

1.	Text opatření 4.2.2. na straně 38 -aktivita A.1.5. není v souladu se ZÚR LK.	<p>Připomínka byla akceptována a text na str. 38 Návrhové části koncepce byl upraven do následující podoby:</p> <p><i>Bude vybudována západní tangenta v souladu se ZÚR LK a zpracovaným záměrem projektu ŘSD ČR na obchvat silnice I/14. Dále bude připravována k realizaci územně průchodná a ekonomicky efektivní podoba nového úseku silnice I/10 Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald s minimální negativními vlivy na krajinný ráz a životní prostředí navazující na realizovanou západní tangentu. Pro zkapacitnění průjezdu severní částí Jablonce nad Nisou s neúměrně vysokými intenzitami dopravy vedenými po silnicích III. třídy a místních komunikacích se v souladu s Usnesením za 7. zasedání Zastupitelstva Statutárního města Jablonce nad Nisou v roce 2021 navrhuje změnit kategorizaci silnic I., II. a III. třídy v Jablonci nad Nisou podle grafického návrhu odboru dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje z 06/2020, který umožní zlepšit nevyhovující situaci ve městě do doby vybudování západního a jižního obchvatu, které zajistí konečné řešení vyvedení tranzitní dopravy ze zastavěného obytného území města. Silnice I/14 bude od Rýnovic vedená Belgickou, Ladovou, Harrachovskou, Na Čihadle, tunelem pod Palackého a ulicí Pod Přehradou vyřešenou tak, aby nekolidovala se zklidněným přístupem k přehradě a nadstandardně minimalizovala negativní vlivy na okolní obytné a rekreační území, silnice I/10 povede kolem Rychnova u Jablonce nad Nisou k novému úseku do Tanvaldu a silnice I/65 vytvoří západní obchvat města a spojí I/10 a I/14. Dále budou doplněna chybějící uliční spojení v souladu s Územním plánem města Jablonec nad Nisou a budou odstraněna hlavní kapacitní omezení na městské uliční síti.</i></p> <p>Popis aktivity A.1.5. (opatření 4.2.2) byl upraven do následující podoby:</p> <p><i>Návrh a následná realizace modernizace uličního úseku pod přehradou v úseku mezi Harrachovskou a Podhorskou ve standardu pro silnici I/14 s minimalizací vlivů na životní prostředí, s tunelem minimálně pod Vrchlického sady a Palackého ulicí, řešením cyklistické a pěší dopravy a zklidněním prostoru mezi městskou halou a městským bazénem Svatopluka Čecha – U Přehrady – Pod Skalkou pro bezpečný přístup pěších a cyklistů k přehradě</i></p>
2.	Plán mobility – dopravní model je nevěrohodný. > Není zpracován rozumně	Dopravní model je zpracován velmi pečlivě a kalibrován podle průzkumů. Právě použití modelu umožňuje najít řešení, které nepovede k nežádoucímu zatížení dopravou, které by bylo možné očekávat bez uvážení širších

