

Mgr.František Švepeš  
Na Vyhlídce 925  
374 01 Trhové Sviny  
E-mail: [fsvepes@seznam.cz](mailto:fsvepes@seznam.cz)  
Tel: 386 321 788, 602 583 977

Krajský úřad Jihočeského kraje  
U Zimního stadionu 1952/2  
370 76 České Budějovice

K rukám Ing. arch. Robina Schinka  
náměstka hejtmána JČK  
pro oblast dopravy a silničního hospodářství  
E-mail: [schinko@kraj-jihocesky.cz](mailto:schinko@kraj-jihocesky.cz)

Trhové Sviny 28.3.2005

**Věc: Vyjádření a připomínky občanů k zamýšlené výstavbě dalšího průtahu Trhovými Sviny**

Na území města Trhové Sviny (dále jen T.S.) dochází ke křížení silnic 156 (spojnice České Budějovice – Nové Hrady) a 157 (spojnice Borovany – Kaplice – Český Krumlov). Jak je u historicky vzniklých dopravních spojení obvyklé, prolínají se obě výše uvedené silnice u náměstí v T. S. a obě procházejí diagonálně historicky vzniklou zástavbou města. V takto vzniklých sídlech a dopravních cest dochází někdy k tomu, že se soudobé normové šířkové požadavky a automobilová doprava nedaří vměstnat do uličních profilů předautomobilové epochy.

Tento problém se vyskytuje i na silnici II/156 v centrální části průtahu T. Sviny, mezi ulicemi Školní a Štefánikovou, kde šířka uličního profilu jen těsně překračuje hodnotu 6 m a samostatná šířka vozovky mezi obrubami se blíží 5 m.

Uvedené lokální zúžení se rozprostírá na délku 30 – 40 m. Ostatní úseky stávajícího průtahu II/156, které činí dohromady přibližně 2000 m, jsou i z pohledu stávajícího požadavku na šířku pro automobilovou dopravu zcela dostačující a na řadě míst se nachází i pás zeleně. Převažující šířka vozovky na stávajícím průtahu se pohybuje v rozsahu 7 – 7,5 m. Ze současného pohledu hodnocení lze tuto šířku vozovky považovat za dostatečnou či spíše za předimenzovanou.

Požadované a v projektu průtahu 2 navržené šířky, lze označit za předimenzované a vývojem překonané. Dokládají to i technické podmínky 145 „Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi“ vydané centrem dopravního výzkumu Brno v únoru 2001 a schválené Ministerstvem dopravy a spojů pod č. j. 17005/01 – 120 ze dne 23.1.2001 s účinností od února 2001.

Orientace na evropské pojetí problematiky utváření prostoru komunikací, které úzce souvisí s harmonizací legislativy EU, vede k tomu, že technické podmínky nemohou být zcela v souladu s ČSN 73 6110. Tato norma odráží stav v době svého vzniku a zatím nebyla revidována.

Navrhované řešení průtahu ve směru od Českých Budějovic zůstane až po Zahradní ulici ve stávající trase. Před výše zmíněným lokálním zúžením má být novostavba vedena přes poslední funkční park v T. S. U Modlitebny směrem ke Svinenskému potoku, kde stavba vyžaduje zábory soukromých pozemků a demolice staveb.

Dále má stavba průtahu pokračovat po stávající komunikaci na pravém břehu potoka (zde dojde, podle informací pracovníka Stavby silnic a železnic p. Krpaty, k rekonstrukci stávající silnice až ke křižovatce P. Bezruč. Tento úsek o délce 530 m je navržen jako 1. stavba, která obchází lokální zúžení na stávajícím průtahu a pro které se celá tato grandiózní stavba má uskutečnit.

Druhá etapa stavby předpokládá vybudování průtahu obcí souběžného se stávajícím průtahem převážně v souběhu se Svinenským potokem. Začíná zábořím části autobusového nádraží parkovací plochy a demolicí památky „Kolíňů mlýn“. Pokračuje nezastavěnou, velmi členitou krajinou zábořím soukromých pozemků, když se asi po 1000 m napojuje na stávající průtah městem ve směru Č. Budějovice – Nové Hrady.

