

Liberec Doubí 25. 5. 2011

## Věcně shodné námitky k územnímu plánu města Liberce v katastru Doubí 2011

### Námitka č. 1 – Proti návrhu plánu stavby nové silnice - sběrné komunikace Jih

#### Odůvodnění:

Plán sběrné komunikace nezaručuje vyváženost vztahu ekologie, hospodářského rozvoje a sociálního aspektu na daném území.

Tento návrh nechrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti.

Čtvrť Doubí má kořeny zasahující 500 let do historie, průmyslová zóna do roku 2001, žádáme vyvážení zájmů obyvatel, krajiny, průmyslových a obchodních center.

V této čtvrti je z pohledu obyvatel jednostranně upřednostňován a zvýhodňován hospodářský rozvoj a rozvoj automobilové dopravy. **Z Doubí se stává jedna velká křižovatka mezi roztržitými ostrůvky domů. Čtvrť ztrácí pospolitost, vznikají zde „izolovaná“ místa, často tvořená několika domy, obklopená silnicemi nebo protihlukovými stěnami, průmyslovými hangáry. (Malé Doubí, ul. Pilínkovská, Minkovická, svým způsobem i Cihelna)**

Realizace této silnice povede k trvalé ztrátě hodnot pozemků a nemovitostí v katastru Doubí. **Části čtvrti v okolí ulic Minkovické, Pilínkové a částečně i Hodkovické se stanou neobyvatelné. Plán je pro ně prakticky likvidační.**

Plán této dopravní stavby není z pohledu Doubí, Vesce a ( Pilínkova - hlukový dosah) stavbou ve veřejném zájmu.

Sběrná komunikace s plánovanou kapacitou 6000 – 10 000 aut denně, s povolenou rychlostí 50km/h je pouze dopravním modelem. Hrozí zde **efekt indukce (denní průjezd I/R35 35000 aut se nezmění a přibude hluk a emise z dalších 6000 aut)** Zkušenosti z otevření pražského jihozápadního obchvatu hovoří jasně: Za pár dní se doprava na Spořilově zvedla o 30–40 %. Klín se vytlouká klínem.

Hodnoty z měření hluku z ulice České mládeže jsou téměř totožné s hodnotami z rychlostní komunikace I/R35 . Viz hluková mapa.

**Dojde k zatížení oblasti nadlimitním hlukem, vibracemi, emisemi, imisemi, hrozí nedostatečná bezpečnost v okolí křižovatek, nájezdů a vlastní silnice. Ztráta kultury života, ekologické a zdravotní zatížení oblasti.**

Všeobecná snaha o zklidnění čtvrtí a komunikací se v Doubí jeví (dle plánu) jako snahou opačnou.

Dle debat o úp jsme slyšeli pokaždé o jiných důvodech plánu této stavby: Nový, hlavně kamionový přístup do průmyslové zóny, spojení průmyslové zóny Sever a Jih, řešení zástavby v Hanychově, nová silnice pro všechny, co rádi jezdí autem.

**Z výsledku jednání bývalého primátora města Liberce Jana Korytáře s vedením společnosti Denso vyplývá, že společnost Denso na novém silničním napojení na I/R35 zásadně netrvá, pokud bude hlavně v zimním období dobře fungovat ze strany TSML údržba ulice České mládeže, která zajistí bezproblémový přístup do zóny.**

**Pokud beru na vědomí důležitost těchto slov, pak není důvod argumentovat nutností napojení průmyslové zóny novou silnicí na silnici rychlostní.**

Plán není v souladu s historickým způsobem zástavby v dané lokalitě. Díky stavbě Densa došlo k úplnému přerušení a ztrátě původní historické Pilínkovské cesty, historické cesty Dělnického hnutí, spojky čtvrtí Doubí – Pilínkov, turistické trasy ke Hluboké, Pláním, bez jakékoliv adekvátní náhrady.

**Trváme na zachování cesty pod Densem od Doubského železničního mostu, po kruhový objezd v ulici Heyrovského a dále volný přístup k lesům ještědského hřebene a spoje k původnímu zbytku cesty do Pilínkova (Pilínkovská).**

Nepředstavujeme si tuto trasu jako chodníček vedle sběrné komunikace s protihlukovou stěnou.

