

Západní tangentu, jižní obchvat, přesun překladiště odpadu, masivní zábory půdy pro bytovou výstavbu **nepotřebujeme**, ale volně přístupnou přírodu ano.



Srnčí důl, sportovní areál v lesní krajině, oblíbené místo ke sportu a odpočinku, by byl stavbou západní tangenty drasticky znehodnocen.

## Příroda nebo zástavba?

Názory a argumenty nezávislých odborníků a lidí z občanských sdružení ke kontroverzním záměrům připravovaného územního plánu

Autoři:

Tomáš Török

Kamila Lubasová

Jiří Krejčík

Antonín Buček



[srnci-dul.cz](http://srnci-dul.cz)

Vydává občanské sdružení Srnčí důl, občanské sdružení Žižkův vrch a obec Nová Ves nad Nisou.

## Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b>	<b>3</b>
1.1	CÍL PUBLIKACE	3
1.2	PODĚKOVÁNÍ	4
<b>2</b>	<b>ZÁPADNÍ TANGENTA A JIŽNÍ OBCHVAT</b>	<b>5</b>
2.1	ZÁPADNÍ TANGENTA	5
2.1.1	<i>Popis krajiny kudy by měla být vedena trasa západní tangenty</i>	5
2.1.2	<i>Významný český ekolog doc. Ing. Antonín Buček, CSc. o západní tangentě napsal:</i>	6
2.1.3	<i>Vyhodnocení vlivu západní tangenty na udržitelný rozvoj území</i>	7
2.2	JIŽNÍ OBCHVAT	7
2.2.1	<i>Popis míst kudy by měl být veden jižní obchvat</i>	7
2.2.2	<i>Nová Ves nad Nisou – již 30 let omezení rozvoje území obce</i>	8
2.3	GEOGRAFICKÉ, DOPRAVNÍ A EKONOMICKÉ ARGUMENTY K ZÁPADNÍ TANGENTĚ A JIŽNÍMU OBCHVATU	8
<b>3</b>	<b>PŘEVOD ROZSÁHLÝCH PLOCH LUK, POLÍ A LESŮ NA STAVEBNÍ POZEMKY</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>PŘEMÍSTĚNÍ PŘEKLADIŠTĚ ODPADU DO ZELENÉHO ÚDOLÍ</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>SHRNUTÍ</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>DODATEK</b>	<b>14</b>
6.1	VÝZVA	14
6.2	O TÉTO PUBLIKACI	14
6.3	KONTAKTY	14
6.4	HLASOVÁNÍ ZASTUPITELŮ O POKYNECH PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU ZE DNE 26.1.2012.	15
6.5	K VYTÁPĚNÍ BYTOVÝCH DOMŮ V JABLONCI NAD NISOU	15
6.6	MAPA	16



# 1 Úvod

## 1.1 Cíl publikace

Cílem tohoto pojednání, určeného všem občanům Jablonce a okolí, je **předložit veřejnosti argumenty i alternativní cesty pro záchranu volné přírody a pro hospodárné nakládání s finančními prostředky města a státu a vybídnout veřejnost k zájmu o ochranu přírodu, k aktivitě při projednávání územního plánu a k aktivitě ve veřejném životě.**

Město Jablonec nad Nisou připravuje nový územní plán, jehož součástí jsou tyto kontroverzní záměry:

1. **Západní tangenta** silniční komunikace 1. třídy dlouhá 2,4 km, s přibližně 500m mostních konstrukcí, se zábořem lesní a luční plochy v délce 2 km, začínající na křižovatce ulic Tovární a Široké, těsně obepínající Žižkův vrch z jižní a západní strany a končící za bývalou porodnicí.
2. **Jižní obchvat**, silniční komunikace 1. třídy dlouhá 7,6 km, se zábořem lesní a luční plochy v délce minimálně 2,8 km, by byla vedena od příjezdu silnice na Prahu I/65 tunelem pod Vrkoslavici, lesem na Novou Ves odtud do Smržovky, kde by se napojila na stávající silnici do Tanvaldu. Je obsažen již ve stávajícím ÚP.
3. **Převod rozsáhlých ploch luk, polí a lesů na stavební pozemky**, zábor 29 % aktuální rozlohy zemědělského půdního fondu převážně pro bytovou výstavbu.
4. **Přemístění překladiště odpadu** do Zeleného údolí

Volná příroda zvolna a nenávratně ubývá. Mnohá města již ve svém okolí volnou přírodu téměř nemají.

Srncí důl, Zelené údolí, úbočí Černostudničního hřbetu, úbočí Prosečského hřbetu a další krásná místa mohou být **nenávratně a nenahraditelně** zničena a mnoho miliard korun **nehospodárně** vydáváno vinou připravovanému územnímu plánu.

Územní plán je základní podmínkou pro povolení ke stavbě. Po jeho schválení mohou být stavby, kdykoli realizovány.

Jak bude vysvětleno dále, **jenom informovanost, porozumění a aktivita veřejnosti může tyto záměry zvrátit.**



Srncí důl, 22.6.2011, podepisování petice proti západní tangentě a přesunu překladiště odpadu. S peticemi chodilo také mnoho dobrovolníků. Nakonec se celkem se shromáždilo více jak 2500 podpisů, část podpisových archů byla použita k podložení námitek zástupce veřejnosti dle stavebního zákona, většina byla předána městskému úřadu jako petice



## 1.2 Poděkování

Rádi bychom poděkovali architektům ing. arch. Petru Klápštěmu, ing. arch. Ivanu Lejčarovi, MgA. Idě Chuchlíkové a MgA. Jakubu Chuchlíkovi za oponování škodlivým záměrem konceptu ÚP Jablonce nad Nisou na veřejných projednáváních, připomínky a námítky zástupce veřejnosti k konceptu ÚP Jablonce nad Nisou a ZÚR LK, a za vystoupení na veřejnosti a v tisku. Viz webové odkazy.

