukové studii **chybí posouzení hluku**, který budou způsobovat projíždějící vozidla **na plánovaném výjezdu** do obce Kramolna. Toto požadujeme zpracovat. Zároveň trváme na určení přerozdělení dopravy na místních komunikacích a stanovení podílu nákladní přepravy.

odst. 3

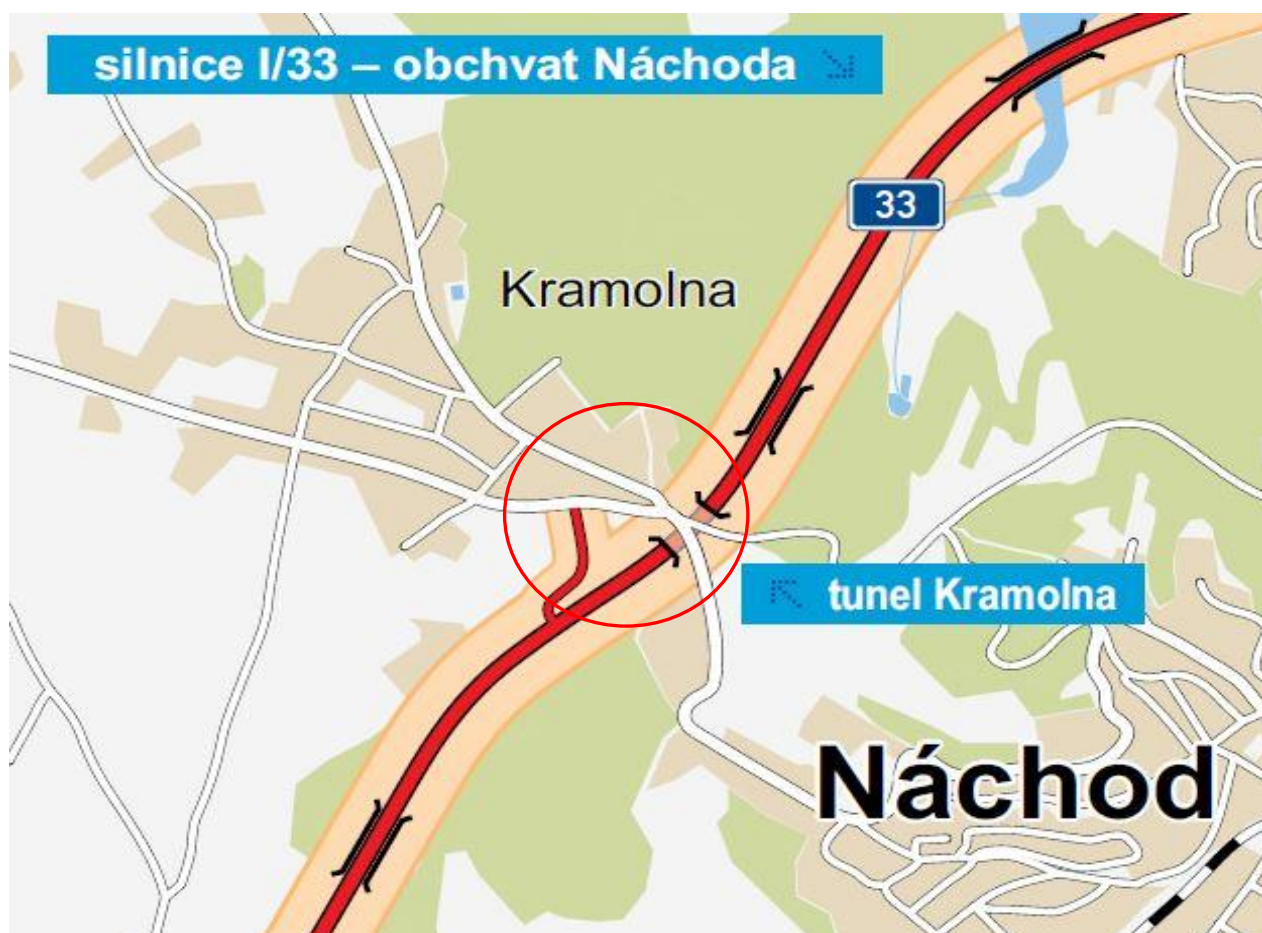
Územní plán jasně deklaruje, že bude vytvářet *podmínky pro omezení segregace samostatných částí* vlivem plánované zástavby a respektovat formy bydlení, charakteristické pro jednotlivé sídelní části obce Kramolna. Vlivem plánované realizace přeložky I/33 obchvat Náchoda (D01 viz. ÚP Kramolna) dojde k segregaci pozemků 1508, 1509 (lomeno 1,2), 1510 (lomeno 1 až 10) včetně objektů na nich stojících. Obchvat Náchoda bude vytvářet jasnou dělící linii mezi oblastí přilehlou k Náchodu (ke Klínku) a oblastí přilehlou ke Kramolně. Zastavěná oblast (viz. Výše uvedené pozemky) bude dále segregována od ostatní části obce plánovaným napojeným sjezdem do obce. Na segmentaci krajiny upozorňuje i SWAT analýza v odstavci C.2.4.

