

:: Rozhovory se zastupiteli ::

Kromě písemné komunikace s našimi zastupiteli jsme se snažili i osobní setkání a rozhovor s nimi, kde bychom si ujasnili vzájemné názory a získali jejich bezprostřední reakce. Stručné shrnutí těchto rozhovorů máte zde před sebou:

[místostarosta Stanislav Mastný \(1.7.2004\)](#)

[MUDr. Šmardová Hana \(2.7.2004\)](#)

[místostarosta Ing. Jan Karas \(2.7.2004\)](#)

[Ing. Černá Marie \(7.7.2004\)](#)

[Ing. Číhal Radek \(7.7.2004\)](#)

[Jiří Špaček \(8.7.2004\)](#)

místostarosta Stanislav Mastný (1.7.2004):

Dnes jsme se s Romanem Houdkem a Tomem Protivinským setkali s místostarostou Stanislavem Mastným. Ptali jsme se ho na důvody, proč podporuje variantu č. 7. Jasnou odpovědí bylo pouze ekonomické a dopravní hledisko. Doprava se tak bohužel přesune z Bráfovy ulice do Libušína a Terovského údolí a na silnici pod starou Borovinou - vedle BOPA.

Nebyl moc přístupný environmentálním a ekologickým důvodům proti variantě č. 7. Ani tomu faktu, že mnoho rozhodnutí z minulosti, která vedla k dnes ne dobře funkčním dopravním stavbám (viz. křižovatka u nemocnice a tah z Brněnské na Velké Meziříčí, kde chybí „pomalý pruh“), by se mohlo opakovat a za pár let se pak objevit mnoho negativních jevů, o kterých se nevědělo...

Ale vědělo. My na ně upozorňujeme...

MUDr. Šmardová Hana (2.7.2004):

S paní doktorkou Šmardovou (členka zastupitelstva) jsem měla telefonický rozhovor. Na otázku, jak a proč bude hlasovat ve věci změny územního plánu přeložky silnice I/23, tj. plánované zavedení silnice do Libušína údolí, odpověděla, že bude hlasovat jako minule, když se rozhodovalo, a to pro změnu územního plánu a podpoří variantu č. 7. Důvody proti podpoření varianty č. 1 jsou technické - prý by bylo nepostavitelné a asi i neprosaditelné technické řešení nájezdu v Borovině naproti BOPU a ještě k tomu by automobilisté museli jet asi dalších 300 metrů navíc. V dnešní době si myslím, že je možné vyřešit většinu technických problémů „bez problému“. A to, jestli automobilista ujede 300 metrů navíc taky není úplně dobrý argument. Celkem jistě si vybere rychlejší silnici, i když na ni bude muset jet o 30 vteřin déle. Hluk z dopravy na silnici v údolí odstraní bariéry. A jak pak lidé skze ty bariéry budou procházet do parku? Hlukové bariéry se tak stanou i bariérami žitého prostoru a omezí mnoho lidí v přístupu na oblíbená místa. MUDr. Šmardová strávila studiem materiálů týkajících se problému obchvatu mnoho času, a nějak se situace vyřešit musí, tak se nakonec přiklonila k variantě č. 7.

Ale bohužel opět se nepřihlíží na 2.406 občanů, kteří podepsali petici a hledí se pouze na „některé“ občany. Čím jsou tak vyjimeční? Jsou to ti, kteří souhlasí se stavbou var. č. 7 a kteří „bojují“ proti var. č. 1. Radnici jsou tak pohodlnější. A přihlíží pouze k jejich názorům a důvodům. Opět mi připadá, že radnice chce názory občanů pouze jednou za 4 roky v době voleb...

místostarosta Ing. Jan Karas (2.7.2004):

Odpoledne jsem se setkala s panem místostarostou Karasem. Z rozhovoru s ním vyplynulo, že se opravdu snažil prosadit variantu č. 1. V loňském roce se dokonce zasadil o úpravu varianty 1 v oblasti

nad BOPEM, čímž by tato varianta byla „přijatelnější“ pro obyvatele Hájenek, byla by levnější a bylo to další dobré „+“ vůči variantě č. 7. Ale protože nepřesvědčil členy koalice o kladech varianty č. 1, rozhodl se hlasovat proti 1, protože by jeho hlas stejně nic nezmohl. Stejně by byla prosazena varianta 7.

