

Podkladem, z něhož následující údaje čerpáme, je výše uvedená studie zpracovaná firmou CityPlan spol.s.r.o. Studie byla pořízena ve dvou fázích. První výstup (dokončen v listopadu 2000) byl využit k přípravě podkladu pro rozhodnutí zastupitelstva o tom, má-li se nákladná změna územního plánu vůbec pořizovat; následující doplněk studie (z června 2001) sloužil při přípravě zadání konceptu.

V první fázi se studie zabývala různými možnostmi průchodu Libušíným údolím, jimiž by byla nahrazena trasa dle stávajícího územního plánu, a jejich předběžným vyhodnocením. Z nich při schvalování pořízení Změn II určilo zastupitelstvo k dalšímu sledování trasu podle varianty č.3 s úpravou na parametry S 11,5/80 – tj. var.č.7.

Dodržení parametrů extravilánové komunikace stanovil svým vyjádřením potencionální investor této stavby – Ředitelství silnic a dálnic jako podmínku, která musí být splněna, „pokud bude Město trvat na změně územního plánu“. Varianta č.7 byla tedy dopracována a vyhodnocována později, v doplňku ke studii, v němž jsou srovnávány varianty č.3 (silnice navrhovaná na rychlost 50km/hod.), č.7 (silnice s parametry S 11,5/80 ve stejné trase jako varianta č.3) a varianta č.1 reprezentující řešení dle stávajícího územního plánu. Dále předkládané údaje jsou přebírány většinou z tohoto doplňku.

Popisy tras jednotlivých variant (ve směru od západu na východ):

Varianta č.1 (viz obr.)- K odklonu přeložky od stávající trasy I/23 dochází zhruba u rekultivované skládky BOPO; po napojení Pražské následuje klesání pod železniční trať, dále jsou křižovatkami napojeny rampy na Fibichovu a na ul. Koželužskou, navrženo je propojení Revoluční a Fibichovy na mostě nad přeložkou. Dále přeložka prochází ze zářezu na mostní objekt délky 53m (z důvodů příčného sklonu terénu), údolí Stařečského potoka překonává mostem délky 217,5m; většinou v zářezu prochází nezastavěným územím kolem borovinského vodojemu, dále prochází zahrádkovou kolonií Nad Janákem, Libušino údolí překlene v jeho nejužším místě mostem délky 196m (cca 30m nad dnem údolí), prolukou v zahrádkové kolonii u polikliniky pak směřuje po okraji lokality Vídeňský rybník ke Spojovací, křižovatkou je napojena Vltavínská.

Varianta č.3 – Prvních cca 350m se trasa popisem neliší od var.č.1, Revoluční je napojena rampou křižující mimourovňově přeložku (most má délku 30m). Napojení Koželužské a vjezdu do areálu továrny je umožněno okružní křižovatkou. Dalších 745m projde trasa po rekonstruované Koželužské, obloukovým mostem dl. 98m překonává Stařečský potok (na tomto mostě se napojuje komunikace ve směru do ul. Ant. Hobzy), pokračuje na úbočí pod zahrádkovou osadou; Libušíným údolím prochází mostním tělesem délky 174m (17m nad nejnižším bodem údolí), v zářezu prolukou mezi zahrádkami směřuje trasa okrajem lokality Vídeňský rybník ke Spojovací.

Varianta č.7 (viz obr.)– Popis prvních cca 400m trasy je zhruba totožný s variantou č.3, těleso se však více přibližuje travnatému hřišti a most na Revoluční má délku 26m. Obloukem o poloměru 325m přejde trasa do východní části Koželužské, západní úsek Koželužské je napojen křižovatkou situovanou pod samoobsluhou v ul. Spojenců. Díky

náročnější, více se zasáhne do stráně pod ulicí Spojenců nebo –alternativně– povede trasa areálem BOPO v prostoru dožívajících objektů. V napojení komunikace směřující do ul. Ant. Hobzy začíná most přes údolí Stařečského potoka délky 80m, za krátkým odřezem (60m) pod zahrádkami následuje most délky 170m (max.14m nad dnem údolí) na němž trasa údolím prochází, ve velmi hlubokém zářezu pak přeložka stoupá pod polikliniku v trase dle var.č.3.