odst. 4

Pouze kvůli plánovanému sjezdu z obchvatu do Kramolny se do dočasného a místy i trvalého záboru dostává spousta pozemků situovaných i dále od plánované trasy obchvatu (např. pozemky 358, 359, 363, 366). Tyto pozemky sousedí z obou stran se zastavěnou částí obce. Plánovaný sjezd do obce je situován na místě, které jak z bezpečnostního hlediska, tak i z hlediska vlivu na okolní zástavbu, zcela nevhodné. Pro majitele pozemků v okolí sjezdu je tak výrazně ztížena možnost disponovat se svým vlastnictvím. V navrženém ÚP se uvádí, že u ploch nezastavěného území, zasahujících do ploch koridorů dopravní infrastruktury, se nepřipouští umísťování staveb ani změna způsobu jejich využití. Ve zmiňované oblasti jsou i stavební pozemky. To je **zřejmé omezení práv občanů**, vlastníci uvedené stavební pozemky S vlastníky nemovitostí **nebyla projednána náhrada a způsob vyrovnání za prokazatelné znehodnocení pozemků**.

Navržený výjezd na Kramolnu je ve stávající dokumentaci plánován **na velmi nepřehledném místě**, kde nemůže splňovat požadavky na křižovatku silnic (např. dodržení rozhledových trojúhelníků, šířka silnice, ...). To bude mít za následek výrazná bezpečnostní rizika pro všechny účastníky silničního provozu pohybující se ve zmíněné lokalitě.

U navrženého výjezdu na Kramolnu **není dořešena další návaznost dopravy** na odpovídající úrovni. V případě, kdy projíždějící vozidla ze směru od Nového Města budou pokračovat na Červený Kostelec, budou zcela logicky používat výjezd na Kramolně. Dojde tak k odbočování vozidel nejprve na problematické křižovatce a poté následně na velmi nebezpečné křižovatce „u zrcadla“ Na rozcestí v Městské Kramolně ... zde obrát o cca 300 stupňů, navíc v místě častého výskytu dopravních nehod (v minulosti se kvůli špatné přehlednosti již stala tragická dopravní nehoda). Případně budou muset vozidla projíždět přes střed Kramolny. Dojde tak k výraznému nárůstu dopravy (jak osobní tak případně i tranzitní nákladní) nejenom v oblasti Městské Kramolny, ale i v ostatních částech obce a podél celé trasy směrem na ČK. Výrazné zvýšení rizika dopravních nehod a potenciální nebezpečí pro místní obyvatele vzroste v celé obci.



odst. 5

SWOT analýza (oddíl C2) popisující silné a slabé stránky je v zřejmém rozporu s navrženým územním plánem v několika bodech:

V oddíle C.2.1. se uvádí jako **silná stránka** „minimální doprava centrem obce a tím výborná kvalita ovzduší“ a v závěru téhož odstavce uzavírá „Stávající silné stránky a příležitosti nejsou územním plánem potlačovány“

