

ZNĚNÍ HROMADNÉ NÁMITKY A JEJÍ ODŮVODNĚNÍ

Nesouhlasíme se stávajícím řešením nového systému tunelů, mostů a silnic od ulice Sociální péče (D14), přes tunel pod Střížovským vrchem (D8, D9), přes Předlice (D7), tunel pod Soudným vrchem do Vaňova (D7, D6), přemostění Labe (D1), tunel pod Střekovem (D3, D2), výstup v Olšinkách a přemostění Labe do Krásného Března (D4). Necht' je hledáno takové dopravní řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města.

Odůvodnění:

- 1 Zamýšlené dopravní novostavby se necitlivě dotýkají vlastnických práv obyvatel dotčených míst.** V případě výstavby navržených dopravních děl dojde k hrozbě vyvlastnění a k poškození a znehodnocení soukromých nemovitostí, včetně demolic rodinných domů, výrobních a komerčních objektů. Navržené dopravní stavby jsou přitom sotva nezbytné, a pokládáme za jisté, že nejde o jediná možná řešení. Pro příklad: i když pro účely teoretické úvahy akceptujeme potřebu výstavby tunelu z Bukova do Předlic a souvisejících vjezdů a výjezdů na bukovské straně, stěžít lze pokládat za nezbytnou demolici obytných domů a dalších soukromých nemovitostí v zamýšleném rozsahu za situace, kdy by bylo možné se demolicím soukromých objektů zčásti nebo zcela vyhnout plánováním dopravních staveb na současných dopravních plochách (tzv. rondel a přilehlé komunikace). Dále platí, že pokud navržené dopravní stavby budou ve vydaném územním plánu figurovat, hodnota dotčených soukromých nemovitostí a právní jistota jejich majitelů silně utrpí i v případě, že se za dobu platnosti územního plánu konkrétní dopravní stavba budovat nebude (což je při jejich finanční náročnosti velmi pravděpodobné). Cena všech dotčených nemovitostí bude znehodnocena, v mnoha případech budou prakticky neprodejná. Na velké množství objektů padne stavební uzávěra. Je možné, že by mnozí majitelé nemovitostí, kteří by takto územním plánem byli dotčeni na svých právech, vydaný územní plán napadli žalobou k Nejvyššímu správnímu soudu.
- 2 Zamýšlené dopravní novostavby zapříčiní vznik dalších problémových a sociálně vyloučených lokalit na území města Ústí nad Labem.** Z důvodu právní nejistoty majitelů nemovitostí s hrozbou nuceného výkupu či vyvlastnění a z důvodu snížené údržby způsobené stavební uzávěrou a menší motivací majitelů tuto provádět dojde k postupnému úpadku a degradaci dotčených nemovitostí. V některých lokalitách dokonce hrozí v horizontu několika let až desetiletí vznik sociálně vyloučených lokalit, zvláště pak v lokalitě tzv. starého Bukova (okolí ulice Na Valech), v ulici Karla IV., v Kojetické ulici a v centrální části Olšinek. V těchto lokalitách dojde i k rozpadu ustálených sousedských spopolitostí s dalekosáhlými důsledky pro celé město Ústí nad Labem.
- 3 Plán je finančně nereálný, proto je lepší jej nekodifikovat.** Podle Návrhu ÚP města Ústí nad Labem by téměř veškeré dopravní novostavby tvořily místní komunikace, což znamená, že investorem staveb i správcem komunikací by bylo statutární město Ústí nad Labem. Náklady na jejich přípravu a výstavbu by přitom pravděpodobně překročily hranici deseti miliard, možná výrazně. Velmi nákladná a pro město stěžít přijatelná by byla i údržba a běžný provoz zařízení, jak ostatně město díky Mariánskému mostu dobře ví. Město Ústí nad Labem je přitom v současnosti značně zadlužené (aktuálně dluh činí kolem

