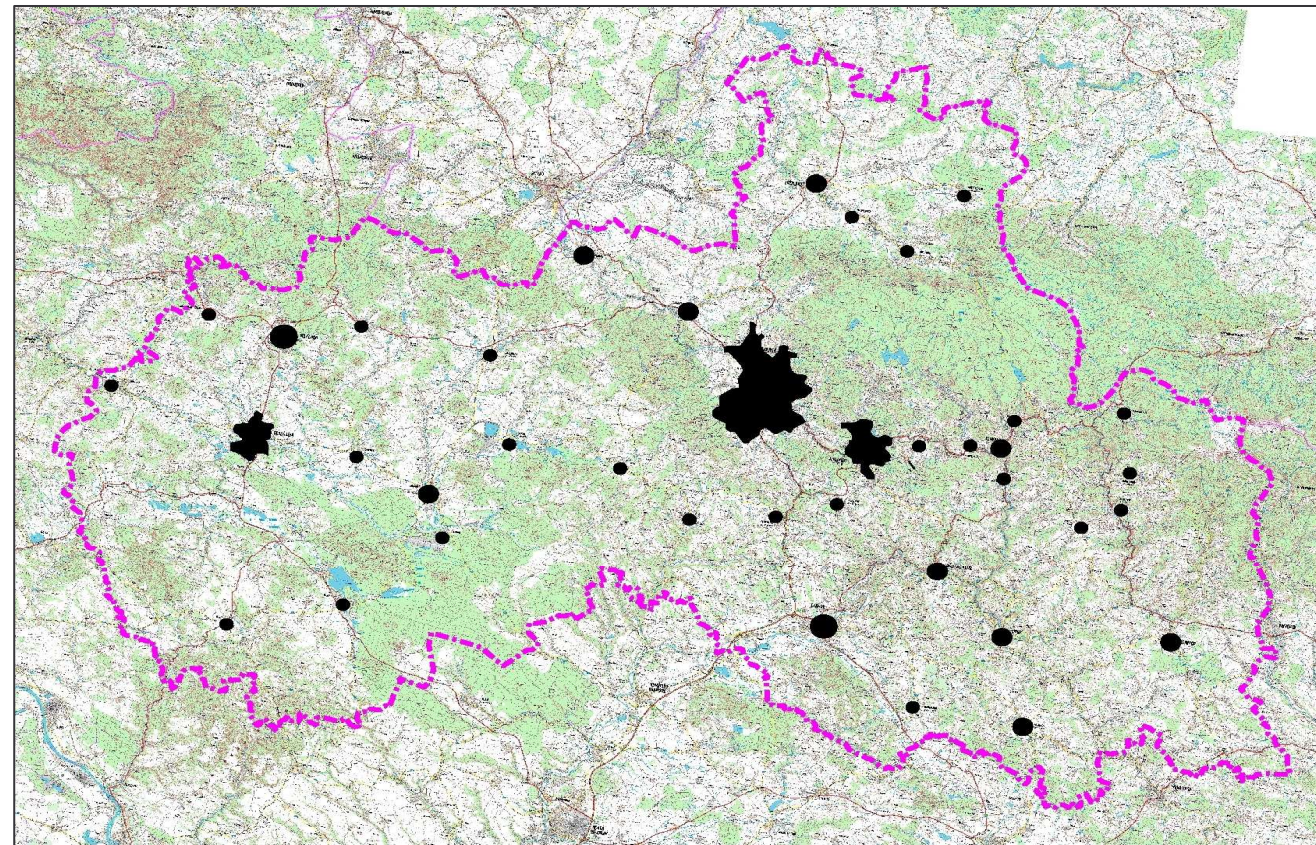


Objednatel:



Liberecký kraj
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

Optimalizace pořadí realizace silničních obchvatů vybraných měst v Libereckém kraji na silnicích II. a III. třídy a optimalizace realizace humanizací průjezdných úseků silnic z hlediska přínosů k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu



Zhotovitel:



CITYPLAN spol. s r. o.,
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
www.cityplan.cz

Konzultační, inženýrské, expertizní a projektové služby
v energetice, životním prostředí, dopravě, dopravním inženýrství, mostním a inženýrském stavitelství
Držitel certifikátu ČSN EN ISO 9001

V Praze, květen 2009

Optimalizace pořadí realizace silničních obchvatů vybraných měst v Libereckém kraji na silnicích II. a III. třídy, případně optimalizace realizací humanizací průjezdných úseků silnic z hlediska přínosů k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Objednatel: Liberecký kraj
U Jezu 642/2a
461 80 Liberec 2

Zastoupený: Ing. Stanislavou Jakešovou, vedoucí odboru dopravy

Zhotovitel: CITYPLAN spol. s r. o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
Zastoupený: Ing. Milanem Komínkem ve věcech smluvních
Autorský kolektiv: Ing. Jiří Landa, ředitel pro oblast doprava a dopravní inženýrství
Ing. Ondřej Kyp, vedoucí střediska dopravních projektů
Ing. Petr Hofhansl, Ph. D., vedoucí střediska dopravního plánování

Ing. Tomáš Nosek, vedoucí oddělení
Ing. Jiří Lávic (vedení projektu)
Ing. Iva Lendrová (dopravní posouzení)
Ing. Marek Šída (dopravní model)
Ing. Jan Rambousek (grafické přílohy)

Číslo zakázky zhotovitele: 09 – 2 – 053
Datum: květen 2009

OBSAH

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA	3	5.15 JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ	12
1 ÚVOD	3	5.16 JILEMNICE	14
2 ZADÁNÍ A PODKLADY	3	5.17 KAMENICKÝ ŠENOV	15
2.1 PODKLADY POUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ OPTIMALIZACE POŘADÍ	3	5.18 LIBEREC	15
2.1.1 Předané objednatelem	3	5.19 LOMNICE NAD POPELKOU	15
2.1.2 Vlastní	3	5.20 LUČANY NAD NISOU	16
2.1.3 Ostatní	3	5.21 MIMOŇ	16
3 PROVEDENÉ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY A MÍSTNÍ ŠETŘENÍ	4	5.22 NOVÉ MĚSTO POD SMRKEM	18
4 DOPRAVNÍ MODEL	4	5.23 NOVÝ BOR	18
4.1 POUŽITÝ SOFTWARE	4	5.24 OSEČNÁ	19
4.2 PODKLADY PRO VYTVOŘENÍ DOPRAVNÍHO MODELU	4	5.25 RALSKO	19
4.3 POPIS DOPRAVNÍHO MODELU	4	5.26 RASPENAVA	20
4.4 DOPRAVNÍ POPTÁVKA	5	5.27 ROKYTNICE NAD JIZEROU	20
4.5 DOPRAVNÍ NABÍDKA	5	5.28 ROVENSKO POD TROSKAMI	20
4.6 ROZSAH SÍTĚ	5	5.29 RYCHNOV U JABLONCE NAD NISOU	21
4.7 VÝSTUPY Z DOPRAVNÍHO MODELU	6	5.30 SEMILY	21
5 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU HODNOCENÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY		5.31 SMRŽOVKA	22
A IDENTIFIKACE DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ HODNOCENÝCH MĚST	7	5.32 STRÁŽ POD RALSKEM	23
5.1 CVIKOV	7	5.33 TANVALD	23
5.2 ČESKÁ LÍPA	7	5.34 TURNOV	23
5.3 ČESKÝ DUB	8	5.35 VELKÉ HAMRY	25
5.4 DESNÁ	8	5.36 VYSOKÉ NAD JIZEROU	25
5.5 DOKSY	9	5.37 ZÁKUPY	25
5.6 DUBÁ	9	5.38 ŽANDOV	26
5.7 FRÝDLANT	9	5.39 ŽELEZNÝ BROD	26
5.8 HARRACHOV	10	6 KVANTIFIKACE HODNOCENÝCH KRITÉRIÍ	28
5.9 HEJNICE	10	6.1 HODNOCENÁ KRITÉRIA	28
5.10 HODKOVICE NAD MOHELKOU	10	6.2 ZDROJE DAT A INFORMACÍ	29
5.11 HRÁDEK NAD NISOU	11	6.3 PRINCIP HODNOCENÍ KRITÉRIÍ V TABULKÁCH	29
5.12 CHRASTAVA	11	6.4 KOMENTÁŘ K DÍLČÍM VÝSLEDKŮM	29
5.13 JABLONEC NAD JIZEROU	12	6.5 TABULKY	30
5.14 JABLONEC NAD NISOU	12	7 VÝSLEDKY OPTIMALIZACE POŘADÍ	35

7.1	TABULKY VÝSLEDNÉHO POŘADÍ MĚST	35
7.1.1	Priorita realizace obchvatů a přeložek silnic hodnocených měst	35
7.1.2	Priorita úprav průtahů silnic (humanizace) hodnocených měst.....	35
7.1.3	Priorita zlepšování stavu dopravní infrastruktury hodnocených měst.....	36
8	ZÁVĚR	36

Seznam příloh a tabulek:

A. Průvodní zpráva

B. Tabulky v průvodní zprávě

Tabulka B.1 – Kvantitativní hodnocení zadaných kritérií	str. 30
Tabulka B.2 – Hodnocení výsledků místního šetření	str. 32
Tabulka B.3 - Dílčí výsledky kvantitativního hodnocení	str. 34
Tabulka B.4 – Výsledné pořadí priority realizace obchvatů a přeložek v hodnocených městech	
Tabulka B.5 – Výsledné pořadí priority úprav průtahů silnic v hodnocených městech	str. 35
Tabulka B.6 – Výsledné pořadí priority akcí v hodnocených městech	str. 36

C. Grafické přílohy

C.1	Přehledná situace řešeného území s lokalizací a charakteristikou řešených obcí
C.2	Mapa kritických míst s prioritní realizací navrhovaných změn

D. Kartogramy intenzit dopravy

D.1	Kartogram intenzit dopravy rok 2009 (stav)
D.2	Kartogram intenzit dopravy rok 2040 (výhled)

E. Fotodokumentace

F. Videodokumentace (elektronicky)

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1 ÚVOD

Zvyšování bezpečnosti provozu a zlepšování kvality silniční sítě je v Libereckém kraji věnována soustavná pozornost. Dílčí částí, která je začleněna do kontextu těchto aktivit je i tato práce, která si klade za cíl doporučit na základě kvantitativně a kvalitativně hodnocených kritérií postup rozvoje a zlepšování parametrů silnic ve všech 39 městech, které se nachází na území Libereckého kraje. Doporučené pořadí priority realizace obchvatů a humanizace průjezdných úseku silnic II. a III. tříd bude sloužit investorovi jako podklad pro rozhodování o pořadí plánovaných investic do dopravní infrastruktury silnic II. a III. tříd na území Libereckého kraje.

2 ZADÁNÍ A PODKLADY

Liberecký kraj zadal zpracování „**Optimalizace pořadí realizace silničních obchvatů vybraných měst v Libereckém kraji na silnicích II. a III. třídy (celkem se jedná o 39 měst Libereckého kraje), a dále stanovení optimalizace realizací humanizací průjezdných úseků silnic z hlediska přínosů k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**“ (dále jen optimalizace pořadí), smlouvou o dílo č. 09-2-053, , kde je předmět plnění specifikován následovně:

1. Předmětem plnění smlouvy je vyhotovení dokumentu „**Optimalizace pořadí**“. Výše uvedený dokument bude sloužit jako podklad pro podporu rozhodování o prioritizaci investorské přípravy a finančního zabezpečení staveb obchvatů s tím, že se zpracovatel zaměří na zjištění, zdokumentování a argumentování následujících hledisek a kritérií:
 - Počet obyvatel;
 - Délka průtahu obcí, délka obchvatu;
 - Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní);
 - Intenzita vozidel – podíl tranzitní dopravy, intenzity vnitřní dopravy;
 - Významnost hromadné dopravy a přístupnost jejích zařízení;
 - Stavebně-technický stav průtahu;
 - Plynulost průjezdu (počet zastavení, příčiny zdržení, železniční přejezdy, řízení provozu, omezení rychlosti);
 - Nehodovost;
 - Stav trasy obchvatu v územním plánu.
2. Dokument ve svém záměru bude obsahovat tabulku vybraných měst (39 měst Libereckého kraje), ve kterém budou města seřazena sestupně dle priorit výstavby obchvatů a dále bude dokument obsahovat tabulku měst (39 měst Libereckého kraje) seřazených dle priorit realizace humanizačních opatření intravilánových úseků krajských silnic.
3. Dokument bude předán v 5 výtiscích a 1 v elektronické formě CD, popřípadě DVD.

4. Objednatel dílo využije pro účely rozhodování a to jako podklad pro podporu rozhodování o prioritizaci investorské přípravy a finančního zabezpečení staveb obchvatů.
5. Dílo bude zpracovatelem podrobně prezentováno Odboru dopravy Libereckého kraje, Výboru dopravy Libereckého kraje, případně Radě Libereckého kraje.

Zpracovatel se důsledně držel tohoto zadání.

2.1 PODKLADY POUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ OPTIMALIZACE POŘADÍ

2.1.1 Předané objednatelem

- Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje – V až VII aktualizace, Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, rok 2007, 2008 až únor 2009
- Kategorizace silniční sítě Libereckého kraje, Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, únor 2009
- Kulturní cíle v Libereckém kraji, Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, únor 2009
- Databáze obchvatů měst v Libereckém kraji, Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, únor 2009
- Relevantní údaje dostupné i na webových stránkách kraje

2.1.2 Vlastní

- Posouzení variant rychlostní silnice R35, CityPlan 2008
- Výstupy z projektu EuroRAP, hodnocení bezpečnosti pozemních komunikací v ČR, CityPlan 2005 – 2009.
- Dopravní model města Jablonec nad Nisou, CityPlan 2008
- Dopravní model města Doksy, CityPlan 2008
- Dopravní generel města Doksy, CityPlan 2008

2.1.3 Ostatní

- Dostupná územně plánovací dokumentace měst
- Územně plánovací dokumentaci Libereckého kraje
- Předpokládaný rozvoj dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, ŘSD ČR, 2008
- Data o dopravních nehodách na silniční síti ČR (Policejní prezidium PČR, rok 2008)

3 PROVEDENÉ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY A MÍSTNÍ ŠETŘENÍ

Ve všech 39 hodnocených městech bylo provedeno místní šetření zaměřené na zjištění stávajících dopravních problémů a závad. Silnice II. a III. tříd, které byly součástí této práce, byly v celé délce průtahů městy (případně na stávajících obchvatech) obousměrně projety, přičemž byla pořízena kontinuální foto a video dokumentace s komentářem a lokalizací GPS. Při průjezdech posuzovanými úseky se tým zpracovatelů zaměřil na hodnocení stávajícího stavu podle výše uvedených kritérií, které bylo nutné zkoumat za účelem vyhodnocení a určení pořadí priorit naplánovaných akcí rozvoje a zlepšování stavu dopravní infrastruktury na území Libereckého kraje.

Pro možnost komplexního vyhodnocení dopravní situace bylo místní šetření provedeno také na těch silnicích I. tříd, které výrazným způsobem ovlivňují dopravní situaci a obyvatelstvo v řešených lokalitách a na některých silnicích III. tříd nad rámec předaných podkladů.

Místní šetření bylo provedeno v období od března do konce dubna roku 2008, vybrané části z pořízené foto a videodokumentace jsou dokladovány v přílohách tohoto dokumentu a slouží pro názornou ukázkou stávajícího stavu a dopravní situace na silniční síti posuzovaných měst.

Vzhledem k rozsahu řešeného území a délce posuzované silniční sítě nebylo možné eliminovat situace, kdy na se na řešené silniční síti vyskytovaly v době provádění průzkumů lokální uzavírky a omezení. Tyto případy však byly z hlediska celkového počtu řešených silnic nevýznamné a při hodnocení dopravních závad byla možnost případného zkrácení z důvodu omezení nebo uzavírky minimalizována podrobnějším průzkumem lokality a následným vyhodnocením předpokládané dopravní situace za normálního provozního stavu.

Dále byly pro tuto práci využity dopravní průzkumy (sčítání dopravy), které jsou pracovníky firmy CityPlan prováděny v rámci prací na zpřesňování dopravního modelu silniční sítě České republiky a při řešení dopravních problémů a zpracování úloh dopravního modelování na území Libereckého kraje.

4 DOPRAVNÍ MODEL

Jako podklad pro hodnocení priority byl využit také dopravní model silniční sítě České republiky, zpracovaný firmou CityPlan. Výchozí stav dopravního modelu je kalibrován na výsledky sčítání ŘSD ČR a další výsledky dopravních průzkumů, prováděných pracovníky firmy CityPlan při zpracování dopravních studií a posouzení. Výstupem z dopravního modelu jsou dva základní kartogramy intenzit dopravy, které byly využity v hodnocení. Intenzity dopravy na stávající silniční síti (rok 2009, příloha D1), reprezentují intenzity dopravy v hodnoceném území přepočtené na roční průměry denních intenzit (RPDI). Jedná se tedy o intenzity dopravy, které jsou na sledovaných silnicích a dálnicích dosahovány v průběhu průměrného dne (za 24 hodin).