Vzhledem k tomu, že v celé čtvrti je zanedbaná infrastruktura, nejsou vybavené zahrady ani MŠ ani ZŠ herními prvky, neexistují v plánu žádné plochy veřejné zeleně, (snad kromě pozemku u stěny Makra) volnočasových aktivit mládeže různého věku, ale i plochy rekreační, je pro nás, obyvatele Doubí a nejen pro místní, nezbytný přístup k lesům ještědského hřebene volnočasovým způsobem.

Několik set metrů asfaltové upravené cesty, která slouží bruslařům, cyklistům, turistům, maminkám s dětmi, školce, spolu s upravenými pozemky společnosti Denso, vytváří relaxační zónu.

Nový průtah by tyto vymoženosti pravděpodobně odsunul za protihlukovou stěnu a to je představa nemyslitelná. Důsledkem by byla ztráta kultury a důstojnosti života, zdraví – přímé důsledky hluk, prach, emise, vibrace, ztráta možnosti volného přirozeného pohybu.

Pohled obyvatel Minkovické ulice k této nové silnici:

*Minkovická ulice je páteřní spojkou mezi částmi Pilínkov, Hluboká, Šimonovice, dále spojuje Rašovku a Proseč. V současné době nestačí svými rozměry a kapacitou komunikace Minkovická na provoz osobních a nákladních aut – dopad zátěže – (i bezprostřední blízkost R35) porušené statiky domů, prasklý přívod vody, propadlý hydrant s následnými haváriemi. Jsou poškozené mostky na ulici Minkovická a jsou i pro stávající provoz po statické stránce v havarijním stavu. To se jedná i o celou délku ulice až do Šimonovic.*

Místo je dopravně i v současnosti natolik úzké, že se sotva vyhnou dva projíždějící autobusy. Chodci a cyklisté jsou v neustálém ohrožení života – nejsou zde žádné chodníky ani cyklostezka.

*V zimním období je ulice Minkovická navíc zúžena bariérami sněhu.*

*Žijí zde majitelé rodinných domů, kteří na základě informace, že se zde nic stavět nebude, postavili nové domy.*

Pravděpodobná budoucí realita života – V zimě se kamiony sjíždějící směrem od Densa (z kopce) stanou neřízenou střelou.

Naopak auta mířící ke kolejím pojedou do kopce nad terén – zátěž hluková, emisní, nepředstavitelné technické přemostění kolejí (i když toto možná úp neřeší), již teď je jasné, že to bude technicky problematické místo.

Nepředstavitelné se jeví ohnutí kamionu o 90° v místech nájezdu na novou komunikaci v této oblasti.

V blízkosti se nacházejí přivaděče vody pro Liberec v průměru 400 – 500 mm z Doláněk.

Rozvodné závody pod touto novou komunikací povedou VVN do průmyslové zóny.

Jakákoliv splavená voda z nové silnice přivede zbytky paliva, olejů, soli do Doubského potoka,

Stane se z něho stoka, mrtvý potok – ze stékající vody z nové silnice se může zvedat hladina potoka, s následným zaplavením nemovitostí na jeho březích.

*Ulice Minkovická je již o 20 – 25cm výše než byla původně. ( dům č8 majitelka pí. Houšťová). Není zde žádná kanalizace pro odvod vody z vozovky, díky tomu je dům vlhký. Bylo dotazováno na TSML.*

*Celé údolí Doubského potoka až ke křižovatce do Pilínkova bude znečištěno výfukovými plyny od nákladních vozidel. Zde se drží v chladných obdobích mlha, která udrží smog v údolí.*

Nepředstavitelné technické řešení nájezdů a výjezdů z R 35. Hrozba zvýšené nehodovosti v této oblasti.

Tento návrh je bezohledný vůči chovům koní v této oblasti a vedené cyklostezce směrem na Vesec. V této části nejsou žádné komunikace pro chodce a cyklisty.

Mnohonásobně se překročí povolené hygienické limity hluku (i když toto úp neřeší, je již předem jasné, že tyto zátěže nastanou).