Z celé řady údajů o variantách, které přináší studie, vybíráme jen několik charakteristických srovnání:

Investiční a provozní náklady:

– viz tab č.1

	Varianta č.1	Varianta č.3	Varianta č.7
Investiční náklady na výstavbu *)	410 565 tis. Kč	370 329 tis. Kč	430 678 tis. Kč
Provozní náklady za rok -celkem	282,5 tis. Kč	275,9 tis. Kč	279,4 tis. Kč

*) Údaj nezahrnuje náklady na demolice a náhradní výsadby.

Dopravní výkonnost variant byla porovnávána na základě počítačově zpracovaných modelů zatížení komunikační sítě. Následující tabulka č.2 uvádí charakteristické údaje, které představují zátěž (počet vozidel celkem) a odlehčení (v %) oproti stávajícímu stavu na nejzatíženějších úsecích městského centra. Srovnány jsou pouze var. 1 a 7, neboť pro var.3 nebyl počítačově vytvořen model s tzv. „velkým okruhem“. Model zohledňuje pouze délku trasy, povolenou rychlost a propustnost křižovatek, nepromítá se zde vliv případných restričních opatření.

Tab. č.2

	Varianta č.1	Varianta č.7
Ul. Pražská, úsek U Větrníku – U Kříže	4 060 tj. - 53%	3 250 tj. - 63%
Ul. Dr. Ant. Hobzy	710 tj. - 77%	1 560 tj. - 50%
Sucheniiova u autobusového nádraží	6 620 tj. - 52%	5 500 tj. - 60%
Bráfova, Masarykovo nám. - Jungmannova	7 350 tj. - 35%	6 840 tj. - 40%
9.května, most přes Jihlavu	6 620 tj. - 16%	6 660 tj. - 16%
B. Václavka, Masarykovo nám. - Sirotčí	4 380 tj. - 33%	3 970 tj. - 40%

Modely dokumentované studií dokumentují významnou dopravní účinnost dopravního okruhu odlehčujícího městskému centru v obou variantách, varianta č.7 má přitom výsledky lepší.

Etapizace: pro realizaci přeložky (z důvodu financování a postupného zprovoznování) je důležité, na kolik etap lze stavbu rozdělit. Z tohoto hlediska jsou výhodnější var.č.3 a 7, které lze rozdělit do čtyř etap, var.č.1 má tři realizační etapy.

hlediska záboru lesa je nejšetrnější. To dokládá následující tabulka č.3, v níž je uveden také údaj o tzv. přepočtené ploše záboru lesa, jenž zohledňuje odolnostní potenciál porostu (tj.schopnost vyrovnat se zásahem). U labilních nebo ohrožených porostů dochází k většímu plošnému rozsahu devastace při zásahu stavbou než u porostů stabilních. Poslední položku představuje zábor biokoridoru – t.j nejvýznamnější součásti přírodního území z hlediska ekologické stability.

Tab. č.3

		Var.č.1	Var.č.3	Var.č.7
Celkový zábor *)	v m ²	81 740	75 750	79 160
- z toho lesní porosty	v m ²	3 880	7 970	11 010
Přepočtený zábor lesa	v m ²	7 880	16 630	22 540
Celkový zábor biokoridoru	v m ²	1 990	2 830	3 220

*) Celkový zábor je součtem za veškeré plochy zabrané tělesem komunikace –zástavba, stávající komunikace, hřiště, zemědělská půda, lesní půda, zahrady atd.

Při řešení otázky **narušení rekreační funkce území** se zpracovatel studie soustředil pouze na dopad přeložky na ostatní komunikační síť sloužící pěší a cyklistům. Konstatuje, že *v žádné z variant nedojde k úplnému omezení rekreačního pohybu osob v údolí. Většina mostních objektů vedoucích nad údolím je v dostatečné výšce nad terénem a tím zajistí volný průchod.*

Také **hlukem z dopravy** se studie zabývá povrchně. Sleduje největší přiblížení komunikace k bytové zástavbě (ve var.č.1 je to 10m od domku v ul.Hájenky, ve var.č.3 a 7 je to 20m od bytového domu) a konstatuje: *...že zatížení hlukem od přeložky I/23 je ve všech variantách při stávajícím stavu obytné zástavby poměrně nevýznamné, řešitelné protihlukovými opatřeními. Tato opatření bude nutné navrhnout také mezi komunikací a rozvojovou plochou bytové zástavby dle územního plánu.*