Dále byl vypočten kartogram intenzit hodnoceného území ve výhledovém období (rok 2040) přičemž byl zohledněn jednak rozvoj dopravní infrastruktury podle dostupné územně plánovací dokumentace a jednak byl zohledněn rozvoj území z hlediska zdrojové a cílové dopravy a růstových koeficientů intenzit dopravy.

Vzhledem k tomu, že bylo hodnoceno rozsáhlé území (Liberecký kraj) a zároveň se v některých městech posuzovala prioritou úprav silnic nižších (III. tříd), případně místních komunikací, není v celkovém kartogramu intenzit s ohledem na použité měřítko možné zobrazit všechny posuzované akce.

4.1 POUŽITÝ SOFTWARE

Pro vytvoření dopravního modelu a výpočet zatížení ve výhledovém období byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION[®] společnosti PTV Karlsruhe. Použity byly programy VISEM[®] 8.10 pro modelování dopravní poptávky a VISUM[®] 10.03 pro zatěžování komunikační sítě.

Program VISEM[®] je základní součástí programů PTV-VISION[®], který je zaměřen na modelování přepravní poptávky. Vstupy do tohoto programu jsou: členění území do zón, demografické a aktivní informace o jednotlivých zónách, vzory dopravního chování homogenních skupin obyvatelstva, rozhodovací algoritmy a nabídka dopravních sítí a dopravních služeb. Výstupem jsou matice dopravních objemů jízdy v členění na osobní, lehká nákladní vozidla (hmotnost do 3,5 t) a ostatní nákladní vozidla (hmotnost nad 3,5 t).

Program VISUM[®] je dalším programem z balíku PTV-VISION[®], který zajišťuje přiřazení matic dopravní poptávky na parametrizované dopravní síť. Přiřazování respektuje kapacitně závislé zatěžování, desítky iteračních kroků, síť definovanou uzly, spojnicemi, délkou, kategorií, kapacitou, výchozí rychlostí, křižovatkami, povolenými křižovatkovými pohyby a délkou zdržení.

Program VISUM[®] umožňuje sledovat rozdíly v zatížení komunikační sítě pro různé varianty a různé časové horizonty. Výstupem je síť s ročním průměrem denních intenzit (RPDI).

4.2 PODKLADY PRO VYTVOŘENÍ DOPRAVNÍHO MODELU

Pro vytvoření dopravního modelu byly použity následující podklady:

- Celostátní sčítání dopravy (ŘSD, 2005);
- Směrový průzkum na hraničních přechodech (2005);
- Harmonogram výstavby dálnic a rychlostních silnic v České republice;
- Statistický lexikon obcí České republiky 2005;

4.3 POPIS DOPRAVNÍHO MODELU

Základ modelu komunikační sítě byl převzat z modelu individuální automobilové dopravy v celé České republice do podrobnosti silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech, včetně základních silnic evropského významu v zahraničí, zpracovaný v rámci zakázky „Aktualizace kategorizace silniční sítě do roku 2040“. Tento model je průběžně aktualizován a používán pro potřeby ŘSD ČR, krajů a měst.

Dopravní model intenzit automobilové dopravy zahrnuje kompletní komunikační síť a dopravní vztahy na území České republiky, včetně přeshraničních vazeb, a to jak pro současný stav, tak i v prognóze do roku 2040.

Dopravní model se skládá z modelu dopravní poptávky, který představují matice přepravních vztahů pro jednotlivé druhy dopravy, a z modelu přepravní nabídky, který obsahuje parametrizovanou komunikační síť.

4.4 DOPRAVNÍ POPTÁVKA

Vstup dopravní poptávky z matic přepravních vztahů do sítě se odehrává pomocí napojení dopravních zón. Města Liberec, Jablonec nad Nisou, Turnov a Doksy jsou rozděleny na dopravní zóny podle základních sídelních jednotek na základě údajů ze Statistického lexikonu obcí České republiky. Ostatní obce jsou v dopravním modelu představovány jednou dopravní zónou. Model dopravní poptávky obsahuje matice přepravních vztahů pro vnitrostátní dopravu a samostatné matice pro přeshraniční dopravu (vnější a tranzitní vztahy).

Matice vnitřní republikové dopravy

Matice byly vypočteny v programu VISEM[®] 8.10 na základě demografických údajů. Výchozími daty jsou celkový počet obyvatel, počet ekonomicky aktivních obyvatel, počet obyvatel do 14 let, počet pracovních příležitostí, atraktivita území, obchodní plochy atd. Matice přepravních vztahů jsou vytvářeny na základě řetězců aktivit (např. domov – zaměstnání – nakupování – domov, domov – škola – domov atd.). Matice jsou děleny podle druhu vozidel na osobní, lehká nákladní (hmotnost do 3,5 t) a ostatní nákladní (hmotnost nad 3,5 t).

Matice přeshraniční dopravy

Pro přeshraniční dopravu byly vytvořeny samostatné matice na základě směrového průzkumu na hraničních přechodech z roku 2005. Dělení podle druhu vozidel je stejné jako u vnitřní dopravy.

Po výpočtu matic přepravních vztahů byla provedena jejich kalibrace na hodnoty z celostátního sčítání dopravy ŘSD z roku 2005, které jsou do sítě zadány pomocí kalibračních profilů. Prognóza je vypočtena pro roky 2015 a 2035, matice pro výhledové stavy byly získány navýšením kalibrovaných matic koeficienty růstu dopravy pro příslušné roky.

4.5 DOPRAVNÍ NABÍDKA

Pro vytvoření modelu dopravní nabídky je použit program VISUM[®], který je součástí dopravně-plánovacího softwaru PTV-VISION[®] společnosti PTV Karlsruhe. Program VISUM[®] pracuje na základě principů síťové analýzy. Síť je tvořena uzly a hranami (spojnicemi), představujícími komunikační síť.

Pro každou spojnici jsou zadány následující parametry:

- Typ komunikace

- dálnice, rychlostní silnice, silnice I., II. a III. třídy
- funkční skupina (MK rychlostní, sběrné, obslužné) dle ČSN 73 6110

- Maximální rychlost
- Kapacita / 24 hod
- Počet jízdních pruhů

Uzly představující křižovatky nebo místa napojení dopravních zón mají následující parametry:

- Typ křižovatky (světelně řízená, neřízená s / bez přednosti v jízdě, mimoúrovňová)
- Zakázané pohyby v křižovatkách
- Zdržení při průjezdu křižovatkou

Komunikace v dopravním modelu jsou děleny podle typu na:

- dálnice
- rychlostní silnice
- silnice I. třídy (a průtahy)
- silnice II. třídy (a průtahy)
- silnice III. třídy
- místní komunikace rychlostní (funkční skupina A)
- místní komunikace sběrné (funkční skupina B)
- místní komunikace obslužné (funkční skupina C)

4.6 ROZSAH SÍTĚ

Pro účely této studie byla vyříznuta část sítě, která je přibližně ohraničena městy Děčín, Mělník, Mladá Boleslav, Jičín, Trutnov a státní hranicí. Na hranicích vyříznuté části modelu vznikly fiktivní zóny, které představují vstup/výstup vozidel do/z řešené oblasti.

Rozsah komunikační sítě ve výhledovém období vychází z harmonogramu výstavby dálnic a silnic v České republice a z návrhu kategorizace silniční sítě ŘSD. Kromě posuzovaných obchvatů silnic II. a III. třídy v Libereckém kraji jsou ve výhledovém roce 2040 v dopravním modelu zprovozněny všechny plánované silnice I. třídy dle návrhu kategorizace silniční sítě (ŘSD). Jedná se o následující stavby:

R35, Turnov – Hradec Králové

I/9, obchvat Dubá

I/9, Sosnová – Okrouhlá (západní obchvat Č. Lípy)

I/9, obchvat Svor

I/13, přeložka Děčín – H. Libchava

I/13, Rynoltice – Lvová

I/13, obchvat Rynoltice

I/13, Stráž n. N. – Dětfichov

I/13, obchvat Frýdlant

I/13, obchvat Pertoltice

I/14, Liberec – Kunratice

I/14, přeložka Jablonec n. N. – Smržovka

I/15, obchvat Kravaře

I/15, obchvat Zahrádky

I/35, Bílý Kostel n. N. – Hrádek n. N.

I/38, Obora – Doksy

4.7 VÝSTUPY Z DOPRAVNÍHO MODELU

Výstupy z dopravního modelu jsou dva základní kartogramy intenzit pro území Libereckého kraje, dokladované v grafických přílohách D1 a D2. V příloze D1 je zpracován kartogram intenzit dopravy na stávající silniční síti (rok 2009). V příloze D2 je zpracována dopravní prognóza intenzit dopravy na silniční síti Libereckého kraje. Rozvoj silniční sítě je uvažován podle územně plánovací dokumentace. Pro výhledové období byl zvolen rok 2040, ve kterém je uvažováno s realizací všech investičních záměrů na dopravní infrastrukturu a rozvojem území podle územně plánovací dokumentace v plném rozsahu.

Z hlediska zpřesnění údajů o stavu a výhledových hodnotách intenzit na silniční síti některých měst Libereckého kraje by bylo jako podklad pro případná další dopravní posouzení a studie, případně pro hodnocení důsledků investičních akcí a rozvoje dopravní infrastruktury optimální dopravní model Libereckého kraje dále zpodrobnit, a to jednak provedením dopravních průzkumů, na silniční síti vybraných obcí a měst, které by upřesnily a doplnily oficiální a vlastní zdroje dat a jednak zvýšit podrobnost zadané silniční sítě ve vybraných městech Libereckého kraje, včetně výhledového stavu místních

komunikací nižších tříd. Plánované rozvojové aktivity v území a rozvoj dopravní infrastruktury by pak bylo možné hodnotit pro různé dopravní scénáře a výhledová období. Tento úkol je nad rámec tohoto hodnocení.

I přes výše uvedený námět, byly podklady o intenzitách dopravy získané z dopravního modelu a využité jako jedno z kritérií při určení pořadí priorit vybraných měst pro hodnocení dostačující. Pro dílčí akce, které byly posouzeny ve větší podrobnosti (napojení průmyslové zóny Sever v Liberci a zprovoznění silnice III. třídy z Kuřivod) byl proveden výpočet intenzit dopravy ve větším detailu. V případě potřeby byly hodnoty intenzit dopravy (zejména na méně významných průtazích silnic III. tříd) na hodnocené dopravní infrastrukturu konfrontovány s pořízenou videodokumentací za účelem identifikace případných kapacitních deficitů silniční sítě.

5 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU HODNOCENÉ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A IDENTIFIKACE DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ HODNOCENÝCH MĚST

Tato kapitola je zpracována na základě provedených místních šetření a dopravních průzkumů, které proběhly ve všech hodnocených městech. Intenzity dopravy a další kvantifikovatelné údaje uvedené v této kapitole byly zjištěny v rámci kvantifikační části hodnocení (kapitola 6), kde jsou uvedeny i případné zdroje těchto údajů.

5.1 CVIKOV

Územím města prochází silnice I/13 (E442), jako ul. Pivovarská, ale s obchvatem centrální oblasti. V těsné blízkosti obchvatu se nachází ZŠ a MŠ pro cca 460 dětí (sad 5. května) a dále je v blízkosti DDM Cvikováček (ul. ČSA) poblíž křižovatky s ul. Pivovarskou. Na průtah je dále napojeno autobusové nádraží. Jedná se o rekreační oblast (turistika, cykloturistika, v zimním období lyžování - v blízkosti průtahu jsou běžecké tratě pro lyžaře).

- Počet obyvatel: 4446
- Délka průtahu I/13: 3,1 km
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): škola, DDM, běžecké trati
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 10704 voz/24h; 2735 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží u průtahu
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,65

Priorita humanizace místních komunikací a průtahu silnic III. tříd je velmi nízká.

5.2 ČESKÁ LÍPA

Českou Lípou prochází průtah silnice I/9 severojižním směrem. Západovýchodním směrem pak prochází silnice II/262, která město propojuje s Děčínem, Benešovem, Žandovem, Zákupy a Mimoní. Tyto dvě komunikace se protínají poblíž centra města a tvoří mimoúrovňovou křižovatku. U českolipského vlakového nádraží začíná silnice III/2627, vedoucí do Horní Libchavy. Zbývající část komunikační sítě tvoří místní komunikace. Hlavní plánovanou akcí bude přeložka stávající I/9 – západně od města v úseku mezi Sosnovou a Novým Borem, staví se MÚK Sosnová, zbytek je v přípravě - plán do roku 2011. Plánovaná trasa přeložky II/262 je z hlediska průchodu územím celkem komplikovaná a v porovnání se stávající stopou s poměrně slušnými šířkovými parametry a ochrannými opatřeními (protihlukové zdi ap.) není až na západní část průtahu (ul. Děčínská), kde jsou omezené šířkové poměry, těsný kontakt s okolní zástavbou patrně výraznější zlepšení. Z kapacitního hlediska by plánovaná přeložka vyřešila kapacitně nevyhovující světelně řízenou křižovatku Děčínská x Hrnčířská v centrální oblasti města.

- Počet obyvatel: 38181
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): církevní a ostatní místní památky, vodní hrad, vrchol Špičáku
- Průtah II/262 centrální oblastí města
- Průtah I/9 v blízkosti centrální části města

Silnice I/9

- Délka stávajícího průtahu I/9: 4,9 km
- Délka plánovaného obchvatu I/9: 13,6 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 15819 voz/24h; 2783 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: tvorba kolon na křižovatkách SSZ
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,84

Silnice II/262

- Délka průtahu II/262: 4,4 km
- Délka přeložky II/262: 3,7 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: až 15303 voz/24h; 1748 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: vedení MHD
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: Tvorba kolon na vedlejší
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,03
- Ul. Děčínská – kontakt s okolní zástavbou, složitější směrové vedení

Silnice III/2627

- Délka průtahu III/2627: 2,0 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2784 voz/24h; 313 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 0,48

5.2.1 Identifikace dopravních problémů

II/262 – Kapacitní problémy na křižovatkách v centrální oblasti, složitě směrové vedení a kontakt s okolní zástavbou v ulici Děčínská

I/9 – Kongesce, ovlivnění obyvatel a dělící účinek průtahu I/9

5.2.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Připravuje se obchvat I/9.

Pro silnici II/262 je připravována přeložka odklánějící dopravu mimo centrální oblast města. Plánovaná trasa přeložky prochází však v některých úsecích obytnou zástavbou vilového typu, kde by bylo ovlivněno množství obyvatel. **Priorita přípravy přeložky je nižší**, realizaci doporučujeme zahájit až po dokončení obchvatu I/9. Účinky přeložky doporučujeme podrobně prověřit dopravním posouzením, které určí rozdělení intenzit dopravy na výhledové silniční síti města.

Vzhledem k tomu, že silnice II/262 vykazuje na průtahu městem řadu dopravních závad a to zejména v západním segmentu, byla by vhodná úprava průtahu zaměřená na opravu povrchu vozovky, obnovu VDZ a realizaci opatření pro bezpečnější pohyb chodců a cyklistů. **Priorita humanizace průtahu v západní části je vysoká.**

5.3 ČESKÝ DUB

Základní silniční síť města je tvořena silnicemi II. tříd. Jedná se o silnici II/277 napojující Český Dub na Mohelnici n/Jiz. a Mnichovo Hradiště a II/278 která umožňuje dopravní spojení s Hodkovicemi nad Mohelkou ve východním směru a se Stráží pod Ralskem ve směru západním. Obě silnice prochází zastavěným územím města a v těsné blízkosti centrální oblasti jsou propojeny v průsečné křižovatce ulic Husova a Masarykova.

- | | |
|---|--|
| • Počet obyvatel: | 2816 |
| • Délka průtahu II/278: | 2,2 km |
| • Délka plánovaného obchvatu II/278: | 1,9 km |
| • Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): | Johanitská komenda, Schmitův zámek, Mariánský sloup, Podještědské muzeum |
| • Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: | 2142 voz/24h; 519 voz/24h |
| • Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: | pouze zastávka(-y) |
| • Stavebně-technický stav průtahu: | nedostatečné návrhové parametry |
| • Plynulost průjezdu: | ojedinelé krátké fronty |
| • Nehodovost: | v roce 2008 bez nehody |

Silnice II/277: Průtah silnice prochází jižní částí města jakožto ul. Husova. Jedná se o dvoupruhovou směrově nerozdělenou silnici bez vodorovného dopravního značení. Šířkové parametry silnice jsou na vjezdu do města uspokojivé, povrch vozovky dobrý, vodorovné dopravní značení chybí. Poblíž silnice jsou situovány sportovní areály. Vyšší ze zde intenzita cyklistické dopravy a úsek prochází směrovými oblouky. Na příjezdu do centrální oblasti města se stav povrchu vozovky značně zhoršuje a vykazuje nerovnosti a výtluky většího rozsahu. Areál firmy HPQ Plast nemá odpovídající napojení pro pěší a cyklisty. Chodník je k dispozici pouze jednostranný, šířka je dostatečná, ale je ukončen ještě před vjezdem do areálu. Návazný úsek je v uličním prostoru v těsném kontaktu s okolní zástavbou, která však není obytného typu. Na průjezdu poblíž centrální oblasti je povrch vozovky v horším stavu, pěší vazby jsou zajištěny chodníky a přechody pro chodce, které jsou vyznačeny jako nedělené. Uliční prostor je dostatečný, silnice prochází městem ve směrových obloucích.