<http://www.nasejablonecko.cz/jablonecko-aktualne/jablonecane-bojuji-proti-silnici-pres-srnci-dul/?aktualitaId=11982>

[http://oupsr.kraj-lbc.cz/public/oupsr/ZURLK/oduvodneni2\\_ZURLK.pdf](http://oupsr.kraj-lbc.cz/public/oupsr/ZURLK/oduvodneni2_ZURLK.pdf)

<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnoxocm9tYWwRuYW5hbWl0a2F8Z3g6OWRlODc2YWJmNGQ5Njk>

<http://placjablonec.cz/aktivity/kauza-uzemni-plan-jablonce-nad-nisou/>

Mnohé jejich myšlenky jsou obsaženy v této brožurě. Ing. arch. Petr Klápště je též autorem textu webových stránek občanského sdružení Srnčí důl.

Zvláštní dík patří panu doc. Ing. Antonínu Bučkovi, CSc. za příspěvek do této brožury a jeho návštěvu Jablonce, kdy jsme s ním prošli příslušné lokality a radili se s ním o dalším postupu. Nápad vydat tuto brožuru pochází právě od něho.

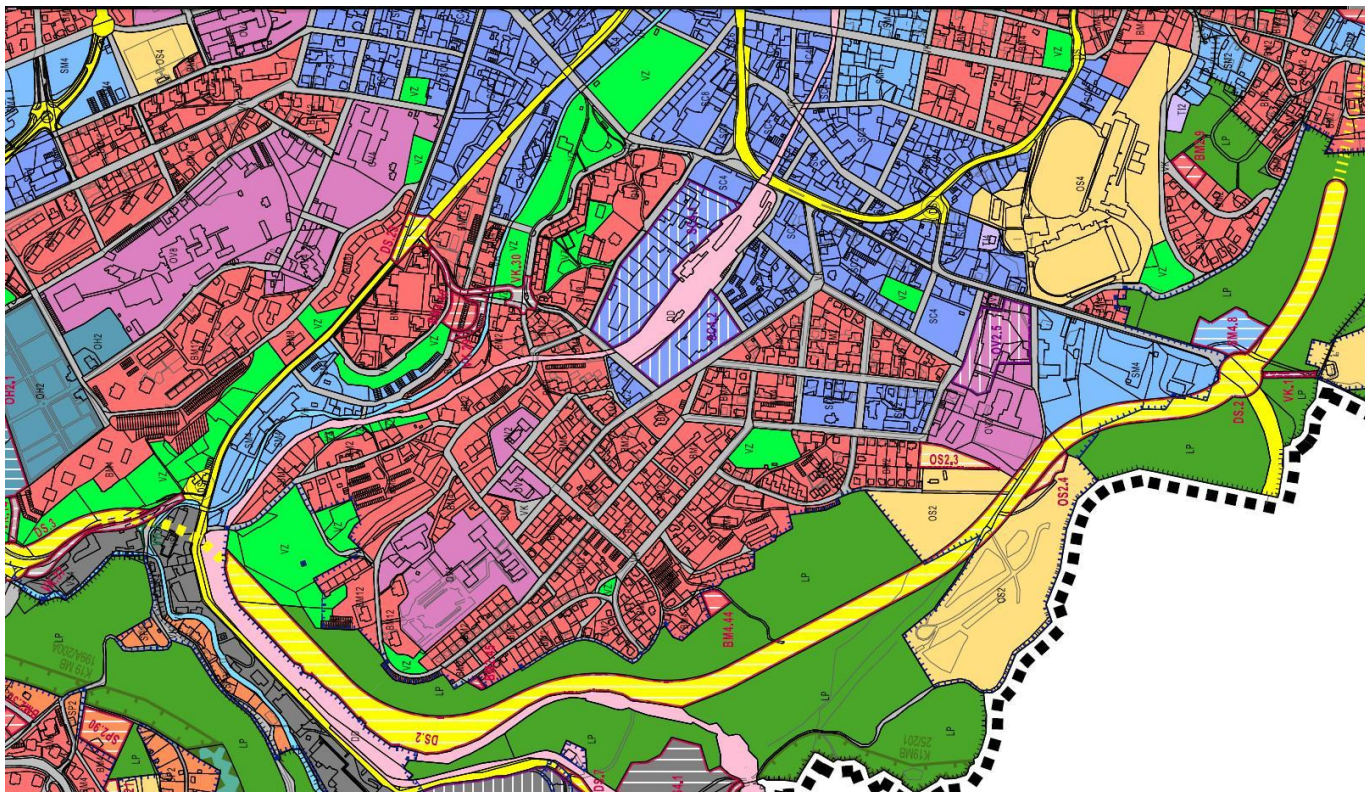


doc. Ing. Antonín Buček, CSc. při prohlídce trasy západní tangenty a jižního obchvatu 28.3.2012.



## 2 Západní tangenta a jižní obchvat

### 2.1 Západní tangenta



Trasa západní tangenty dle konceptu připravovaného ÚP je vyznačena žlutou čarou, odřízne mnoho obyvatel Jablonce od blízké přírody a tuto přírodu znehodnotí

#### 2.1.1 Popis krajiny kudy by měla být vedena trasa západní tangenty

O jaké přírodní krásy bychom přišli?

Trasa západní tangenty, silniční komunikace 1. třídy o 2-3 jízdních pruzích, dlouhá 2,5 km, by začínala na křižovatce ulic Tovární a Široké obrovskou mostní konstrukcí přes ulici Tovární, Libereckou, tramvajovou a železniční trať. Procházela by územím bývalého lomu pod Žižkovým vrchem, nyní již zcela zarostlého lesem, s vysokými skalními srázy, s úzkou římsou, nachází se zde kamenné kvádry v jednom místě tvořící bránu a jezírko v skalní prohlubni. Západní tangenta by pokračovala ve stopě velmi příjemné a pro procházky hojně využívané pěšiny podél železniční trati směrem k tunelu a Srnčímu dolu, po úbočí svahů pokrytých obrovitými balvany prosypanými hlínou a porostlých mohutnými stromy. Balvanová suť je terén velmi prodražující stavbu. Les je zde smíšený, vzrostlý a zdravý. Svahy jsou zde vodonosné, pramení tu několik potůčků, jež se stékají do potoka v krásném údolí pod Srnčím dolem, kde se na jednom konci nachází bývalý lom s vodopádem a jezírkem, a na druhém konci železniční a tramvajový viadukt.