To je mi líto, že pan místostarosta nevěří tomu, že i jeden člověk je schopen něco změnit. Myslím si, že by vyjádřením svého přesvědčení ukázal občanům, že si stojí za svým názorem. Musel by si ho ovšem potom obhájit před ostatní politiky. Bohužel v tomto případě politika vyhrává. Potom je na nás občanech, abychom ukázali politikům, že zastupují nás, naše názory, a že by se mohli snažit je prosazovat...

Snad se to jednou podaří...

Ing. Černá Marie (7.7.2004):

Ve středu jsem se tedy setkala s paní Černou a s panem Číhalem.

Paní Černá nám neodpověděla na náš dopis. Měla s sebou na schůzce rozhovor, který poskytla Horáckým novinám. Podsunula ho s mám souhlasem tak trochu jako náhradu za odpověď na náš dopis. Na ten tedy neodpověděla, jsem ale ráda, že si alespoň paní Černá udělala na mě čas. Hovořila o tom, že svojí politickou praxí se naučila mít pohled s odstupem na dění ve městě. Bohužel argumentem pro souhlas s variantou 7, který stejně jako paní doktorka Šmardová dlouze zvažovala, říká to, že nejde jen o Terovské údolí, nejen o to, kam lidi budou chodit na vycházky, ale jde také o lidi na druhém konci města, z okolí Bráfovy třídy (je tam prý vyšší výskyt rakoviny plic – čím je způsobený? exhalacemi? nebo možná radonem nebo možná zrovna na Bráfově třídě se náhodně setkala více osob, které měly větší dispozice pro rozvinutí rakovinného bujení?).

Ano, připustíme-li, že jde o lidi z Bráfovy třídy, tak proč se musí přesunout problém z jedné části města do jiné? Tím, že se postaví „obchvat“, tak se přece nevyřeší problém dopravy, pouze se přesune někam jinam, možná se na chvíli trochu rozptýlí (jak doprava, tak i zatížení lidí bydlících v blízkosti silnic), ale na základě faktů o [dopravní indukci](#), které jsou podloženy empirickými výzkumy je jasné, že čím více silniční kapacity nabídneme, tím větší je objem silniční dopravy nejen na této nové infrastruktuře, ale i v jejím bližším či vzdálenějším okolí, každá silniční kapacita se dříve či později zaplní (viz. Bc. Petr Kurfurst: Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky; k nalezení na internetu po zadání pojmu „dopravní indukce“).

Nechápu tedy, kde zastupitelé (a opravdu hodně jich hovoří o rychlém vyřešení dopravní situace) berou tu jistotu, že postavením obchvatu, který by měl být stavěn na konci tohoto desetiletí, kdy budou naprosto jiné počty automobilů – mimo jiné kvalitativní výzkum, který byl zaměřen na zjišťování odkud kam v Třebíči nejvíce řidiči směřují, byl činěn v roce 2000 (?), takže za ty 4 roky se toho také jistě dost změnilo, dojde opravdu ke snížení dopravy v centru!

Paní Černá dále hovořila o tom, že hledí na realizovatelnost stavby. Není snad na politikovi, aby se snažil prosadit to, co je dobré pro město nejen z dopravních a ekonomických důvodů, ale také z ekologických, environmentálních a sociálních? Ano, jistě to je na politikovi, ale dá to práci a je snazší se moc neangažovat a netlačit na vyšších místech. Komunální politik by snad měl být tlačěn občany zespoda a ne státem nebo vyšším státním úředníkem seshora.

