

Informuje nás starosta pravdivě?

Noviny Žďárské radnice ve svém srpnovém čísle roku 2009 uveřejnily článek s názvem „Cílem je vylepšit dopravní situaci“ s podtitulkem Na aktuální téma se starostou Jaromírem Brychtou.

V článku se starosta města vyjadřuje ke dvou stěžejním otázkám řešení dopravy ve městě. Tou první je, jak je možné, že Žďár již dávno nebuduje obchvat jako menší města či obce. Tou druhou je vybudování vnitřního komunikačního propojení tzv. malého obchvatu Pod vodojemem.

Nebudování obchvatu města, který považují ¾ obyvatel města za nejpotřebnější dopravní stavbu, zdůvodňuje tím, že „např. Čáslav, Moravské Budějovice či Havlíčkův Brod mají daleko vyšší průjezdnost, až 40 tis. aut za 24 hodin, zatímco Žďár má průjezdnost na výjezdech 10 tis.“ a „stát na obchvatu měst s takovou frekvencí dopravy nemá finance“.

K tomu je nutné uvést, že tento argument, který starosta velmi často používá, je nepravdivý a pravda proč se obchvat nebuduje je úplně někde jinde. Podle posledního sčítání dopravy v kraji (2005), které bylo uveřejněno dne 2.10.2006 ve Vysočině Dnes má zmiňovanou průjezdnost 40 tis. vozidel pouze dálnice D1. Žďár nad Sázavou má tyto průjezdy: průtah I/37 - 16 425, výpadovka na Brno - 9 054, na Nové Město na Moravě - 10 941, na Havlíčkův Brod - 9 420, na Vojnův Městec - 6 467, na Jihlavu - 8 354. Města, které starosta jmenoval mají tyto průjezdy: Havlíčkův Brod: průtah I/38 - 15 143, I/34 - 21 711, výpadovka na Jihlavu - 8 384, na Habry - 6 679, na Humpolec - 7 738, na Pardubice - 9 257. Moravské Budějovice: průtah I/38 u autobus nádraží - 10791, na náměstí Míru - 11 294, výpadovka na Znojmo - 8 262. Čáslav, je ve Středočeském kraji a dnes již má obchvat vybudovaný. Průjezdy v roce 2000 byly následující (v závorce jsou uvedeny počty aut po vybudování obchvatu): průtah I/38 - 14 347 (7 900), na Kolín - 11 935 (4 501), na Chrudim - 8 158 (7 654), na Golčův Jeníkov - 12 324 (3424). Po obchvatu Čáslavi projíždělo 11 269 aut v roce 2005.

Z uvedeného je zřejmé, že dopravní situace ve Žďáru nad Sázavou je srovnatelná s městy, které obchvat budují a nabízí se otázka proč starosta města takto nepravdivě informuje občany.

Je samozřejmě lehčí, třeba na

základě nepravdivých informací, svést všechno na stát a nedostatek financí, než přiznat to, co řekl na stejné straně novin v roce 2006 šéf žďárské správy a údržby silnic Zdeněk Vacek: „O obchvatu se hovoří snad dvacet let, ale zatím se jeho výstavba neřeší. Plánují se stavby okružních křižovatek.“

Není to tak dlouho, a všichni kdo se zajímají o tuto problematiku ve Žďáru si to pamatují, co starosta mluvil o obchvatu pouze jako o science fiction a na schůzi zastupitelstva města v roce 2007 hřimal: „... určitě nebudeme dál vykupovat pozemky za desítky milionů po trasách, kde nakonec stát ještě zadá nějakou další alternativní vyhledávací studii a zjistí, že ono je nejlepší vést to někudy jinudy i za cenu toho, že se nestihnou evropské dotace do roku 2013 a my nebudeme vykupovat zbytečně za desítky a stovky milionů pozemky, prostě to dělat nebudeme!“