Je zcela zřejmé, že plánovaný obchvat Náchoda a sjezd do obce Kramolna výrazně potlačí uvedené silné stránky. Množství vozidel, projíždějící obcí po přeložce I/33 naprosto zásadním způsobem ovlivní ovzduší v obci. Absence napojení na Červený Kostelec (které je plánováno mnohem déle, než přeložka I/33) razantním způsobem ovlivní dopravu, projíždějící celou obcí. Bez řešení efektivního napojení přeložky I/33 vhodnou komunikací dále na Červený Kostelec mimo obec, je realizace přeložky a sjezdu z ní pro Kramolnu zcela zásadní a výrazně negativně ovlivní bezpečnost a život v celé obci Kramolna a Trubějov.

Oddíl D jen potvrzuje další zřejmá omezení obyvatel Kramolny:

„K významnému negativnímu ovlivnění ceny pozemků a nemovitostí dojde v zastavěných plochách dotčených zastavitelnými plochami D01 a D02 pro přeložky komunikací I33 a I14 vymezeném v ZÚR.“ a dále pokračuje „Vyhodnocení: Realizací bude vliv ÚP Kramolna na stav a vývoj území zcela zásadní, vlastním ÚP ovšem prakticky neovlivnitelné“

Výše uvedená **negativa jsou ÚP ovlivnitelné** minimálně v tom smyslu, že by navržený UP plán měl **zahrnovat požadavky na minimalizaci negativních vlivů** výše uvedených. Těmito možnostmi jsou požadavek **prodloužení plánovaného hloubeného tunelu v oblasti Městské Kramolny** (specifikováno v samostatném odstavci na závěr) a **navržení sjezdu v jiném místě** (a jeho zprovoznění až po vyřešení efektivního odvodu vozidel z přeložky I/33 směrem na Červený Kostelec).

Oddíl E popisuje „tvorba územních podmínek pro rozvoj dopravní infrastruktury nadmístního významu

potřebná pro zajištění optimální dostupnosti území kraje z území sousedních krajů a Polské republiky včetně jeho vnitřní prostupnosti“ Koncepce strategie rozvoje dopravy však směřuje k pokračování dálnice D11 na Jaroměř a následně plánovaná výstavba rychlostní silnice R11 na Královec.

Oddíl F1 tvrdí, že „ÚP Kramolna vytváří předpoklady pro vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel území.“ Toto tvrzení je však zcela vyvráceno popisem negativních vlivů v dokumentu „Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí“ zpracovaném společností FARM projekt. Minimalizace negativních vlivů na životní prostředí přitom je možná i při zachování zamýšleného projektu (prodloužení tunelu v Městské Kramolně, jiné umístění sjezdu do obce a řešení napojení na Červený Kostelec).

Odstavec F2 – „Přeložka silnice I/33 „obchvat Náchoda“ je vymezena na základě zpracované dokumentace pro územní rozhodnutí s kladným stanoviskem s podmínkami k Posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (Krajský úřadu Královéhradeckého kraje, záměr HKK131, zn.22431/ZP/2006-Čr z 11.12.2006); s prodloužením platnosti (záměr HKK518-zjišťovací, zn.19416/ZP/2009-Čr z 20.11.2009). V ÚP nelze očekávat jiné vlivy než ty, které jsou popsány a splněny v podrobnější dokumentaci.“

Zpracovaná dokumentace reaguje na situaci z roku 2006 a její následná prodloužení neodpovídají aktuální situaci ani situaci, která lze očekávat v době realizace stavby. Požadujeme **důsledné přezkoumání stanoviska a aktualizaci na dnešní podmínky** s ohledem na platnou legislativu a aktualizované parametry lokality Městské Kramolny, zasažené plánovanou stavbou a jejímu negativními vlivy. Jedním z významných vlivů je přivaděč I/14 z Nového Města.