Silnice II/278: Ze směru od Osečné (Stráže pod Ralskem) vstupuje silnice II/278 do intravilánu města jako dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace. Vodorovné dopravní značení chybí, osazeny nejsou ani směrové sloupky. Šířka koruny vozovky neumožňuje vyznačení krajnice pro pohyb chodců. Zástavba je na vjezdu do města vilového typu s menší hustotou osídlení. Napojení bočních ulic je poměrně nepřehledné. Návazný úsek již prochází centrální oblastí města. Zvyšuje se zde počet dotčených obyvatel a charakter zástavby se mění na vícepodlažní řadovou. K dispozici jsou oboustranné chodníky, přechody pro chodce mají délku cca 8 m a jsou nedělené. Dále silnice prochází náměstím Bedřicha Smetany v jehož blízkosti je umístěna základní škola a umělecká škola. Přechod pro chodce je umístěn ve směrovém oblouku u vjezdu na náměstí. Náměstí má dlážděný povrch a silnice se dostává u autobusového stanoviště do úseku s vyšším podélným sklonem a ostrými směrovými oblouky. Povrch je i v tomto úseku dlážděný. Do křižovatky se silnicí II/277 se silnice II/278 připojuje jako vedlejší silnice. Vzhledem k horším rozhledovým poměrům a nevhodnému úhlu křížení je zde osazena značka P6 (Stop). Tuto křižovatku lze považovat vzhledem k parametrům za dopravní a bezpečnostní závadu.

Pro odbočení lze pokračovat průtahem silnice II/278 ve směru na Hodkovic nad Mohelkou (ulice Masarykova a Řídícího učitele Škody). Také tvar křižovatky Masarykova x Řídícího uč. Škody je problematický a s nevhodným úhlem křížení. Návazný úsek prochází zástavbou vilového typu, chybí VDZ, chodníky, šířka vozovky je dostatečná.

5.3.1 Identifikace dopravních problémů

Stávající stav průtahu: Vyšší hodnoty podélných sklonů, kontakt s okolní zástavbou, průtah centrální částí obce, škola, výjezd hasičů, nepřehledné křižovatky v centru, velmi špatný stav některých úseku silnic II. třídy v intravilánu. Vyšší intenzita dopravy byla v době průzkumu na silnici II/277 (od Mohelnice).

5.3.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Je naplánována přeložka silnice II/278 a to severně od obce, čímž vznikne obchvat. K odklonu z II/278 dojde na úseku mezi Modlibohovem a Starým Dubem, k připojení na II/278 pak mezi Domaslavicemi a Vlčetínem. Kategorie S 9,5/60. **Priorita výstavby obchvatu je střední.**

Na stávajících úsecích silnice II/277 a II/278, které jsou ve špatném technickém stavu by bylo možné provést údržbu a opravy se zaměřením na zvýšení bezpečnosti pěších. Dále by bylo vhodné rozčlenění uličního prostoru pro jízdu vozidel, parkování, cyklisty ap. **Priorita humanizace je vzhledem ke stávajícímu neuspokojivému stavu vyšší.**

5.4 DESNÁ

Nejvíce je situace ve městě ovlivněna průtahem peáže silnic I/10 a I/14. Vzhledem k charakteru území a k terénu je obtížné jiné řešení, výhledově je zde návaznost na trasu definovanou v územním plánu Tanvaldu.

- | | |
|---|---------------------------|
| • Počet obyvatel: | 3480 |
| • Délka průtahu I/10: | 3,8 km |
| • Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): | lyžařské středisko, škola |
| • Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: | 5388 voz/24h; 928 voz/24h |
| • Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: | pouze zastávka(-y) |
| • Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: | 4,01 |

5.4.1 Identifikace dopravních problémů

Průtah silnice I/10 a napojení silnic III. tříd a místních komunikací na průtah. Na silnicích III. tříd není v intravilánu města řešen bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

5.4.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Jedná se o turisticky atraktivní lokalitu, ze které vedou silnice III. třídy do okolních turisticky navštěvovaných obcí. – Tam by bylo vhodné provést humanizaci s ohledem na umožnění pohybu chodců, zvláště v místě před připojením na I/10. **Priorita střední.**

5.5 DOKSY

Silnice I/38 tvoří obchvat, který je trasován západně od zastavěného území města. Průtah městem tvoří silnice II/270 spojující Doksy s Mimoní, Dubou a napojující území města na trasu obchvatu I/38 odsazenou křižovatkou. Částí obce Staré Splavy pak prochází silnice III/0381. V plánu jsou dvě přeložky, a to jednak silnice II/270 z I/38 na Mimoň v celkové délce 1,8 km a III/0381 v úseku průtahu Starými Splavy v délce 1,1 km.

- Počet obyvatel: 5112
- Přílehlé aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): rekreační středisko, Máchovo jezero, zámek Doksy, škola u II/270 i u III/0381

Silnice II/270

- Délka průtahu: 2,6 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3500 voz/24h; 440 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: dobrý
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 7,61

Silnice III/0381

- Délka průtahu: 1,3 km
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: ucházející
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá

5.5.1 Identifikace dopravních problémů

Průtah II/270 vede centrální částí města, těsný je kontakt s okolní zástavbou, nedostatečné šířkové poměry způsobují problematické míjení rozměrnějších vozidel. Problematické je i směrové vedení, které je limitované okolní zástavbou. V ulici Valdštejnská nejsou k dispozici ani oboustranné chodníky. Intenzita je zde v průměru 3500 voz/24 h, k nárůstu intenzity pak dochází v centrální oblasti a v místě připojení na I/38. Mimo centrální část je silnice široká, VDZ lokálně opotřebené. Intenzita dopravy vykazuje v letních měsících výrazný nárůst a to vzhledem k tomu, že se jedná o turisticky a rekreačně vyhledávaný cíl.

Průtah III/0381 Starými Splavy prochází centrální oblastí města, parametry stávající komunikace jsou odpovídající silnici III. třídy, k dispozici jsou chodníky, okolní zástavba je typu „individuální bydlení“ a je poměrně v těsném kontaktu s průtahem. Stavebně-technický stav komunikace je zde horší. Situace zde není vzhledem k nízké intenzitě dopravy kritická, zlepšení stavebně-technického stavu je žádoucí.

5.5.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V územním plánu je definován obchvat silnice II/270, čímž by se vyřešily problémy v centrální části města a bylo by možné uplatnit prvky pro dopravní zklidňování. **Priorita realizace obchvatu je vyšší.**

Obchvat je plánován také na silnici III/0381. Vzhledem k nízké intenzitě dopravy je priorita velmi nízká. **Případná priorita humanizace průtahu a zlepšení stavebně-technického stavu je střední.**

5.6 DUBÁ

Centrální oblastí města prochází silnice I/9, na kterou se připojují silnice II.třídy - II/260 a II/259 a silnice III. třídy – III/2601. Silnice II. a III. třídy nepředstavují z dopravního hlediska výraznější problém vzhledem k poměrně nízké intenzitě dopravy.

Problémem je průtah silnice I/9 městem. Intenzita tranzitní dopravy je 5000 voz/24 hodin, z toho 1000 vozidel nákladních. Problematické je směrové a výškové vedení trasy, která prochází přímo centrální oblastí města. Je proto připravován obchvat silnice I/9.

Z hlediska možných úprav byl posuzován především průtah silnice II/259.

- Počet obyvatel: 1749
- Délka průtahu II/259: 0,7 km
- Přílehlé aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): zámek Nový Berštejn
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 473 voz/24h; 90 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: výtluky, nerovnosti, chybí VDZ
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost na II/259: v roce 2008 bez nehody

5.6.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice II/259 prochází v těsném kontaktu s okolní zástavbou, opotřebené VDZ, neřešen pohyb pěších, chybějící chodníky a přechody pro chodce.

5.6.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Vzhledem k nízké intenzitě dopravy je **priorita případných úprav a humanizace velmi nízká.**

5.7 FRÝDLANT

Z pohledu města je největším problémem průtah silnice I/13, který sice není veden optimálně, ale alespoň míjí centrální oblast města. V plánu je i obchvat, se kterým lze uvažovat v dlouhodobém časovém horizontu. Na silnici I/13 se poblíž centra napojuje z jihu silnice II/290 (od Raspenavy a Hejnice) a z východu II/291 (z Nového Města pod Smrkem).

- Počet obyvatel: 7556
- Délka průtahu II/290: 2,6 km
- Délka úpravy II/290: 0,2 km
- Přílehlé aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): zámek, rozhledna
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2621 voz/24h; 308 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: špatný
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,61

5.7.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice II/290 prochází ul. Hejnická ve složitějších směrových a výškových poměrech. Zastavěné území Frýdlantu navazuje na zastavěné území města Raspenava.

Na silnici II/291 nejsou výraznější problémy, přeložka se neplánuje.

5.7.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Územně plánovací dokumentací je definována trasa přeložky silnice II/290. Vzhledem k nízké intenzitě dopravy, je **priorita přeložky II/290 velmi nízká, priorita humanizace průtahu je nízká.**

Na silnici II/291 nejsou výraznější problémy, přeložka se neplánuje, **priorita úprav velmi nízká.**

5.8 HARRACHOV

Z dopravního hlediska je klíčovou silnicí I/10, která je součástí evropské silniční sítě (E 65) a prochází centrální oblastí města. Je také v podstatě jedinou silnicí, která umožňuje dopravní napojení této turisticky atraktivní lokality. Dále se na území města nachází tři silnice III. tříd – III/01020, III/01021 a III/01023, které jsou však z dopravního hlediska v širším území nevýznamné a slouží převážně místní dopravě. Na území města proběhla v nedávné době řada úprav uličního prostoru zaměřená na zlepšení podmínek pro parkování vozidel a zvýšení bezpečnosti pro pěší.

- Počet obyvatel: 1578
- Příslušající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): lyžařské středisko

Silnice III/01021

- Délka průtahu: 1,8 km
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front

V zimní sezoně se předpokládá vysoký výskyt chodců/lyžařů a problémy s parkováním.

5.8.1 Identifikace dopravních problémů

Sezónní zvýšení intenzity dopravy, parkování.

5.8.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Priorita úprav uličního prostoru je nízká, obchvatové komunikace se neplánují.

5.9 HEJNICE

Hlavní průtahovou komunikaci tvoří silnice II/290 mezi Frýdlantem a Desnou. V zimním období je silnice ve směru na v. n. Souš uzavírána. Silnice II/290 tvoří současně přístupovou komunikací k firmě Knorr autobrzdy, která však bude v brzké době přestěhována do jiné lokality mimo město. Ve středu obce se ze

silnice II/290 odpojuje silnice III/29016, ovšem je pouze místního významu, končí pod hřebenem Jizerských hor, a silnice III/29015, která vede opačným směrem na Nové Město pod Smrkem.

- Počet obyvatel: 2758
- Příslušající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): významné poutní místo – bazilika Navštívení Panny Marie

Silnice II/290

- Délka průtahu: 3,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2621 voz/24h; 308 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: ucházející
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,39

Realizovatelnost navrhovaných opatření je poměrně snadná, a to i na silnicích III. třídy. **Úroveň priority humanizace průtahu je střední.**

5.9.1 Identifikace dopravních problémů

Podíl tranzitní dopravy není vysoký, hlavní závadou je absence chodníků a přechodů na silnici II/290 mimo centrální část a stavebně technické provedení některých křižovatek na průtahu (špatné rozhledové poměry). V centrální části je silnice široká s dlouhými přechody, stavebně technický stav je zde horší.

Silnice III/29015 je široká komunikace, bez VDZ, stejně tak silnice III/29016.

5.9.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Obchvat není plánován. Na silnici II/290 by v rámci humanizace bylo možné vybudovat parkovací zálivy a rozdělit přechody. **Priorita akcí na průtazích II. i III. třídy je nízká.**

5.10 HODKOVICE NAD MOHELKOU

Obec míjí rychlostní silnice R35, která tvoří obchvatovou komunikaci na východním okraji. Území Hodkovic je připojeno mimoúrovňovou křižovatkou, kterou je na R35 napojena silnice II/278 ze směru od Českého Dubu. Z hlediska dopravního zklidnění jsou na průtahu silnice II/278 navrženy dvě okružní křižovatky, jedna u MÚK s R35 a druhá u křižovatky s ul. Libereckou (III/27814). Silnice II/278 má na průtahu městem dostatečné návrhové parametry, které návrh opatření pro další dopravní zklidňování.

- Počet obyvatel: 2782
- Délka průtahu II/278: 1,2 km
- Příslušající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): místní památky, ochranné pásmo kamenného kříže
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2142 voz/24h; 519 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: dobrý
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,26

Jedná se nově zrekonstruovaný průtah, stavebně technický stav bez závad, dopravní značení je v dobrém stavu. Vylepšit, např. rozdělením přechodů. Realizace opatření pro dopravní zklidňování by byla poměrně snadná a vzhledem k délce úseku nebudou náklady na případnou humanizaci vysoké.

5.10.1 Identifikace dopravních problémů

Dopravní problémy nebyly identifikovány

5.10.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Priorita humanizace je velmi nízká.

5.11 HRÁDEK NAD NISOU

Z dopravního hlediska je nejvýznamnější silnice I/35, která tvoří obchvat města. Z této silnice se do centrální části napojují přes tři křižovatky dvě silnice III. tříd - III/2716 (ul. Liberecká) a III/2719 (ul. Oldřichovská), a místní komunikace (ul. Žitavská). Silnice III. třídy č. 2716 a 2715 mohou sloužit jako alternativa k propojení silnic I/13 a I/35, a to průtahem přes centrální část města. Ostatní silnice jsou z dopravního hlediska méně významné a slouží místní dopravě.

- Počet obyvatel: 7439
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): hrad Grabštejn, celní kámen, rekreační areál, škola u III/2716

Silnice I/35

- Délka obchvatu: 2,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3692 voz/24h; 118 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,75

Silnice III/2716

- Délka průtahu: 4,2 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 5142 voz/24h; 355 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,57

5.11.1 Identifikace dopravních problémů

Průtah silnice III/2716 prochází zastavěným územím města a směřuje do centrální oblasti. Jedná se o dvoupruhovou směrově nerozdělenou místní komunikaci. Vodorovné dopravní značení je opotřebené a povrch vozovky je v průměrném stavu s lokálními nerovnostmi. Přechody pro chodce jsou nedělené o šířce cca 9 m. Křižovatka v centrální oblasti se nachází v těsné blízkosti železničního přejezdu a je tvarově složitější, vyznačení svislým dopravním značením je však dostatečné. Výraznější dopravní závady se nevyskytují.

Charakter ostatních průtahových komunikací je obdobný, výraznější dopravní závady se nevyskytují

5.11.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Na průjezdních úsecích silnic III. třídy by bylo možné uplatnit řadu opatření pro dopravní zklidnění (dělicí ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, parkovací zálivy, miniokružní křižovatky). **Priorita humanizace je nižší.**

5.12 CHRASTAVA

Silniční síť města je tvořena jednak průtahem silnice I/13, která je součástí mezinárodní silniční sítě (E442). Území města je napojeno mimoúrovňovou křižovatkou, která propojuje silnice I/13 a II/592 (ul. Nádražní). II/592 je pak městem vedena jako průtah, který prochází centrální oblastí. V centru města na náměstí 1. máje kříží silnice II/592 silnice III. třídy. Jedná se o III/27251 vedoucí severně do Václavic a III/27250, která vede jižně do Machnína (Liberec). Tato komunikace rovněž mimoúrovňově kříží R 35 a je tedy možné ji využít ke vstupu do města, ovšem sjezdu nemohou využít nákladní vozidla. Ostatní komunikační síť tvoří místní komunikace.

- Počet obyvatel: 6082
- Délka průtahu II/592: 2,9 km
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): Chrastavské slavnosti, zříceniny Hamrštejn a Roimund
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 5904 voz/24h; 1310 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží u II/592
- Stavebně-technický stav průtahu: dobrý
- Plynulost průjezdu: nevhodné prostorové poměry, nízká rychlost nákladních vozidel
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,96

5.12.1 Identifikace dopravních problémů

Stávající průtah silnice II/592 má nevhodné parametry v centrální oblasti města. Kritický je zejména úsek ul. Žitavská u náměstí 1. máje, kde jsou velmi nepřehledné křižovatky ve stísněných prostorových poměrech. Dochází k těsnému kontaktu s okolní řadovou zástavbou, není zde dostatečný prostor pro chodníky a okolní nemovitosti jsou napojeny přímo na průtah. To vše je v bezprostřední blízkosti centrální oblasti města, kde je vyšší intenzita vozidel i chodců. Na okraji města je průtah bez chodníků a s parkováním v komunikaci. Prostorově jsou poměry na stávajícím úseku průtahu kritické, intenzita dopravy dosahuje hodnoty cca 6000 voz/24 h, což je s ohledem na stávající parametry mezní hodnota.