**Srnčí důl, sportovní areál** v lesní krajině, je jedním z nejpěknějších a nejoblíbenějších míst v Jablonci. Jsou zde běžecké dráhy, různé druhy hřišť a sportovišť a ohniště s posezením. Areálem protéká potok a prochází zde několik lesních cest. Areál **je velmi hojně využíván veřejností**, sportovními kluby, školami a dalšími subjekty právě pro svoji pestrou nabídku sportovišť a příjemné rekreační prostředí.

Srnčí důl by západní tangenta protínala horní části, v sektoru kladivářů a vyúsťovala by naproti fotbalovému stadionu nebo v místě za bývalou porodnicí na ulici Turnovské, kde se nachází pramenný vývěr Dobrá voda a pramenní jímka, technická památka.





Po výstavbě západní tangenty toto krásné místo a mnoho dalších takových míst již neuvidíte.

### 2.1.2 Významný český ekolog doc. Ing. Antonín Buček, CSc. o západní tangentě napsal:

„Krajinný ráz a hodnotu urbanizované krajiny Jablonce nad Nisou příznivě ovlivňuje to, že město je obklopeno zemědělsko lesní a lesní krajinou hornatin, náležející z hlediska typů osídlení do typu pozdněstředověkého a novověkého rozptýleného osídlení (Löw et al. /2009/: Typy krajinného rázu. Atlas krajiny ČR, s. 198-199). **Pro město a jeho obyvatele má výjimečný význam bezprostřední kontakt urbanizovaného území a lesního komplexu na jihozápadním okraji Jablonce.** Tento bezprostřední kontakt drastickým způsobem narušuje navrhované vedení trasy Západní tangenty ve strmém zalesněném svahu za západním a jihozápadním okrajem města.

**Výstavbou Západní tangenty v nové trase by došlo k vytvoření nepropustné bariéry mezi lesní a urbanizovanou krajinou.** Místo optimálního klidového zázemí lesní krajiny by díky předpokládanému průjezdu více než 15 tisíc vozidel denně vznikl významný **liniový zdroj stresu**, ovlivňující okolí znečištěním ovzduší a hlukem. Unikátní návaznost urbanizované a lesní krajiny by byla nenávratně a nenahraditelně zničena.

Možnost bezprostředního a bezbariérového kontaktu obyvatel měst s relativně přirozenou lesní krajinou má výjimečně velký význam, bohužel jen obtížně ekonomicky hodnotitelný.

**Možnost každodenního kontaktu s přírodou bez civilizačních stresů příznivě ovlivňuje psychický i somatický stav lidí, vytváří klidové zázemí rušného města, vhodné pro regeneraci.** Zajištění bezbariérového kontaktu urbanizovaných a lesních území je jednou z priorit moderních územních plánů evropských měst. Zdaleka ne každé město má pro zajištění příznivého přírodního prostředí pro obyvatele v bezprostřední blízkosti sídla tak příznivé podmínky jako Jablonec nad Nisou. Bylo by škoda, kdyby hodnotu jablonecké krajiny nenapravitelně snížilo nevhodné vedení komunikace Západní tangenta.“



### 2.1.3 Vyhodnocení vlivu západní tangenty na udržitelný rozvoj území

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, autorů Bauer, Bauerová, uvádí: „Dojde ke fragmentaci lesa, vznikne nová migrační bariéra. Vliv na biotu bude mírně negativní. Bude fragmentován sportovní lesní atletický areál Srnčí důl, bude částečně ovlivněna jeho rekreační i sportovní funkce.“ Hodnotí západní tangentu jen jako negativní zásah do faktoru pohody a doporučuje stavbu akceptovat.

S tímto hodnocením ostře nesouhlasíme, neboť v delším časovém období bude mít odříznutí části města od přírody **negativní vliv na fyzické a psychické zdraví lidí, na regeneraci jejich schopnosti koncentrace a na vztah zde vyrůstajících dětí k přírodě a světu kolem sebe.**

## 2.2 Jižní obchvat

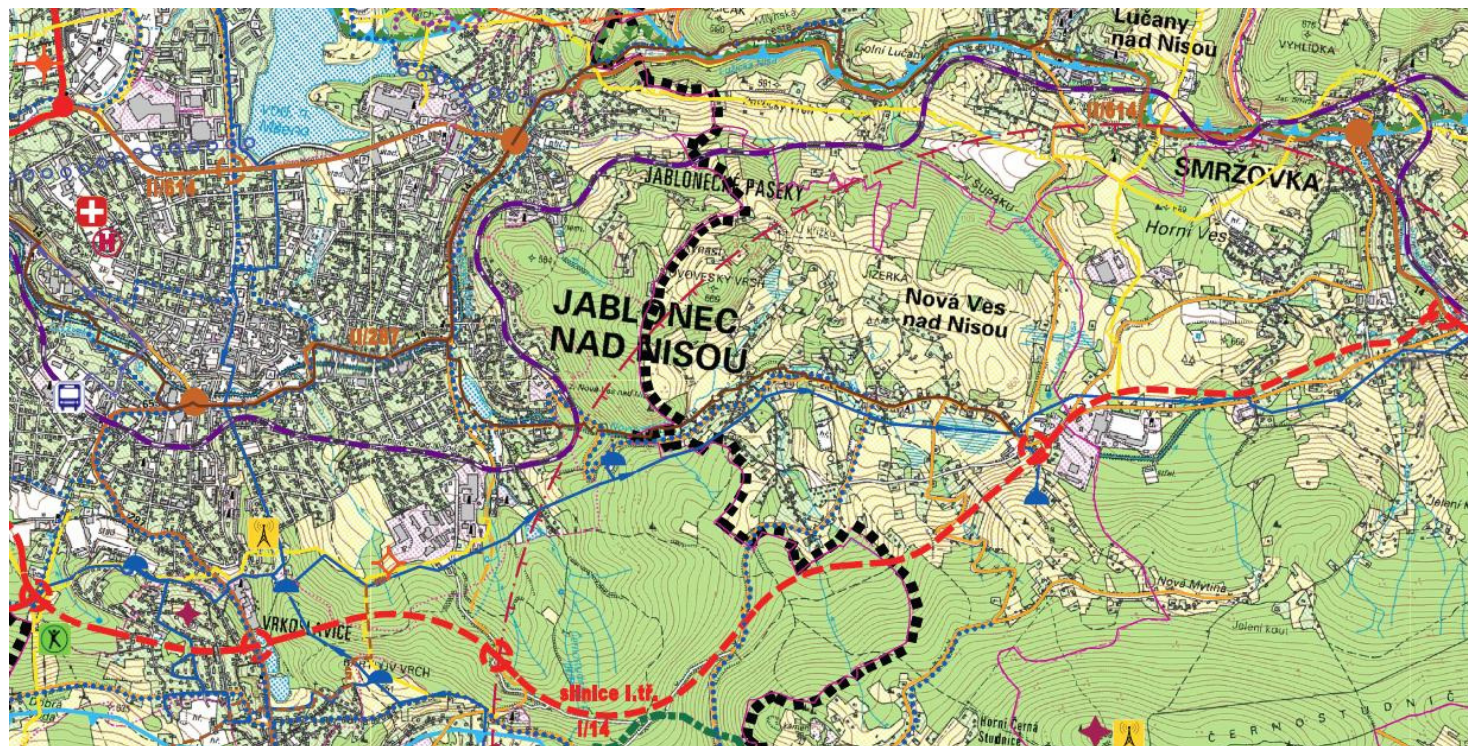
Silniční komunikace 1. třídy dlouhá 7,6 km, se záborem lesní a luční plochy v délce minimálně 2,8 km.

