



KRAJ VYSOČINA		5
Došlo dne: 13 -03- 2018	Počet listů	5
Č.j.: Kuj 19766/2018	Počet příloh	0

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Odbor životního prostředí a zemědělství
Žižkova 57, 587 33 Jihlava

ml

Vyjádření k Oznámení záměru podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“

Z čistě procesního hlediska bych se měl vyjádřit pouze k „Oznámení záměru podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ zpracovanému firmou JP EPROJ s. r. o., U Statku 301/1, 736 01 Havířov. Tento dokument však řeší jen poměrně úzký segment problematiky v rámci kompetence zpracovatelské firmy.

Problematiku obchvatu města však považuji za natolik zásadní, její projednání, zejména s občany za natolik nedostatečné a podcenění některých jejích mimodopravních aspektů za natolik varovné, že jsem se rozhodl vyjádřit i k ní.

Dělám to s plným vědomím rizika, že posouzení formální stránky mého podání zcela převáží věcnou podstatu problému naznačeného níže (mám v tom ohledu bohaté zkušenosti), zároveň však s nadějí, že se alespoň některé kompetentní orgány zamyslí nad níže naznačenými souvislostmi.

V oddílu „A“ mého vyjádření se tedy věnuji přeložce silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ jako takové, v oddílu „B“ pak stanovisku k Oznámení záměru podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat.

ODDÍL „A“

1. Ani v nejmenším nezpochybňuji potřebnost obchvatu města. Pouze odmítám nazývat obchvatem něco, co v části trasy od východní hrany Terovského údolím po křižovatku Koželužské a Říповské ulice z urbanistického pohledu obchvatem evidentně není. A už vůbec ne obchvatem ideálním, jak v poslední době často slyšíme, zejména ze strany představitelů města.

Z toho vzniká řada nedorozumění. Např. petice rodičů žáků ZŠ Masarykova. (Jistě pochopitelná a chvályhodná aktivita, kterou bych s radostí sám podepsal, kdyby se jednalo o skutečný obchvat. Podepisují ji občané s plným vědomím, že zlepšení na Bráfově, Sucheniově a Pražské ulici je vykoupeno zavedením tranzitní dopravy na Koželužskou ulici a do Terovského údolí?)

V současnosti navržená trasa by bezpochyby mohla výrazně zklidnit situaci na Bráfově, Sucheniově a Pražské ulici a to i při jiném trasování západní části obchvatu než je to, které je prohlašováno za jedinou reálnou alternativu. Je však zásadní rozdíl mezi tím, když problémy v jedné části města jsou řešeny na úkor jiné části (Boroviny) a systémovým řešením, beroucím ohled na všechny části města.

Podmiňující způsob pro zklidnění dopravy nepoužívám náhodně. Vybudováním jižního obchvatu (ať již plnohodnotného, nebo trasy dle současného územního plánu) nedojde automaticky ke zklidnění dopravy v centru města. Zákony dopravní indukce jsou neúprosné všude ve světě, Třebíč nevyjímaje. (Nabídka nové kapacity dopravního spojení vyvolá nárůst poptávky po ní). Bez toho, aby byla na současném průtahu městem přijata současně se

zprovozněním obchvatu razantní restriktivní opatření pro individuální automobilovou dopravu, je dopravní zklidnění v této části města nereálnou iluzí, v lepším případě pak krátkou epizodou, než se situace vrátí do současného stavu.

Nejedná se však jen o dopravní restrikce. Ruku v ruce s nimi musí jít souhrn dílčích opatření, které ve svém souhrnu zlepší obyvatelnost tohoto dnes bezútešného dopravního koridoru a navrátí mu městský charakter a přívětivost pro pěší a cyklisty. Vytvoření konkrétní koncepce zklidnění, její projednání, prosazení a další souvislosti si vyžádají nejen čas, ale i profesionální urbanistickou práci a v neposlední řadě i nemalé finanční náklady. Nevím, zda se někdo na radnici touto problematikou zabývá se stejnou intenzitou a se stejnou politickou podporou jako podmínkami pro individuální automobilovou dopravu. Pokud ne, je nejvyšší čas to změnit.