1,7 mld.) a splátky ze stávajících úvěrů jsou rozvržené až do roku 2030. V důsledku hospodářského poklesu jsou příjmy města už několik let nižší než dříve a pomalejší růst na Západě pravděpodobně vydrží ještě roky. Budeme-li vycházet z předpokladu, že Návrh ÚP ÚnL bude po schválení platit zhruba 15 let, je prakticky jisté, že z navržené dopravní infrastruktury se podaří za dobu platnosti nového ÚP vybudovat jen minimum plánovaných staveb. Přitom platí, jak je uvedeno výše, že už kodifikace navržené dopravní infrastruktury v ÚP poškodí práva dotčených občanů města. Proto považujeme za vhodnější zvažované dopravní novostavby z ÚP vyškrtnout. Pokud by město koncem současné dekády či po roce 2020 přece jen chtělo s některou ze staveb začít, zastupitelstvo bude mít možnost územní plán upravit, jak bude v danou chvíli nezbytné. Je třeba dodat, že pokud město uvažuje o realizaci navržené dopravní infrastruktury nebo jejích částí ve vzdálenější budoucnosti (například po roce 2040), může už současný územní plán některá kritická území vymezit jako plochy a koridory územních rezerv. Dopravní potřeby a přístupy dopravních inženýrů se přitom do doby případného využití těchto rezerv mohou významně změnit.

- 4 **Smysl navržených dopravních novostaveb a jejich vhodnost a potřebnost nelze ověřit.** Návrh dopravní infrastruktury vychází z externích podkladů subdodavatelské společnosti CityPlan, spol. s r.o. a Návrh ÚP města Ústí nad Labem obsahuje jen krátké citace a odkazy na práci tohoto subdodavatele. Podle map uvedených v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL (s. 147-9) je navíc zřejmé, že dopravní prognóza společnosti CityPlan je tvořena k roku 2040, tedy za pravděpodobný horizont navrhovaného ÚP. Nabízí se pochybnost, zesilovaná neveřejností podkladů CityPlan, zda je taková dlouhodobá prognóza dostatečně spolehlivá, aby ospravedlnila zanesení tak radikálních dopravních staveb do ÚP, obzvlášť s přihlédnutím k jejich výše zmíněným neblahým dopadům na práva mnoha majitelů nemovitostí a k pravděpodobnosti, že v současné dekádě nebudou realizovány. Zpracovatel Návrhu ÚP nadto sám vyjadřuje pochybnost nad dopravními podklady, když v odůvodnění Návrhu ÚP vysvětluje, proč nedokáže přeložit požadované schéma území s vyznačením stupně automobilizace v měřítku 1:25 000, a říká, že se jedná „o podrobnější dokumentaci, než je podrobnost územního plánu – možno řešit např. v rámci generelu dopravy. Vyznačení skutečného stavu automobilizace dle skutečného počtu obyvatel a počtu automobilů je v podstatě neřešitelný úkol, pro který není možné zajistit relevantní podklady. Prosté sečtení obyvatel např. sídliště a počtu zaparkovaných vozidel v prostoru sídliště není přesné a může být ve svém důsledku i zavádějící.“ (str. 16)
- 5 **Dopravní prognóza je v rozporu se Zadáním územního plánu Ústí nad Labem.** Zadání ÚP stanovuje: „Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické, dopravní atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání území bude stanoven k roku 2025.“ (str. 5) V rozporu s tím ovšem prognostické mapy zatížení komunikační sítě od společnosti CityPlan, o něž se dopravní koncepce Návrhu ÚP a její odůvodnění argumentačně opírá, pracují s návrhovým horizontem roku 2040, tedy s výhledem na třicet let, namísto patnácti. Odůvodnění Návrhu ÚP přímo říká: „Výpočty dopravním modelem jsou provedeny pro návrhové období roku 2040.“ (str. 146) Jak uvedeno výše, takto dlouhodobá prognóza překračuje pravděpodobnou životnost

navrhovaného územního plánu a zpochybňuje věrohodnost a přesnost použitého odhadu budoucího vývoje.