### 2.2.1 Popis míst kudy by měl být veden jižní obchvat

Která místa jižní obchvat znehodnotí?

Trasa jižního obchvatu začíná odbočením do lesa pod sjezdovku na Dobré vodě ze silnice Turnovské, asi 200m před vjezdem do Jablonce. Je zde sportovní areál, sjezdovka s výhledem na Jablonec nad Nisou a s večerním lyžováním. Dole pod sjezdovkou je hřiště a restaurace pro zimní občerstvení v lyžařské sezóně. Lidé tudy chodí často při procházkách na Petřín a Dobrou vodu. Silnice by pokračovala tunelem pod petřínským kopcem k pivovarským rybníkům, kde by vyústila na povrch a křížila s ulicí Pražskou, zanořila by se do tunelu pod Bartlovým vrchem a na povrchu by se objevila v lese nad Dolinou, napojila by se na silnici Na hutích, po 1,4 km by se od trasy původní silnice odpojila a pokračovala by v nové stopě lesem do obce Nová Ves u Jablonce nad Nisou v nadmořské výšce kolem 675m, protнула by zelenou a červenou turistickou stezku vedoucí na Černou studnici a lyžařský vlek u Vesny, pak by se napojila na ulici Jana Švermy, jejíž stopu by sledovala až do Dolní Smržovky, kde by se napojila na silnici I/14.

Nová ves a její okolí je hezké, turisticky atraktivní místo, lidé z Jablonce sem rádi chodí nebo jezdí na kole na výlety, které často pokračují směrem na Černou studnici, jsou tu dvě sjezdovky, lanové centrum, rozhledna Nisanka, sáňkařská dráha, pramen Nisy, kde začíná cyklostezka Odra-Nisa. Vzdálenější návštěvníci se zde ubytovávají v několika penzionech.



Trasa jižního obchvatu je vyznačena červenou přerušovanou čarou.

### 2.2.2 Nová Ves nad Nisou – již 30 let omezení rozvoje území obce

*(napsala Kamila Lubasová, místostarostka obce Nová Ves nad Nisou)*

Naše obec, Nová Ves nad Nisou, se nachází na úpatí Černostudničního hřebene, což je dominanta zásadního významu jak v oblasti pěší turistiky, tak i s ohledem na kvalitu životního prostředí.

Hřeben je prameništěm Novoveského potoka, nachází se zde významné krajinné prvky, mokřady a rašeliniště, i památný strom. Toto místo je lokalitou s chráněnými živočišnými a rostlinnými druhy. V blízkosti se nachází pramen řeky Nisy. Místní krajina je členitá a pestrá, nabízí vhodné prostředí pro vlastní bydlení, rekreaci i sportovní vyžití

Obec se však dlouhodobě potýká s problematikou vedení obchvatu Jablonce nad Nisou právě přes Černostudniční hřeben. Plánovaná trasa silnice, zvaná dnes příznačně „Jižní obchvat Jablonce nad Nisou“, je trasou, o které se v rozvojových a územních dokumentech naší obce a kraje mluví a píše více než třicet let a po tuto dobu je omezen výrazně i rozvoj obce samotné. Nesporným faktem ovšem je, že za tuto dobu se význam připravovaného budovatelského počínu tehdejší socialistické republiky značně snížil. Původně měla trasa význam zásadně vojenský, spočívající v přesunu tanků spřátelených vojsk, následně pak turistický, pro přesun sobotních kolon zahraničních turistů do hor. S postupem času se ukázalo, že záměry je možné redukovat. Vojenský význam pominul, kolony turistů blokující město také. V upravených projektech se z čtyřpruhové silnice stal klasický dvoupruh, zbylá trasa se rozdělila na tři etapy s tím, že se zkrátí dosah silnice (trasa mířila původně až k hranicím s Polskem, dnes končí u Tanvaldu) a dvě ze zmíněných tří etap jsou pouze výhledové, kdy je otázkou, zda se budou vůbec realizovat, čímž se ukazuje jejich skutečná „potřebnost“. Jde například o etapu s vybudováním dvou tunelů ve městě Jablonec nad Nisou. Zde je dlouhodobě známý fakt, že investiční náklady spojené s budováním tunelu pod Střelnicí jsou natolik vysoké, že jsou fakticky nedosažitelné (jistě je to důležitá informace pro všechny občany Jablonce minimálně v ulici Pražská).

Změna je také v tom, že by silnice měla vést nyní už jen k Tanvaldu a v úseku Smržovka – Tanvald se jedná také jen o výhledovou etapu, která by po realizaci kopírovala svým umístěním již stávající komunikaci I. třídy č. I/14 přímo ve Smržovce a nová silnice by tak vedla řádově několik desítek metrů od silnice původní, tedy hnedle vedle sebe bude mít Smržovka dvě dimenzí rovnocenné silnice.