2. V trvale udržitelném (tím spíše „zdravém“) městě by mělo obecně platit pravidlo, že jakákoli silnice, ať už jde o obchvat, průtah či městskou komunikaci, nemůže být sama o sobě cílem. Je jen prostředkem k dosažení jasně definovaného cíle (např. zklidnění dopravy v centru, lepšího propojení jednotlivých částí města, bezproblémové dopravy nadrozměrných nákladů....) Jakkoli je každý z těchto cílů sám o sobě legitimní, evidentně některé z nich nejsou vzájemně kompatibilní.

Je zcela mimo oblast mé představivosti, aby nejproblémovější část navrhované trasy (od východní hrany Terovského údolí po křižovatku Koželužské a Říповské ulice) umožňovala lepší dopravní propojení Boroviny s Průmyslovou čtvrtí a zároveň zklidňovala dopravu v intravilánu města-konkrétně na Koželužské ulici, (což je- jak alespoň doufám- nezpochybnitelný axiom a základní smysl jakéhokoli skutečného obchvatu).

3. Řešení z prováděcího hlediska nejjednodušší a ekonomicky nejschůdnější (což je z hlediska výkupů pozemků a příslibu financování stavby státem bezesporu varianta dle současného územního plánu) nemůže omlouvat skutečnost, že, že se jedná o řešení, které z urbanistického hlediska výrazně negativně ovlivňuje kvalitu života v širokém pruhu kolem Koželužské ulice od areálu bývalé továrny až po ulici Spojenců (hluk, zplodiny, pěší prostupnost území) i jednoho z nejcennějších území pro krátkodobou rekreaci-Terovského údolí.

4. obchvat jako celek je z logiky věci jen jedním- byť velice důležitým- segmentem územního plánu města a měl by vycházet z preambule zákona o územním plánování (územní plán jako dohoda všech uživatelů o využití území). V současné době, kdy nový územní plán města není dosud schválen, platí tedy dosavadní územní plán. V něm je západního obchvat řešen v trase, která je prakticky totožná s trasami č. 3 a 7, které byly společně s trasou č. 1 podrobně zkoumány vyhodnoceny v rámci „Vyhodnocení dopadů stavby přeložky silnice I/23 na životní prostředí, zpracované v září 2002 brněnskou firmou Löw a spol.

Tato EIA doporučila jako nejvhodnější var. č. 1, která byla již součástí platného územního plánu schváleného v r. 1998 a zároveň poukázala na řadu problémů spojených s variantami 3. a 7. Přesto byla zastupitelstvem schválena změna územního plánu s trasou vedenou Terovským údolím a zastavěnou částí Boroviny. Z hlediska zákona je to rozhodnutí legitimní, z hlediska komplexních zájmů města, přesahujících rámec dopravní problematiky však alespoň pro mne obtížně pochopitelné (a nejen pro mne- petici s více než 3000 podpisy třebíčských občanů - pokud si dobře pamatují, tak z r. 2002) rozhodně nelze brát na lehkou váhu. Navíc dnes je

problematika ještě umocněna vedením mezinárodní cyklostezky Třebíč- Raabs Terovským údolím a úspěšně postupující revitalizací bývalé borovinské továrny včetně přemístění Domu dětí a mládeže do této lokality. Jedním z hlavních argumentů byla přímá návaznost DDM na kvalitní rekreační zázemí Libušina a Terovského údolí a umístění v klidné poloze nově se tvořící městské čtvrti na místě bývalé továrny. Na rozdíl od četných kritiků jsem tyto argumenty bral jako rozumné a považoval přemístění DDM do této lokality za jedno (nikoli jediné) z možných přijatelných řešení.