5.12.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Je naplánována přeložka silnice II/592 v délce 1,2 km, přeložka využije stávající stopy ulice Pobřežní. 1. etapa (od R35) je právě v realizaci. **Vzhledem k započaté stavbě je prioritizace dokončení přeložky II/592 vysoká.**

Silnice III/27250 je široká, bez VDZ, v nezastavěné části bez chodníků.

Silnice III/27251 je v dobrém stavebně technickém stavu, se zástavbou po obou stranách. Dopravní zklidnění by bylo vhodné, k dispozici je však pouze omezený uliční prostor.

Priorita humanizace průtahů silnic III.tříd je nízká.

5.13 JABLONEC NAD JIZEROU

Pátevní komunikací města je silnice I/14, která tvoří průtah vedoucí centrální částí a zajišťuje napojení města na dopravní infrastrukturu v rámci kraje. Na průtahu dochází k těsnému kontaktu s okolní zástavbou, intenzita dopravy je na silnici I. třídy nízká. Dále městem prochází silnice III. třídy č. 29058. Vhodné by bylo provedení dílčích úprav a zvětšení parkovací kapacity v obci.

- Počet obyvatel: 1901
- Délka průtahu I/14: 2,0 km
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): lyžařské středisko
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2953 voz/24h; 538 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu silnice III/29058: horší, s více výtluky a nerovnostmi
- Nehodovost na I/14 – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,64

5.13.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice III/29058 má nedostatečné šířkové parametry, chybějí chodníky. V zimní sezóně dochází ke zvýšení počtu návštěvníků a k parkování vozidel v uličním prostoru z důvodu příjezdu do lyžařského střediska. Křižovatka I/14 a III/29058 je velmi rozlehlá a nepřehledná.

5.13.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Priorita humanizace, případně přeložky silnic (není v územněplánovací dokumentaci) **je nízká.** Silnice III. třídy vyžaduje provedení běžné údržby a oprav, priorita nízká.

5.14 JABLONEC NAD NISOU

Silniční síť města je tvořena jednak průtahem silnic I. třídy (I/14 a I/65) a dále pak silnicí II/287, která napojuje území města na silnici I/10 v úseku mezi Železným Brodem a Tanvaldem. Další důležitou místní komunikací je silnice III/29029, která tvoří alternativní propojení k silnici I/14 a v tomto smyslu je též vyznačena orientačním dopravním značením. Právě na této průjezdní komunikaci byly identifikovány dopravní problémy a to s ohledem na vysokou intenzitu dopravy a návrhové parametry trasy průtahu.

- Počet obyvatel: 44822
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): rekreační středisko, místní památky, škola u I/14

Silnice I/14

- Délka průtahu: 6,2 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 22952 voz/24h; 4166 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží
- Stavebně-technický stav průtahu: dobrý
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,46

Silnice III/29029

- Délka průtahu: 3,3 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 13954 voz/24h; 1484 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: dobrý
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 3,45

Okružní křižovatka I/14 x I/65 v centrální oblasti města je kapacitně nevyhovující a dochází ke kongescím. Přes průtah I/14 je dále vyznačena řada přechodů pro chodce, přičemž jsou zde kombinovány přechody dělené s nedělenými, případně dělenými pouze s využitím VDZ. Na stávajícím průtahu silnice I/14 je nízká intenzita nákladní dopravy. Vhodné by bylo řešit též parkování vozidel u okraje vozovky, které v současné době omezuje průjezdnou šířku a zhoršuje rozhledové poměry na přechodech pro chodce. Po dokončení obchvatu by byla vhodná humanizace.

5.14.1 Identifikace dopravních problémů

Jako druhá nejvýznamnější průtahová komunikace je využívána silnice III/29029. Průtah silnice je veden městem v parametrech místní komunikace se šířkou jízdních pruhu cca 3,75 m, bez krajnic, v uličním prostoru je po obou stranách k dispozici chodník. Křižovatky na průtahu nemají v ulici Chelčického vhodný tvar a úhel křížení. Přes průtah je vyznačena řada přechodů pro chodce, které jsou nedělené s šířkou 7 – 9 m. Součástí průtahu jsou dvě světelně řízené křižovatky s ulicí Palackého. Průtah zde není veden jako hlavní komunikace, na vjezdu do křižovatky z ul. U Přehrady je osazena značka P6 (stůj, dej přednost v jízdě) a následně je nutné na křižovatce Palackého x Riegrova (SSZ) odbočit vlevo. K připojení na silnici I/14 dochází po projetí dvou okružních křižovatek na stykové křižovatce ulic Tovární a Liberecká.

5.14.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Z hlediska rozvoje silniční sítě je plánován obchvat silnice I/14, který vede z I/65 na Smržovku a dále přeložka silnice III/29029. Část průtahu I/14 prošla rekonstrukcí a obnovou VDZ. Další úseky I/14 se mají dále rekonstruovat, a to z toho důvodu, že dochází k těsnému kontaktu s okolní zástavbou a průtah vede přímo centrální oblastí města. Nejcitlivějším tématem je zde varianta využití silnice III. třídy, jakožto tunelové propojky silnic I. třídy, což by bylo spojené s investiční náročností při případné přípravě a realizaci této akce. Vzhledem k poloze a napojení této komunikace na nadřazenou silniční síť nelze předpokládat pokles intenzit dopravy na této propojce. Z dopravního hlediska je přínos propojení jednoznačný, zřejmě je však také investiční náročnost této akce.

Prioritu realizace přeložky silnice III/29029 je nutné hodnotit při uvážení dopravních přínosů a investiční náročnosti jako střední, vybudování obchvatu I/14 je žádoucí.

5.15 JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ

Silniční síť ovlivňující dopravní situaci ve městě je tvořena jednak obchvatem silnice I/13, který prochází severně od zastavěného území města a dále silnicemi II. a III. tříd, které jsou vedeny průtahem. Jedná se

o silnici II/270, která je současně přivaděčem na silnici I/13, dále silnice III. třídy číslo 27014, 27015, 27019, 26834 a 27013, které jsou napojeny poblíž centrální části města a silnici II/270.

Z hlediska intenzit dopravy je nejvíce vytížena silnice I/13 s cca 10 000 voz/24 h, dále pak silnice II/270 s cca 5 000 voz/24 h a následně pak souběh silnic 27015 a 27019 v úseku mezi I/13 a II/270 kde dosahuje intenzita dopravy hodnoty 2 500 voz/24 hodin. Ostatní úseky silnic na území města nedosahují hodnot intenzit dopravy větších než 1 000 voz/24 hodin a jsou tedy z tohoto hlediska méně významné.

Silnice ovlivňující území města lze charakterizovat následovně:

Silnice I/13

Silnice I/13 (E 442) je součástí mezinárodní silniční sítě. Obchvat města je veden severně od zastavěného území. Jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou silnici s úrovnovými křižovatkami a šířkovým uspořádáním odpovídajícím kategorii S 11,5. Na obchvat jsou připojeny celkem tři silnice, které prochází centrální částí obce a fungují tudíž jako přivaděče. Všechny křižovatky se silnicí I/13 jsou úrovnové, dvě jsou průsečné a jedna styková. Na křižovatkách jsou umožněny všechny křižovatkové pohyby. Charakteristika křižovatek je následující:

Křižovatka I/13 x II/270

Jedná se o průsečnou křižovatku s problematickým úhlem křížení (cca 55°). Jako hlavní je vyznačena silnice I/13, kde jsou k dispozici odbočovací pruhy pro jízdu vlevo. Na vjezdu z vedlejší se křižovatka projíždí ze společného pruhu, přičemž rozšíření na vjezdu umožňuje objíždění vozidla čekajícího na odbočení. Křižovatka je kapacitně vyhovující a s výjimkou méně vhodného úhlu křížení nevykazuje výraznější dopravní závady.

Křižovatka I/13 x III/27015

Jedná se o průsečnou křižovatku, jako hlavní je vyznačena I/13, k dispozici jsou odbočovací pruhy pro jízdu vlevo z hlavní. Rozšíření vjezdů na vedlejší umožňuje případné objíždění vozidel čekajících na vhodnou časovou mezeru. VDZ je v dobrém stavu a křižovatka nevykazuje závažnější závady. Vzhledem k omezení průjezdu nákladních vozidel centrální oblastí města po silnici II/270 je tato křižovatka více využívána nákladními automobily, i když se jedná z hlediska kategorie o silnici III. třídy.

Křižovatka I/13 x III/27019

Jedná se o stykovou křižovatku, jako hlavní silnice je vyznačena I/13. Všechny křižovatkové pohyby se realizují ze společných jízdnic pruhů na vjezdech, přičemž vjezd z vedlejší je u hranice křižovatky dostatečně rozšířen. Povoleny jsou všechny křižovatkové pohyby, křižovatka nevykazuje výraznější dopravní závady.

Silnice II/270

Silnice II/270 je z hlediska širších dopravních vztahů propojkou měst Doksy, Mimoň a Jablonné v Podještědí. Jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou silnici. Město Jablonné v Podještědí prochází II/270 průtahem, vedoucím přímo centrální částí historického centra města. Centrální oblast

města je však dopravním značením zneprůjezdněna pro nákladní vozidla. Dopravní značení B12 a B4 zakazuje průjezd nákladním vozidlům od Cvikovské ulicemi Okružní, Švermova. Dále je nákladním vozidlům zakázán vjezd do ulice Zdislavy z Lemberka v úseku mezi křižovatkami s Cvikovskou a Švermovou.

Na tomto místě je třeba upozornit na chybné osazení dopravního značení na silnici II/270 mezi ulicemi Tyršova a Cvikovská. Podle osazeného dopravního značení je všem vozidlům zakázáno odbočovat do ulice Zdislavy z Lemberka (od Lidické i od Cvikovské) a nákladním vozidlům, autobusům a traktorům je zakázán průjezd mezi ulicemi Lidická a Cvikovská, přičemž alternativní spojení mezi I/13 a II/270 v Jablonném neexistuje.

V historickém centru města jsou průtahem ovlivněni jak obyvatelé přilehlých nemovitostí, tak i chodci a cyklisté. Problémovými místy jsou jednak směrové oblouky v blízkosti křižovatek s ulicemi Tyršova a Cvikovská v jejichž blízkosti je II/270 využívána také pro parkování vozidel u přilehlých nemovitostí. Dalším problematickým úsekem je ulice Lidická. Povrch vozovky je zde ve špatném stavebně technickém stavu, šířkové poměry jsou omezené a míjení nákladních vozidel je umožněno pouze při značném snížení rychlosti jízdy. Poměrně nepřehledná je také křižovatka II/270 x III/26834 (Lidická x Na Nivách), kde jsou rozhledové poměry omezeny okolní zástavbou, která je v těsné blízkosti hranice křižovatky.

Návazný úsek se ve směru na Mimoň vyznačuje vyššími hodnotami podélných sklonů, opotřebeným vodorovným dopravním značením, nedostatečnou šířkou krajnice a chybějícími směrovými sloupky. Sloupy VO tvoří pevnou překážku, nacházející se v těsné blízkosti vozovky.

Úsek silnice II/270 mezi silnicí I/13 a centrální oblastí města je v průměrném technickém stavu, VDZ na větší části úseku chybí, úsek v blízkosti centra je prostorově omezen parkujícími vozidly, která u přechodů pro chodce omezují rozhledové poměry. Nedostatečná je v některých úsecích šířka chodníku, v úseku mezi křížením s jednokolejnou železniční tratí a I/13 chodník k přilehlým nemovitostem zcela chybí.

Silnice III/27014

V řešeném území se jedná o krátkou propojku z křižovatky se silnicí III/17015 na silnici I/13, na kterou je III/27014 připojena průsečnou křižovatkou. Jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou silnici, která svými parametry odpovídá silnici III. třídy a která vede volným územím. Vodorovné dopravní značení na úseku chybí, stejně jako směrové sloupky a další dopravní zařízení. Uspořádání a dopravní řešení křižovatky se silnicí I/13 je popsáno v textu k silnici I/13.

Silnice III/27015

Vzhledem k omezení průjezdu nákladních vozidel průtahem silnice II/270 slouží tato silnice (ul. Cvikovská) jako přivaděč na silnici I/13 a to od křižovatky II/270 x III/27015 (Lidická x Cvikovská), která se nachází v blízkosti centrální části města. Na úseku před touto křižovatkou dochází také k těsnému kontaktu s okolní zástavbou, přičemž k dispozici je pouze jednostranný chodník o nedostatečné šířce. Přechod pro chodce přes ul. Cvikovskou je vyznačen v blízkosti křižovatky s ulicí Zdislavy z Lemberka. Přechod má nevhodnou délku 16 m a navíc se nachází ve směrovém a výškovém oblouku, čímž je omezena jeho včasná rozpoznatelnost. V jeho blízkosti dochází navíc k parkování vozidel, což dále omezuje rozhledové poměry.

Kolem Mlýnského rybníka prochází silnice III/27015 dvěma ostrými směrovými oblouky, přičemž i v tomto úseku je šířka koruny vozovky nedostatečná pro míjení dvou nákladních vozidel. V blízkosti křižovatky se silnicí II/27014 kříží silnici železniční trať.

K napojení na silnici I/13 mohou být využity dvě křižovatky a to jednak styková křižovatka I/13 x III/27015 a nebo křižovatka I/13 x III/27014. Tvar a uspořádání křižovatek je popsáno v textu k silnici I/13.

5.15.1 Identifikace dopravních problémů

Průtah silnice II/270 je veden přímo centrální částí města a vzhledem k tomu, že tvoří přivaděč na silnici I/13 je zde vyšší intenzita dopravy. Návrhové parametry průtahu jsou omezeny těsným kontaktem s okolní zástavbou, směrové oblouky jsou malého poloměru a míjení nákladních vozidel je problematické a vyžaduje snížení rychlosti. Také výškové řešení průtahu vykazuje vyšší hodnoty podélných sklonů. Šířka chodníků je na několika úsecích nedostatečná a nedosahuje ani minimální hodnoty 75 cm. Šířkově je průtah dále omezován parkujícími vozidly a pohybem cyklistů. Ve špatném stavu je též povrch vozovky.

Dopravním značením je zakázán vjezd nákladních vozidel do centrální části města. Nákladní doprava je proto odkloněna ze silnice II/270 na silnici III/27015. Také parametry průjezdního úseku této silnice městem jsou problematické s ohledem na těsný kontakt s okolní zástavbou a směrové oblouky

5.15.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V územně plánovací dokumentaci je definována trasa obchvatu, kterým je tranzitní doprava z II/270 na I/13 vedena odklonem z ulice Lidická do křižovatky silnic III/27014 a III/27015 (ulice Cvikovská) a následně pokračuje přibližně ve stopě stávající silnice III/27014. **Priorita výstavby je vyšší.**

Zlepšení parametrů průtahu vzhledem k možnosti bezpečného pohybu chodců a cyklistů by mohlo na stávající silnici II/270 dojít v úseku mezi centrální částí města a silnicí I/13 (ulice Zdislavy z Lemberka). Uplatněny by byly zásady navrhování průtahů obcemi tj. vybudování chodníků, zkrácení přechodů pro chodce buď dělicími ostrůvky nebo vysazením chodníkových ploch, vytvoření parkovacích zálivů a vysazení chodníkových ploch tak, aby bylo omezeno zastavování a stání vozidel v blízkosti přechodů pro chodce. Vhodná by byla též úprava dopravního řešení křižovatek, obnova vodorovného dopravního značení a odstranění nedostatků zjištěných v instalovaném svislém dopravním značení. **Priorita těchto úprav je vysoká.**

5.16 JILEMNICE

Pátevní síť komunikací je tvořena průtahem silnic II. tříd (II/286 a II/293). Silnice II/286 je zároveň přivaděčem na silnici I/14, jež protíná část obce Hrabačov na severu města. Silnice II. tříd se vyhýbají historickému centru města, což umožňuje v centrální části uplatnění opatření pro zklidňování a preferenci pěších. Kromě místních komunikací v obci vede také silnice III/28411, jež se odpojuje z II/286 poblíž okružní křižovatky II/286 x II/293 a vede směrem na jih do Roztok. V jižní části obce se z II/293 odpojuje silnice III/2936, která vede východně přes železniční trať podél průmyslové zóny do Horní Branné.

Na území města byla již provedena řada opatření pro dopravní zklidňování. V centrální části se jedná o úpravy přechodů pro chodce, pěší zónu a dopravní omezení. Na v ulici Krkonošská a Nádražní (průtah II/286 a II/293), kde je vyšší intenzita dopravy byly vybudovány okružní křižovatky (II/286 x II/293) a I/14 x II/286.