Jablonecká krajina je protkána mnoha silnicemi určenými pro dopravu, některé úseky jsou i nově a dobře zrekonstruované. Smysluplnost finančních investic není v této lokalitě v tom vybudovat další silnici, ale udržovat ve zdravém stavu silnice stávající, které si to nepochybně zaslouží a kde jsou finance dlouhodobě podhodnoceny s argumentem jejich značného nedostatku. V zátěžově silných částech města Jablonce je vhodné a možné postupovat koncepčně a vyřešit dnes již diskutovanými modely například řešení dopravního uzlu u Jablonecké přehrady Mšeno. Toto místo má strategický význam a v řešení kvalitní dopravní obslužnosti města hraje zcela zásadní úlohu, neboť už dnes je tam přiváděna doprava z Liberce a je zde zásadní návaznost na přístup do Jizerských hor a Krkonoš směrem k Tanvaldu. I z druhé strany, od Prahy, je přístup do hor dnes zajištěn – a to trasou z Turnova přes Železný Brod do Tanvaldu po silnici I/10 o jejíž přeložce přes Novou Ves nad Nisou se uvažuje zmíněných 30 let.

Děkuji za rozumný a ohleduplný přístup k hodnotám krajiny, která obklopuje nejen naši obec, ale i Jablonec nad Nisou a slouží široké veřejnosti i k jiným aktivitám, než jen k dopravní obslužnosti.

Kamila Lubasová, místostarostka obce Nová Ves nad Nisou

### 2.3 Geografické, dopravní a ekonomické argumenty k západní tangentě a jižnímu obchvatu

Město Jablonec leží v podhůří Jizerských a Lužických hor a Krkonoš. **Hory odstiňují tranzitní dopravu ze severu a severovýchodu. Jsou pro tranzitní dopravu neprůjezdné s výjimkou trasy Tanvald, Harrachov, Sklářská Poreba,** se stoupáním přes 10 % v několika dlouhých úsecích, na polské straně dosahující nadmořské výšky 915m. V zimním období tato trasa není bezpečně sjízdná zejména pro kamiony. **Do vzdálenějších částí Polska je výhodnější cestovat z Jablonce přes Frýdlant a Zhořelec nebo přes Hrádek nad Nisou, ušetří se hodina času i když je cesta o 30km delší než přes Harrachov.** Pokud se nechcete kochat krásnou krajinou, vyplatí se jet jinudy. **Význam této trasy je a bude sezónní a regionální.** Město Jablonec má proto malou tranzitní dopravu asi kolem 15% ve směru Liberec Tanvald.



Přesto plánuje výstavbu soustavy jižního obchvatu a západní tangenty, jejímž dopravním důsledkem by mělo být částečné přesměrování tranzitní dopravy, tedy malé části celkové dopravy, od Liberce přes Rýnovice ve směru na Dolní Smržovku a Tanvald ze stopy kolem jablonecké přehrady přes Lučany a Smržovku do stopy západní tangenta, jižní obchvat, Dolní Smržovka. **Většina řidičů by podle počítačového modelu volila rychlejší a kratší průjezd městem (např. Palackého – Podhorská – Na hutích) než užití soustavy jižního obchvatu a západní tangenty.** Z tohoto důvodu byla v současném územním plánu západní tangenta vedena po severní straně Žižkova vrchu. Účinnost obou staveb pro odvedení dopravy z centra města by byla nízká.

**Nová trasa je o 2km delší s časovou úsporou 1-2 minuty. Přinese však zdržení řidičům jedoucím směrem na Prahu, na Železný Brod a na Tanvald na nových kruhových objezdech.**

Západní tangenta by měla vliv na snížení dopravy v ulicích Liberecká, Budovatelů a Pražské o dopravu z oblasti Rýnovic, Janova a Bedřichova směrem na Prahu. Snížení by bylo malé, do 15%. Užitím západní tangenty by řidič ušetřil 180m jízdy oproti původní trase.

Význam soustavy jižního obchvatu a západní tangenty pro dálkovou dopravu by byl zanedbatelný.

Zkušenosti z mnoha měst ukazují, že zvětšení kapacity silniční sítě dopravní situaci ve městě nezlepšilo a kvalitu života zhoršilo (dopravní indukce). Více zde.

[http://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/?mbid=social\\_fb](http://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/?mbid=social_fb)

**Zpracovatel územního plánu Jablonce a zásad územního rozvoje Libereckého kraje plánuje přeložení silnice I/10 ze stopy Turnov – Železný Brod – Tanvald do stopy Turnov – Hodkovice – Jablonec, jižní obchvat – Tanvald přestože nová trasa přes Jablonec je delší a překonává větší výškový rozdíl. Těž odporuje snaze o rovnoměrné pokrytí území ČR silnicemi I.třídy. Zpracovatel tak plánuje přesměrovat tranzitní dopravu nyní jedoucí přes Železný Brod, do Jablonce a Nové Vsi. V současné době, po dokončení silnice I/35 v úseku Bílý Kostel - Oldřichov n. Hr. a dále přes Polsko do Žitavy, může dojít k vymístění kamionové přepravy přes Harrachov.**

***Bude v Jablonci doprava stoupat, tak že hrozí dopravní kolaps?***

V posledních letech došlo k poklesu dopravní zátěže osobními automobily a nárůstu používání hromadných dopravních prostředků. Tento pokles nebyl řešitelem územního plánu zveřejněn a zohledněn.

**Data sčítání dopravy z roku 2010 ukazují, že v ulici Turnovská došlo oproti roku 2005 k poklesu intenzity dopravy o 24%.**

Počet osobních automobilů se v ČR již přiblížil k nasycenému stavu, v roce 2012 připadá 1 osobní automobil na 2,3 osoby, v roce 1989 připadal 1 osobní automobil na 4,6 osoby.

***Budeme mít z jižního obchvatu a západní tangenty ekonomický prospěch?***

Nebudeme. Nové silnice by těžce poškodily rekreační zázemí města, jeho konkurenční výhodu.

Podle řady studií není prokázána souvislost mezi prosperitou regionu a kvalitou silniční sítě.

Díky krásnému okolí má jablonecko příjmy z turistiky, jež tyto dopravní stavby sníží.