odst. 6

Kvalita a úroveň silnic v obci Kramolna **neumožňuje nárůst dopravy** v případě realizace navrženého sjezdu do obce. Již nyní je vyhnutí dvou protijedoucích vozidel problematické, vyhnutí dvou nákladních vozidel je téměř nemožné. Okraje vozovky jsou již v současnosti na mnoha místech poničené a nestabilní. I analýza navrženého ÚP hodnotí ve svém posouzení v některých místech stávající síť místních komunikací jako **komunikace s nedostatečnou šířkou**. V ÚP musí být nejprve vyřešena návaznost místních komunikací na plánované přeložky zejména s ohledem na zajištění bezpečnosti občanů a splnění požadovaných limitů na ochranu zdraví osob a životního prostředí.

odst. 7

Dle aktuální hlukové studie, vztahující se k plánované přeložce I/33 je zřejmé, že **v lokalitě Městské Kramolny budou překračovány povolené hlukové limity, což bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel**. I přes projektovanou instalaci protihlukových stěn jsou povolené limity, dle realizovaného výpočtu, překročeny na 6 měrných místech (VB58,59; VB 54,55, VB 50,51, VB 46,49, VB 43,44). Vzhledem k možné odchylce 2dB, uvedeném v hlukové studii, budou velmi pravděpodobně překračovány povolené limity i na dalších místech chráněných prostor. Velké množství měrných míst se tak dostává do hodnoceného pásma nejistoty, kdy k překročení hlukových limitů může velmi pravděpodobně dojít. Oblast Městské Kramolny (konkrétně v místě plánovaného křížení obchvatu se stávající komunikací z Náchoda na Studnici a Trubějov) je členité území, tvořené středně rozlehlým údolím svažujícím se od uvedené komunikace jihozápadním směrem k oblasti Náchod-Branka. Přilehlá úbočí tak vytváří přírodní zábranu nejen unikajícím výfukovým splodinám, ale zejména šířícímu se hluku a vibracím. Svahy údolí budou na jedné straně chránit před těmito negativy obyvatelé Náchoda - zejména pak městské části Klínek, na straně druhé však o to více znepříjemňovat život obyvatelům oblasti Městská Kramolna. Z vlastní zkušenosti můžeme potvrdit, jak se pomocí akustických odrazů násobí veškerý hluk, který se v oblasti zmíněného údolí vytváří. Na úbočích a přilehlých svazích údolí se v současné době nachází v blízkosti plánované trasy obchvatu **zástavba více jak 40 rodinných domků a více jak 20 rekreačních objektů** popřípadě objektů pro přechodný sezónní pobyt. V oblasti **trvale žije více jak 100 osob** a během sezóny dalších cca 50 osob. V přesvědčení, že naše životní podmínky budou výrazným způsobem zhoršeny nás utvrzují mimo jiné i výsledky hlukové studie od společnosti EKOLA z května 2008. „Z výsledku výpočtu, které jsou prezentovány hlukovými mapami je zřejmé, že přeložka silnice změní akustickou situaci ve svém okolí a vzhledem k tomu, že v současné době v tomto území není významný zdroj hluku, bude působit rušivě“ (citace hlukové studie strany 34 kapitoly 9-Závěr).

Z dokumentů, z nichž ÚP Kramolny vychází, není zřejmé, jak byla do výpočtu hluku spojeného se stavbou přeložky I/33 promítnuta geografická situace a členitost místního terénu, jak bylo počítáno se sklonem vozovky, kdy se na hřebenu svahu (horizont se stávající silnicí) vozovka láme ze stoupající na klesající a projíždějící vozidla budou podřazovat rychlosti, což má za následek **nárůst hluku v rozdílných frekvenčních pásmech**. Je nutné přihlédnout ke skutečnému frekvenčnímu obsahu emisí dopravního hluku. Vlivem vysokého podílu kamionové dopravy dojde k nárůstu **nízkých frekvenčních složek** naměřených hlukových emisí. Ten se výrazně liší od normalizovaného spektra silničního hluku a jeho prostupnost obvodovým pláštěm budov je snazší. Rušivý účinek nízkých frekvenčních složek a vibrací je zřejmý, zdraví prokazatelně škodlivý a **danou studií nehodnocený**.