- Počet obyvatel: 5731
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): rozhledna, pozdně gotický kostel sv. Mikuláše, škola u II/286

Silnice II/286

- Délka průtahu: 2,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 8560 voz/24h; 1517 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží u II/286
- Stavebně-technický stav průtahu: ul. Žižkova nevyhovující
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,30

Silnice II/293

- Délka průtahu: 1,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 6932 voz/24h; 1205 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: průměrný
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,37

5.16.1 Identifikace dopravních problémů

II/286: Ulice Krkonošská je v dobrém stavebnětechnickém stavu, provedena byla řada úprav a údržba. Naopak v kritickém stavu je průtah na ul. Žižkova, kde chybí VDZ, je zde těsný kontakt s okolní zástavbou, chybí chodníky a jsou zde pevné překážky (vzrostlé stromy) v blízkosti silnice

II/293: Ulice Nádražní – uspokojivý stavebně technický stav, závady lokálního charakteru

Silnice III/2936 je poměrně široká, v dobrém stavebně technickém stavu. Vhodné by bylo doplnit VDZ, v některých místech chodníky.

5.16.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

S obchvatem se nepočítá, v rámci humanizace průtahů silnic by bylo vhodné vybudovat chodníky i v okrajových částech města, popř. parkovací zálivy. Zlepšen by měl být povrch vozovky na ul. Žižkova.

Priorita úprav na průtahu je nižší až střední.

Dále by bylo vhodné vybudování chodníků a cyklostezky v ulici Roztocká (silnice III/28411), a to s ohledem na vazbu mezi novou a stávající bytovou výstavbou a rekreační a oddychovou oblastí lesa.

5.17 KAMENICKÝ ŠENOV

Město leží na rozhraní Ústeckého a Libereckého kraje. Hlavní průtahovou komunikací je silnice I/13, která je také součástí mezinárodní silniční sítě – E442. Tato silnice míjí centrální oblast, prochází však zastavěným územím typu individuálního a rodinného bydlení. Hustota osídlení je však nižší. Dále jsou ve městě průtahy silnic III. tříd, procházející centrální oblastí města. Jedná se zejména o komunikaci III/2639, která vede západně do Nového Oldřichova a silnice III/262111 vedoucí jižně do Slunečné.

- Počet obyvatel: 3957
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): sklářské muzeum

Silnice I/13

- Délka stávajícího průtahu: 3,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 5952 voz/24h; 1752 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: horší s více výtluky
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,84

5.17.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice III. třídy prochází centrální oblastí a poměrně stísněným uličním prostorem.

5.17.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Intenzita dopravy je nízká, humanizace uličního prostoru je proveditelná, **priorita velmi nízká.**

5.18 LIBEREC

Městem prochází tři silnice I. třídy. Jedná se o silnici I/13, I/14 a I/35, přičemž na průtahu městem se dostávají do souběhu ve stopě směrově rozdělené čtyřpruhové komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami, která je též součástí mezinárodní silniční sítě. Územím města dále prochází silnice III. tříd. Jedná se o průtah silnice III/2784 (ul. České mládeže), která je mimoúrovňovou křižovatkou připojena na průtah I/35, dále o silnici II/29024 (ul. Kunratická) s připojením na I/13, III/29020 (ulice Husova, kde je dokončena humanizace). Vzhledem k předpokládanému územnímu rozvoji je v rámci této práce věnována pozornost plánovanému napojení obchodní a průmyslové zóny sever (Růžodol), které má již dnes dopravní připojení na hranici kapacity.

- Počet obyvatel: 98781
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): Ještěd, Liberecký zámek, zábavní centrum Babylon, místní památky

Silnice I/13

- Délka průtahu: 7,0 km

- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 15845 voz/24h; 1722 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Plynulost průjezdu: lokální kongesce
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,35

Silnice I/14

- Délka průtahu: 5,8 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 14831 voz/24h; 2081 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Plynulost průjezdu: lokální kongesce
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,48

Silnice I/35

- Délka průtahu: 1,6 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 36739 voz/24h; 8974 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,41

5.18.1 Posouzení napojení MÚK Svárov – Zóna Růžodol I. Sever

Vzhledem k velikosti rozvojových ploch, které jsou k dispozici u stávající obchodní zóny a se kterými je počítáno v územně plánovací dokumentaci pro obdobné aktivity lze předpokládat přibližně dvojnásobný nárůst objemu dopravy generované touto zónou. Podle výsledků dopravní prognózy je stávající dopravní napojení takovému navýšení intenzity nezpůsobitelné. Kapacitní problémy by ovlivňovaly jednak ulici Ostašovskou a jednak stávající napojení MÚK na I/35 v okružních křižovatkách.

Realizací nového napojení na I/35 by došlo k rozložení intenzit dopravy a lepší distribuci dopravních vztahů v rámci ovlivněného území.

Prioritu realizace této akce hodnotíme v kontextu tohoto posouzení jako střední.

5.19 LOMNICE NAD POPELKOU

Páteční síť města je tvořena silnicemi II. tříd, které jsou vedeny jako průtahy centrální části města. Jedná se o silnici II/284, která spojuje Lomnici se Semily a s Novou Pakou a silnici II/286 na Jičín a Jilemnici. Silnice se na průtahu dostávají v centrální části města do souběhu, přičemž prochází přímo historickým centrem.

- Počet obyvatel: 5862
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): poutní kostel na kopci Tábor, rekreační oblast, křižová cesta, škola u II/286

Silnice II/284

- Délka průtahu: 3,7 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 6715 voz/24h; 1056 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží
- Stavebně-technický stav: dobrý

- Plynulost průjezdu: ojedinelé krátké fronty
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,21

Silnice II/286

- Délka průtahu: 2,1 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2604 voz/24h; 619 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: ojedinelé krátké fronty
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,00

Silnice II/284 a II/286 je vedena průtahem centrální částí města. Uliční prostor je vymezen historickou zástavbou. V centrální oblasti jsou nepřehledné křižovatky, vysoká intenzita pěší dopravy a množství parkujících vozidel. Kritický je výjezd z náměstí uličním koridorem ul. Palackého.

5.19.1 Identifikace dopravních problémů

Těsný kontakt s okolní zástavbou, průtah centrální oblastí města s historickým jádrem, vyšší počet dotčených obyvatel, nedostatečná šířka uličního prostoru v centrální oblasti, problémy s parkujícími vozidly v jízdnicích pruzích, složitější směrové vedení, škola a řada aktivit v těsné blízkosti průtahu, lokálně nedostatečná šířka chodníků.

5.19.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V územním plánu je definována trasa obchvatu. Priorita **realizace obchvatu vyšší**, s následnou humanizací stávajícího průtahu. **Priorita humanizace vyšší**.

5.20 LUČANY NAD NISOU

Pátevní komunikací v obci je průtah silnice I/14. Ve středu města ji protíná silnice III.třídy – III/29037 a tvoří s ní tak průsečnou křižovatku. Ostatní komunikace ve městě jsou pouze místního významu. V územním plánu je obchvat silnice I/14, která má ve stávajícím stavu na průtahu městem složitě směrové řešení.

- Počet obyvatel: 1738
- Délka průtahu (I/14): 2,5 km
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): vrchol Bramberk, drobné památky
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 10874 voz/24h; 2297 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,01

5.20.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice III/29037 má nedostatečnou šířku, velké podélné sklony, bez chodníků, se stromy a okolní zástavbou v bezprostřední blízkosti. Intenzita dopravy je zde nízká. Stavebně-technický stav je průměrný. Silnice přechází železnici a přejezd je poměrně nebezpečný, se špatným rozhledem.

5.20.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Mohl by být zlepšen stavebně-technický stav průtahu zastavěnou částí města.

Priorita realizace humanizace silnice III/29037 je nižší až střední.

5.21 MIMOŇ

Dopravní situace ve městě je silně ovlivněna průtahem dvou silnic II. tříd, které prochází přímo historickým centrem města. Jedná se o silnice II/268 a II/270, které jsou na průtahu centrální částí v souběhu. S ohledem na velmi stísněné prostorové poměry a těsný kontakt s okolní zástavbou je navržen jednosměrný systém okružního průjezdu kolem centrální oblasti města. Nevhodné jsou tvary křižovatek a směrové vedení průtahu. Značný je také počet dotčených obyvatel. Intenzita dopravy je vzhledem k souběhu dvou silnic vysoká, a to zejména v kontextu návrhových parametrů stávajících komunikací. Prostorové poměry na průtahu jsou dále omezeny parkujícími vozidly, které také omezují rozhledové poměry. Nedostatečné jsou také šířky chodníků, zejména v centrální oblasti města. Územím města prochází také tři silnice III. třídy (2703, 26829, 26830). Intenzity dopravy na těchto silnicích však nedosahují takových intenzit dopravy, které by vyvolaly nutnost okamžitého zlepšení stávajícího stavu.

- Počet obyvatel: 6701
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): houbařský ráj, turistická oblast Ralsko, škola u II/270, Tuning srazy

Silnice II/268

- Délka průtahu: 3,3 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 10089 voz/24h; 1697 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží
- Stavebně-technický stav: ucházející
- Plynulost průjezdu: ojedinelé fronty
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,30

Silnice II/270

- Délka průtahu: 2,4 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 5344 voz/24h; 1168 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: ojedinelé fronty
- Nehodovost na – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,50

Silnice ovlivňující území města lze charakterizovat následovně:

Silnice II/268

Z hlediska širších dopravních vztahů propojuje silnice II/268 Nový Bor, Zákupy, Mimoň, Ralsko a Mnichovo Hradiště. Od křižovatky se silnicí II/262 dosahuje přítomná intenzita dopravy hodnoty mezi 7 – 8 000 voz/24 hodin, vedeny jsou zde také linky veřejné autobusové dopravy. Na vstupu do území města Mimoň ze severozápadu (ulice Českolipská) je tudíž tato silnice významnou sběrnou komunikací, která zatěžuje centrální oblast města tranzitní dopravou. Jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou silnici s šířkou jízdnicího pruhu 3,75 m, vodorovným dopravním značením je vyznačena střední dělící čára,

vodící čáry vykazují značný stupeň opotřebení, taktéž chybí směrové sloupky. Zpevněná krajnice není k dispozici. Těsně u hranice zastavěného území města dochází k mimoúrovňovému křížení s železniční tratí. Pilíře historického mostního objektu přitom tvoří ve směrovém oblouku nechráněnou pevnou překážku. I když je v tomto úseku snížena rychlost jízdy na 70 km/h bylo by vhodné ochránit zděné pilíře svodidlem.

Za tímto mostním objektem vstupuje silnice II/268 do intravilánu města, přičemž návrhové parametry jsou obdobné jako v extravilánovém úseku. Přejíždění pro chodce na ul. Českolipská je umístěn v blízkosti křižovatky se silnicí II/270 (ulice Lužická), je nedělený o délce 9,5 m.

Křižovatka silnic II/268 x II/270 (Kozinovo náměstí)

Jedná se o stykovou křižovatku severně od centrální části města, přičemž jako hlavní směr je vyznačena silnice II/270 vedoucí v přímém směru a vstupující do území města ze severu. Prostorové možnosti křižovatky umožňují vyznačení jízdních pruhů na vedlejší tak, že je k dispozici samostatný odbočovací pruh pro jízdu vlevo. Na ploše křižovatky jsou vodorovným dopravním značením vyznačeny dva „směrovací ostrůvky“ ve formě dopravního stínu, které zpřehledňují průjezd prostorem křižovatky. Jedná se o jednu z nejméně vytižených křižovatek na území města. Od této křižovatky jsou silnice II/268 a II/270 v souběhu až ke křižovatce na Náměstí Čsl. armády.

Křižovatka silnic II/268 x II/270 (Náměstí Čsl. armády)

Jedná se o rozlehlejší odsazenou křižovatku, která se nachází jižně od centrální oblasti města. V křižovatce dochází k propojení ulic Malá, Mírová, Okrouhlická a Husova. Ulice Malá a Mírová jsou od této křižovatky pojížděny jednosměrně. Plocha křižovatky je značně rozlehlá, směrovací ostrov je proveden jako zatravněná plocha s kašnou a je olemován chodníkem. Všechna ramena této křižovatky jsou v těsném kontaktu s okolní zástavbou.

II/268 – ulice Husova a Pražská

Jižní částí města Mimoň prochází silnice II/268 jakožto místní komunikace se sběrnou funkcí. Jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou komunikaci s úrovněmi křižovatkami, která prochází městem v těsném kontaktu s okolní zástavbou. Na vjezdu do intravilánu města prochází silnice zástavbou sídlištního typu a kříží úrovně železniční trať. Za tímto křížením se uliční prostor zužuje a silnice se dostává do těsného kontaktu s okolní zástavbou řadového typu, která je využívána pro individuální bydlení. Po obou stranách jsou k dispozici chodníky, průjezdný prostor je omezen parkujícími vozidly. Povrch vozovky je zde ve špatném stavu s výtluky a nerovnostmi. Přejíždění pro chodce jsou vyznačeny jako nedělené, využívá se pouze vodorovného dopravního značení. Počet dotčených obyvatel je na tomto úseku značný. Napojení okolních objektů je provedeno přes přejížděný chodník přímo na průtah silnice II/268. Z dopravního hlediska je poměrně nepřehledná křižovatka s ulicí Svěbořická (Tyršovo náměstí), kde by bylo možné provést úpravy případně přestavbu na křižovatku okružní.

Před mostním objektem přes řeku Ploučnici dochází k dalšímu zúžení uličního prostoru, které je dané historickou dispozicí přilehlých nemovitostí. Chodníky zde v některých úsecích nedosahují potřebné šířky a umožněno není ani parkování vozidel mimo prostor průběžných jízdních pruhů. Paralelně s mostním

objektem pro vozidla je přes řeku Ploučnici vybudován i mostek zajišťující bezpečný přechod pěších mimo průjezdný prostor silnice.

Za těmito mostními objekty se silnice II/268 dostává do souběhu se silnicí II/270 a prochází centrální částí města.

Silnice II/270

Silnice II/270 zajišťuje dopravní vazby mezi Jablonným v Podještědí, Stráží pod Ralskem, Mimoní a Doksy. Na vstupu do intravilánu města se severu (od Jablonného v Podještědí) dosahuje intenzita dopravy hodnoty přesahující 6000 voz/24 hodin. Úsek jižně od města je vytižen méně (ne celých 2000 voz/24 hodin). Dvě hlavní křižovatky propojující na území města silnice II/270 a II/268 jsou popsány výše, jakožto součást silnice II/268.

Při jízdě od Jablonného v Podještědí vstupuje silnice II/270 ze severu do intravilánu města jakožto dvoupruhová, směrově nerozdělená silnice. Povrch vozovky i dopravní značení jsou v průměrném stavu. Za ČSPH Benzina prochází již silnice zastavěným územím, přičemž se jedná o zástavbu vilového typu s dostatečnou šířkou uličního prostoru, kde je umožněno jak parkování vozidel v parkovacích zálivech, tak i pohyb chodců po oboustranných chodnících. Přejíždění pro chodce jsou nedělené, jejich délka je již z pohledu ČSN 73 6110 nevyhovující. Pro pěší je severní část města propojena s centrální částí jednostranným chodníkem o šířce cca 2,0 m, jehož šířkové parametry jsou však částečně omezeny umístěním lamp veřejného osvětlení do plochy chodníku. Průtahem II/270 jsou vedeny také linky veřejné dopravy, zastávky autobusů jsou situovány v samostatných zastávkových zálivech.

Do těsného kontaktu s okolní zástavbou se silnice II/270 dostává v ulici Lužické, kde se již nachází historická zástavba města. Povrch vozovky je zde proveden z žulové dlažby, trasa silnice je vedena směrovými oblouky, přičemž klesá směrem k mostnímu objektu přes Panenský potok, za kterým se napojuje silnice II/268. Počet dotčených obyvatel je na tomto úseku vyšší, přičemž v blízkosti mostního objektu, kde se nachází historická městská zástavba jsou budovy umístěny v bezprostřední blízkosti průtahu II/270.

Průtah souběhu silnic II/268 a II/270 centrální oblastí města

V centrální oblasti města se obě silnice dostávají do souběhu a společně tak tvoří průtah ulic Mírová a Malá. Souběh těchto dvou silnic s vyšší intenzitou dopravy značně ovlivňuje území historického centra města. Vzhledem k nedostatečné šířce uličního prostoru je organizace dopravy v centrální oblasti upravena dopravním značením na okružní systém s jednosměrným provozem, přičemž ul. Mírová je průjezdná ve směru od Jablonného na Ralsko a ulice Malá ve směru opačném.

Ulice Malá

Je zjednosměrněna od náměstí Čsl. armády směrem k nám. 1. máje v délce 444 m. Po obou stranách vozovky je k dispozici chodník o šířce cca 2 m, který je jediným dělícím prvkem mezi vozovkou a okolní zástavbou. Okraje vozovky jsou využívány k parkování vozidel před přilehlými nemovitostmi typu řadové vícepodlažní i přízemní zástavby, která je s průtahem silnice v těsném kontaktu. Úsek je poměrně přímý a

přehledný, velmi malé jsou i hodnoty podélného sklonu. Směrové oblouky menšího poloměru jsou pouze u obou koncových bodů tohoto úseku, tj. na odbočení z Husovy ulice a na nám. 1. máje.