Ohrozí zdroje pitné vody na Nové Vsi. Není tu vodovod, lidé používají vodu ze studní.

Jižní obchvat se **2 tunely o délkách 670m a 210m** a západní tangenta s **618m mostů** a vysokými opěrnými zdmi ve velmi náročném terénu, s přemostěním Liberecké ulice, tramvajové a vlakové trati a dalšími obtížnými úseky, s rizikem nepředvídatelných komplikací jako například sesuv svahu s obytnou zástavbou jsou **extrémně investičně i provozně nákladné stavby.**

Pro vybudování jižního obchvatu a západní tangenty by dle našeho odhadu byla třeba investice za **3-6 mld korun ze státního rozpočtu v době prudce rostoucího zadlužení státu**, krajů i obcí. Tuto částku **nakonec všichni zaplatíme z daní.**

***Kdo může vědět, zda zákon neurčí povinnost správy a údržby silnic městu či kraji na jehož území se nachází?***

Údržbové náklady za dobu životnosti staveb se obvykle rovnají několikanásobku nákladů investičních. Nákladná a náročná by byla také zimní údržba.

Pokud předpokládáme životnost 100 let, tedy roční údržbové náklady 1% ceny investice, údržba těchto staveb by představovala 3-7 % aktuálního rozpočtu města.



Most přes ulici Libereckou u Brandlu



Silnice Srnčím dolem o 3 jízdních pruzích,

z videa firmy Valbek, k vidění na

<http://www.mestojablonec.cz/redakce/index.php?clanek=29346&lanG=cs&slozka=1&videofile=12749&viddir=10177>

Datum vydání: září, 2014



### 3 Převod rozsáhlých ploch luk, polí a lesů na stavební pozemky

**29 % aktuální rozlohy zemědělského půdního fondu má být převedeno na plochy převážně pro bytovou výstavbu.**

Přestože počet obyvatel Jablonce dlouhodobě stagnuje, a na trhu je dostatek či spíše přebytek nových a starých bytů a domů k bydlení či podnikání, zpracovatel územního plánu plánuje převod rozsáhlých ploch nově na zastavitelné plochy. Tyto plochy se nacházejí v mnoha lokalitách Jablonce, nejrozsáhlejší jsou v Proseči, Lukášově a Kokoníně.

**Veřejnost by nenávratně ztratila možnost využívat rozsáhlé plochy volné krajiny k volnočasovým aktivitám. Došlo by k nevratné ztrátě kvalitní orné půdy, luk či lesa.**

Zástavba města by se rozvolnila. Zvětšila by se délka silnic, elektrických přípojek, vodovodních a plynových potrubí. Tím by se zvýšily náklady na jejich provoz a údržbu, jež by byly následně promítnuty do **zvýšení daní a cen vody a energií pro všechny obyvatele města či státu.**

Prodloužením dojezdových vzdáleností by se zvýšily výdaje na dopravu osobními automobily a autobusy.

**Došlo by k nárůstu používání osobních automobilů**, protože do mnohých lokalit by se jejich obyvatelům nevyplatilo chodit pěšky či dojíždět veřejnou hromadnou dopravou.

S nárůstem dopravy by se většině lidí zhoršilo životní prostředí.

Zvýšení nabídky stavebních parcel a nových nemovitostí, by vyvolalo pokles cen všech stávajících nemovitostí, nejvíce těch jejichž krásné okolí by bylo zastavěno.



Nové rodinné domky na Proseči, zárodek satelitního městečka.

#### 4 Přemístění překladiště odpadu do Zeleného údolí

Překladiště odpadu v Proseči se nachází 170m od křižovatky ulic Horní a Široké směrem k Liberci, na otevřeném, mírném svahu, na místě bývalé skládky, kde pod zemí leží mohutná vrstva odpadu. Překladiště či skládka se zde nachází víc než půl století. Překladiště má 2 části, větší část je nad ulicí Horní a je obklopena stromy, takže z vnějšku tam není vidět. Menší část je pod ulicí Horní jen oplocená, stromy nezakrytá. Překladiště slouží zároveň jako sběrna nadrozměrného odpadu, stavební sutí, nebezpečného odpadu apod.

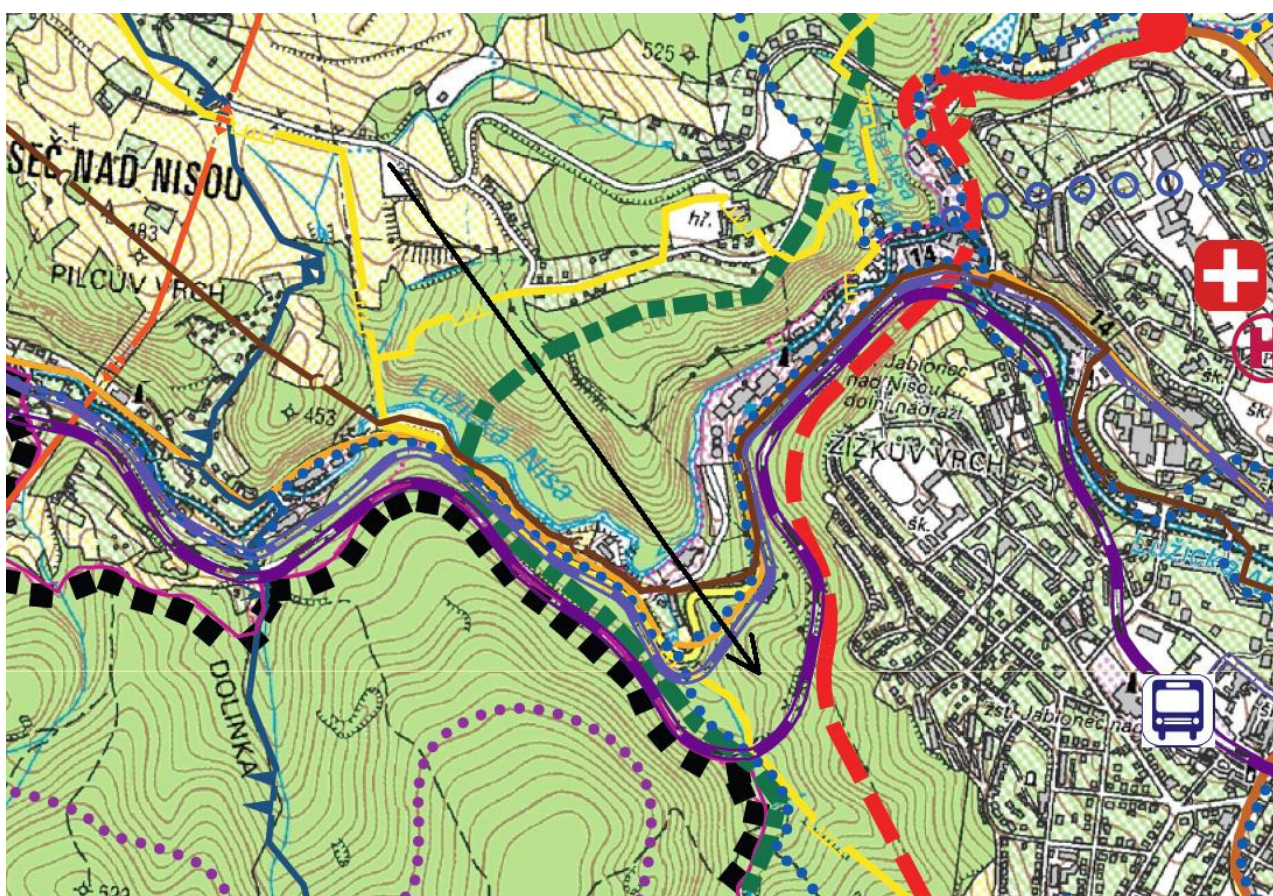
Nové místo pro překladiště je vzdálené 1,3 km od původního, nachází se v lese, v Zeleném údolí pod Žižkovým vrchem, v těsném, hůře větraném prostoru, ohraničeném strmými svahy a vlakovým a tramvajovým viaduktem, s potokem uprostřed.