Z hlediska **rozptylových poměrů** hodnotí studie variantu č.1 jako výhodnější, neboť *...je vedena mimo údolí Stařečského potoka a Libušino údolí překračuje na vysokém mostě. Varianty č.3 a 7 procházejí po Koželužské problematicky odvětratelným územím, negativně ovlivní také kvalitu ovzduší vlastního Libušina údolí průchodem přeložky se stoupáním.*

Na následujících stránkách jsou uvedeny **autentické závěry** (kopie z textových částí) **srovnávací studie** a to jak z doplnku (kap. 6. Závěr vyhodnocení variant), tak

Údaj o variantě	m.j.	varianty					
		1		3		7	
			P		P		P
Délka trasy	km	3,228 275	3	3,152 822	1	3,193 123	2
Délka přeložek a ramp	m	764,28	3	529,6	1	697,8	2
Délka mostních objektů na trase	m	466,5	3	272,0	2	250,0	1
Délka mostních objektů na přeložkách	m	S - 118,5 Ž - 25,5	3	S - 59 Ž - 28,5	2	S - 52 Ž - 26	1
Délka opěrných zdí	m	211,4	1	405,9	3	378,4	2
Délka zárubních zdí	m	804,9	1	1 611,7	2	2 603,6	3
Celkový zábor	m ²	81 740	3	75 750	1	79 160	2
Zábor biokoridorů zemním těles.	m ²	1 300	2	800	1	1 060	3
Zábor lesa	m ²	3 880	1	7 970	2	11 010	3
Kubatura výkopu	m ³	131 500	1	138 300	2	218 500	3
Kubatura násypu	m ³	19 500	3	8 400	1	11 200	2
Provozní náklady/ 1 rok	tis. Kč	282,5	3	275,9	1	279,4	2
Náklady	tis. Kč	410 565 tis.	2	370 329 tis.	1	430 678 tis.	3
Přepočtená délka	m	6,434 555	3	5,120 422	1	5,202 933	2
Vyhodnocení pořadí	Stavební část		14		11		11
	Záborová část		10		7		13
	Nákladová část		8		3		7
	Součet celkem		32		21		31

V sloupci za číselným údajem o variantě je sloupec, který označuje pořadí varianty. Jako první je vždy vyhodnocena nejpříznivější varianta. Vyhodnocení není provedeno váženě, neboť váhy k jednotlivým položkám mohou být zavádějící a lze je přizpůsobit úhlům pohledu na danou problematiku.

Z takto provedeného hodnocení vyšlo následující pořadí variant:

- Varianta 3
- Varianta 7
- Varianta 1

Znevýhodnění varianty 7 oproti ostatním variantám je zejména ve velkém objemu zemních prací a nutnosti budování zárubních zdí.

**Zhodnocení navrženého dopravního systému města
(jedná se o kopii závěrečné kapitoly studie; vyjadřuje názor jejího zpracovatele)**

Na žádost objednatelů studie je v následujícím textu vyjádřen náš názor na navržený dopravní systém města Třebíče, který je zakotven v schváleném územním plánu města.

Ve stávajícím stavu prochází na základě historického vývoje města v podstatě všechny významné silnice I. a II. třídy až do středu města. V minulosti bylo provedeno (na základě potřeby ochrany území vnitřního města) posílení tohoto jevu částečnou rekonstrukcí příčahu I/23 tangující centrum města – ulice Sportovní, Suchbátlova a Pražská. Součástí příčahu ulice Bráfova takto rozsáhlou rekonstrukcí neprošla a v současnosti vykazuje znaky významné dopravní záclady, kterou je nutno eliminovat. Dochází zde ke kolizím automobilové a silné pěší dopravy – spojnice rádráží s centrem města. Navíc touto ulicí jsou v podstatě vedeny všechny tranzitní cesty přes město ve směrech východ ↔ západ a částečně i sever ↔ jih. Rovněž velká část vnitroměstské dopravy nemá jinou alternativu než použít komunikace ve středu města. Posílení takto započaté a do schválení územního plánu v roce 1998 budované koncepce dopravy ve městě neodstraní tranzitní dopravu z centra města a dlouhodobě zachová stávající stav komunikační sítě. Veškeré problémy potom nastanou až intenzity vozidel dosáhnou takové úrovně, že kapacita komunikací a zejména kapacita světelně řízených křižovatek bude vyčerpána a střed města bude takto průjezdný.