odst. 8

ÚP akceptuje dokumentaci, která v rámci realizace přeložky I/33 **navrhuje** u nemovitostí Kramolna č.p. 142 a 127 **změnit užívání objektu** na objekt s nebytovou funkcí z důvodu nemožnosti dodržet povolené hlukové limity i přes aplikaci projektantem navržených protihlukových opatření. Majitelé těchto nemovitostí zde žijí již dlouho a s umístěním stavby ve stávajícím stavu **vyjadřovali ve všech fázích zásadní nesouhlas** z důvodu vážných obav o své zdraví a výrazného zhoršení životních podmínek. Jejich záměrem není opouštět místo, kde léta žijí a kde jsou uloženy investice i předchozích generací. Základním principem realizace obdobných staveb by nemělo být vyhánění občanů z jejich domovů, ale nalezení řešení, které místním obyvatelům jejich život znepříjemní co možná nejméně. Majitelé uvedených nemovitostí mnohokrát navrhovali jako řešení **prodloužení tunelu směrem k Vysokovu**, čímž by se většina negativních vlivů na život v dané lokalitě eliminovala. Na požadavky doposud nebylo dostatečně reflektováno. Přitom § 30 zákona č. 258/2000 Sb. říká: „ *vlastníci, popřípadě správci pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk, (dále jen „zdroje hluku nebo vibrací“)* jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro venkovní prostor, stavby pro bydlení a stavby občanského vybavení a bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby“.

V daném případě se **prodloužení tunelu**, jako zcela jasné technické opatření, přímo nabízí.

ZÁVĚR

Zcela zásadním prvkem Územního plánu Kramolny jsou plánované prvky dopravní infrastruktury, konkrétně přeložka I/33 (obchvat Náchoda) a I/14 (přeložka na Červený Kostelec), které se do života obce promítnou zcela zásadním a výrazně negativním způsobem. Akceptací navržených řešení bez zřejmých opatření, která by ochránila obyvatele obce Kramolna, **nemůže takto navržený Územní plán splňovat své základní poslání** – tedy všestranný rozvoj obce, ochranu obyvatel a životního prostředí.