- 6 Vhodnost a potřebnost navržených dopravních novostaveb je pochybná, existují alternativy.** Tři nové mosty a čtyři tunely (tři z toho několikakilometrové) ve městě s necelými sto tisíci obyvateli, v němž se nárůst počtu obyvatel do roku 2030 neočekává (viz odůvodnění Návrhu ÚP, str. 133-4), působí jako přehnaně silácké řešení dopravních potíží, byť je ve městě složitý terén. Pokládáme za pravděpodobné, že dopravní problémy města je možné řešit dopravními stavbami výrazně menšího rozsahu a rozumnými dopravními opatřeními, jako je zpomalování automobilové dopravy ve městě, zvýšení parkovného v centru města, zkvalitňování a důsledná podpora hromadné dopravy, aktivní podpora pěší a cyklistické dopravy apod. Ostatně právě k alternativám tohoto typu vyzývá Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015: „Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.“ (str. 53)
- 7 Navržené plány budou brzdit rozvoj alternativních řešení a přístupů.** Obáváme se, že pokud se navržené dopravní novostavby zanesou do ÚP města Ústí nad Labem, zabrzdí se tím velkou měrou snahy řešit dopravní problémy pomocí menších stavebních úprav, rekonstrukcí a dopravně organizačních opatření (viz výše). Občané při stížnosti na dopravní problémy uslyší, že řešení je v plánu, ale že na něj zatím nejsou peníze. Zkvalitňování stávající dopravní infrastruktury nebude prioritou, bude se čekat na „velké řešení“. (Právě tak se město v současnosti například zdráhá uvažovat o dílčích snahách o řešení dopravní přetíženosti v Pařížské ulici. V minulosti tvrdilo, že nejprve je třeba vybudovat nově Malou Hradební. Teď argumentuje, že nejdřív musí najít peníze na stavbu kruhového objezdu u garáží pod Mariánskou skálou.)
- 8 Vlivem dopravní indukce mohou být navržené dopravní novostavby kontraproduktivní.** Obáváme se, že masivní usnadnění průjezdu městem bude indukovat další dopravu. Vytvoření dopravní infrastruktury optimalizované pro osobní automobilovou dopravu totiž dále oslabí motivaci obyvatel města preferovat nákupy, zábavu či sportovní příležitosti ve své čtvrti a naopak zesílí motivaci k častějším a delším cestám osobním vozem po městě, počet automobilů na jednu domácnost poroste a část tranzitní dopravy bude volit průjezd městem (například z Prahy do Děčína by bylo i po dokončení D8 lákavé jet z Lovosic podél Labe, projet po novém mostě na Střekov, tunelem do Olšinek, dalším mostem do Krásného Března a dále podél Labe do Děčína). Nárůst počtu automobilů v důsledku generované dopravy vyvolané rozsáhlými dopravními novostavbami by nežádoucím způsobem zvýšil hlukovou a smogovou zátěž města a mohl by deformovat rozvoj města Ústí nad Labem. Kanadský *Victoria Transport Policy Institute* na téma dopravní indukce a generovaných jízd zveřejnil 8. června 2011 podnětnou studii (dostupnou v angličtině na <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>). V této studii se mimo jiné píše: „Generovaná doprava odráží ekonomický zákon nabídky, který říká, že spotřeba určitého zboží roste, snižuje-li se jeho

cena. Rozvoj dopravní sítě zmírňující dopravní zácpy snižuje celkové náklady přepravy osobním automobilem (tj. cenu), což pobízí k dalšímu využívání vozidel. Řečeno jinak, většina silnic ve městech vykazuje *latentní dopravní poptávku*... V dlouhodobém výhledu indukovaná doprava zřetelně posouvá poptávkovou křivku, neboť dopravní systémy a způsoby využití území rostoucí měrou závisejí na automobilech, takže lidé jsou nuceni více přejíždět osobním vozem, aby si zachovali danou úroveň dostupnosti zboží, služeb a aktivit (Lee 1999).“ (str. 2, překlad David Daduč)

- 9 **SEA je nepřesvědčivé a neověřitelné.** Co se týče pravděpodobných důsledků nově navrženého dopravního systému na životní prostředí, *Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí*, vytvořené pro Koncept ÚP města Ústí nad Labem, nepředkládá přesvědčivou analýzu předpokládaného vývoje, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP (kapitola 2). Zaměříme-li se například na oblasti ovzduší a hluku, zjistíme, že příslušné podkapitoly (2.2 a 2.8) překládají charakteristiku současného stavu ovzduší a klimatu, respektive hlukové zátěže, avšak vůbec se nevěnují předpokládanému vývoji, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP. Kapitola 2 je tedy formálně nazvána v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, avšak obsahově jí neodpovídá. Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA. Dále máme za to, že *Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí* nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP města Ústí nad Labem, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směšuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází. Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (str. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (str. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (str. 240). Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené *Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí* se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vzhledem k výše řečenému jsem přesvědčen, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.

Z těchto důvodů žádáme o vyjmutí takto navržených dopravních novostaveb z Návrhu územního plánu.

Vypracovali Mgr. David Daduč a Mgr. Jan Kvapil, Ph.D.