*V současnosti je zde naměřeno 65-70 dB dle Ministerstva zdravotnictví z roku 2007.*

[http://hlukovemapy.mzcr.cz/image.aspx?img=Mapy/Silnice/LB\\_Ldvn/Svijany\\_Chrastava%201\\_10000\\_5%20Ldvn.png](http://hlukovemapy.mzcr.cz/image.aspx?img=Mapy/Silnice/LB_Ldvn/Svijany_Chrastava%201_10000_5%20Ldvn.png)

*Tato hluková mapa současnosti neodpovídá, protože dochází zabydlování Šimonovic a k jejich zprůmyslovění. Např. fa. BALTON – , kterou jsou vozeny těžké stavební stroje na podvalnicích a fa. Cestářské práce Kučera, které používají těžkou techniku. Mimo to se zde staví odstavné parkoviště nebo myčka pro kamiony. - fa FAJST. , FA JAKUB – prodej elektromateriálu. PRECIOSA – Výrobce bižuterie, několik autoservisů, takže hluk bude více než 65-70 dB.*

*Nemovitost paní Pacltové se nachází za protihlukovou stěnou, která působí tak, že na jedné straně od dálnice tlumí a z druhé strany soustřeďuje hluk k jejímu domu, totéž platí i pro sousedy.*

Vzhledem k tomu, že nová komunikace není vedena v plánu v zářezu, bude mít hlukový dopad na ostatní obydlené části čtvrti.

Server aktualne .cz podrobně sledoval otevření pražského obchvatu v Praze na Spořilově. Mimo jiné Centrum dopravního výzkumu poskytlo tomuto serveru tzv. emisní faktor pro jeden těžký nákladní automobil.

Vyjadřuje, kolik prachu, rakovinotvorných látek, CO je nákladními automobily vypuštěno. Jde o rámcová čísla, záleží na typu vozidel, spotřebě, sklonu vozovky, intenzitě provozu, rychlosti atd.

Teoretický výpočet ukázal, že na 1km by nákladní automobily vypustily 36kg CO, 2kg prachových částic, 1g rakovinotvorných polyaromatických uhlovodíků.

Za rok tedy 13 tun CO, 700kg prachu, důležitá je permanence v těchto položkách.

## **Námitka č. 2 - Proti další Zátíženosti čtvrti Doubí**

### **Odůvodnění :**

Z Doubí se během posledních 15 let stala jedna, možná **nejzatíženější čtvrtí Liberce**. A to díky I/ R35 s denním průjezdem 30 000 aut, frekventované železniční trati Liberec –Turnov a díky sérii strategických rozhodnutí – výstavba obchodních center OC NISA, Makro, průmyslové zóny Jih, se zdrojem emisí z přilehlých parkovišť a příjezdových silnic + frekventovaná ul. České mládeže a Hodkovická. ( Nákladní automobily míří z dálnice po ulici Hodkovická do bývalé Kolory a firem na ulici Česká)

**Nepřejeme si další zatížení oblasti novou silnicí a protihlukovými stěnami**, kterých je momentálně v oblasti nejméně 5-6 různé délky a prostoduché architektury, které ve většině případech hluk netlumí, ale odráží.

V některých lokalitách tak necitlivě zasahují do zástavby, že majitelé rodinných domů otevírají všechna jižní okna právě do několika metrové zdi a pocitově si připadají jako ve věznici na dvorku (Sportovní ul. Makro)

Tyto stěny se mohou stát i pastí pro zvěř, která se mezi ně dostane, zvláště u silnic a jen těžce hledá únikovou cestu (Často je možno vidět srnky zmateně běžající u panelové výstavby u Makra, hodně jich je přejetých).

Protihlukové stěny vytvářejí v Doubí nesčetné množství bariér, čtvrt jednoznačně rozdělují.

**Bydlení poblíž rušných komunikací má přímý zdravotní dopad na obyvatele** – v důsledku zvýšenou hladinu stresového hormonu, krevního tlaku, riziko mozkových příhod, psychické potíže různého charakteru, alergie, zvýšený výskyt rakovinotvorných látek.

Nový průtah a imise i emise z něho povedou ke kontaminaci a poškození přirozené potravy (hrozí ke kumulaci těžkých kovů v těle nejen divoké zvěře, ale i hospodářských zvířat rodin hospodařících na přilehlých pozemcích) pro zvěř, která zde žije, naruší se přirozené podmínky jejich života, migrace, hnízdění, bezpečnost pohybu, přímé důsledky solení komunikace v zimě.