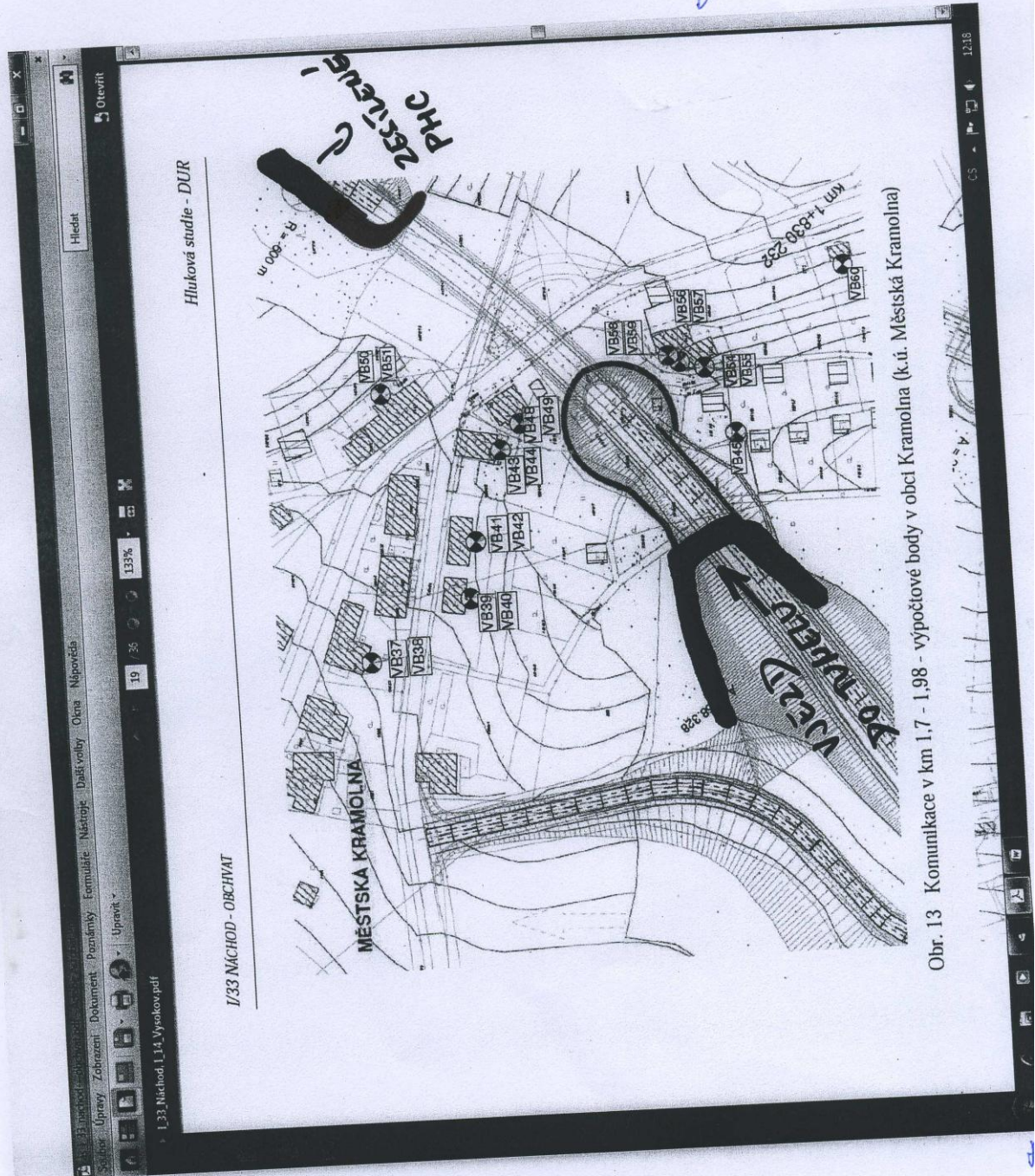
Nelze v demokratické společnosti, výrazným způsobem **zhoršovat životní podmínky** jedné, byť menší skupiny lidí (obyvatelé Kramolny) na úkor jiné skupiny, pokud se dá najít takové řešení, které bude vyhovovat oběma stranám. Záměrně uvádíme větu **„pokud se dá najít jiné řešení“**, neboť **řešení uspokojivé pro obě strany** v případě realizace obchvatu Náchoda, **rozhodně je**. Ono řešení specifikují naše následující požadavky.

Požadujeme úpravy ÚP obce Kramolna tak, **aby v něm byly obsaženy prvky, garantující ochranu obyvatel a životního prostředí** – tedy ve zmiňované **oblasti Městské Kramolny**, kde má být dle dokumentace veden hloubený tunel délky cca 100 m pod stávající komunikací, **bylo provedeno rozšířené zapouzdření komunikační trasy formou prodloužení hloubeného tunelu o cca 80 m** jihozápadním směrem do údolí k Vysokovu a dále zkvalitněním protihlukových stěn směrem k zástavbě rodinných domků na výjezdu z tunelu směrem na Dolní Radechovou. Projíždějící vozidla by tak vjela do umělé uzavřené odhlučňené konstrukce ještě před samotnou oblastí Městské Kramolny a vyjela až za ní. Tím by se negativní vlivy jejich průjezdu přes zmíněnou oblast výrazně zmírnily. **Zamezilo by se tak překročení hlukových limitů v uvedené lokalitě.** Řešení prodloužení tunelu s případným závozem zeminou a s využitím rostlin by se tak ani nemusel výrazně změnit ráz krajiny v dané oblasti. Návrh řešení je přílohou tohoto dokumentu.

Požadujeme dále, aby **plánovaný výjezd na Kramolnu byl přesunut na jiné, vhodnější místo a jeho zprovoznění a použití bylo podmíněno odklonem vozidel příjíždějících z přivaděče I/14.**

POŽADOVANÉ ŘEŠENÍ

[Signature]



Obr. 13 Komunikace v km 1,7 - 1,98 - výpočtové body v obci Kramolna (k.ú. Městská Kramolna)

Za Spolek Městská Kramolna
Mgr. Petr Čejchan – předseda