<p>očekávatelný nárůst intenzity dopravy. > Intenzita dopravy na západním obchvatu neodpovídá intenzitám uváděným v dokumentaci EIA pro západní obchvat.</p>	<p>souvislostí. Proto nedojde na kritických úsecích, např. v ul. U Přehrady, po zavedení všech opatření k nechtěnému nárůstu intenzit.</p> <p>Prognóza je v dopravním modelu provedena v souladu s TP 225. Nejsou použity koeficienty vývoje intenzit dopravy, ale koeficienty vývoje mezioblastních vztahů, které jsou aplikovány na poptávkové matice v dopravním modelu. Těmito upravenými maticemi je následně zatížena komunikační síť. Tento postup umožňuje věrohodnější odhad budoucího zatížení komunikací, než prosté přenásobení intenzit, jelikož jsou zohledněny omezující faktory komunikací, zejména jejich kapacita. Výsledkem může být nerovnoměrný vývoj intenzit dopravy na různých částech komunikační sítě, a to i v případě, že jsou porovnávány intenzity na shodné síti. Zde jsou navíc realizována opatření, která tyto nerovnoměrnosti ve vývoji intenzit dopravy v čase mohou dále prohlubovat.</p> <p>Zmiňovaný úsek ulice U Přehrady, resp. malý nárůst dopravy oproti koeficientům z TP 225 je výsledkem spolupůsobení několika faktorů. Nejvýznamnější je přestavba křižovatky U Přehrady x Palackého, která je nahrazena mimoúrovňovým křížením (tunel). Vozidla směřující z východu na sever či jih města využívají díky tomu pro tyto relace jiné trasy, například je přetížena ulice Mánesova. Dalším faktorem je vliv opatření v dolním centru Jablonce nad Nisou (ulice U Balvanu, výstup Pod Baštou), která mají významný pozitivní dopad na průjezdnost a plynulost stávajícího průjezdného úseku silnice I/14 a doprava tak není vytlačována do jiných tras. Ulicí U Přehrady bude nadále projíždět tranzitní doprava mezi Libercem a Smržovkou/Tanvaldem. Pro ostatní tranzitní relace není trasa výhodná. Společné využití západní tangenty a ulice U Přehrady pro tranzitní dopravu se nejeví jako příliš pravděpodobné, jelikož zde nevzniká úspora času ani vzdálenosti.</p> <p>Nízká intenzita dopravy na západní tangentě plně odpovídá potenciálu této komunikace. Dopravně inženýrské podklady pro dokumentaci SEA vycházejí z dopravního modelu zpracovaného společností AF-Cityplan, naposledy aktualizovaného v roce 2015. V grafické příloze 6.1 dokumentace k tomuto modelu (zatížení komunikační sítě – rok 2030 – výhled) je intenzita dopravy na západní tangentě 6210 voz/24h, což představuje rozdíl oproti PUMM méně než 20 %. Nesoulad mezi výstupy dopravního modelu a dokumentací SEA, která se na něj odvolává, je i v rozsahu výhledové sítě. V dokumentaci SEA je na obrázku č. 2 (Dopravní intenzity na záměru v roce 2030) síť, která rozsahem ani intenzitami neodpovídá dopravnímu modelu společnosti AF-Cityplan.</p>
--	--

3.	Vyhodnocení – kap. 1, str. 21 – komentář vztahu Plánu mobility k ZÚR LK	Komentář k uvedené připomínce: byly vybrány různé priority s ohledem na životní prostředí – pro potřeby stanovení referenčních cílů ochrany ŽP – v této sadě nefiguruje soulad s územním plánem nebo ZÚR. Hodnocení souladu se ZÚR se ani standardně neprovádí v rámci hodnocení vlivu na složky životního prostředí, protože se nejedná o složku životního prostředí.
4.	Vyhodnocení kap. 5, str. 94 a obdobně kapitola 14 str. 136 – soulad Plánu mobility se ZÚR LK: aktivity byly sice upraveny, ale nesoulad stále přetrvává u aktivity A.1.5.	Komentář k uvedené připomínce: Promítnuto do návrhové části koncepce, viz 1. připomínka v tomto dokumentu.
5.	Vyhodnocení kap. 6, str. 107 – Metodika vyhodnocení: je komentováno, že kumulativní, synergické působení je komentováno u relevantních opatření. Za relevantní opatření odbor ÚP pokládá zejména obchvat Jablonce a severní průtah Jablonce pod přehradou. Kumulativní hodnocení těchto záměrů ve Vyhodnocení chybí.	Komentář k uvedené připomínce: Hodnocení kumulativního vlivu je doplněno v textu níže, k připomínce č. 8.
6	Vyhodnocení kap. 6, str. 107 – Metodika hodnocení variant	Komentář k uvedené připomínce: Porovnání možných variant navržené trasy silnice I/14 je doplněno v textu níže, k připomínce č. 8.
7.	Vyhodnocení kap. 14, str. 136 – 138 – vypořádání připomínek KÚ LK OÚPSŘ ze zjišťovacího řízení.	Vlastní text Vyhodnocení koncepce nemůže být aktualizován. Komentář k uvedené připomínce: Hodnocení daného opatření 4.2.2 – aktivity a.1.5 je doplněno v textu níže, k připomínce č. 8.
8.	Samostatný soubor – 05_Podrobné hodnocení – opatření 4.2.2 Nové silnice I. třídy, doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Jablonci nad Nisou	Zpracovatel uznává oprávněnost připomínek u daného opatření 4.2.2 – aktivity A.1.5. a své původní hodnocení: „A.1.5. – nová trasa silnice I. třídy, která je v Územním plánu Jablonce nad Nisou jako silnice II. třídy. Ve skutečnosti jde o zachování stávající komunikace s jejím převedením pod stát, který na rozdíl od kraje či města dokáže zafinancovat její environmentálně udržitelné provedení: zahloubení do tunelu, zatím nedefinované délky, rozhodně se tím vyřeší hlavní střety s pěší a cyklistickou dopravou, rekreačním využitím území i se výrazně sníží hluk“ doplňuje následujícím způsobem: „A.1.5. – nová trasa silnice I/14, která přesouvá stávající problematický nevyhovující průtah silnice I/14 centrem města do rovněž problematického průtahu obytným a