Dojde pravděpodobně ke zvýšenému (již tak dost vysokému) počtu střetů zvěře s vozidly. (proběhla urgence Mysliveckým sdružením Javorník na řešení problémů s poraženou a zraněnou zvěří – bylo požadováno snížení rychlosti a umístění dopravní značky Pozor zvěř na stávajících komunikacích.)

Připomínáme, že myslivci znehodnocenou část honitby – cca 150 ha odmítli dále obhospodařovat díky průmyslové zóně. Byla to oblast mnoha remízků, uplatňovalo se tu ekotonální pásma (prolínání 2 ekosystémů, vysoká druhová pestrost.)

Hranice Ještědského národního parku končí s hranicí Puškinovy ulice v této oblasti.

Dojde k přímému znehodnocení zemědělské půdy, kontaminaci krmiva a znehodnocení majetku zemědělců, kteří hospodaří na přilehlých pozemcích.

Dojde i k zatížení Plátenického potoka. Byl již opakovaně v důsledku vlivu činnosti průmyslové zóny znečištěn, havárie byly hlášeny HZS. Umělá úprava koryta navíc narušila přirozený průtok vody s negativními opakovanými povodňovými následky na soukromém majetku.

Pokud v oblasti přibudou další průmyslové nebo obchodní plochy, obáváme se, že naroste ještě více každodenní hluk (i v nočních hodinách), který vychází z klimatizačních zařízení center či podniků nebo překládek zboží z kamionů a přímo negativně ovlivňuje obyvatele v blízkém okolí a jejich životní standard.

Jeden z důvodů zátěže v oblasti je i **světelný smog**, který vychází především z obchodních a průmyslových zón, neonových reklam. Vědci varují, že tyto noční záře ve městech škodí lidem i zvířatům, spánek v temnotě je mnohem zdravější. Důsledky světelného smogu – stres, bolesti hlavy, poruchy nálad. Uvádí se (Česká astronomická společnost), že světelný smog může být mj. příčinou vzniku nádorových onemocnění.

(světelný smog – Makro, Sconto, OC NISA). V Zákoně o ochraně ovzduší, přijatého dne 1. června 2002, se zmiňuje o ochraně nočního ovzduší před uměle přidávaným světlem, čímž si zákon získal věhlas po celém světě. Na problematiku světelného smogu důrazně upozorňuje Česká astronomická společnost. V září 2009 proběhl v Libereckém kraji unikátní experiment, kdy se na cca 0,5 hodiny v noci po dva dny (jednalo se o čtvrtek a pátek) vypnulo veřejné osvětlení. Vypnutí veřejného osvětlení se prakticky vůbec neprojevovalo v oblasti nad OC Nisa.

**Námitka č. 3. Proti návrhu plánu vedení tramvajové trati k Makru****Odůvodnění :**

Vzhledem k zátěži čtvrti obchodními, průmyslovými centry, automobilovou dopravou ze všech světových stran, **nesouhlasíme zároveň s plánovaným vedením tramvajové tratě středem čtvrti.**

Tato trať protíná téměř jediné klidné místo v celém Doubí, ve vilové zástavbě, navýšila by tedy znovu hluk a snížila bezpečnost obyvatel v místech, kde se pohybují děti, chodci. Její vedení považujeme za další necitlivý zásah do čtvrti.

Cesta autobusem do centra Liberce z této oblasti trvá v časovém limitu 15 min, tramvaj vedená přes Zelené údolí, sídliště v Rochlicích by mnohonásobně prodloužila a odchýlila stávající trasu.

3 autobusové linky z konečné stanice v Doubí nebývají nikdy přeplněné, ani plné cestujícími, a to v obou směrech.

Argument tedy, že tramvaj pobere více cestujících najednou, není v této lokalitě na místě.

Zatáčka z Mařanovy ulice (oblast konečné busů Doubí) dále směrem k Makru se ohýbá téměř o 90°, tramvaj by v tomto místě vytvořila novou bezpečnostní a hlukovou zátěž.

Na některých místech v okolí Densa je možné slyšet i tramvaj, která projíždí vzdáleným Hanychovem.