Ing. Číhal Radek (7.7.2004):

Po ukončení rozhovoru s paní Černou jsem absolvovala další téměř hodinu a půl dlouhý rozhovor s panem Číhalem. Ten mi dal přednášku o tom, jak se vyvíjela situace v Třebíči od roku 1998 od schválení varianty 1... Protože městu do roku 2001 nepadla do klína žádná finanční podpora na tuto

variantu, tak se zastupitelé rozhodli zahájit jednání o změně územního plánu. A zde se vracíme zpět k variantě 7. Když jsem se pana Číhala zeptala na to, jakou má město dopravní koncepci nebo nějaký plán, který by jasně ukázal, kudy by mělo pokračovat dokončení nějakého městského okruhu, tak nebyl schopen říci nic konkrétního. Tedy z mého pohledu. Nabídl mi asi tak 4 – 5 variant, jak by mohlo pokračovat dokončení řešení dopravního koncepce Třebíče. Dále, když jsem se zeptala na to, že studie jasně ukázaly, že varianta 7 je dopravně neúčinnější pouze pokud dojde k jejímu propojení z ulice Sucheniova na U Obůrky, tak mi bylo potvrzeno, že v těch místech stále existuje územní rezerva.

Dále pan Číhal na mapě jasně ukázal, že není tolik potřebná křižovatka, která by vznikla napojením nové silnice na silnici v Libušině údolí, ale, že klíčová by byla křižovatka po příjezdu do Třebíče v Borovině, kde se rozhoduje o tom, jestli řidič pojedje směrem na jih nebo na sever (přes Poušov), takže i z tohoto pohledu je „jedno“, jestliže by existovala varianta 1 nebo 7. Dalším argumentem, který je pouze doložen osobním pocitem pana Číhala je to, že nájezd na silnici varianty 1 naproti BOPO by byl (pomineme-li technické řešení, které snad už v dnešní době by neměl zaznívat jako příliš výrazný argument) pro řidiče komplikovanější, ano, muselo by se ujet asi o 300 metrů více. Ale pokud je řidič rozumně myslící člověk, tak snad vychází, že je výhodnější najet na obchvat než se „prodírat“ centrem přes x semaforů. Tam, kde se řidiči postaví silnice tam bude jezdit. Také zaleží na tom, jak ta silnice řidiči prezentuje a co předcházelo její stavbě. Pokud by to byly celou dobu negativní poznámky, tak věřím, že by řidiči a občané měli k novostavbě negativní postoj. Bohužel k tomu v současné době dochází. Je jednoznačně propagovaná varianta 7, i když by mohla být výhodnější pouze dopravně, a to ještě z výše zmíněného důvodu (napojení kolem baziliky), nemá žádná další pozitiva, na rozdíl od varianty 1, která byla vyústěním dohody nad různými aspekty: dopravním, ekonomickým, ekologickým, environmentálním.

Jiří Špaček (8.7.2004):

V knihovně jsem ve studentském info centru chtěla nechat okopírovat našemu sdružení nějaké letáky, které se týkaly zastupitelstva a variant obchvatu. Pan Špaček nabídl slevu na kopírování, ale ideově s naší aktivitou nesouhlasil. Hmm, pana Špačka jsem neznala a nevěděla jsem o jeho komunálně politických aktivitách – teď toho taky nevím příliš, ale... tak jsme se trochu začali bavit.

Nejprve mě nepochválil za „poškození města“ kvůli aféře s UNESCO – bohužel nevěděl absolutně details, [neviděl můj email a další korespondenci s UNESCO](#). Ale dál se náš hovor vedl v tom duchu, že na sebe prozradil, že je v radě města. Včera jsem se na zasedání městského zastupitelstva dozvěděla, že je členem zastupitelstva (no asi je i v radě, to jsem ještě nezjišťovala). Ale pak mě dorazil tím, že řekl, že doprava se ve městě musí nějak vyřešit. Na to jsem mu odvětila, ano musí, ale nemusí to být tak, že se doprava zavede do údolí. Sám mi potvrdil, že by obchvat využíval jako automobilista alespoň 2x denně. No a pak následovala opravdu bomba, když řekl, že o těch variantách nic neví a že ho to nezajímá, to řekl několikrát a měl při tom sklopenou hlavu (stud?)!!!

Člověk, který o něčem rozhoduje, o něčem opravdu významném! U tohoto našeho rozhovoru stálo pár svědků, takže je možné si ho ověřit. Je mi z toho všeho smutno, nebudu užívat horší výrazy, protože by šlo pouze o plané výlevy...