rekreačním územím podél přehrady. V Územním plánu Jablonce nad Nisou je touto trasou vedena krajská silnice II. třídy a silnice I/14 je z centra odkloněna na západní obchvat Jablonce nad Nisou odkud poté pokračuje výhledovým jižním obchvatem v pasáži s novou silnicí I/10 Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald. Průtah silnice I/14 Harrachovská – Na Čihadle – Vrchlického sady – U Přehrady – Chelčického podél přehrady by měl nahradit stávající kapacitně nevyhovující průtah Harrachovská – Riegrova – Palackého – Vrchlického sady – U Přehrady – Chelčického prakticky využívaný pro tranzit ve směru Tanvald - Liberec po místních komunikacích a krajské silnici. Nová trasa průtahu pod přehradou nahradí problémové dvojité křížení s ulicí Palackého (Riegrova/Palackého a Palackého/U Přehrady) jedním mimoúrovňovým křížením tunelem z ulice Na Čihadle pod Vrchlického sady. Tunelové řešení dlouhodobě plánované pro krajskou silnici je však pro kraj obtížně financovatelné, a proto ji koncepce navrhuje vybudovat za peníze státu jako státní silnici I/14. Aktuálně není naprojektováno žádné konkrétní technické řešení pro tento záměr silnice I. třídy a je známa pouze trasa, ke které lze z pohledu potenciálních vlivů na životní prostředí uvést předběžně následující. Vyhodnocení tohoto záměru proto představuje rámec, v kterém by se měl pohybovat návrh konkrétního řešení silnice I/14 zpracovaný v opatření A.1.5.

Z pohledu vlivů na životní prostředí lze záměr nové trasy silnice I/14 pracovní rozdělit do tří úseků s odlišnými potenciálními dopady na životní prostředí.

V úseku č. 1 v ulici Harrachovská mezi okružní křižovatkou u obchodního centra Rýnovka (Ladova – Harrachovská) a okružní křižovatkou Harrachovská – Riegrova by nemělo dojít z pohledu životního prostředí k zásadním změnám. Tento úsek prochází průmyslově obchodní zástavbou a již dnes je velmi zatížen dopravou. Potenciálně může mít záměr vliv pouze na cca 50 m vzdálenou obytnou zástavbu v ulici Rýnovická. Tyto vlivy je v případě potřeby možné eliminovat protihlukovými stěnami.

Úsek č. 2 je ve srovnání se stávajícím průtahem podél přehrady zcela nový a dojde na něm k zásadním změnám. Úsek prochází ulicí Harrachovská od okružní křižovatky Harrachovská – Riegrova a pokračuje ulicí Na Čihadle parkem Vrchlického sady do křižovatky Palackého – U Přehrady. V tomto úseku, který nahradí stávající úsek Riegrova a Palackého, má záměr sice největší potenciálně pozitivní dopady z hlediska dopravy, ale zároveň největší negativní dopady z hlediska vlivů na životní prostředí. V části Harrachovská prochází úsek mezi supermarketem a garážemi, ale zvýšení stávající intenzity dopravy může