Úsek Trocnovské ulice mezi ulicemi Školní a Štefánikovou („Úzké v T. S.“) je skutečně problematickým místem města, zejména z pohledu bezpečnosti a komfortu pěších .

## NÁMITKY

- navrhovaná druhá etapa stávající průtah ani nezkracuje ani nelze nutnost její výstavby obhájit významnými bezpečnostními nedostatky stávajícího stavu (jediným rizikovým faktorem může snad být povrch zhruba 1/3 komunikace, který je ze žulových kostek).
- Stávající úsek průtahu, který funkčně odpovídá 2. etapě zamýšlené stavby, nevykazuje žádná problematická místa a spíše lze hovořit o šířkově předdimenzovaném dopravním řešení
- Jak z hlediska bezpečnosti dopravy, emisí, výfukových plynů a hluku, tak i architektonicko – estetického je navrhovaná stavební úprava svým umístěním i předdimenzovaností pro kvalitu života ve městě zcela kontraproduktivní.
- Z pohledu bezpečnosti dopravy je možné lokální zúžení komunikací obecně označit za pozitivní – za účelem zpomalení automobilové dopravy se v současnosti navrhuje cíleně (v případě průtahů obcemi v podobě středních dělicích ostrůvků, zúžení na vjezdu do obce nebo dělicích ostrůvků na přechodech pro pěší).
- O navrhovaných šířkách vozovky lze zodpovědně prohlásit, že v případě jejich realizace dojde ke zhoršení dopravně bezpečnostní situace
- Zamýšlená komunikace perspektivně neřeší dopravní situaci ve městě a ani tuto situaci nezlepší
- Rozetne město o 50 až 100 m dále další předdimenzovanou komunikací
- Když v r. 1958 tehdejší MNV T. S. řešil výstavbu silnice v trase 1. etapy zamýšlené stavby, bylo to vlastně po vnější hranici města. V dnešní době, s odstupem téměř 50-ti let, je město zcela jiné. „Za silnicí“ by se ocitl dům pečovatelské služby, modlitebna, poliklinika, sídliště rodinných domů další zamýšlené sídliště atd. Prakticky 1/3 města
- Park, se zelení a příjemným, klidným prostředím s modlitebnou pro věřící bude též znehodnocen. Celé jeho okolí bude též zatíženo zvýšenou hladinou hluku a exhalacemi, neboť se zde, v kopci, auta budou zastavovat a znovu rozjíždět.

- Rodinné domy části Štefánikovy a Trocnovské ulice budou „obklíčeny“ a sevřeny silnicemi k nim těsně přimykajícími se všemi negativními důsledky (Je těžko uvěřitelné, že na tyto občany nikdo nemyslí a prakticky s nimi ani nikdo nejedná). A nejen to, mnozí z nich by v budoucnu měli vidět ze svých oken jen spodní části projíždějících dopravních prostředků.) - hluk, zápach, emise, prach, otřesy – to je perspektiva občanů zde žijících. Ale zde se jedná i o finanční újmy, neboť všechny tyto domy budou prakticky neprodejně. Jaká bude kvalita života lidí, kteří v nich budou muset žít?
- Právě proto, že tam žijí „normální“ a „obyčejní“ lidé mohou státní instituce takto postupovat
- Projektovaná komunikace bude z velké části realizovaná v zátopové oblasti, což jistě stojí za zamyšlení
- Zmíněná silnice by po případné výstavbě byla jakousi hrází uvnitř města vodě přitékající Farským potokem, neboť v okamžiku kdy voda z tohoto potoka vystoupí z koryta, odtéká Trocnovskou ulicí a následně Štefánikovou do Svinenského potoka, což by potom nebylo možné. Takové řešení by občané z přilehlých částí města jistě „uvítali“ jako propovodňové opatření. (Jen pro úplnost- v zahradách přilehlých zamýšlené stavbě bylo při nedávných povodních až 160 cm vody.)
- Pragoprojekt, zpracovatel projektové dokumentace, nikdy nejednal s občany města, kterých se celá stavba přímo dotýká. Všechny informace měl pouze zprostředkovaně a zadání celé stavby bylo účelové.
- Ze zápisu Měst NV T. S. z 2.5.1990 měla být zúžená vozovka v části Trocnovské ul. řešena odstraněním domů č. p. 278, 62 a 317 s čímž byli majitelé srozuměni.
- Začátkem 90-tých let byla opět oživena idea malého obchvatu z 50-tých let min. století
- V dubnu 1996 (23.4.1996) došlo k překvapivé změně ÚP, kdy z „malého obchvatu“ byl „obchvat velký“, na tomto zastupitelstvu byl zvolen starostou Ing. Bušek, Ing F. Stráský odcházel do komerční sféry (projektování).
- Do dnešního dne není dořešena záležitost kolem „Kolínů mlýna“. Jde o historický objekt mlýna, který na základě souhlasu rady města T. S. (ze dne 11.6.1992) koupil podnikatel pan M. K. za účelem celkové rekonstrukce objektu a umístění zájezdního hostince i dalších podnikatelských záměrů. V té době byl územní plán města v jiné podobě. Za jmenovaným objektem měla být velká rekreační zóna, sloužící občanům města i turistům. Do této oblasti se upíraly pohledy mnohých podnikatelů, neboť zde mohli realizovat celou řadu záměrů. Schválením tzv. velkého obchvatu (který není ani velkým ani obchvatem) všechny záměry místních podnikatelů byly odloženy, město má před sebou vidinu hučící „skorodálnice“ na místo rekreační zóny s vodní nádrží a malou elektrárnou. (Studie k těmto záměrům byly zpracovány a jsou uloženy v archivu MÚ T. S.)
- Zmíněný podnikatel pan M. K. přesto, že 11.6.1992 obdržel souhlas měst. Rady T. S. k umístění provozovny do objektu Kolínů mlýna, přestože 10.12.1992 obdržel rozhodnutí o umístění stavby „Rekonstrukce objektu Kolínů mlýn č. p. 24 na