Důvodem, proč používám minulého času je skutečnost, že pokud by se západní část trasy měla uskutečnit ve trase dnes platného územního plánu Terovským údolím a po Koželužské ulici, bylo by to zásadním zpochybněním důvodů přemístění DDM do této lokality těsně u průtahu městem. (Vím, že termín "průtah" není oficiální a mnoho lidí rozčiluje, co ale dělat, když mnohem pravdivěji vystihuje skutkovou podstatu věci než úředně korektní výraz "jihozápadní obchvat města"?) Co se týče souběhu uvažovaného silničního obchvatu a stávající cyklostezky v úzkém, obtížně větratelném Terovském údolí, technicky si to dokážu představit celkem bez obtíží, ale pokud chápeme cyklostezku nejen jako spojnicí dvou bodů, ale i jako prostor pro zdravý pohyb v emočně zajímavém prostředí, je moje představivost v koncích.

5. Za vůbec nejvážnější výhradu ke stávající trase však považuji skutečnost, že je chápána jako izolovaný dopravní problém bez užších vazeb na komplexnější potřeby města.

„Je snazší pochopit a uspokojit jednoduché potřeby automobilů než složité potřeby měst. Přitom stále více urbanistů a projektantů dochází k přesvědčení, že kdyby dokázali zvládnout problémy dopravy, vyřešili by tím problémy měst. Města však mají mnohem složitější hospodářské a sociální požadavky než automobilová doprava. Jak můžete vědět, co podniknout s dopravním provozem, dokud nevíte, jak funguje město samo a co je třeba dělat s jeho ulicemi?“ napsala již před takřka 60 lety Jane Jacobsová ve svém bestselleru „Smrt a život amerických velkoměst“

Vážné zamyšlení nad jejími slovy by mohly být klíčem k skutečně systémovému řešení obchvatu jako integrální součásti potřeb města, a ne komunikace, jejíž hlavní předností je, že ji lze vybudovat relativně snadno a levně.

Podstata bodu č.5 lze shrnout i do věty: Zavádění intenzivní tranzitní dopravy do obytné a rekreační části města je natolik hrubým prohřeškem proti základním urbanistickým principům tvorby udržitelného města, že sám tento fakt, bez dalšího rozvádění by měl být důvodem intenzivního hledání přijatelnějšího řešení.

Hlavním smyslem oddílu „A“ je upozornit na skutečnost, že i když je trasa jihozápadního obchvatu zakotvena ve schváleném územním plánu, zdaleka to neznamena, že tato trasa je realizovatelná při zohlednění vážných zájmů města z mimodopravní oblasti, které jsem jen velice heslovitě naznačil výše.

Proto považuji za velice neprozíravé spoléhat na tuto jedinou trasu a neřešit ji ve variantách. (Toto své stanovisko zastávám dlouhodobě již od poloviny 90. let a naposled jsem je uplatnil někdy na přelomu let 2010 a 2011 z titulu nově obnovené pozice Městského architekta při jednání o požadavcích na aktualizaci územního plánu.

V krajním případě by se tak mohlo stát, že trasa zakotvená v současném územním plánu se může při komplexnějším vyhodnocení trasy ukázat jako neprůchodná a nepřipravenost alternativy by mohla znamenat ohrožení (nebo oddálení) výstavby skutečného obchvatu.

V této souvislosti považují za zarážející, že práce na aktualizaci územního plánu města, zahájené již někdy před rokem 2010 intenzivně nepokračují (nebo přinejmenším z pohledu občana o tom nemám žádné zprávy.) Přitom právě intenzivní obousměrný dialog je nezbytnou podmínkou hledání řešení, které by nebylo jen jednostranným diktátem potřeb (byť oprávněných) automobilové dopravy, ale naplnilo ducha zákona o územním plánování- tedy „dohody využití území“, jak je uvedeno i v preambuli citovaného zákona.

Skutečně systémové řešení nelze dělat mimo rámec územního plánu, který by odrážel aktuální stav území (včetně zásadní změny funkční náplně areálu bývalé borovinské továrny která se rychle mění na plnohodnotnou městskou čtvrť a vedení mezinárodní cyklostezky Jihlava-Třebíč- Raabs Terovským údolím .

ODDÍL „B“

Hlavním problémem „Oznámení záměru podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci „Přeložka silnice I/23 Třebíč – JZ obchvat“ zpracovanému firmou JP EPROJ s. r. o., U Statku 301/1, 736 01 Havířov je nedostatečná hloubka propracování většiny aspektů, přičemž některé pohledy zcela chybí.

