

## Návrh občanského sdružení Srččí Důl na doplnění pokynů pro zpracování návrhu územního plánu Města Jablonce nad Nisou ve věci Západní tangenty

Otevřený dopis zastupitelům Města Jablonce nad Nisou ze dne 20. 1. 2011

Vzhledem k současné věcné a procesní situaci navrhujeme ve věci vedení Západní tangenty do pokynů pro zpracování návrhu územního plánu Města Jablonce nad Nisou doplnit následující požadavek:

**Koridor západní tangenty dle platného územního plánu (mezi ulicemi Tovární – U Balvanu) chránit pro budoucí využití a zařadit ho do návrhu územního plánu jako koridor pro místní sběrnou komunikaci.**

### Zdůvodnění

#### Věcné důvody:

Současná doba je pro předpovídání budoucího vývoje dopravy velmi nejasná. Po desetiletí trvaly trendy vytrvalého nárůstu individuální automobilové dopravy. Dnes však existuje řada indicií, že může dojít k jejich změně. Ekonomické modely cen pohonných hmot (ropných produktů i neropných alternativ) předpokládají dlouhodobý nárůst cen formou postupného kolísání<sup>1</sup>. Zásadní nárůst počtu obyvatel se nepředpokládá<sup>2</sup>. Podle dat z roku 2010 poprvé došlo k meziročnímu poklesu individuální automobilové dopravy<sup>3</sup> (a zároveň nárůstu autobusové). Není proto jednoznačně a snadno odhadnutelné, jak se bude individuální automobilová doprava vyvíjet.

Navíc o výchozích datech, na kterých jsou postavené používané dopravní modely, jsou pochybnosti. Existují rozpory v predikcích a datech ze sčítání dopravy; intenzity dopravy v ulici Turnovská v rozporu s predikcemi v posledních letech klesají<sup>4</sup>. Situaci může vyjasnit pouze v budoucnu provedené nezávislé posouzení všech relevantních variant řešení s jasně veřejně formulovanými a zdůvodněnými vstupními předpoklady a proměnnými (včetně zpracování podílu přepravní práce mezi individuální automobilovou a veřejnou dopravou).

Protože realizace větších dopravních staveb nastane vzhledem k současné ekonomické situaci v delším časovém horizontu, bylo by prozíravé ponechat další možnosti vedení koridoru západní tangenty, aby byl později prostor pro reakci na vývoj celospolečenských trendů i skutečných dopadů dokončení silničního spojení s Libercem přes Lukášov (silnice 1/14) v části Kunratická – Rýnovice.

Západní tangenta je v současně platném územním plánu (1998) stabilizována jako veřejně prospěšná stavba. Byla v předstihu (1997) technicky i urbanisticky prověřena (Dopravně-urbanistická studie západní tangenty v Jablonci nad Nisou, atelier ALEJ a DHV Czech Republic). Svými parametry odpovídá dle silničního zákona č. 13/1997 sb.

v platném znění tzv. "průjezdnímu úseku silnice" intravilánem obce (města)<sup>5</sup>, jehož detailní uspořádání dále upřesňuje norma (ČSN 736110) – místní komunikace. Žádný právní předpis ani závazné stanovisko nebrání jejímu zařazení jako místní komunikace; v budoucnu bude stále možné vzhledem k jejím technickým parametrům v případě potřeby i případné zařazení jako silnice I. třídy v řešení prověřeném studií z roku 1997<sup>6</sup>.

### Procesní důvody:

Platné Zásady územního rozvoje Libereckého kraje vydané dne 13. 12. 2011, závazné pro územní plány, vedou silnici první třídy po trase západní tangenty uvedené v konceptu územního plánu. Ve své současné podobě neumožňují vedení silnice první třídy v trase západní tangenty dle platného územního plánu. Pokud nebudou Zásady územního rozvoje Libereckého kraje změněny, není z procesních důvodů možné požadovat v pokynech pro zpracování návrhu územního plánu Města Jablonce nad Nisou přesunutí vedení silnice první třídy z trasy Srnčím Dolem, ani variantní řešení trasování silnice první třídy (variantní řešení návrh územního plánu neumožňuje).

---

### Poznámky:

1. Dva základní scénáře možného nárůstu cen energií a jejich dopadu na dopravu a prostorovou strukturu v Evropě stručně popisují Jacques Robert a Moritz Lennert v článku *Two scenarios for Europe: "Europe confronted with high energy prices" or "Europe after oil peaking"* v recenzovaném odborném časopise *Futures* 42 (2010) str. 817–824. Využívají přitom výstupů konsorcia západoevropských univerzit vytvořených v rámci programu ESPON roku 2005 a aktualizovaných podle vývoje ekonomické krize v roce 2009. V češtině popularizační formou základní (technické) principy neelastické nabídky energií na trhu a z toho plynoucí pravděpodobný budoucí dopad popisují v knize *Nejistý plamen* Václav Cílek a Martin Kašík.
2. Pro měřítko ČR viz např. Boris Burcin a Tomáš Kučera (2010): *Prognóza populačního vývoje české republiky na období 2008–2070*, pro měřítko Města Jablonce nad Nisou viz odůvodnění konceptu územního plánu.
3. Zdroj: *Zpráva o životním prostředí České republiky 2010*. <[http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/CENMSFVH9QDN/\\$FILE/Zpr%C3%A1va\\_o\\_%C5%BDP\\_%C4%8CR\\_2010\\_120111.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/CENMSFVH9QDN/$FILE/Zpr%C3%A1va_o_%C5%BDP_%C4%8CR_2010_120111.pdf)> Konkrétní citace, str. 5: *Rostoucí trend přepravních výkonů individuální automobilové dopravy a letecké dopravy se v roce 2010 zastavil. Přepravní výkony autobusů meziročně stouply o 13,9 %. Veřejná hromadná doprava si udržuje svoji pozici v osobní dopravě, k další individualizaci osobní dopravy nedochází.* Podrobněji je situace rozebrána na str. 94–98 zprávy.
4. Potřebnost „západní tangenty“ ve trase mimo město je dokládána dopravním zatížením ve výši 10 620 voz./den, převzatým z dopravního modelu zpracovaného firmou CITYPLAN spol. s r.o. vycházejícího z celostátního sčítání dopravy z r.2005. V dané oblasti (ul. Turnovská) však došlo k poklesu oficiálně měřeného dopravního zatížení mezi roky 2005 a 2010 o 24% (tj. 2 548 voz./den).
5. Celkově je v takovémto úseku vložení místní komunikace podřízeno charakteru obce (města). Je např. umožněna menší vzdálenost křižovatek a z návrhové rychlosti 50 km/hod. jsou odvozeny užší jízdní pruhy a menší poloměry oblouků. Po "průjezdním úseku silnice" (místní sběrné komunikaci) je možno vést silnice I., II, a II třídy. Západní tangenta v současném územním plánu je přesto v kritickém úseku pod panelovými domy v Pasišské ulici navržena cca ve 200 m dlouhém tunelu. Nejmenší poloměr oblouku je 100 m.
6. Stanovisko ŘSD Liberec ze dne 7. 12. 2011 je zavádějící neboť nepopisuje řešení prověřená studií v roce 1997, ale variantu zpracovanou firmou Valbek v r. 2005. Ta opravdu nesplňuje kriteria ani pro tzv. průjezdní silnici, neboť je mimo jiné vedena ulicí Vodní pod okny panelového věžového domu.