

OTEVŘENÝ DOPIS ZASTUPITELŮM MĚSTA TRHOVÉ SVINY

Vážená dámo a vážení pánové zastupitelé města Trhové Sviny,
V únorovém čísle Trhosvinenských listů jste svým voličům vzkázali, že petice organizovaná občanským sdružením Svinenský zvon uvádí nepravdivé informace. Vůbec jste se nezmínili o občanské vůli změnit ÚP vyjádřené jednomyslně na vámi svolaném veřejném shromáždění. Dovolte abychom se bránili jak z neoprávněného nařčení, tak i za vás a státní správu napravili vyváženost informací, na které má každý občan této země zákonné právo. Dopisem, který zasíláme vám, předáme také všem přizvaným účastníkům shromáždění, krajskému zastupitelstvu i redakci Trhosvinenských listů případně dalšímu mediu. Budeme požadovat uveřejnění naší otevřené odpovědi v rámci objektivitu a vyváženosti informací. Pokud se nám nepodaří náš názor, tak jako ten váš a pracovníka radnice ing. L. Kleina tímto v Trhosvinenských listech zveřejnit, bude to další z tak četných případů cenzurování tisku radnicí, které bude projednáno na místech, které se tímto nedemokratickým postupem zabývají.¹

Vážení zastupitelé,
Dovolte, abychom vyjádřili překvapení nad vaším článkem Zastupitelé se vyjadřují k přeložce, uveřejněném v únorovém vydání Trhosvinenských listů. Naprosto jste pominuli informovat veřejnost o bouřlivé průběhu schůze konané dne 15.2., kterou radnice svolala jen pod nátlakem velkého ohlasu petice odmítající záměr územního plánu vést tranzitní dopravu městem. Nestatečně nereagujete na vůli spoluobčanů vyjádřenou v diskusi přeplněného kulturního domu, která jednomyslně podporovala naše úsilí odvrátit realizaci schváleného územního plánu a zastavit kroky k vydání stavebního povolení. Podle rčení “ Zloděj křičí, chyt'te zloděje!” se snažíte kompromitovat naše občanské sdružení usvědčením “.. z **výmyslů a nepravd týkajících se tzv. druhé etapy obchvatné komunikace, o které zastupitelstvo bývalé i nyní nikdy nejednalo.**“ Vaše výmluvné přiznání neznalosti problematiky je zcela v duchu a nekonkrétní argumentace autora projektu přeložky II/156 přednesené na schůzi, která 2.etapu řešení tranzitní dopravy ve Svinech p zahrnula do vágního termínu „ **roztroušení či rozmělnění tranzitní dopravy po městě aby se... odlehčilo centru**“ (zcela chybně míněn pouze prostor náměstí, nikoliv celá historická zóna města). Právě etapa, o které jste nejednali je konkrétní podobou onoho zamlžovaného „ rozptýlení „. A to do míst zástavby rodinných domků ve severovýchodní části města. Znáte snad jiné řešení odboček z hlavní trasy ve směru Č.B. na NH na Borovany a Olešnice, aniž by se jelo přes náměstí, než právě Dělnickou a Budovatelskou? Nebo si krátkozrace a účelně volenou dezinformací odpovíte se starostou, **že ze Svinů auta na Borovany a na Olešnice jezdit nebudou**, i když současná velmi živá doprava těmito směry existuje a jak předpokládá zpráva MŽP pro Jihočeský kraj, bude neustále přibývat?²⁾

¹ Projekt Radniční listy bez cenzury

² „ Z porovnání výsledků expertního sledování rozsahu dopravních výkonů v letech 1993 a 2004 vyplývá, že došlo k významnému nárůstu intenzity dopravy v oblasti nákladní silniční dopravy a to až o 82% , a v símiční veřejné dopravě až o 123%.. Současně s preferencí silniční dopravy došlo k poklesu dopravních výkonů v železniční a vodní dopravě. Tato preference zapříčiňuje v posledních letech zvyšování negativních důsledků silniční dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.“ 2005 Stav životního prostředí v jednotlivých krajích/ JK, CENIA, MŽP 2006, str. 18

Suplujeme tedy funkci radnice, která je povinna ze zákona náležitě informovat občan i dění v obci a zopakujeme námítky občanů, formulovaných v petici a v tikovém prohlášení našeho sdružení:

Občané odmítají řešení dopravní situace ve městě tak, jak jej zastupitelé schválili do územního rozhodnutí a preferují variantu prezentovanou petičním výborem a o.s. Svinenský zvon. Chtějí změnu územního plánu v duchu staršího projektu akad.arch. V. Štormem, který by odvedl hlavní dopravní tah z Českých Budějovic na Nové Hrady rychlostní komunikací severně od města, v místech kde nyní vzniká průmyslová zóna. Silnice na Borovany na ni plynule navazovala bez dalších investic. Byla by vhodnější pro kvalitu života obyvatel i pro dopravní spojení s Rakouskem – ovšem budou-li si toto řešení občané města přát. Nyní se jeví jako nejnutnější rozšířit silnici v „úzkém“ tak, aby měla správné parametry silnice II.třídy, kolem ní vybudovat bezpečné chodníky a v Novém Městě provést celkovou rekonstrukci všech sítí včetně povrchu vozovky.

