

PROČ TAK ODHODLANĚ BOJUJEME ZA OBCHVAT BRNA



4 | Pavel Škarvada

PŘEDSEDA SPOLUKY OCHRÁNCÍ BRNĚNSKÉ PŘEHRADY A OKOLÍ Z.S.

Doprava je zásadní téma, které se týká všech a je potřeba ho řešit s rozumem a vyváženě. Řidiči si přejí plynulou dopravu bez kolon, chodci a cyklisté zase ocení prázdné ulice a místní obyvatelé chtějí mít v místě bydliště klid a zdravé životní prostředí. Současně ale velká část obyvatel využívá k dopravě právě automobily, takže vlastně požadujeme stavy, které se vzájemně vylučují. Silnice také nejsou nafukovací a je zcela jasné, že čím více je aut, tím bude celá situace složitější.

Problémy, které si jako městská čtvrť generujeme sami, ty můžeme zvládnout řešit. Horší je to se záměrem kraje, který by zcela nelogicky rád natlačil tranzitní kamiony z Polska na Starou dálnici v rámci historicky překonaného projektu Hitlerovy dálnice D43 (někdy i R43, S43 či univerzálně X43).

Politici opakovaně lživě tvrdili, že toto řešení pomůže Brnu. Trochu ale zapomněli, že Bystrc je také Brno a opravdu nevíme, čím by nám mohlo pomoci 30 tisíc automobilů denně. Tvrzení, že při realizaci D43 jako průtahu Bystrcí zmizí zákeřné kolony, se také nezakládá na pravdě. Dokonce ani zpackaná Územní studie za desítky milionů, na kterou se odvolávají, nic takového neuvádí. V rámci dané studie bylo použito několik špinavých triků, aby výsledek sledoval krajem dlouhodobě prosazované řešení. Jedním z nich je i to, že hluk se ve studii může šířit jen 400 m od dálnice a všichni kdo bydlí třeba jen o metr dále, byli paradoxně označeni za obyvatele, kterým se hluková situace postavením dálnice zlepší. Na nespočet zásadních chyb poukazovali specialisté, veřejnost i soudní znalec. Studie byla patrně jen jakýmsi prostředkem, jak protlačit to, co v minulosti soud shodil ze stolu.

V minulosti se již dostaly na světlo také zprávy, že firma, která přes 15 let řeší megaprojekt nového sídliště v Kuřimí v blízkosti stávající I43, byla vybrána k realizaci územní studie. A věci se postupně hnuly. Kuřim nyní nepotřebuje severní obchvat za průmyslovou zónou, ale nově je preferován jižní obchvat před rodinnými

domy. Následně je v Územní studii doporučeno trasování D43 přes Bystrc, což odvede značnou část dopravy právě ze stávající I43. Zvláštním postupem pak byla dána krajským zastupitelům možnost vybrat si ze tří „různých“ variant: přes Bystrc, přes Bystrc, nebo přes Bystrc. Skoro nikdo se nezajímá, proč nebyla v rámci SEA posouzena rozumná alternativní varianta, jak požaduje evropská směrnice. Optimalizovaná varianta, která tvoří plnohodnotný obchvat Brna s minimálním dopadem na hustě obydlené oblasti, je touto alternativou. Dopravní účinnost na vnitřní Brno je dle Územní studie zcela stejná jako u průtahu Bystrcí a ekonomicky se jedná o výrazně levnější variantu, která ovšem ochrání Brno před tranzitní dopravou. Obchvat je totiž standardní dopravní řešení, které se k tomuto účelu běžně používá.

Nesmíme zapomenout ani na lokální problémy jako například ulici Obvodovou, která pokračuje kolem řeky jako ulice Kníničská. Tato komunikace by se přirozeně stala radiálem, tedy jakýmsi přívaděčem pro D43. Místní patrně okamžitě vytuší problém s křižovatkou u Unihobby. I když ale zde problém vyřešíme, dostáváme se do problému ihned na další křižovatce a za ní, tedy přechod u zastávky Zoologická zahrada. Opravdu se obávám, že do tohoto místa nacpat čtyřprůprúdový přívaděč na způsob Hradecké není rozumné. Pokud odevzdáme Starou dálnici tranzitu, bude se muset veškerá místní doprava nacpat na ulici Páteřní a křižovatku na ulici Kubičkova. Ani ve směru na Kohoutovice si moc nepomůžeme. Z kapacitní komunikace bude patrně vyloučena



hromadná doprava a cyklisté. Nezodpovězenou otázkou pak zůstává řešení doprovodné komunikace, která se mezi dálnicí a přírodní památkou Pekárna nejspíše už nevejde.

Dokonce ani největší zakladadlo kraje – navrhované „tunely“ – situaci neřeší. Jak je uvedeno v ZÚR Jmk, jedná se o nadstandardní řešení. Problém je, že legislativa tento přístup nezná a pozemní stavby se staví především účelně. Můžeme se tedy dočkat i toho, co se již nyní děje v Drásově, kde se v územním plánu města objevuje, že se vlastně nemusí jednat o tunely. Pokud se opět nějaká šikovná studie zaručí za řešení bez tunelů, můžeme se těšit na dlouhé roky překračování hygienických limitů na nezkolaudovatelné komunikaci. Podobný problém v Brně dobře známe a říká se mu Dobrovského tunely, kterým zcela jistě předcházela studie či hlukové posouzení a které jsou v současnosti provozovány deset let

bez kolaudace z důvodu nesplnění hygienických limitů. Správce komunikace přitom přiznává, že v podstatě vyčerpal všechny reálné technické prostředky k nápravě.

Těžká kamionová doprava, pro kterou se trans-evropská dopravní síť v EU buduje, totiž do obydlených oblastí nepatří. A to ani do obcí, které mají být touto dopravou zasaženy nově. Průtah „43“ Brnem zásadně a nenávratně poškodí Bystrc, Bosonohy, Žabovřesky, Kníničky a významně znehodnotí rekreační oblast přehrady, aniž by ostatním částem města od tranzitu významně pomohl. Jaký to má tedy smysl?



ODVAHA DĚLAT, CO JE SPRÁVNÉ