Pravda je, a potvrdili nám to i pracovníci Ředitelství silnic a dálnic, že město Žďár v minulých letech neprojevilo potřebnou a důraznou snahu o řešení obchvatu a promarnilo se tím mnoho času na jeho přípravu. Dovolujeme si tvrdit, že změna v postoji města k obchvatu nastala teprve po trvalé aktivitě našeho občanského sdružení, které se snažilo a dále snaží vysvětlit zastupitelům výhody, které plynou z investice města do projekční přípravy obchvatu. To se nám podařilo naším vystoupením na schůzi zastupitelstva města 13.12.2007 a na základě toho se v roce 2008 provedly, ve spolupráci města a Ředitelství silnic a dálnic, první přípravné práce jejichž výsledkem je vypracovaná technická studie obchvatu v letošním roce.

Je to jen důležitý začátek cesty k vybudování obchvatu. Je třeba postupovat neprodleně dál. Nejde zatím o výkupy pozemků za desítky milionů, ale o přípravu kompletní potřebné dokumentace, na které se bude město podílet několika málo procenty ze svého rozpočtu. Jde však zejména o trvalou snahu a tlak na všechny orgány státní správy a ministerstva, který by neměl být nikým z vlastních řad zpochybňován. Město musí státu trvale signalizovat, že to myslí s obchvatem vážně a že je pro něj obchvat skutečně prioritou.

Vnitřní komunikační propojení tzv. malý obchvat Pod vodojemem je opravdu dlouho diskutovaným tématem a předmětem několika spor-

ných řešení, ale i sporu mezi občany v dotčených lokalitách města.

V této souvislosti jsou v tisku uváděny velmi často nepravdivé informace o postoji občanského sdružení Budoucnost.

Základem našeho postoje je požadavek, aby propojovací komunikace mezi ulicemi Wonkovou a Novoměstskou byla provedena důsledně v souladu s územním plánem města, který byl schválen v roce 2003. V územním plánu je zakotveno řešení, na němž se shodli při vypracování územního plánu dopravní inženýři, na které se starosta v článku odvolává. Tím je vše co bylo před 40. lety neplatné a již nepodstatné.

Co to znamená? Tato propojovací komunikace, žádný malý obchvat územní plán nezná, má být provedena jako místní obslužná (to znamená s možností výjezdu z přilehlých objektů) a vybudována má být až po vybudování městského obchvatu v celé jeho trase.

Pokud by nebyl územní plán dodržen a jmenovaná spojnice by byla provedena před uvedením obchvatu Žďáru do provozu, stane se v podstatě přeložkou silnice I/37, která nyní vede přes náměstí a bude v plné míře nejzatíženější komunikací ve Žďáře. Počet vozidel po této spojnici projíždějících bude téměř 3 x vyšší než v současnosti na ulici Neumannově. Na tom se opět dopravní inženýři shodli při podkladě územního plánu i dalších studiích v současnosti. A proti tomuto, pro Žďár nebezpečnému kroku, je namířena aktivita občanského sdružení Budoucnost.

Je nutné říci, že jedině nedodržení platného územního plánu vyvolává potřebu vybudování rozsáhlých hlukových bariér a podstatné zhoršení životního prostředí částí města Vodojem a U průmyslové školy. A to si ne všichni zde žijící občané uvědomují. Mnozí se mylně domnívají, že je před dopadem trojnásobného provozu na komunikaci ochráněni odsunutí komunikace o třicet metrů od jejich domů.

Starosta v článku říká, že společným cílem radnice je co nejvíce odklonit dopravu z centra. My dodáváme, jediným rozumným řešením jak odklonit dopravu z centra města a podstatně ji snížit ve všech ulicích je pouze vybudování obchvatu města. Řešením není převedení dopravy z centra do hustě obydlené části města. Proto vyžíváme volené i výkonné orgány města k intenzivnímu tlaku na co

nejrychlejší pokračování ve zpracování potřebné dokumentace pro realizaci obchvatu, abychom byli připraveni na možnost krytí výstavby obchvatu ze státních financí.

