

Magistrát města Jablonec nad Nisou
Oddělení územního plánování
Mírové náměstí 19
467 51 Jablonec nad Nisou

V Jablonci nad Nisou, dne

Věc: Podání věcně shodné připomínky k návrhu územního plánu města Jablonce nad Nisou

My, dále uvedení a níže podepsaní občané města Jablonec nad Nisou, podáváme tímto dále uvedené věcně shodné připomínky k návrhu územního plánu města Jablonce nad Nisou:

Znění věcně shodných připomínek:

1) **Nesouhlasíme s vedením západní tangenty tak, jak je v návrhu územního plánu.** Důvodem je jak její neefektivnost pro ulehčení centru, tak zásah do přírodního prostředí a odříznutí obyvatel Žižkova vrchu od přírodního rekreačního zázemí v pěší dostupnosti.

Oceňujeme snahu hledat nové trasy; varianta v návrhu územního plánu uvedená jako územní rezerva trasovaná dále od zástavby Žižkova vrchu je méně problematická z hlediska zásahu do rekreačních možností obyvatel, ale ostatní negativa trasy v návrhu sdílí.

Pro případ, že by intenzity dopravy byly takové, že by bylo nezbytné stavět tangentu, a nebylo by možné omezit dopravu jinými prostředky, pak požadujeme zachovat trasování podle platného územního plánu, se západní tangentou vedenou podél železniční trati tunelem, aby hlukem nerušila okolí. Tunelový úsek požadujeme v územním plánu přímo zakotvit.

Vyzýváme Město Jablonec nad Nisou, aby se aktivně zasadilo o změnu zásad územního rozvoje v tomto smyslu. Pokud nedojde ke změně ZÚR dostatečně včas, požadujeme ponechat trasu západní tangenty dle platného územního plánu podél železniční trati jako místní komunikaci, aby tím byl pro budoucnost rezervován její koridor.

2) **Nesouhlasíme dále s návrhem územního plánu v té jeho části, kterou je nově navrženo umístění překladiště odpadů do prostoru mezi viadukty v Zeleném údolí v Jablonci nad Nisou**

Odůvodnění věcně shodných připomínek:

Ad. 1) Trasa v návrhu i územní rezervě neodvede dopravu z centra města. Jediné přímé, korektně provedené srovnání výpočtových zátěží pro extravilánové varianty (v trase dle návrhu a územní rezervy nového územního plánu) a v trase dle platného územního plánu v dopravním modelu z roku 1996 (DHV CR s.r.o. 1996) již tehdy prokázalo, že trasa dle platného územního plánu převede o třetinu více dopravní zátěže. Neefektivitu extravilánové trasy dokládá i prognóza pro zatížení komunikační sítě v roce 2030 v aktuálním dopravním modelu (AF-CITYPLAN s.r.o. 7/2015), kde extravilánová trasa západní tangenty nese zatížení 6210 vozidel, zatímco "malá tangenta" mezi pumpou Shell a ulicí Budovatelů nese v ulici Vodní mezi rodinnými a panelovými bytovými domy zatížení 8990 vozidel denně.

Trasa v návrhu vede náročným skalnatým terénem a bude pravděpodobně velmi nákladná a to i ve srovnání s trasováním podle platného územního plánu včetně krátkého hloubeného tunelu. V prověřovací studii (Valbek, spol. s r.o. 2011) vyžaduje trasa západní tangenty v návrhu územního plánu 520m estakád.

Trasa v návrhu vede v těsné blízkosti obytné zástavby Žižkova vrchu, čímž jednak zhoršuje životní prostředí obyvatel a jednak bariérovým efektem pro obyvatele zásadně sníží pěší dostupnost volné krajiny, která je v Jablonci nad Nisou hlavním rekreačním potenciálem. Prohloubí se tak ještě více rozdíl v atraktivitě bydlení v severní části města s přímou vazbou na přehradu a Jizerské hory a jižní části města. Trasa územní rezervy vede dále od obytné zástavby a negativní vlivy tak budou nižší, bariérový efekt však bude mít také. I pokud bychom redukovali kvalitu života na čistě ekonomické ukazatele, je velmi diskutabilní, zda ušetření čas řidičů při malém vyúžití je větším přínosem, než zhoršení zdraví a pohody obyvatel způsobené tím, že bariérovým efektem komunikace dojde ke