restauraci a kavárnu s přístavbou hotelu, přesto, že 6.10.1993 pod zn.j. výst. D-1130-F/93/Sý rozhodnutím stavebního úřadu tehdy MěstÚ T. S. obdržel stavební povolení na

stavbu: Rekonstrukce a přístavba domu č. p. 24 „Kolínů mlýn“, přesto, že jeho žádosti, ze dne 5.1.2000, o prodloužení stavebního povolení mu stavební úřad města vyhověl, přesto přezevšechno do dnešního dne nesmí se svým majetkem podnikat a svůj záměr realizovat v prospěch města i svůj.

- Přímé náklady s pojené s těmito podnikatelskými záměry byly k 7.2.2001 vyčísleny na 2 000 000 Kč. (Není zde řeč o výdajích spojených se zajištěním objektů, nejnutejnější údržbou, likvidací škod po založeném požáru, ani o ekonomických ztrátách, například ušlém zisku tohoto podnikatele.) Dochází též chátrání poškozených nemovitostí.
- Celou tuto záležitost bude muset řešit zmíněný podnikatel zřejmě soudní cestou, neboť město i přes vstřícné kroky pana M. K. na žádný jeho návrh nepřistoupilo.
- K celé této složce přikládám přepis popisu událostí, jak je vidí pan M.K. i perspektivní pohled na zmíněnou stavbu.
- Drobní podnikatelé se živností na náměstí a blízkém okolí, velmi obtížně udrží své aktivity na současné úrovni a tím se postupně zhorší dostupnost jimi nabízených služeb.
- Při malé petiční akci, kdy byli osloveni občané a podnikatelé, jichž se celá akce ,tehdy „obchvat“, týkala, prakticky všichni se svým podpisem vyslovili za zrušení rozhodnutí o stavbě silnice II/156 Trhové Sviny.
- Občanům, kteří bydlí v okolí plánovaného průtahu, se výrazně zhorší kvalita bydlení, zejména v místech, kde budou vozidla dobržďovat a znovu se rozjíždět.
- Vznikne řada nových křižovatek, z nichž minimálně jedna bude velmi připomínat „úzké“ a tudíž se stane dalším nebezpečným místem v T.S.
- Do dnešního dne ani starosta neví, jak bude celý systém dopravy ve městě po případné realizaci průtahu 2 organizován.