Z pohledu úp se zdá, že tramvaj vedená Doubím na pozemky pod Makro by sloužila opět této obchodní zóně především, neboť v dolní polovině pozemků pod Makrem je vlastníkem společnost OBI. Představa, že by trať sloužila lidem k přepravě k Makru a snazší možnosti nakupování, je naprosto absurdní. Makro není obchod pro běžné nakupování a vidina možnosti odvézt si velkoobjemové balení tramvaj, vyvolává přinejmenším úsměv!

**Za nepřijatelné považujeme vedení trati přes pozemek č. 124/1** , který vlastní město a který odjakživa sloužil jako dětské hřiště a park a žádáme (již několik let) zachování a úpravu jeho funkce (3. IPRM). Je to jediný park, který se v Doubí zachoval, zároveň se nachází v nejkliďnější a nejméně hlučné části čtvrti.

**Námitka č. 4. - Proti rušení zelených a zemědělských ploch na úkor vedení tramvaje a dalších obchodních, průmyslových a dopravních staveb****Odůvodnění:**

Díky podobě současné zástavby (a plánům) v Doubí, je absolutně **zanedbán a podceněn komunitní život.**

Obáváme se, že chybějící veřejné prostory (plochy parků, hřišť) pro přirozené setkávání hlavně dětí a mládeže stejného věku s ostatními generacemi bezpečném prostředí, bude mít neblahý dopad na jejich budoucí duševní vývoj.

Stejně tak i jednostranné průmyslové prostředí, ve kterém vyrůstají.

**V Liberci existuje nutnost cestování za volnočasovými aktivitami m. hromadnou dopravou nebo vlastním automobilem do jiné části města. Žádáme podporu přirozených možností k těmto aktivitám přímo v místě bydliště.**

**Pozemek v Cihelně č. 370** – ostatní plocha, v soukromém vlastnictví, momentálně na prodej, sloužila jako lesík s rybníčkem, ideální „zelený pás“, který by izoloval parkovací dům OC NISA od vilové zástavby v Cihelně.

Byl by možný výkup městem za tímto účelem?

**Pozemek č. 597/1 u Makra** ve vlastnictví města, nevyužitý, navrhuje tento pozemek ponechat jako rekreační plochu pro účely parku a dětského hřiště.

**Pozemky č. 574/18 , 574/19** vlastněné městem, orná půda a nevyužité by mohly plnit stejný účel zelené rekreační plochy a hřiště neboť za těmito pozemky směrem k R35 vlastní pozemky společnost OBI a OMV. Panelové domy v této oblasti, z jedné strany obklopené rušnou Hodkovickou ulicí, sjezdem z R35 a případnou stavbou společnosti OBI by zůstaly v této oblasti s velkou ztrátou na kvalitě života obyvatel.

**Pozemek č. 124/1** žádáme zachování plochy pro účely dětského hřiště

**Pozemek č. 187** žádáme zachování původního dětského hřiště

Oblast obyvatel ulice Pilínkovské :

**Požadujeme vypuštění následujících ploch z návrhových lokalit v novém ÚP Liberec označené jako 7.07.SA3, 7.74.VK, 6.90.VK, 6.89.SA3.**

- Tyto lokality zahrnují území s vysokým zatížením jak dopravou, tak průmyslovými plochami. Další „zahuštění“ o návrhové plochy s tak širokým využitím jako jsou smíšené aktivity je neúnosné pro zde žijící obyvatele.
- Navržené nové komunikace 7.74.VK a 6.90.VK jsou nadbytečné, nezlepší stávající dopravní obslužnost území a jsou navrženy čistě účelově ke zpřístupnění pozemků ve vlastnictví místních podnikatelů. Zatíží celé území další hluchností, prašností a škodlivými výfukovými zplodinami. Dle poslední informace je dokonce uvažováno o alternativě, že by naopak sběrná komunikace, která má spojit jižní a severní průmyslovou zónu měla vést právě tudy. Současně je známo, že se jedná o železničním koridoru a stavbě druhé koleje, což se dané oblasti silně dotkne. Nedovedeme si vůbec představit, jak by se na takovém území, zatíženém tolika hluchnými vlivy dalo vůbec žít. Hygienickými limity se zřejmě vůbec nikdo nezabývá a až bude postaveno, tak už se přece nedá nic dělat. Požadujeme zpracovat hlukovou studii, k jakému zatížení by v dané lokalitě došlo vybudováním uvedeného obchvatu.
- Lokalitu 7.07.SA3 žádáme jednoznačně vypustit z návrhových ploch, protože tvoří bariéru od velkého průmyslového areálu podniku Denso. Další zastavění směrem k obytným plochám zhorší jednoznačně životní prostředí obyvatel této zástavby.