Odmítáme projekt, který podle autory a starosty má vyřešit dopravu ve městě na dobu 15 až 20 let pak stejně realizovat skutečný obchvat, jako nezodpovědné mrhání finančními prostředky, které je i v rozporu s ČSN/ Projektování místních komunikací, které stanoví životnost komunikační sítě na 80 až 100 i více let. Nerespektuje ani další závaznou normu a to respekt nároků na ochranu životního prostředí s vyloučením nebo a omezení nežádoucích průjezdů.

Navíc řešení zanesené v ÚP značně omezuje a narušuje vnitřní městské zelené plochy parků a zahrad zcela v rozporu instrukcí a doporučení MŽP k ochraně životního prostředí.

Domníváme se, že existují pozitivnější činitelé zabraňující stagnaci města, což je jediný argument pro obhajobu schváleného územního rozhodnutí., který občané i sdružení od zastupitelstva a autora projektu dostali.

Podle nás a opět v souladu s instrukcemi MŽP³ atraktivnost města nepřinese doprava , ale :

- aktivní péči o zelené plochy/ pohlcovače nečistot z ovzduší,
- o budování cyklostezek a naučných tras,
- dostatek atraktivního ubytování pro rekreanty
- dobře vybavených hřišť pro děti, možnost zábavy a sportovního vyžití pro mládež,
- společenských a kulturních zařízení pro seniory ...

Zastupitele občanů váže důvěra , kterou dostali při volbách od svých voličů. Mají občany podporovat a zastupovat v jednání se státní správou. Proč se tedy nezabýváte meritem problému - tedy nesouhlasem občanů s vedením tranzitní dopravy městem? Neadekvátně se bráníte se jasnému vyjádření svého názoru na věc napadáním občanské iniciativy. Nechceme konfrontaci, bráníme občany a jejich právo, požadujeme na správě vyhovět žádosti občanů a předložit alternativní projekt pro ÚP.

V mezinárodním dokumentu Agenda 21 podepsaném v roce 1992 i tehdejším Československem se píše: ...zapojoování veřejnosti zvyšuje kvalitu života ve všech jeho aspektech“ a dále „ Řádná správa věcí veřejných má být založena na otevřenosti, zodpovědnosti a efektivnosti institucí, na účasti veřejnosti na rozhodovacích a dalších procesech, zahrnuje transparentnost, bezúhonnost...“.

³ „, Není pravda, že větší počet aut v obci je ukazatelem vyšší kvality života, podporujte proto veřejnou dopravu a cyklistiku. Zavádějte pěší zóny i v menších obcích. Vysazujte pásy zeleně jako protihlukové estetické stěny a pohlcovače nečistot. Vyhlaste některé části jako obytné zóny. Nejen občané, ale i návštěvníci vaší obce ocení, budete-li zřizovat nové stezky v krajině.“ V obcích ekologicky, MŽP 2006, str. 28

Pevně doufáme, že nás podpoříte a nedopustíte nechat bez protestu a mlčením se vlastně účastnit ničení řádu městského urbanismu, který se ve Svinech přirozenou cestou rozvíjel již od založení a díkybohu nebyl podstatně narušen až do našich dnů. Je to řád, který lze velmi těžko uměle vytvořit, ale snadno nenávratně zničit.

„Konečné řešení je nyní na vůli zastupitelů města“, jsme všichni slyšeli od zástupce krajského investora arch. R. Schinko. Tedy na tom, jak moc vám zastupitelů, každému jednotlivě, leží na srdci životní prostředí a budoucnost města.

Náš návrh řešení dopravní situace znáte:

- V krátkodobém horizontu (letošního roku) vyřešit kritický vjezd do centra odkoupením a demolicí tří domků v tzv. úzkém a zároveň s finanční podporou kraje revitalizovat Nové Město. Předpokládaná úspora vynaložených nákladů na přeložku je cca 100 mil.Kč. Náklady by byly přibližně stejné (asi 50 mil. Kč) jako pouhá první stavba přeložky, která by vyřešila pouze úzký průjezd, o to více by zhoršila průjezd náměstím, nemluvě o neřešení neúnosné situace v Novém Městě.

- Souběžně provést změny pro nový územní plán, které by zahrnovaly severní obchvat. Zároveň zahájit jednání s Pozemkovým fondem a ostatními vlastníky pozemků v trase budoucího severního obchvatu a uzavírat smlouvy budoucí o převodu práv k pozemkům a budoucí smlouvy kupní.

Po konzultaci s odborníky je možné severní obchvat vybudovat do deseti let, tedy do doby do které se hejtman JK zavázal dokončit příhraniční spojení s Rakouskem (tranzit ČB – Weitra).

Návrh opíráme nejen o názory občanů, ale i odborná stanoviska.⁴

Za Petiční výbor a Svinenský zvon o.s.
František Švepeš a Věra Váchová

⁴ ČSN 73 6110 /Projektování místních komunikací, oddíl 4- Zásady dopravního a dopravně technického řešení, bod 4.1.7, bod 4.3 Ochrana životního prostředí a bod 4.4 Životnost řešení komunikační sítě. V obcích ekologicky/ Základy ochrany životního prostředí v malých obcích, MŽP Praha 2006, Stav životního prostředí 2005 / Jihočeský kraj/Ministerstvo životního prostředí 2006,