Návrh komunikační sítě podle územního plánu reflektuje rozvoj města a doplňuje chybějící komunikace po obvodu města. Po postupné realizaci těchto nových komunikací se základní dopravní skelet města Třebíče změní z radiálního na radiálně okružní, který má významné výhody. Tento systém byl použit ve své nejjednodušší podobě v Hradci Králové, nebo v Karlsruhe. V Třebíči nebude dosaženo tohoto ideálního stavu (konfigurace terénu, stávající dopravní síť). Doplnění komunikační sítě o prodloužení ulice Rafaelova (v současné době ve výstavbě), přeložku I/23 (prověřována v této studii), propojení I/23 ↔ I/351 a částečnou úpravu ulice Táborská dojde k funkčnímu dokončení okruhu okolo významné části města.

Zejména v západní části města není definitivně rozhodnuto o vedení okružních komunikací. Jsou zde uvažovány dva koridory pro přeložku I/351 a rovněž I/23 je prověřována i ve variantě blíže k centru města. Vedení okruhu blíže k centru města povede k výraznějšímu odlehčení komunikací v centrální části města → převedou více vnitroměstské dopravy. Při vedení okruhu dále od centra města dojde k poklesu využití nových komunikací, na druhou stranu se zvýší komfort průjezdu pro tranzitní dopravu. Nutno dodat, že podíl tranzitní dopravy ve městě je cca 20 % z celkového objemu jízdy.

Výstavbou nových komunikací dojde k propojení městských částí, která v současné době jsou propojeny pouze přes střed města např. Borovina ↔ Domky, Borovina ↔ Podděšatěl.

Dle našeho názoru je dopravní systém zakotvený v platném územně plánovacím dokumentu navržen zodpovědně a přispěje k výraznějšímu odlehčení komunikací v centru města. Zachování a posílení stávajícího vedení tranzitní dopravy přes centrum města je nevhodné a nepřispívá ke zvýšení kvality životního prostředí v centrální oblasti města.

Přítom okružní nebo obvodové komunikace, propojující jednotlivé vstupy do města a nabízející alternativní propojení zdrojů a cílů dopravy mají následující přednosti a podmínky:

- > musí být v dopravně účinné poloze. Příměřená prodloužení trasy musí být kompenzováno zvýšeným komfortem jízdy a jistou úsporou času proti průjezdu centrem
- > jejich existence je základní podmínkou pro zavácení jakékoli účinné regulace průjezdu centrem města
- > dopady na životní podmínky obyvatel jsou vždy příznivější než při neplynulém průjezdu centrem
- > konflikt mezi vždy existujícími zájmy ochrany přírody s lokálním dotčením a mezi zájmem prostředí pro pobyt obyvatel musí být vždy podřízen zejména účevka a při maximálním technicky a ekonomicky možném respektování udržitelné ochrany přírody ve všech jejích formách
- > hlavním úměním je sladit tyto protichůdné pohledy tak, aby byla zajištěna
 - o realizovatelnost
 - o účinnost
 - o ekonomie
 - o ochrana prostředí člověka
 - o ochrana přírody
 - o a záměry zařazené do územního plánu byly v rávzhovém v co největší míře realizovány

Prcto nesmí být maximalisticky uplatňován jednostranný pohled a řešení musí být funkčním kompromisem. Takovým funkčním kompromisem dopravní řešení ÚPNSÚ Třebíč bezesporu je a doufáme, že námi zpracované hodnocení variant přeložky I/23 přispěje k nalezení funkčního kompromisu mezi cenou, účinností, etapovou výstavbou a ovlivněním biokoridorů.

Rozhodnutí o nejhodnější variantě přeložky není otázkou pouze čistě odbornou, ale i politickou. Každé nová komunikace prochází v jednotlivých stupních projektu projednáváním, do kterého jsou zapojeny nejen orgány státní správy, ale také veřejnost. V tomto směru je zvýhodněna varianta 1, která je zakotvena v stávajícím územním plánu a je kompromisem mezi všemi různorodými požadavky. Varianty průchodu údolím i když v trochu jiné trase byly již jednou odmítnuty jako neprůchodné. Jsme ovšem přesvědčeni, že právě tyto varianty mají větší dopravní účinnost (napojení blíže centra) a tím dojde k výraznějšímu odlehčení průjezdu městem.

V Praze dne 28. 5. 2001

Ing. Ondřej Kyp