Křižovatkové pohyby mezi ulicemi Mírová, Malá a Husova jsou usměrněny trojúhelníkovým ostrůvkem, který je také využit k rozdělení přechodu pro chodce přes ulici Malá. Vodorovné dopravní značení je značně opotřebené, přechod pro chodce je zvýrazněn signálem přerušovaného žlutého světla ve tvaru chodce a dopravní značkou ve fluorescenčním rámu. V první části jednosměrného úseku je umístěna po pravé straně autobusová zastávka v samostatném zálivu. Levá strana je využívána k parkování automobilů. Za křižovatkou ulic Malá x Poštovní je zastavení a stání vozidel na levé straně vozovky zakázáno dopravním značením, využívána je proto strana pravá. U této křižovatky je také vyznačen přechod pro chodce o délce cca 9 m, přičemž dochází k parkování vozidel v těsné blízkosti tohoto přechodu. Za tímto přechodem je k parkování vozidel vyhrazena pravá strana vozovky. Průtah silnice zde prochází uličním prostorem vymezeným okolní zástavbou. Před výjezdem na nám. 1. máje je odbočka na parkovací plochu o kapacitě několika desítek míst. U směrového oblouku na nároží náměstí 1. máje je vyznačen chodecký přechod o délce 11 m, vodorovné dopravní značení je však značně opotřebené. Druhý přechod pro chodce, který je vyznačen na náměstí 1. máje není veden kolmo na osu vozovky a má délku přes 13 m.

Ulice Mírová

Je zjednosměrněna od nám. 1. máje směrem k nám. Čsl. armády v délce 391 m. Celý úsek je oboustranně v těsném kontaktu s okolní zástavbou s vysokým počtem dotčených obyvatel a kříží ho dva frekventované přechody pro chodce. Z levé strany je průjezdný profil komunikace omežován parkujícími vozidly, po obou stranách je k dispozici chodník. Intenzita dopravy je vzhledem k parametrům průjezdní komunikace vysoká.

5.21.1 Identifikace dopravních problémů

Vhledem k parametrům průjezdních silnic je intenzita na průtahu vysoká. Stávající úrovně křižovatky silnic II/268 a II/270 jsou v době dopravní špičky kapacitně nevyhovující a nezajišťují ani podmínky pro bezpečný pohyb chodců. Nepřehledná je také křižovatka na Tyršově náměstí. Průtahem silnic je přímo ovlivňováno historické centrum města a je zde i značný počet dotčených obyvatel. Ze stavebně technického hlediska se na silnicích vyskytují lokální výtluky a nerovnosti, nevhodné úhly křížení, ve špatném stavu je vodorovné dopravní značení. Přechody pro chodce jsou nedělené a v řadě případů mají délku větší, než doporučují současné standardy. Kvalita života a dopravní obslužnost centrální oblasti je průtahem silnic negativně ovlivněna. Snížena je také bezpečnost pohybu chodců a cyklistů v území ovlivněném průtahem silnic II/268 a II/270. Dále je při současné intenzitě dopravy problematické parkování v centrální oblasti, neboť manévrování vozidel v uličním prostoru omezuje kapacitu průtahu a zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody.

5.21.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V územně plánovací dokumentaci jsou definovány přeložky silnic II/268 a II/270, které vytvoří obchvat města a odlehčí centrální oblasti od tranzitní dopravy. **Priorita realizace obchvatových komunikací je vysoká.**

Z hlediska zlepšení dopravní situace a podmínek pro bezpečný pohyb chodců a cyklistů lze na stávajících úsecích průtahu II/268 a II/270 uplatnit některá opatření dopravního zklidňování (humanizace). Stávající úrovně křižovatky lze v řadě případů nahradit křižovatkami okružními (Kozinovo nám., Tyršovo nám.). Pro parkování vozidel lze vytvořit parkovací zálivy s vysazenými chodníkovými plochami v blízkosti přechodů pro chodce, aby parkující vozidla neomezovala rozhledové poměry a dlouhé nedělené přechody pro chodce lze rozdělit dělicími ostrůvky. **Priorita realizace úprav je vysoká.**

5.22 NOVÉ MĚSTO POD SMRKEM

Městem, včetně centrální části, prochází západovýchodně silnice II/291 z Frýdlantu do Polska. Právě v centru města se z ní odpojuje silnice III/29011, vedoucí jihozápadně do Raspenavy. V opačném směru vede silnice III/29110 do Jindřichovic pod Smrkem.

• Počet obyvatel:	3880
• Délka průtahu II/291:	2,6 km
• Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní):	vrchol Smrk, štoly cínové rudy
• Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní:	2262 voz/24h; 286 voz/24h
• Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace:	pouze zastávka(-y)
• Stavebně-technický stav:	dobrý
• Plynulost průjezdu:	doba zdržení velmi malá
• Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm:	5,59

5.22.1 Identifikace dopravních problémů

Na průtahu silnice II/291 je velmi nízká intenzita dopravy. Šířkové parametry jsou poměrně uspokojivé, s výjimkou úseku vedoucím přímo centrální oblastí města (Mírové náměstí). Zde stávající vedení průtahu v těsném kontaktu s okolní zástavbou a složitým směrovým vedením negativně ovlivňuje případné záměry o humanizaci průtahu.

5.22.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V plánu je přeložka v celkové délce 0,8 km, která by vyřešila odklon dopravy z náměstí, nutné by byly demolice několika stávajících objektů. **Priorita realizace je střední.**

5.23 NOVÝ BOR

Dopravní situace ve městě je nejvíce ovlivňována silnicemi I. třídy (I/9 a I/13), které tvoří obchvat města. Průtah centrální částí města je tvořen silnicí II/268, která se mimoúrovňově napojuje na I/13 severovýchodně od města. Parametry silnice i na průtahu jsou poměrně dobré (jedná se o bývalou I. třídu), intenzita dopravy vyšší, kontakt s okolní zástavbou. V centrální oblasti je množství přechodů pro chodce. Jižně od města propojuje silnice III/26845 komunikace I/9 a II/268. Výhledově by tato komunikace třetí třídy měla být převedena na silnici II/268.

• Počet obyvatel:	12188
• Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní):	rekreační oblast, malé sklárny, mezinárodní závody v orientačním běhu, sklářské muzeum

Silnice II/268

- Délka stávajícího průtahu: 2,1 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 5003 voz/24h; 780 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: ojedinelé krátké fronty
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,69

Silnice III/26845

- Délka: 2,8 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 1983 voz/24h; 305 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,96

5.23.1 Identifikace dopravních problémů

II/286 má na průtahu městem široký uliční prostor bez dělících prvků, což znesnadňuje příčné vazby pohybu chodců a zvyšuje pravděpodobnost překračování dovolené rychlosti.

5.23.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V rámci humanizace silnice II/268 by bylo možné rozdělení přechodů a dořešení parkování. Jinak je silnice dostatečně široká, s chodníky, v dobrém stavebně technickém stavu.

Priorita přeložky II/268 do stopy III/26845 je nízká, priorita humanizace průtahu je střední.

5.24 OSEČNÁ

Obcí Osečná prochází západovýchodním směrem silnice II/278, z ní se v centru odpojuje silnice II/592 vedoucí severně do Chrastavy a silnice III/27237 pokračující jižně. Tyto komunikace tvoří společně průsečnou křižovatku. Na silnici III/27237 se dále napojuje silnice III/27238.

- Počet obyvatel: 1035
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): kostel sv. Víta, Mariánský sloup, Čertova zed'

Silnice II/278

- Délka stávajícího průtahu: 2,1 km
- Délka plánovaného obchvatu: 2,9 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 1717 voz/24h; 357 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 3,80

Silnice II/592

- Délka průtahu II/262: 4,4 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 1108 voz/24h; 370 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluhy

- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 6,18

5.24.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice II/278 je dostatečně široká, chodníky mimo centrální část však chybí, popř. jsou velmi úzké. Silnice vede přes přímo centrální oblast s náměstím, což se zatím vzhledem k nízkým intenzitám nejeví jako zásadní problém. Na průtahu dochází k těsnému kontaktu s okolní zástavbou. Na silnici II/592 rovněž nejsou chodníky a také není vyznačeno VDZ. Šířkové uspořádání silnice III/27238 je poměrně dobré. Vhodné doplnit o VDZ, zejména o přechod u školy. Křižovatka u náměstí je nepřehledná, komunikace je v tomto místě velmi úzká.

5.24.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V územně plánovací dokumentaci je počítáno s obchvatem silnice II/278, což by ochránilo centrální část města od tranzitní dopravy. **Priorita výstavby obchvatu II/278 je nízká, priorita humanizace průtahu je nízká. Lokální úpravy by mohly být provedeny na křižovatkách.**

5.25 RALSKO

Průtah je tvořen silnicí II/268. Délka průtahu v části obce Kuřívody je 1,3 km, jedná se rovný přímý úsek. Zde se také na tuto komunikaci napojují dvě silnice III.třídy – III/27235 a III/27237 a tvoří s ní tak dvě stykové křižovatky.

- Počet obyvatel: 1920
- Délka průtahu II/268: 1,3 km
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): hrad Ralsko, přírodní rezervace
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 4662 voz/24h; 1090 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluhy
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,81

5.25.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice II/238 prochází městem v přímém a širokém úseku což, zvyšuje pravděpodobnost překračování dovolené rychlosti a zvyšuje rizika pro chodce a cyklisty. Intenzita dopravy nízká. Křižovatka II/238 x III/27235 je příliš rozlehlá a nekanalizovaná. Na silnicích III. tříd není k dispozici dostatečný prostor pro pohyb chodců mimo prostor jízdních pruhů.

5.25.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Opatření pro dopravní zklidňování a zvýšení bezpečnosti pro chodce a cyklisty na průtahu je žádoucí a z prostorového hlediska řešitelné. Přilehlé silnice III.třídy je možno humanizovat vybudováním chodníků a vyznačením přechodů. Křižovatka II/238 x III/27235 je příliš rozlehlá a nekanalizovaná, bylo by vhodné ji rovněž upravit. Vhodná by byla humanizace průtahu, silnice II/238. **Priorita humanizace je střední.**

V rámci tohoto posouzení byl také dopravním modelem prověřen stav, kdy je zprovozněna stávající neprůjezdná silnice v úseku Kuřivody ↔ Cetenov, procházející vojenským prostorem. Dopravní význam této propojky by byl podle výsledků dopravního modelu poměrně malý a to i v případě zlepšení parametrů této komunikace. Pro zvýšení dopravního významu by bylo nutné vyřešit dopravní vazbu na Liberec, která není při zprůjezdnění tohoto úseku stávající silniční sítí dostatečně zajištěna. **Prioritu zprovoznění této silnice hodnotíme jako nízkou.**

5.26 RASPENAVA

Průtah silnice II/290 prochází v celé délce zastavěnou částí města. Na tuto páteřní komunikaci jsou napojeny silnice III.třídy – III/2904 vedoucí jižně do Mníšku, III/2909 na sever tvořící propojku s II/291, III/2911 vedoucí severovýchodně do Nového Města a silnice III/2910, která je místního významu neboť je propojkou k vlakovému nádraží.

- Počet obyvatel: 2858
- Délka průtahu II/268: 5,4 km
- Příslušné aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): přírodní park Peklo, skála Zvon, škola
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2621 voz/24h; 308 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: špatný
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,03

5.26.1 Identifikace dopravních problémů

Kontakt s okolní zástavbou na průtahu není tak těsný jako na ostatních průtazích a neprochází centrální oblastí. Délka průtahu je několik kilometrů, přičemž úseky mezi zastavěnou částí obcí jsou velmi krátké. Komunikace je na průtahu poměrně široká.

Na mimoúrovňovém křížení s železniční tratí je mostním objektem snížena podjezdná výška na 3,4 m.

5.26.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Z důvodu snížené výšky u železničního podjezdu je plánována přeložka podél železniční trati v délce necelé 1 km. Přeložka by podcházela železniční trať společně se silnicí III/2904. Další přeložka je plánována v centrální části obce. Využívala by stávajících křižovatek se silnicí III/2910, ale byla by oproti této komunikaci kratší – cca 1,2 km.

V rámci humanizace by bylo vhodné dobudování chodníků, přechodů a ostatního VDZ.

Z hlediska humanizace průtahu je priorita střední, přeložky mají nízkou prioritu.

5.27 ROKYTNICE NAD JIZEROU

Hlavní silnicí je průtah II/294 městem, který je současně přivaděčem na silnici I/14. Rokytnice nad Jizerou je významným turistickým a sportovním centrem.

- Počet obyvatel: 3194
- Příslušné aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): lyžařské středisko, škola

Silnice II/294

- Délka průtahu: 3,7 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3142 voz/24h; 505 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,59

5.27.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice II/294 prochází v celé délce zastavěnou částí města, přičemž ovlivňuje centrální část města. Hustota zalidnění je vzhledem k typu zástavby menší, vzhledem k délce průtahu je však počet ovlivněných osob vyšší. Průtah silnice je ve špatném stavebně-technickém stavu, nejsou zde vytvořeny odpovídající podmínky pro pohyb pěších a cyklistů. V zimní sezóně zde dochází ke vzniku dopravních problémů a to jak z hlediska omezení uličního prostoru odklizeným sněhem, tak i z hlediska množství parkujících vozidel a zvýšené intenzity dopravy. Špatné jsou podmínky pro pěší a cyklisty, vhodná by byla rekonstrukce a humanizace.

5.27.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Vzhledem k šířkovým parametrům by byla možnost uplatnit řadu opatření pro zvýšení bezpečnosti pohybu pěších a cyklistů. Obchvat se vzhledem k okolnímu terénu neplánuje, **priorita humanizace je střední.**

5.28 ROVENSKO POD TROSKAMI

Dopravní situaci nejvíce ovlivňuje průtah silnice II/282, který prochází městem v celé délce, včetně centrální oblasti města. Silnice II/282 tvoří současně přivaděč na silnici I/35, která město míjí západně. Ve výhledovém období bude silnice I/35 přeložena v parametrech rychlostní silnice východně od města. Podle výsledků dopravního modelu nedojde ve výhledovém období k výraznému zvýšení intenzity dopravy ve směru na R35. Intenzita dopravy je na průtahu nízká až střední, dochází k těsnému kontaktu s okolní zástavbou, k dispozici jsou chodníky, u průtahu je situována škola. Směrové vedení průtahu je složitější v centrální oblasti.

- Počet obyvatel: 1209
- Délka průtahu II/268: 1,7 km
- Příslušné aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): dostupnost na mnoho zámků a hradů v okolí, zvonice, rekreační oblast, škola
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 1521 voz/24h; 252 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,30

5.28.1 Identifikace dopravních problémů

Průtah silnice II/282 prochází městem v těsném kontaktu s okolní zástavbou a přímo protíná i centrální oblast města, kde má složitější směrové vedení.

5.28.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Priorita humanizace průtahu střední, a to i při uvážení změny intenzity způsobené výhledovým zprovozněním silnicí R35.

5.29 RYCHNOV U JABLONCE NAD NISOU

Průtah městem tvoří silnice III/28711, která se mimoúrovňově napojuje na severu města na silnici I/65, jež tvoří propojku mezi R35 a I/14 (v Jablonci). Silnice I/65 netvoří průtah, ale město severně obchází. Ostatní komunikační síť města tvoří místní komunikace.

- Počet obyvatel: 2366
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): místní památky

Silnice I/65

- Délka obchvatu (stávajícího): 0,7 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 10554 voz/24h; 2378 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,62

5.29.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice III/28711 vede mimo centrální oblast města. Stavebně technický stav komunikace je horší, s výtluky a nerovnostmi. Šířkové parametry vozovky jsou dostatečné, délka nedělených chodeckých přechodů přes 9 m.

5.29.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Na průtahu III/28711 by mohla být provedena řada úprav zaměřená na lepší rozčlenění uličního prostoru. Zkrácena by mohla být délky přechodů a lépe by mohly být vymezeny plochy pro parkování vozidel. Opraven by měl být také povrch vozovky. **Priorita humanizace je velmi nízká**, dopravní závady které se na průtahu vyskytují jsou lokálního charakteru.

5.30 SEMILY

Dopravní situace ve městě je ovlivněna průtahem silnic II/292 a II/289, které prochází v bezprostřední blízkosti centrální oblasti města. V úseku ulice Nádražní a na mostním objektu přes řeku Jizeru jsou obě silnice navíc v souběhu. Vzhledem k tomu, že se na území města ani v jeho bezprostřední blízkosti nenachází žádná silnice I. třídy, plní tyto dvě silnice v rámci města úlohu sběrných komunikací i přivaděčů na nadřazenou silniční síť.