Víme, že to nyní bude těžké, ale jen připravená města mohou uspět!

*Občanské sdružení
Budoucnost Žďár nad Sázavou*

O aktivitách sdružení
se dozvíte více na
www.budoucnost.nazory.cz

Poznámka redakce

O reakci na tuto problematiku požádáme samozřejmě starostu Žďáru nad Sázavou Jaromíra Brychtu. Nechci a nemohu v tuto chvíli působit v roli jeho „obhájce“, nicméně lze s úspěchem polemizovat o tom, co v této věci učinil a co měli nebo mohli udělat jiní. Protože mě neutěšená dopravní situace ve Žďáře dlouhodobě zajímá, troufám si tvrdit, že o tom mám poměrně rozsáhlou povědomost. Především o obchvatu města se ve Žďáře hovoří mnohem delší dobu než právě oněch zmiňovaných 20 let. Pokud je mně známo, úvahy o jeho vybudování se zde objevily mnohem dříve, minimálně v 70. letech minulého století, nikoli však na tehdejších „oficiálních“ místech, ale u místních občanů, které, mimo jiné, zaráželo, že silnice I.třídy a tím i celkový dopravní provoz je veden centrem města. Oficiálním protiarumentem bylo to, že město nemůže být „mrtvé“, došlo k demolicí celé řady objektů na náměstí i přilehlých ulicích a také Zámku Žďáře. Ten moment, že tím město v podstatě ztratilo své centrum, je věc jiná. Mezitím došlo také zastavení některých eventuelně možných lokalit pro vybudování dalších komunikací. Žďár tedy „zdědil“ velmi složité dopravní řešení – frekventovanou komunikaci I.třídy, vedoucí centrem města a řadou obydlených částí (Libušín) a také dvě křižovatky, do nichž je svedena značná část dopravního provozu. Pokud je mně známo, proběhla od 90.let minulého století až do současnosti celá řada měření hustoty dopravního provozu s výsledky takovými, které údajně v relaci s jinými lokalitami a nedostatkem finančních prostředků neu-

pokračování na str. 6

Informuje nás starosta pravdivě?

pokračování ze str. 5

možností výstavbu obchvatu ve Žďáře v reálném časovém období. Je zde však navíc, podle mého názoru, ještě jeden velký, neřkuli zásadní problém, a tím jsou trasy objízdných komunikací. Laicky lehce uvažovaná trasa a velmi logicky vedoucí, a to od Stržanova s napojením u Mělkovic na „novoměstskou“ bude jistě narážet na problém ochranného pásma Zelené hory

a také na některé lokality, kde se mají, dle mých informací, nacházet chráněné rostliny a živočichové. Samozřejmě bychom mohli pokračovat dále, nicméně tím nechci konstatovat, že výstavbou obchvatu Žďáru nad Sázavou se není třeba zabývat. Jedná se o záležitost navýsost nutnou. Současně je ale jistě nutná výstavba dalších komunikací, kupř. spojení ulic Jamská a Novoměstská apod., mohli bychom například také diskutovat

o tom, zda faktické provedení kruhových objezdů na ulici Brněnské je v této konkrétní podobě dobrým řešením. Jistě bychom našli celou řadu dalších lokalit a témat, které souvisejí s celkově neutěšenou dopravní situací ve městě. **V rámci objektivitu a také skutečnosti, že se jedná o problematiku značně komplikovanou a složitou, je třeba konstatovat, že za skutečnost, že v současné době neexistuje ve Žďáře nad Sázavou obchvat, není**

tak, podle mého názoru, vinou starosty Žďáru nad Sázavou Jaromíra Brychty, což by mohlo z předchozího textu vyplynout. Snad ještě na dokreslení – již celou řadu let diskutuji poměrně často na různých „žďárská“ témata s obyvateli města. Zdaleka ne všichni, řekněme, v oněch uplynulých patnácti letech, spatřovali výstavbu obchvatu jako prioritní záležitost.

Jiří Pokorný, vydavatel