- Plocha 6.89.SA3 je v daném území poslední volnou plochou, která slouží jako útočiště pro zvěř, je zde výskyt chřástala vodního. Požadujeme zde zpracovat řádnou studii EIA, hlavně z pohledu zde volně žijících živočišných druhů.
- Město nepředložilo věrohodné podklady pro zdůvodnění takového množství nových návrhových ploch s všestranným využitím, kde hrozí vysoké riziko i staveb průmyslového využití v bezprostředním sousedství obytných ploch. Žádáme zpracování řádné hlukové studie, ne obecné konstatování, že nedojde ke zvýšení hlukových limitů, když už dnes jsou v dané lokalitě překračovány.
- Neakceptujeme námitku, že se jedná pouze o územní plán nikoliv již reálné zastavění pozemků, protože jakmile plochy budou takto do územního plánu zařazeny dojde zcela jistě k jejich zastavění bez naší možnosti se stavbám bránit.
- Pokud by se tvůrce územního plánu nad jeho přípravou skutečně zamýšlel, pak by nemohl v již nyní tak průmyslově a dopravně exponované oblasti navrhnout dané změny územního plánu.
- Jak bylo možné v 21. století postavit průmyslovou zónu na tzv. „Zelené louce“ a největší podnik v ní umístit 70 m od prvního obytného domu, s tím, že samotný plot areálu je jen 8 m od prvního domu.
- Proč nebylo řešeno dopravní zpřístupnění zóny před jejím vznikem, vždyť je to pouhých 10 let. Jaká byla tehdejší strategie územního plánu, když je po 10 letech nevyhovující? Jak je možné v novém úp tuto oblast zatížit ještě další komunikací a plochami pro smíšené aktivity?
- 

#### Dotazy k územnímu plánování a jeho případným důsledkům na danou oblast :

Jakým způsobem tento úp chrání a rozvíjí přírodní a civilizační hodnoty území?

Stávající přístup do průmyslové zóny pokládáme za dostačující – existuje studie, která by toto tvrzení vyvracela?

Proč neexistují další **variantní řešení** přístupu do zóny např. tunel, **vlečka – železnice** je téměř na dosah?

**Jestliže si má město vytvořit jakousi pokrokovou tvář, proč by mělo udělat krok zpět vybudováním nové komunikace, když právě možnost vlečky se vysloveně nabízí? Pokud budou zohledněna ekologická hlediska, nemá nová komunikace minimální šanci nad železniční vlečkou obstát. Je všeobecně známo, že doprava po železnici je výrazně ekologičtější už jen tím, jaké objemové množství je schopna při jedné cestě pobrat. Považujeme za zcela zcestné pro budoucí generace budovat stále více silnic a ustupovat trvale udržitelný ne rozvoj, ale život, kamionům a automobilové dopravě.**

Kolik průmyslových zón v ČR nemá zavedenou vlečku?

Co přinese dle studie (pokud existuje) stavba nové silnice za výhody a převažující pozitiva pro obyvatele s trvalým bydlištěm v katastru Doubí z hlediska dlouhodobého časového horizontu?