- Počet obyvatel: 8886
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): kulturní památky, turistické výlety, sport, škola u II/292

Silnice II/289

- Délka průtahu: 3,4 km
- Délka úpravy: 0,8 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 10943 voz/24h; 1083 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží
- Stavebně-technický stav: ucházející
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 0,88

Silnice II/292

- Délka průtahu: 4,1 km
- Délka úpravy: 0,8 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3804 voz/24h; 915 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,62

Silnice II/289

Jedná se o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou silnici, která tvoří koncový úsek napojení na ze směru od silnice I/35. Intenzita dopravy je na průtahu městem vysoká a převyšuje hodnotu 10 000 voz/24 hodin. V intravilánu města se jedná o ulici Bořkovskou, která vstupuje do území města z jihu. Silnice je ve špatném stavebnětechnickém stavu s řadou dopravních závad. V těsné blízkosti vozovky se nachází nechráněné pevné překážky ve formě vzrostlých stromů, silnice je bez vodorovného dopravního značení, směrových sloupků a dalšího dopravního zařízení. Průtah je v těsném kontaktu s okolní zástavbou, přičemž není k dispozici dostatečná šířka krajnice pro parkování vozidel, která zasahují do průběžných jízdních pruhů.

Na vozovce se vyskytuje množství poruch typu výtluk a nerovností, které zhoršují ovladatelnost vozidla a snižují bezpečnost při míjení protijedoucích vozidel. VDZ zcela chybí, nebo vykazuje značný stupeň opotřebení. Pohyb pěších je s ohledem na nedostatečné prostorové poměry uličního prostoru problematický, chodníky nejsou vybudovány a chůze po nezpevněné krajnici nedostatečné šířky není bezpečná. Silnice je trasována v souběhu s vodním tokem (Oleška), přičemž svodidla oddělující vozovku od náspu většinou chybí.

Nevhodnou délku a značný stupeň opotřebení vykazují na tomto úseku přechody pro chodce. V úseku před křižovatkou s ulicí Nádražní dochází přitom k výraznému rozšíření uličního prostoru, přičemž jsou k dispozici i chodníky, a to přibližně od prodejny Tesco.

Křižovatka Bořkovská x Nádražní je rozlehlá průsečná křižovatka se zalomenou předností, přičemž jako hlavní je vyznačen směr průjezdu po průtahu silnice II/289. Vodorovné dopravní značení je značně opotřebené, přechody pro chodce mají nevhodnou délku a organizace dopravy na ploše křižovatky je poměrně nepřehledná, neboť chybí dělící prvky.

Návazný úsek ulice Nádražní má šířku cca 8 m, je poměrně přehledný, přičemž ho kříží řada pěších tras s přechody pro chodce. Povrch vozovky je pouze v průměrném stavu, stejně jako stav dopravního značení.

V návazném úseku se za křižovatkou silnic II/289 x II/292 dostávají ve směru na mostní objekt přes řeku Jizeru do obě silnice do souběhu a prochází centrální částí města. Mostní objekt má z dopravního hlediska pro město klíčový význam, neboť umožňuje převedení jak tranzitní tak i místní dopravy automobilové tak i pěších a cyklistů. Intenzita dopravy je zde vysoká a dosahuje 11 000 voz/24 hodin.

Na východní straně města je za mostním objektem vybudována v bezprostřední blízkosti centra okružní křižovatka kterou jsou propojeny silnice II/289 a II/292. V daném území se jedná o vhodný prvek, který přispívá dopravnímu zklidnění a zvýšení bezpečnosti pěších vazeb v tomto poměrně frekventovaném dopravním uzlu. Návazný úsek průtahu silnice II/289 (Riegrovo nám., Husova ul.) pak prochází v těsném kontaktu s okolní zástavbou, přičemž je ovlivněno množstvím obyvatel ventrální části města. Mezi ulicemi Husova a Vysocká se pak silnice dostává do složitějšího směrového vedení vymezeného uličním prostorem. Přechody pro chodce na ul. Vysocká mají nevhodnou délku, vhodné by bylo doplnění dělících ostrůvků.

Silnice II/292

Silnice spojuje Semily a Železný Brod (v severozápadním směru) a napojuje Semily na silnici I/14 (ve směru východním). Od Železného Brodu vstupuje silnice do intravilánu města jako směrově nerozdělená dvoupruhová silnice. Krajinice má šířku 0,5 m, k dispozici je chodník vybudovaný po pravé straně jízdního pruhu ve směru na Semily. Úsek je hodnocen jako nehodový, hodnota podélného sklonu a návrhové parametry zvyšují pravděpodobnost překračování povolené rychlosti, zejména ve směru jízdy na centrální oblast města. K těsnému kontaktu s okolní zástavbou nedochází, na levém okraji vozovky je osazeno svodidlo. Úsek je široký a přehledný. Méně přehledné jsou křižovatky připojující vjezdy bočních ulic na II/292. První přechod pro chodce je nedělený, délky 9 m a nachází se za mírným směrovým obloukem poblíž čerpací stanice Pento. Od výjezdu z ČSPH končí na silnici vodící a dělící čáry. Další přechod pro chodce na ulici Chuchelská se opět nachází ve směrovém oblouku, do kterého je instalováno dopravní zrcadlo. Od tohoto místa se silnice dostává do těsnějšího kontaktu s okolní zástavbou, čímž narůstá počet dotčených obyvatel. I další dva přechody u křižovatky s ul. Bavlnářská jsou ve směrovém oblouku, rozhledové poměry jsou přijatelné, vhodné by bylo zvýraznění obou přechodů dopravním značením.

Návazný úsek ulice Luční je přímý a přehledný. Široký uliční prostor by bylo vhodné rozdělit. Ulice Luční je vjezdem do křižovatky s ulicemi Nádražní, která je podrobně popsána v textu k silnici II/289, stejně jako návazný úsek mezi křižovatkami II/289 a II/292 na západním a východním břehu řeky.

Silnice II/292 se odpojuje ze souběhu se silnicí II/289 v okružní křižovatkce Nádražní x Tyršova. Ulice Tyršova pak pokračuje v těsném kontaktu s okolní zástavbou a ve složitějším směrovém vedení průtahu v bezprostřední blízkosti centrální oblasti města.

Ke snížení hustoty zalidnění dochází až na ul. 3. května, kde naopak narůstá průmyslové využití oblasti.

5.30.1 Identifikace dopravních problémů

Silnice II/289 (ul. Bořkovská) je v jižní části města ve špatném stavebnětechnickém stavu a vykazuje řadu dopravních a bezpečnostních závad. Dále prochází centrální částí města, kde je vysoká hodnota intenzity dopravy a tranzitní doprava ovlivňuje velké množství obyvatel. Průtah centrální oblasti má navíc složité směrové vedení. Limitujícím prvkem je pouze jeden mostní objekt, který převádí dvě silnice II. třídy.

Silnice II/292 je v úseku od Železného Brodu hodnocena v intravilánu města jako nehodová. Za křižovatkou s ul. Nádražní se dostává do souběhu s II/289 čímž dále zvyšuje intenzitu na mostním objektu přes řeku Jizeru. Návazný úsek na ul. Tyršova prochází hustě zastavěným územím a ovlivňuje velké množství obyvatel. Složitě je i směrové vedení průtahu.

5.30.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Jsou navrhovány úpravy silniční sítě, které by snížily (odklonily) podíl tranzitní dopravy v blízkosti historického centra města. O obchvatové komunikace se však s ohledem na jejich polohu v zastavěném území nejedná. **Priorita jejich přípravy je vyšší.**

Průjezdni úseky obou silnic, které se nachází na zemí města vně centrální oblasti vykazují řadu dopravních a bezpečnostních závad, které by mohly být odstraněny úpravami uličního prostoru a opravami vozovek na stávajících průtazích. Uplatněna by mohla být řada opatření pro dopravní zklidnění. **Priorita je vysoká.**

5.31 SMRŽOVKA

Průtah městem je tvořen silnicí I. třídy číslo 14, další silniční síť je tvořena silnicemi III. třídy, konkrétně III/28733, III/28734, III/29041 a III/29042. Největším problémem je průtah silnice I. třídy s vyšší intenzitou dopravy a těsným kontaktem s okolní zástavbou.

• Počet obyvatel:	3488
• Délka průtahu I/14:	5,0 km
• Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní):	turistické výlety, sport, festivaly
• Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní:	10874 voz/24h; 2297 voz/24h
• Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace:	pouze zastávka(-y)
• Stavebně-technický stav na silnicích III.třídy:	dobry
• Nehodovost na I/14 – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm:	1,41

5.31.1 Identifikace dopravních problémů

Vyskytuje se zde řada dopravních závad. Silnice třetích tříd mají nedostatečné šířkové parametry, ve většině své délky jsou bez chodníků, se sloupy a stromy v bezprostřední blízkosti vozovky. Intenzita chodců je však nízká. Křižovatka silnic III/29033 a III/29037 u Nové Vsi je nepřehledná. Křižovatka u mostu před napojením silnice III/29042 na I/14 by mohla být kanalizována.

5.31.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Zjištěné dopravní závady lze částečně vylepšit provedením některých opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu. **Priorita humanizací silnic III. tříd je střední.**

5.32 STRÁŽ POD RALSKEM

Územím města neprochází žádná silnice II. nebo III. třídy. Silnice II/278 město obchází severně, nejedná se tedy o průtah. Komunikační síť města je tvořena místními komunikacemi.

- Počet obyvatel: 4071
- Délka obchvatu (stávajícího): 1,6 km
- Příslušající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): zámek, sport, vodní lyžování, výlety
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 1523 voz/24h; 297 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,62

5.32.1 Identifikace dopravních problémů

Nepřehledné křižovatky a špatně viditelné VDZ.

5.32.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Vhodné by byly úpravy na průtahu zaměřené na zpřehlednění křižovatek a obnovu VDZ. **Priorita úprav na obchvatu je velmi nízká.**

5.33 TANVALD

Hlavními komunikacemi, které procházejí městem, jsou silnice I/10 a I/14. Silnice I/10 vede severojižním směrem a z ní se okružní křižovatkou odpojuje průtah silnice I/14 vedoucí západně do Liberce. Další důležitou komunikací je silnice III/29023, která se odpojuje z I/10, podchází železniční trať a dále vede východně severní částí obce. Průtahy silnic jsou vedeny ve složitých výškových a směrových poměrech.

- Počet obyvatel: 6980
- Příslušající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): místní památky, sport

Silnice I/10

- Délka průtahu: 2,1 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 12279 voz/24h; 2025 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 4,67

Silnice I/14

- Délka průtahu: 1,6 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 7832 voz/24h; 1235 voz/24h

- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 3,50

5.33.1 Identifikace dopravních problémů

Stavebnětechnický stav silnice III/29023 je uspokojivý s občasnými výtluky.

5.33.2 Návrhy na řešení a prioritizace realizace

Vhodné by bylo provedení údržby a oprav. Průtah by bylo možno humanizovat doplněním chodníků a vyznačením přechodů a dalšího VDZ. **Priorita akce je nízká.**

5.34 TURNOV

Dopravní situace ve městě je výrazně ovlivněna nadřazenou silniční sítí, přičemž se jedná o silnice I/35 (E442) a I/10 (E65), které jsou součástí transevropské silniční sítě.

Silnice I/10 je ze směru od Mnichova Hradiště vedena v parametrech směrově rozdělené rychlostní komunikace a to až k obci Ohrazenice (MÚK se silnicí I/35). Od této MÚK se silnice R10 a R35 dostávají do souběhu a územím Turnova jsou vedeny jako čtyřpruhová směrově rozdělená místní komunikace sběrného typu s mimoúrovňovými křižovatkami. Po cca 1500 m se silnice I/10 odpojuje přes MÚK Daliměřice a pokračuje obchvatem Hrubého Rohozce na Malou Skálu a Železný Brod.

Silnice I/35 je na průtahu městem Turnov vedena v úseku mezi křižovatkami s I/10 a II/283 jako čtyřpruhová, směrově rozdělená místní komunikace, která prochází zastavěným územím. Ve směru na Jičín pak pokračuje silnice I/35 od okružní křižovatky u diskontu potravin jako dvoupruhová, směrově nerozdělená místní komunikace (ul. Na Kamenci). Křižovatky jsou mimoúrovňového typu.

- Počet obyvatel: 14517
- Příslušající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): muzeum Českého ráje, zámek, hrad, turistické výlety, kamenářská exkurze

Silnice I/10

- Délka průtahu: 5,6 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 14312 voz/24h; 3232 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 0,44

Silnice I/35

- Délka průtahu: 4,0 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 16430 voz/24h; 2771 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 0,50

Silnice II/283

- Délka průtahu: 2,3 km
- Délka přeložky: 2,8 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 18137 voz/24h; 1689 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)

- Stavebně-technický stav: ucházející
- Plynulost průjezdu: doba zdržení je velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,10

Intenzita dopravy dosahuje v nejzatíženějších profilech na rychlostních úsecích silnic hodnoty až 25 000 voz/24 hodin, na úsecích vedených v parametrech místní komunikace se pak pohybuje v rozsahu 12 – 15 000 voz/24 h.

Tyto dvě významné silnice mají na území města Turnov tři hlavní napojovací body. Jedná se o napojení ul. Sobotecká (silnice II/283), ulice Nádražní (II/610) a ul. Bezručova (III/28719).

Silnice II/283

Silnice II/283 je na území Turnova vytíženou místní komunikací, jejíž uliční prostor je využíván jak vozidly, tak i velkým množstvím chodců, kterým je nutné zajistit příčné vazby. Délka průjezdního úseku od hranic města k MÚK s I/35 je 2,000 km. Silnice prochází přímo historickou částí města, přičemž je v těsném kontaktu s okolní zástavbou. Vzhledem délce průtahu a charakteru okolní vícepodlažní řadové zástavby je zde vysoký počet dotčených obyvatel. Na průtahu je řada závad dopravního a bezpečnostního rázu a negativně jsou ovlivněny podmínky pro bezpečný pohyb chodců a cyklistů. Vzhledem k šířkovému uspořádání uličního prostoru a vysoké intenzitě dopravy, která dosahuje průměrné hodnoty přes 15 000 voz/24 h je zde problematické zásobování okolních objektů s komerčním využitím, neboť parkující vozidla zásobování nadále snižují průjezdnost úseku.

Na vjezdu do území Turnova (od Semil) se jedná o dvoupruhovou, směrově nerozdělenou silnici se složitějším výškovým a směrovým vedením. VDZ je v extravilánovém úseku v průměrném stavu, chybí vodící čáry. Za vjezdem do intravilánového úseku VDZ zcela chybí. Dopravním značením je vyznačena zóna zákazu zastavení nákladních vozidel mimo vyhrazená parkoviště. Silnice je v těsném kontaktu s okolní zástavbou, která je v tomto úseku vilového typu. Pro přístup k nemovitostem nejsou na průtahu II/283 zřízeny chodníky, pohyb chodců je proto v tomto úseku rizikový, neboť prostorové poměry neumožňují provedení dostatečně široké krajnice. Okraje vozovky jsou využívány pro parkování vozidel před přílehlými nemovitostmi.

Jednostranný chodník (s nedostatečnou šířkou) je vybudován až od přechodu pro chodce v ulici v Hrušticích, který je vyznačen u křižovatky Hruštica x Károvska. Křižovatka je úroňová, styková, přičemž úhel napojení vedlejší komunikace není optimální. V blízkosti křižovatky je také vybudován zastávkový záliv pro autobusy hromadné dopravy. Následuje úsek s měřením rychlosti jízdy radarem. Vodorovné dopravní značení na vozovce, případně v prostoru křižovatek na tomto úseku chybí, vyznačen je pouze přechod pro chodce (V7).

První více vytíženou křižovatkou na průtahu je křižovatka napojující areál nemocnice a ul. 28. října na silnici II/283 (v tomto úseku ul. 5. května). Jedná se o poměrně rozlehlou stykovou křižovatku přičemž křižovatkové pohyby z vedlejší jsou odděleny trojúhelníkovým ostrůvkem se zatravněnou plochou. Souběžně s ulicí 5. května je přes oba vjezdy z vedlejší veden chodecký přechod o délce 12 a 17 m. Tvar křižovatky i provedení přechodu by bylo vhodné upravit.

Přibližně za křižovatkou s ulicí Švermova dochází k mírnému zvýšení podélného sklonu ve směru do centra města. Od této křižovatky je také chodník veden po obou stranách vozovky. Silnice prochází okolní vícepodlažní zástavbou hromadného bydlení, roste tedy počet obyvatel, kteří jsou negativně ovlivněni vysokou intenzitou na průtahu silnice II/283 městem.

Křižovatka 5. května x Husova: Jedná se o průsečnou křižovatku s rozlehlou zpevněnou plochou. Vodorovným dopravním značením jsou však vyznačeny pouze přechody pro chodce, ostatní VDZ chybí. Přechody pro chodce jsou vyznačeny přes všechna ramena této křižovatky, všechny jsou řešeny jako nedělené, přičemž nejdelší měří 11,75 m. Plocha a tvar křižovatky je určen okolní zástavbou, která je v těsné blízkosti všech křižovatkových vjezdů. Chodníky jsou vybudovány na všech ramenech křižovatky.