Příjezd by byl z velmi frekventované silnice Liberecké, vedoucí z Jablonce do Vratislavic, odbočovalo by tam se v zatáčce, tedy v nepřehledném místě.

Nové místo je přímo pod okny vlaku a tramvaje jedoucích z Jablonce do Liberce.

Přesun překladiště by znamenal stavební **náklady** na zakrytí potoka, na stavbu nových budov a oplocení a na připojení vody a energií, **kteřé budeme muset zaplatit všichni** z daní nebo v poplatcích za svoz odpadu.

Z rozhodnutí zastupitelstva města je přesunutí překladiště zatím odloženo.



Šipka ukazuje na místo, kam má být přesunuto překladiště odpadu. Začátek šipky – stávající místo, konec šipky – nové místo.



## 5 Shrnutí

Dle našeho názoru jsou výše uvedené záměry připravovaného územního plánu nepřiměřené aktuální situaci, veřejnosti a prosperitě města mnohem více uškodí než prospějí.

Realizace uvedených záměrů by přinesla výrazný a nevratný úbytek volné krajiny, zvýšení provozních nákladů státu, kraje či města z pro zvětšení délky a nákladnosti silniční sítě a délky rozvodů vody, plynu a elektřiny, zvýšení veřejného zadlužení a zvýšení intenzity individuální automobilové dopravy. Snížení dopravní zátěže v centru a pod přehradou by dle našeho názoru bylo nevýrazné.

Nová zástavba by přinesla užitek pouze menšině obyvatel, většina a město jako celek by na ni doplatilo.

**Hlas místních lidí, kterých plánovaná výstavba v jejich okolí nejvíce týká, by měl být respektován. Pro každého je volná příroda v místě kde bydlí velmi cenná.**

Volná okolní krajina a hezká příroda je důležitou výhodou Jablonce, důvodem proč si mnoho lidí zvolilo toto město pro život.

V konečném důsledku realizace výše uvedených záměrů znamenala zhoršení životního prostředí pro většinu občanů a podlomení atraktivity a ohrožení prosperity města.

Asi 50% druhů rostlin a živočichů v České republice je ohroženo vyhynutím. Genetické bohatství jež se vyvíjelo stamiliony let je nenahraditelné. Každý úbytek a fragmentace volné přírody představuje zvýšení rizika vymření dalších druhů a zhroucení křehké přírodní rovnováhy.

### *Co vidíme jako lepší řešení?*

Ponechání stávajících tras silnic I. třídy a dořešení křižovatky ulic Palackého a U přehrady, zlepšení údržby resp. kvality stávajících silnic.

Většího dopravního odlehčení a zatraktivnění centra města pro bydlení, než postavením západní tangenty a jižního obchvatu by bylo možno dosáhnout komplexem navzájem provázaných opatření, která jsou finančně a ekologicky šetrnější: zlepšení hromadné dopravy a podmínek pro pěší a cyklistickou přepravu, odstavná parkoviště na v vhodných místech napojená na veřejnou dopravu, citlivá administrativní omezení pro individuální automobilovou přepravu, zkvalitňování veřejných prostor ve spolupráci s obyvateli a podnikateli, nabídkou výhodnějšího využití veřejného prostoru pro aktivity, které oživují centrum města.

Některá města v Rakousku a Švýcarsku si své přírody váží a mají již přes 100 let stavební uzávěru, resp. stavět je možné ale poplatek je tak velký, že se to skoro nikomu nevyplatí. Masivnímu zastavování krajiny a spekulacím s pozemky také brání vysoká daň z převodu nezastavitelných pozemků a na stavební parcely.

Jablonec město s výjimečnou minulostí musí navázat v budoucnosti na tuto tradici.

### *Závěrem:*

Aktivita většiny občanů při ochraně, prosazování vlastních a celospolečenských zájmů je klíčová a nenahraditelná, napomáhá utváření společenských poměrů.

Můžeme ovlivnit v jakých společenských poměrech žijeme i v jakém stavu předáme prostředí ve kterém žijeme budoucím generacím k jejich užitku a kvalitě života.

Velmi pěkně tuto problematiku popsal významný ekonom Ludwig von Mises, v knihách Lidské jednání a Byrokracie.