- Který průtah bude hlavní silnicí, stávající nebo ten o 100 m dále
- Na všech velkých křižovatkách budou kruhové objezdy nebo světelná signalizace
- Jakým vozidlům bude povolen vjezd do města po stávajícím průtahu
- O kolik procent poklesne průjezd města po stávajícím průtahu
- Jak budou jezdit vozidla od Č.B. i Nových Hradů směrem do Borovan (popis z jednání 18.12.2000 od starosty města : auta objedou část T.S. po průtahu číslo 2, pak se vrátí do středu města a přes náměstí odbočí na Borovany)

- Centrum města bude obklíčeno dvěma silnicemi druhé třídy.
  1. V dolině T.S. se bude ve většině dnů roku udržovat smog (inverzních dnů přibývá).
  2. Přibudou také křižovatky, které budou zhoršovat bezpečnost dětí na cestě do školy a zpět, starších občanů.

3. Není řešena otázka kolizních situací vozidel s nebezpečnými náklady, zejména v souvislosti s trasou průtahu po nábřeží Svinenského potoka.
4. T.S. jsou spádovou obcí, která má paprskovitě uspořádaný výjezd všemi směry s odpovídajícím počtem křížení. Tento počet by se přiměřeně zvětšil a to vše téměř ve směru města.
5. Nikdy se nediskutovala otázka výškové úrovně plánované komunikace
  - Problémy s povodněmi
  - Mimo úrovněvé nájezdy na přilehlé pozemky
  - Odvod znečištěné dešťové vody phm a podobně na přilehlé pozemky
  
6. Část města přimykající se k Svinenskému potoku je velmi klidná, vyhledávaná občany k procházkám, sportu i jiným aktivitám. To vše bude nenávratně ztraceno.
  
- 7 Záběr, zhruba jedné třetiny autobusového nádraží, které svými parametry i polohou vyhovuje na dlouhá desetiletí do budoucna, je nepřijatelný.
  
8. Výstavbou průtahu č.2 zanikne též plocha na parkování u Kolínů mlýna, vhodná pro občany přijíždějící z okolí, pro svou blízkost centru.
  
9. Celá stavba ignoruje i ekologická hlediska, ochranu přírody včetně ochrany ohrožených a chráněných druhů živočichů a rostlin v údolí Svinenského potoka – zejména ve své druhé části, kde doslova „masíruje“ bývalou bažantnici.
  
10. Odkaz na platnou legislativu státu, stavební zákon, v prvním paragrafu doporučuje, aby se věnovala důrazná péče trvalému souladu všech přírodních civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči o životní prostředí a ochranu jeho hlavních složek – půdy, vody a ovzduší.

#### DOPORUČENÍ:

- Jako všestranně lepší a pro všechny přijatelné řešení se nabízí rekonstrukce stávajícího průtahu od náměstí po hranici města ve směru na Nové Hrady v duchu novodobých trendů.

- „Úzké“ místo v Trocnovské ulici vyřešit částečným nebo úplným odstraněním domů č.p. 278,62 a 317 tak, jak navrhuje jeden z majitelů.
- Vzhledem ke změnám které se v oboru dopravního inženýrství od vzniku projektové dokumentace udály, je nutné celý stavební záměr podrobit novému přezkoumání, které by odráželo současný stav poznání, vývoj legislativy, i skutečné potřeby tohoto regionu.
- Doposud nebyly provedeny nezávislé znalecké posudky, ani k celé akci, ani našich připomínek předaných Měst. Ú. T.S.
- Připomínky, náměty i nesouhlasné akce – ať ústní nebo písemné – k této akci či např. k územnímu plánu MěstÚ nikdy nebral na zřetel ani na ně nereagoval.
- Z jednání nebyly prováděny zápisy až od prosince 2000 na žádost občanů.
- Schůzky na MěstÚ nebyly jednáními, kde by se hledala řešení, nýbrž tvrdošijné a absolutně neústupné přesvědčování ze strany MěstÚ na individuálních pozváních nebo skupinových bez zápisu z jednání.
- MěstÚ vždy ke zúčastněným přistupoval jako „mocipán“, který předkládá jediné správné řešení, a všichni s ním mohou pouze souhlasit. Pokud ne, řídí se heslem „Kdo nejde s námi, jde proti nám.“ Se všemi důsledky (včetně osobních a ekonomických).
- Všechna jednání, včetně těch, která probíhají v letošním roce se nesla a nesou v duchu všemi stále připomínané věty „Nepodepíšete-li, tak vám to stejně vyvlastníme.“

Občané se po právu ptají, proč jsou politické deklaráce v televizních debatách či na předvolebních mítincích tak vzdálené od každodenní reality.