Vzhledem k dopadům trasy navržené současným územním plánem na své okolí považují za naprosto nezbytné zpracovat „Velkou EIA“, která by měla podrobně vyhodnotit zejména následující aspekty:

1. Konkrétní rozsah plochy zeleně, jež bude nutno odstranit v Terovském údolí (nejen vlastní komunikace, ale i plochy náspů, opěrných zdí nezbytných skladovacích a manipulačních, případně dalších prostor.)
2. V prostoru Terovského údolí zpracovat vizualizaci všech nezbytných zásahů tak, aby i laická veřejnost měla hodnověrný podklad pro posouzení změn v tomto prostoru a jejich akceptovatelnosti či neakceptovatelnosti.
3. V Terovském údolí posoudit odvětratelnost tohoto prostoru z hlediska terénní konfigurace a směru převládajících větrů. (Lze sice ztěžít předpokládat, že se bude výrazně lišit od výsledků posouzení vlivu na životní prostředí zpracovaného firmou Löw a spol.v roce 2002, ale aby se předešlo možným pochybnostem, je to zřejmě nezbytný procesní krok.)
4. Výsledky bodu 3 interpretovat ve vztahu k existenci mezinárodní cyklostezky Třebíč Raabs v Terovském údolí i výrazného rekreačního potenciálu tohoto území a posoudit dopad míry větratelnosti tohoto prostoru na kvalitu jeho rekreačního využití.
5. Podrobně posoudit dopady (hluk, emise, pěší prostupnost území) vedení intenzivní tranzitní dopravy po Koželužské ulici v těsné blízkosti nové, plnohodnotné městské čtvrti s výraznou obytnou funkcí (která je v materiálu JP EPROJ.s.r.o. označován jako „prostor bývalé továrny“.) Zdánlivě formální drobnost má však ve skutečnosti zásadní význam. Rozdíl mezi „územím, kde byla dříve továrna (později nevyužívaná)“ a „urbanisticky plnohodnotnou čtvrtí“ s podílem

bydlení i aktivit pro děti a mládež (DDM, dětská hřiště...) je naprosto principiální a to i z hlediska nároků na ochranu tohoto prostoru před nepříznivými dopady intenzivní tranzitní dopravy. Totéž platí ni pro obytnou zástavbou severně od ulice Spojenců.

6. Konkrétní rozsah plochy zeleně, již bude nutno odstranit v prostoru mezi Koželužskou ulicí a obytnou zástavbou jižně od ulice Spojenců včetně zeleně, která zmizí „neplánovaně“, narušením jejího kořenového systému popř. změny hydrologických poměrů při terénních úpravách a předpokládané výstavbě protihlukových zdí (Doporučuji se podívat na srovnatelnou situaci při dřívějším napřímení zatáčky Koželužské ulice prostoru Hluchého mlýna. (Potřebnost tohoto napřímení nezpochybňuji, pouze upozorňuji, že ústup zeleně nebyl jen důsledkem nezbytného kácení, ale i narušením jejího kořenového systému popř. změny hydrologických poměrů a rozsah byl mnohem větší, než se předpokládalo.

7. Jak bude zajištěna přiměřená a důstojná pěší prostupnost přes rušnou tranzitní komunikaci v severojižním směru? Představa, že nové městská čtvrť by neměla důstojné pěší propojení s prostorem kolem ulic Spojenců je v příkrém rozporu nejen z principy soudobého, trvale udržitelného urbanismu, ale i s principy „Zdravého města“, k nimž se Třebíč tak vehementně hlásí.

8. V prostoru Koželužské ulice zpracovat vizualizaci všech nezbytných zásahů tak, aby i laická veřejnost měla hodnověrný podklad pro posouzení změn v tomto prostoru a jejich akceptovatelnosti či neakceptovatelnosti, zejména z hlediska urbanisticky přijatelného formování tohoto prostoru jako integrální součásti městského intravilánu, nikoli dopravního koridoru, ignorujícího své okolí.

S pozdravem

Ing. arch. Lubor Herzán