potenciálně ovlivnit obytnou zástavbu v cca 50 – 100 m vzdálené ulici Průmyslová a obytnou zástavbu v ulici Dr. Randy. Dále úsek prochází ulicí Na Čihadle, která má čistě obytnou funkci a je obklopena souvislou zástavbou rodinných a bytových domů. Je zjevné, že záměr průtahu silnice I. třídy zde bude mít svým hlukem a znečištěním ovzduší trvalé negativní dopady na pohodu bydlení a technické řešení záměru se musí důsledně zaměřit na jejich minimalizaci. Toho bude dosaženo vhodně navrženým západním vjezdem do tunelu, vozovka bude zahlobena již od ulice Dr. Randy a okolní zástavba bude chráněna před hlukem. Dále záměr pokračuje parkem Vrchlického sady, který může být ve stávající podobě zachován pouze v případě předpokládaného tunelového řešení silnice. Park je obklopen obytnou zástavbou v bytových domech a mateřskou školou. Trvalé negativní vlivy záměru na Vrchlického sady budou eliminovány tunelovým řešením silnice a eliminovat je třeba pouze krátkodobé vlivy během výstavby. Zásadní význam pro eliminaci negativních vlivů ve Vrchlického sadech a ulici Na Čihadle bude mít délka tunelu. Vjezd do tunel bude již v ulic Na Čihadle, dopady silnice I. třídy na okolní rodinné a bytové domy budou tak menší a budou realizována nadstandardní protihluková opatření.

Úsek č. 3 začíná křížením ulice Palackého a U Přehradý a pokračuje podél přehradý ulicemi U Přehradý a Chelčického na okružní křižovatku do Jabloneckých Pasek. Tento úsek je již dnes silnicí III. třídy a je velmi intenzivně zatížen dopravou, což negativně ovlivňuje okolí. V případě modernizace tohoto úseku na silnici I. třídy je třeba stávající negativní vlivy i případné negativní vlivy z nárůstu intenzity dopravy zejména na rekreačně silně využívaná území eliminovat a minimalizovat.

Negativní vlivy záměru na začátku ulice U Přehradý budou eliminovány předpokládaným tunelovým řešením křížení nové trasy silnice s ulicí Palackého. Zatím není stanoveno, kde by měl tunel vyústit do ulice U Přehradý. Z pohledu vlivů na životní prostředí bude nutné, aby nekončil dříve než v prostoru mezi ulicí Rybářská a Smetanova, protože by tak mimoúrovňově překonal úsek, který je intenzivně využíván pro přístup k přehradě a je zde objekt mateřské a základní školy a dva objekty k bydlení. Následuje průchod neobytným prostředím podél parku Pod Přehradou, který je v jiné výškové hladině, bez potenciálních zásadních vlivů na životní prostředí. Po přechodu Mšenského potoka se stanoveným záplavovým územím se opět plánuje v části procházející intenzivně rekreačně využívaným územím mezi městským bazénem, městskou halou a přehradou technicky zajistit dostatečně komfortní a bezpečný přístup k přehradě. Navazující část průtahu na konci ulice U

	<p>Přehrady a na začátku ulice Chelčického podél průmyslových a obchodních ploch potenciálně nevyvolává negativní dopady na okolí. Dále v ulici Chelčického jsou však objekty k bydlení umístěné přímo u stávající silnice, které by bylo vhodné ochránit před nadměrnými dopady z dopravy.</p> <p>Z pohledu <u>kumulativního a synergického působení</u> záměrů v koncepci je k aktivitě A.1.5 relevantní zejména záměr západního obchvatu Jablonce nad Nisou a záměr nové silnice I/10 Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, které mají potenciál ovlivnit pozitivně i negativně intenzity dopravy na silnici I/14 vedené pod přehradou. Kumulativní negativní vliv mají veškerá opatření, která se snaží vymístit, omezit či zpomalit dopravu ve stávajícím průjezdu centrem města po stávající trase I/14. Aby nedocházelo k nežádoucím kumulativním jevům je zapotřebí, aby do doby realizace výhledové silnice I/10 Jablonec nad Nisou – Smržovka - Tanvald byla nová trasa silnice I/14 pod přehradou využívána pouze pro tranzit ve směru Liberec – Tanvald a doprava ve směru Turnov - Tanvald pokračovala od Rychnova u Jablonce nad Nisou ze silnice I/65 i po realizaci západního obchvatu směrem k okružní křižovatce u Zeleného stromu a dále po stávající trase I/14 přes centrum města, jak předpokládá i dopravní model v navržené koncepci.</p> <p>Toto vyhodnocení potenciálních vlivů na životní prostředí bylo zohledněno do upraveného textu popisu opatření 4.2.2 v posuzované koncepci a názvu aktivity A.1.5 (připomínka č. 1 tohoto dokumentu a upravený návrh koncepce).</p>
--	--