Jako příklady jsou přiloženy dva doslovné přepisy dopisů od občanů města, kterých se výstavba průtahu č. 2 dotýká. I z nich je velmi zřejmé, jaké poměry v našem městě panují.

## Dopis č. 1

Někdy v roce 90 – 91 na jednání zastupitelstva předložil starosta města studii o zřízení klidového rekreačního území za „Kolínů mlýnem“ se stavbou přehrady se sypanou hrází a malou vodní elektrárnou. Měl spočítány předběžné náklady na stavbu přehrady. V té době jsem přemýšlel o koupi „Kolínů mlýna“. Zřízení klidové rekreační zóny za tímto objektem mě zaujalo a nechal jsem si schválit od rady města a zastupitelstva přestavbu mlýna na hotel. Teprve po písemném povolení jsem objekt zakoupil. Následně jsem si nechal zhotovit plány a bylo mi uděleno stavební povolení. Než jsem vybral firmu, která by přestavbu s přístavbou provedla, město změnilo územní plán, do kterého předělalo i trasu „obchvatu“, jak v té době tuto stavbu pojmenovalo. Na jednání o změně územního plánu mě stavební úřad města nepozval, i když jsem vlastnil stavební povolení. Když jsem poprvé žádal město o odkoupení objektu a zaplacení plánů, tak starosta města na jednání zastupitelstva klamně uvedl, že objekt odkoupí stát. Neměl k tomu žádný doklad, pouze si to vymyslel. Uvedl tím zastupitelstvo v omyl, a to rozhodlo, že když odkoupí objekt stát, tak že ho nemusí odkoupit město. Pak jsem žádal ještě jednou městský úřad a výsledek byl stejný.

Od nepaměti údolí Svinenského potoka za mlýnem sloužilo k rozliti potoka do okolních luk, a tím ke zpomalení vody přes město. Stavbou obchvatu dojde k zavezení tohoto údolí, a tím dojde ke zrychlení průtoku vody městem a navýšení hladiny potoka o vodu, která by se jinak rozlila v tomto údolí.

Po povodních v roce 2002 by se měla přehodnotit účelnost této stavby s ohledem na vliv povodňové vody na část města kolem potoka. Městští radní bydlí mimo zátopové pásmo a tak toto území je vůbec nezajímá.

Krom toho v údolí žije řada chráněných živočichů a roste několik chráněných rostlin. Proto by bylo určitě účelnější zde vytvořit klidovou zónu, jak se o tom jednalo kolem roku 90.

Průjezd městem rozdělí město na dvě části a bude určitě problematičtější přejít od města a autobusového nádraží na polikliniku města. Představitelé města na tuto námitku reagovali výstavbou nadchodu nebo semaforey. Staří lidé se určitě budou nadchodu vyhýbat, neboť v řadě případů to bude nad jejich síly. Při zřízení semaforů na křižovatce u autobusového nádraží zde budou na červenou zastavovat kamiony a jejich výfukové plyny budou znečišťovat ovzduší kolem polikliniky a tím obtěžovat nemocné občany. Budova se stane nevětratelnou.

Připomínky k obchvatu /přeložce/ v Trhových Svinech.

Už to bude pomalu dvacet let, co se řeší projekt této silnice. Kolik peněz už tato jednání stála a pořád to k ničemu nevede, protože to není žádné řešení, postavit o padesát metrů další úzkou silnici, která nic nevyřeší. Akorát občanům zničí majetky a životní prostředí a stát do toho bude investovat takové miliony. Mně se to týká nejvíce. Od začátku co to začalo, tak na nás dělají nátlaky a mně akorát ničí nervy a zdraví. Při každém jednání to odstůnu. Protože jejich jednání je pořád stejné, myslí si totiž že je to jejich majetek. Mně by zabrali dřevník na palivo, garáž a zahradu. Když jsem dávala požadavky na náhradu na Městský národní výbor v Trohových Svinech panu starostovi a paní místostarostové, nebylo mi odpovězeno. Ani z jejich strany mi nebylo nic nabídnuto. Zkrátka jejich jednání je hrozné. Když mi už bouchly nervy, tak jsem šla za panem starostou a řekla jsem mu, aby si to se mnou vyměnil, že já půjdu na jeho bydlení na Rajta a on ať jde bydlet místo mě. A to se starosta rozčilil a řekl : „Proč bych tam chodil.“ Ale jemu by se takové jednání také nelíbilo.