Text knih můžete stáhnout zde:

[http://libinst.cz/Files/KqLFy4r2/profile/2601/mises\\_lidske\\_jednani.pdf](http://libinst.cz/Files/KqLFy4r2/profile/2601/mises_lidske_jednani.pdf)

<http://www.mises.cz/database/literatura/34.pdf>

<http://www.mises.cz/database/literatura/19.pdf>

## 6 Dodatek

### 6.1 Výzva

Vážení spoluobčané, pokud se přikláníte výše uvedeným názorům a argumentům, chtěli bychom vás vybídnout k podání námitek (vlastníci poškozených nemovitostí) a připomínek (ostatní) k územnímu plánu. Připomínky a námítky se odevzdávají na podatelně či informačním oddělení radnice.

Příklad námítky <http://uloz.to/xJvhmaxF/namitka-5-doc>

Text petice proti západní tangentě, pro občany Jablonce nad Nisou, kteří ji nepodepsali dříve je ke stažení zde: <http://uloz.to/xcrBvUfV/petice-pdf>

Adresa pro odevzdání: Družstevní 4643/15 nebo Vladimírovo knihkupectví, Mírové náměstí 11

*Územní plán má být vydán na přelomu roku 2014/2015. Poté proběhne veřejné projednání, podání připomínek a námitek ze strany veřejnosti.*

*Účast veřejnosti v procesu územního plánování je srozumitelně popsána v*

<http://www.ucastverejnosti.cz/dokumenty/o-uzemnim-planovani.pdf>

### 6.2 O této publikaci

Náklad: 8400 výtisků

Vydání a distribuce této publikace jsou financovány sbírkou organizovanou občanskými sdruženími Srnčí důl a Žižkův vrch a příspěvkem obce Nová Ves nad Nisou. Vyúčtování příspěvratelům můžeme poslat emailem na vyžádání.

Velice děkujeme členům občanských sdružení Srnčí důl a Žižkův vrch, občanům Žižkova vrchu, obci Nová ves nad Nisou a dalším přátelům, kteří přispěli svou prací nebo finančními prostředky na sestavení, vydání a distribuci této publikace.

Adresa pro stažení publikace: <http://www.srn-ci-dul.cz/odkazy/270>

### 6.3 Kontakty

<http://os-zizkuv-vrch.cz/>

<http://www.srn-ci-dul.cz/>

<http://www.novavesnn.cz/>



#### 6.4 Hlasování zastupitelů o pokynech pro zpracování návrhu územního plánu ze dne 26.1.2012.

Těsná většina vyslovila s konceptem ÚP souhlas navzdory výše uvedeným skutečnostem. Je třeba zmínit, že reálně zdržel se a proti znamená totéž – nepodpoření návrhu. Děkujeme zastupitelům, kteří nepodpořili návrh ÚP. Jsou zvýrazněni tučně.

PROTI, ZDRŽEL SE	PRO
<b>Berounský Jindřich</b> ČSSD PROTI <b>Fojtíková Jaroslava, PhDr.</b> Domov PROTI <b>Jörg Ivo, MUDr.</b> Domov ZDRŽEL SE <b>Jörgová Alexandra, MUDr.</b> Domov PROTI <b>Kraus Jaroslav, Ing.</b> TOP 09 PROTI <b>Kypta Otakar, Ing.</b> ČSSD PROTI <b>Louda Petr</b> TOP 09 ZDRŽEL SE <b>Pleticha Lukáš, JUDr. Ing.</b> ČSSD PROTI <b>Procházková Marta, Ing.</b> VV ZDRŽEL SE <b>Svoboda Pavel, Mgr.</b> ČSSD PROTI <b>Špoták František, Mgr.</b> ČSSD PROTI <b>Žur Pavel, Mgr.</b> VV ZDRŽEL SE	<b>Beitl Petr, Ing.</b> ODS PRO <b>Čaklová Božena</b> ODS PRO <b>Čeřovský Jiří, RNDr.</b> ODS PRO <b>Hamplová Jana, Bc.</b> Domov PRO <b>Karásek Petr, Mgr.</b> ODS PRO <b>Němeček Vít, MUDr.</b> ODS PRO <b>Nováková Taťjana</b> KSČM PRO <b>Paukrtová Soňa, Mgr.</b> Domov PRO <b>Pelta Miroslav</b> ODS PRO <b>Pešek František, Ing.</b> KSČM PRO <b>Romaňák Martin</b> ODS PRO <b>Roubíček Petr, Ing.</b> TOP 09 PRO <b>Řehoř Marek, MUDr.</b> Domov PRO <b>Topol Radoslav</b> TOP 09 PRO <b>Tulpa Petr, Mgr.</b> Domov PRO <b>Vele Miloš, Ing.</b> ODS PRO <b>Vobořil Petr</b> Domov PRO <b>Vostřák Václav</b> ODS PRO

#### 6.5 K vytápění bytových domů v Jablonci nad Nisou

Vytápění zemním plynem centrálními výtopnami nebo blokovými kotelny je investičně i provozně významně nákladnější a energeticky ztrátovější a tedy produkující více emisí než při použití lokálních kotlen v jednotlivých domech. Příčina je v nutnosti postavení budovy kotelny s vysokým komínem, režijních nákladech, delších rozvodech teplé vody, jejich ceně, údržbě a ztrátách na nich. Podíl topenářských emisí NO<sub>x</sub> (jiné u spalování plynu nejsou) bývá max. 5-10% celkových emisí, které jsou většinou způsobeny dopravními prostředky.

Srovnání cen při vytápění plynem:

Průměr ČR pro plynové centrální výtopny 594 Kč/GJ

Jablonec centrální výtopna 689 Kč/GJ

Lokální plynové vytápění v domě, údržba a investice do kotelny je už započítána do ceny 450-550 Kč/GJ

Provoz centrálních plynových výtopen nemá ekonomické ani ekologické opodstatnění.

Použitá literatura: <http://fsinet.fsid.cvut.cz/cz/U207/U2072/projektII.pdf>



## 6.6 Mapa

Trasa západní tanngenty a jižního obchvatu je vyznačena červenou přerušovanou čarou. Šipka ukazuje na místo, kam má být přesunuto překladiště odpadu. Začátek šipky – stávající místo, konec šipky – nové místo.