Je brána v úvahu možná definitivní ztráta významných ptačích hnízdišť zaznamenaných v Natura 2000

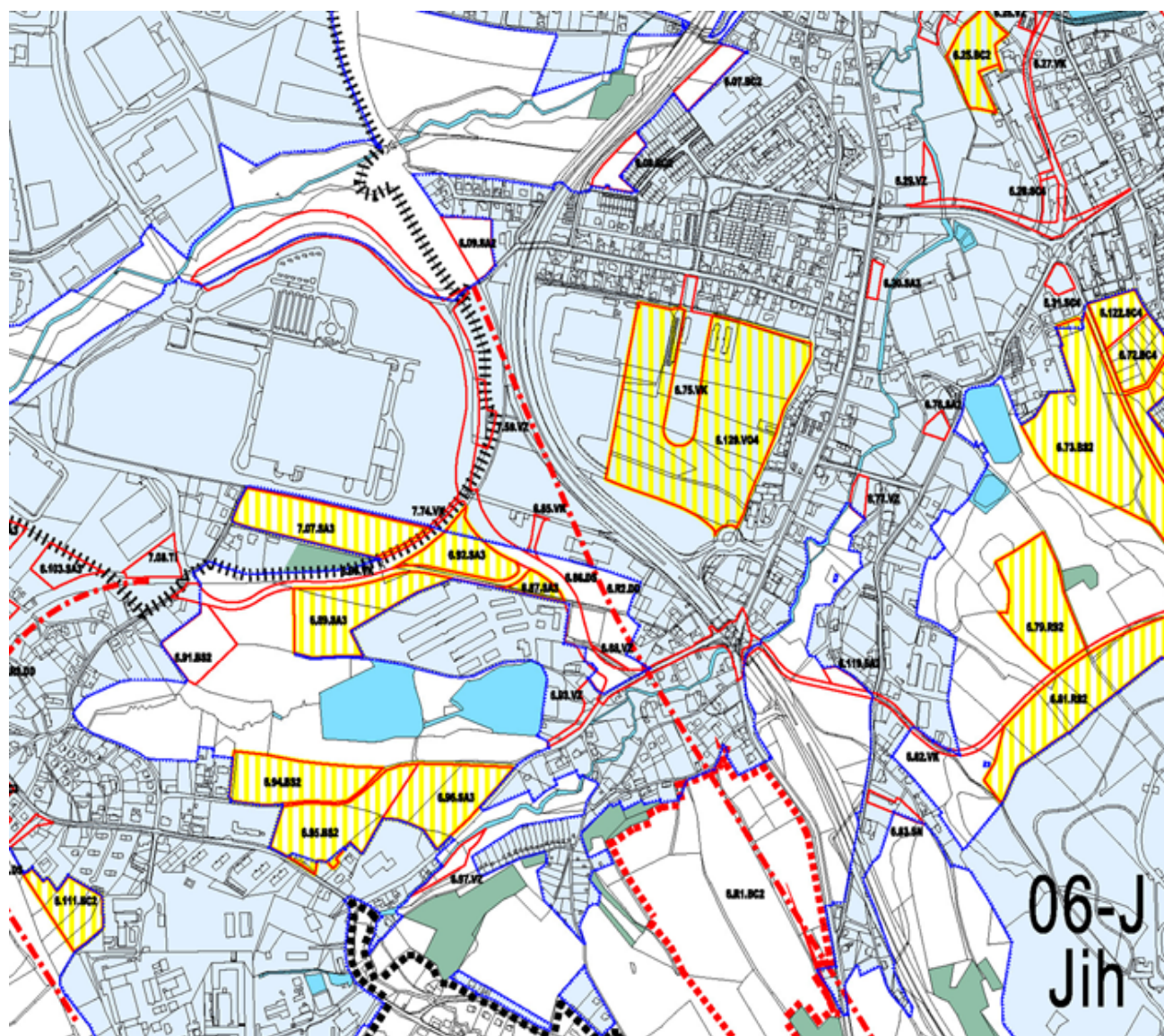
v této lokalitě?

Existuje statistická studie, kolik obdobných hnízdíšť se nachází vedle podobných přivaděčů?

Proč investovat finance do této komunikace, když v současnosti chybí finance na opravu stávajících komunikací, vylepšení značení, opravy mostů, budování cyklostezek, které se v katastru Doubí, Pilínkov a Hanychov samy nabízejí k realizaci?

Jakým způsobem budou obyvatelé kolem tohoto přivaděče chráněni proti vlivu znehodnocující jejich život a životní prostředí? Už nyní je zde hluk 65-70 dB. Zvýšená koncentrace škodlivin, Jaká opatření budou navrhována pro udržitelnost jejich žití? Kromě protihlukových stěn.

Bc. Dagmar Vízková



Strategická hluková mapa hlavních silnic 2007