Další darda přišla v listopadu, kdy to radní předali silnicím, aby se s námi nemuseli dohadovat, protože v minulosti už jsme měli s nimi soud. Silnice napsaly kupní smlouvu, kterou rozeslaly více lidem. Kupní smlouva byla děsná, nejradši by to chtěli všechno zadarmo. No mohu k tomu jenom dodat, že mně mohlo z takové smlouvy ranit.

Přišel leden 2005. A už jsme šli zase na jednání. Když jsem tam přišla, tak tam byl pan Krpata a parní od Silnic. A já jim říkám: „Jsem tady dobře?“ Bylo mi to divné, protože dříve nás tam byla plná zasedací síň a teď jsem tam stála sama. Pak jsem řekla : „Kde jsou ostatní?“ A oni mi sprostě lhali, že už to všichni podepsali. Přičemž já věděla, že mí lžou do očí. Potom přišel ještě pan Poes /je to můj odnaproti soused/ a už nás tam sprostě lámali. Řekla jsem jim, že nejsem proti obchvatu /přeložce/, ale že mi znehodnotí moji nemovitost. Odpověděl mi, že někdo na tom vydělá a já prostě prodělám. Řekla jsem jim, že za ty léta už mi mohli dát jiný barák nebo ať i postaví nový, když mají na takovou silnici, kterou se nic nevyřeší a bude stát tolik peněz. Největší gól byl, když mi paní řekla, že přísahá, přísahá, olízla si prsty a přísahala, že už vyvlastňovali a mohou vyvlastňovat. A potom znova „Přísahám, přísahám, čego, čego.“ No, já jsem z toho byla úplně baf. Svědkem toho je pan Poes. Ten se tomu strašně smál. A stále směje.

Takové jednání to jsem ještě nezažila a ještě k tomu lhali, až to hezké nebylo. Vedle Církve bratrské, která sousedí s mým pozemkem, jim budou stavět garáž a nové ploty a ještě parkoviště. Proto jim to pan Hulička s Církví podepsal. Mně, které se to nejvíce týká, by udělali protihlučnou zeď metr od baráku a nebo protihlučná okna. Takže já budu mít zepředu baráku silnici a zezadu baráku také silnici pro týráky a autobusy. A budu se tam moci výfukovými plyny udusit. Po tomto jednání jsem za několik dní potkala pana Švepeše a ten mi říkal, že ho ten den jednání navštívil večer pan Krpata a ještě s nějakou paní od Silnic a řekli mu, že je poslední, který smlouvu nepodepsal, a že my /tedy já a pan Poes/ jsme jim



na radnici smlouvu podepsali. Dělali na něj tedy ten samý nátlak jako na nás. To je konkrétní příklad toho, jak nám lžou , a jak s námi jednají. Na každého z nás ušili pěknou boudu. Ani nevím ,jestli ví, že mluví s lidma a ne s nějakýma debilama. Ráda bych, aby už byl jednou konec nebo mně to zničí. Když se vzbudím v noci a představím si, kolik ta silnice bude stát peněz, a přitom to nemá žádný význam, až do rána nespím. A to mně velice deptá. Ještě dodatek. Když jdu do města a potkám lidi /všichni ví, že se mně to nejvíce týká/ říkají, že tato silnice nemá žádný význam, že jsou to zbytečně vyhozené peníze, a že pro dnešní dopravu by se měl udělat obchvat kolem Trhových Svinů a ne vnitřním městem. Tím se nic nevyřeší. A proto jsem tento problém předala panu právníkovi do Prahy, který o této silnici má dobrý přehled.

S pozdravem

Štěpánková + spolumajitelka Ferencíková

Trhové Sviný