Za touto křižovatkou dochází při jízdě ve směru do centra ke zúžení uličního prostoru a silnice se dostává do koridoru vymezeného okolní vícepatrovou řadovou zástavbou. Ta je s minimálním odstupem ve formě oboustranného chodníku šířky cca 1,5 m napojena přímo na trasu průtahu. Vzhledem k vysoké intenzitě dopravy je vyšší i negativní ovlivnění obyvatel v okolí tohoto úseku. Problematický je též pohyb většího množství chodců v uličním prostoru, neboť relativně úzké chodníky jsou od vozovky odděleny pouze obrubníkem výšky cca 12 cm. Vodorovné dopravní značení (s výjimkou dopravní značky V7) na úseku zcela chybí. I při snížení rychlosti je míjení dvou protijedoucích vozidel problematické, parkování není na tomto úseku dovoleno, přičemž zákaz je časově omezen na denní období s vysokou intenzitou dopravy. Dopravní značení tak zajišťuje zachování průjezdnosti úseku, neboť při stání vozidla v uličním prostoru již není v tomto úseku provoz plynulý.

Další nedělený přechod pro chodce je vyznačen u Havlíčkova nám., kde je také ukončen zákaz zastavení. V návazném úseku mezi Havlíčkovým nám. a nám. Českého ráje je zakázáno stání, což umožňuje krátkodobé zastavení vozidel zásobování. Průjezdný profil vozovky o šířce cca 11 m je zde tedy často omezen lehkými nákladními automobily.

Náměstí Českého ráje: Průtah silnice II/283 prochází přímo středem tohoto náměstí. Vzhledem k historickému charakteru území je zde živičný povrch vozovky nahrazen žulovou dlažbou, ve které je zároveň provedeno i vodorovné dopravní značení. Na obou vyústěních silnice II/283 do náměstí jsou vyznačeny přechody pro chodce. Kritickým úsekem je ulice Hluboká u náměstí Českého ráje, kde dochází ke zúžení vozovky na cca 5,5 m. Návazný úsek mezi náměstím a okružní křižovatkou se vyznačuje vysokou koncentrací obchodů a služeb v přílehlých nemovitostech a tím je zde i vysoká intenzita pěších.

Pro částečné zklidnění dopravy je následující křižovatka s ulicí Palackého navržena jako miniokružní s dlážděnými přejížděnými plochami. Toto uspořádání zvyšuje bezpečnost chodců na dvou přechodech pro chodce, které jsou vyznačeny přes vjezdy z ulic Hloboká a Sobotecká do okružní křižovatky.

V ulici Sobotecká je stavebnětechnický stav průtahu lepší, stejně jako provedení a stav vodorovného dopravního značení. Uliční prostor se zde rozšiřuje, což umožňuje parkování na ploše mimo prostor jízdních pruhů. Počet ovlivněných obyvatel je zde však nadále vyšší, neboť je uliční prostor tvořen řadovou zástavbou dvou až třípodlažních domů, přičemž přízemí je využito jako nebytové prostory pro prodej a služby.

Připojení silnice II/283 na silnici I/35 je provedeno mimoúrovňovou křižovatkou, II/283 končí v okružní křižovatce, která propojuje rampy MÚK, ulici Soboteckou a ul. Jana Palacha. Okružní křižovatka je v daném území vhodným prvkem, který po sjezdu z průtahu silnice I. třídy přispívá k dopravnímu zklidnění.

5.34.1 Identifikace dopravních problémů

Průtah silnice II/283 má vzhledem k hodnotě intenzity dopravy a podílu nákladních vozidel nevhodné návrhové parametry, z čehož plynou stávající dopravní problémy. Hustota dopravy je na průtahu vysoká a vzhledem k tomu, že prochází přímo historickým centrem města, kde jsou soustředěny služby a obchody dochází k ovlivnění bezpečnosti chodců. Značný je počet obyvatel, kteří jsou průjezdní dopravou dotčeni.

5.34.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Z hlediska státních investic je v přípravě obchvat silnice I/10 města Turnov, dále je uvažováno s obchvatem I/35 v parametrech odpovídajících rychlostní silnici.

Na stávajícím průtahu lze uplatnit další opatření pro dopravní zklidnění a zvýšení bezpečnosti chodců. Rychlost průjezdu centrální oblastí je již v současném stavu redukována, vhodné by byly úpravy na vjezdu do města. Priorita případných investic je vysoká.

Pro odklon dopravy je plánována trasa obchvatové komunikace, která by odklonila tranzitní dopravu mimo centrální oblast města. Jednalo by se cca o úsek o délce 2,3 km, vedoucí přibližně ve stopě stávajících místních komunikací. Nově by bylo vyřešeno připojení tohoto úseku na silnici I/35. **Priorita realizace je vysoká.**

5.35 VELKÉ HAMRY

Pátevní komunikací obce je průtah silnice I/10, na níž se napojují silnice třetích tříd – III/28746, III/28747, III/01019 a III/29053 a místní komunikace.

- Počet obyvatel: 2824
- Délka průtahu I/10: 2,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 5052 voz/24h; 1013 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav silnic III/28747 a III/01019: dobrý
- Plynulost průjezdu na I/10: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost na I/10 – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 3,90

5.35.1 Identifikace dopravních problémů

Na silnici III/ 28747 je vyšší intenzita chodců, v místě zástavby chybí chodníky. Jsou zde rovněž dva huře přehledné železniční přejezdy. Silnice III/01019 je úzká, bez chodníků. U vlakového nádraží je nárazově možný vyšší výskyt chodců.

5.35.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Zlepšeny by mohly být podmínky pro pohyb chodců a cyklistů v prostoru silnic III. tříd. **Priorita humanizace silnic III.tříd je vzhledem k malé intenzitě dopravy nízká.**

5.36 VYSOKÉ NAD JIZEROU

Ve stávajícím stavu je silniční síť tvořena průtahem silnice II/290 vedoucí centrální částí města. V centrální části obce se ze silnice II.třídy odpojuje silnice III/29063, vedoucí východně do Jablonce nad Jizerou, a silnice III/2887, vedoucí jihozápadně do Roztok u Semil.

- Počet obyvatel: 1343
- Přiléhající aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): místní památky, sport, turistika

Silnice II/290

- Délka stávajícího průtahu: 1,5 km
- Délka obchvatu ve výhledu: 3,1 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3151 voz/24h; 589 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: ucházející s občasnými výtluky
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 1,16

Průjezd silnice II/290 je veden přes náměstí, v těsném kontaktu s okolní zástavbou, uliční prostor je nedostatečný, míjení nákladních vozidel není v centrální oblasti umožněno. Podél průtahu jsou umístěny dvě školy. Vchody domů ústí téměř rovnou do silnice, v rámci humanizace by bylo vhodné rozšířit, resp. vybudovat chodníky.

5.36.1 Identifikace dopravních problémů

Špatný stav povrchu vozovky, chybějící VDZ, kritický je průtah centrální částí města, výjezdy z náměstí v úzkých uličních koridorech bez odpovídajících cest pro pěší. Velmi problematické míjení vozidel v uličním prostoru. Vchody nemovitostí ústí přímo do uličního prostoru

5.36.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Uvažuje se o obchvatu silnice II/290. **Priorita výstavby obchvatu je střední** (s ohledem na nízkou intenzitu dopravy), **priorita humanizace a úprav průtahu vysoká**. Dále je v plánu vybudování propojky z II/290 na Horní Tříč, neboť stávající propojka má nevhodné návrhové parametry. Priorita akce je střední.

5.37 ZÁKUPY

Městem prochází silnice II/268, od níž se u vlakové zastávky Božíkov odpojuje silnice II/262, která vede podél trati a poté prochází průmyslovou zónou. Na severu obce tvoří s II/268 křižovátku silnice III/26834 vedoucí východně do Brniště. Je plánována přeložka silnice II/262 v oblasti průmyslové zóny, poblíž vlakové stanice Zákupy. Zákupy jsou turisticky vyhledávaným cílem.

- Počet obyvatel: 2788
- Přílehlé aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): místní památky, turistika, zámek Zákupy

Silnice II/262

- Délka stávajícího částečného obchvatu II/262: 1,9 km
- Délka obchvatu ve výhledu: 0,7 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 8384 voz/24h; 1363 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 0,52

Silnice II/268

- Délka průtahu: 2,0 km
- Délka obchvatu ve výhledu: 1,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 2862 voz/24h; 500 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: horší, s výtluky a nerovnostmi
- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,87

Průtah silnice II/262 je v dobrém stavebnětechnickém stavu, více riziková je možnost překračování dovolené rychlosti. Na části úseku jsou vybudovány jsou i protihlukové zdi.

Silnice II/268 má dostatečné šířkové uspořádání, přítomny jsou parkovací zálivy, ve směru na Mimoň jsou parametry uspokojivé. V rámci humanizace by se mohlo provést rozdělení přechodů. Silnice II/262 je poměrně upravená a široká – nabízí se např. možnost doplnění cyklostezky.

5.37.1 Identifikace dopravních problémů

II/262 - Vyšší intenzita dopravy, možnost rychlého průjezdu vozidel.

II/268 – Horší stav VDZ, dlouhé nedělené přechody pro chodce, těsný kontakt s okolní zástavbou, průjezd centrální oblastí města, povrch vozovky v horším stavu, přechody pro chodce ve směrových obloucích.

5.37.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Priorita humanizace průtahu II/268 je vysoká se zaměřením na odstranění lokálních dopravních závad, priorita obchvatu II/262 je nižší až střední.

5.38 ŽANDOV

Žandovem prochází v peáži silnice II/262 a II/263, nedochází však k těsnějšímu kontaktu s okolní zástavbou.

- Počet obyvatel: 1913
- Délka obchvatu (výhledově): 1,5 km
- Přílehlé aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): místní památky
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3203 voz/24h; 978 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav průtahu: ucházející s občasnými výtluky

- Plynulost průjezdu: doba zdržení velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 3,67

5.38.1 Identifikace dopravních problémů

V centrální části obce je průtah veden při kraji náměstí, v této části jsou dlouhé přechody. Mimo centrální část obce jsou obě silnice opatřeny chodníky, v relativně dobrém stavebnětechnickém stavu. V části II/263 možno doplnit o VDZ a parkovací zálivy.

5.38.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

V územně plánovací dokumentaci je uvažováno s obchvatem silnice Priorita humanizace průtahu je nízká, priorita obchvatu také nízká.

5.39 ŽELEZNÝ BROD

Dopravní situace ve městě je nejvíce ovlivněna silnicí I/10 a silnicemi druhých tříd - II/282, II/288 a II/292. Z hlediska širších dopravních vztahů je silnice součástí mezinárodní silniční sítě pod číslem E65 a spojuje úsek mezi ukončením R10 a Harrachovem. Silnice II/282 je silnicí spojující Železný Brod z městem Rovensko pod Troskami a řadou dalších obcí na této trase. Silnice II/288 spojuje s Železným Brodem několik obcí lokálního významu, vyznačuje se složitým výškovým a směrovým vedením a nízkou intenzitou dopravy. Silnicí II. třídy s nejvyšší intenzitou dopravy je na území Železného Brodu silnice II/292. Silnice je spojnicí mezi I/10 a I/14, propojuje tak města Železný Brod a Semily.

Dále prochází územím města několik méně významných silnic III. tříd, které mají z dopravního hlediska lokální význam.

- Počet obyvatel: 6492
- Přílehlé aktivity (komerční, školské, kulturní, dopravní): turistická oblast, skalní města, hrady, zámky, škola u II/282 a u II/292

Silnice I/10

- Délka průtahu: 1,5 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 4212 voz/24h; 959 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: autobusové nádraží
- Stavebně-technický stav: výborný
- Plynulost průjezdu: zdržení ještě bez front
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 5,20

Silnice II/282

- Délka průtahu: 1,2 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 7580 voz/24h; 1207 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: dobrý
- Plynulost průjezdu: ojedinělé krátké fronty
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 3,61

Silnice II/292

- Délka průtahu: 1,2 km
- Délka úpravy: 1,3 km
- Intenzita vozidel – všechna; těžká nákladní: 3431 voz/24h; 729 voz/24h
- Přítomnost autobusové zastávky, popř. nádraží u komunikace: pouze zastávka(-y)
- Stavebně-technický stav: výborný
- Plynulost průjezdu: doba zdržení je velmi malá
- Nehodovost – počet nehod na 1 000 000 ujetých vozkm: 2,66

Podrobnější popis stavebně technického stavu průtahů silnic městem je následující:

Silnice I/10

Prochází průtahem přímo centrální částí města. Zde se také nachází z dopravního hlediska kritické místo – křižovatka silnic I/10 a II/282 (ulice Vaněčkova a Masarykova) na náměstí 3. května. Jedná se o stykovou křižovatku, jejíž prostor je vymezen okolní zástavbou, přičemž se směrové vedení hlavní silnice (I/10) nachází ve směrovém oblouku. Křižovatkou projíždí v průběhu průměrného pracovního dne více než 15 000 voz/24 hodin z čehož je cca 10% těžkých nákladních vozidel.

Z hlediska stavebně technického je křižovatka v dobrém stavu, neboť byly provedeny úpravy plochy křižovatky vybudováním přejezdových dlážděných ploch, které vhodně usměrňují dopravní proudy a zvyšují bezpečnost přecházejících chodců. Problematický je průjezd návěsových souprav křižovatkou a dále pak křižovatkové pohyby levého odbočení pro které nejsou z prostorových důvodů k dispozici odpovídající délky odbočovacích pruhů. Vzhledem k tomu, že se jedná o centrální část města, a přilehlé nemovitosti jsou využity pro obchod a služby je zde vysoká intenzita chodců, kteří využívají přechody vyznačené přes všechny tři křižovatkové vjezdy. Přecházející chodci nadále snižují kapacitu křižovatky, proto je časové zdržení při průjezdu křižovatkou poměrně vysoké. VDZ na křižovatce je v dobrém stavu, opotřebením je pouze lokální.

Silnice II/282

Silnice spojuje města Železný Brod a Rovensko pod Troskami. Územím Železného Brodu prochází jako ulice Koberovská a Masarykova. Ulice Koberovská prochází vilovou zástavbou s nižší hustotou osídlení, přičemž jsou zde vyšší hodnoty podélných sklonů. Na tuto ulici by podle územně plánovací dokumentace bylo provedeno napojení přeložky silnice II/282 od mostního objektu přes řeku Jizeru.

Křižovatka II/282 x II/292 (ulice Koberovská x Pelechovská) se nachází ve směrovém oblouku, přičemž jako hlavní silnice je vyznačen směr mezi II/282 od centra a II/292. Jedná se o stykovou křižovatku, která se vyznačuje horšími rozhledovými poměry a vyšší hodnotou podélných sklonů. Plocha křižovatky je vyznačena vodorovným dopravním značením, které je značně opotřebené, špatný je také stav krajnice. Přechody pro chodce nejsou vyznačeny.

Směrové vedení komunikace za touto křižovatkou je složitější, neboť je ovlivněno několika oblouky o malém poloměru.

Úsek mezi II/292 a centrální oblastí města prochází městem jako ul. Masarykova a v centrální oblasti se připojuje do křižovatky se silnicí I/10. Intenzita dopravy je na tomto úseku hodnoty 5 - 7000 voz/24 hod,

což způsobuje vznik kolon před křižovatkou se silnicí I/10. Celý úsek je v těsném kontaktu s okolní zástavbou řadových vícepodlažních domů, což zvyšuje počet dotčených obyvatel. Klíčovým prvkem je mostní objekt přes řeku Jizeru, který převádí jak pěší tak i ostatní dopravu. Kongesce před křižovatkou se silnicí I/10 dosahuje až za tento mostní objekt. S ohledem na uliční prostor je možné zásobování okolních objektů pouze z uličního prostoru průtahu silnice II/282. Šířkové uspořádání pak neumožňuje zastavení vozidla u okraje vozovky tak, aby neomezovalo výrazně průjezdnou šířku jízdního pruhu, což způsobuje omezení kapacity. Přechody pro chodce jsou vyznačeny jako nedělené, délky cca 8 m. Případnou realizaci dělících ostrůvků šířkové poměry uličního prostoru neumožňují. Po obou stranách je k dispozici dostatečně široký chodník a na průtah silnice II/282 je v ulici Masarykově napojena také plocha autobusového nádraží. Dalším významnějším objektem je železniční most, který omezuje průjezdnou výšku na průtahu městem na 4,6 m. Stavebně technický stav průtahu je dobrý, nerovnosti vozovky jsou pouze lokálního rázu a menšího rozsahu, obnoveno bylo vodorovné dopravní značení přechodů pro chodce a v dobrém stavu je i svislé dopravní značení. Obnovena by mohla být střední dělící čára a některé lokálně opotřebené vodorovné značení.

Silnice II/288

Jedná se o silnici II. třídy místního významu, která slouží k propojení Železného Brodu a přilehlých obcí. Intenzita dopravy je nízká (necelých 1000 voz/24 hodin), šířkově je silnice omezena z jedné strany okolní zástavbou a z druhé řekou Jizerou. V úseku před centrální oblastí města je upravena organizace dopravy jednosměrným režimem.

Silnice II/292

Silnice II/292 spojuje Železný Brod a Semily. Územím Železného Brodu prochází II/292 jakožto ul. Pelechovská, přičemž dochází k těsnému kontaktu s okolní zástavbou, která je vilového typu. Tím je snížen i počet dotčených obyvatel. Povrch silnice je v dobrém stavu, nedostatečná je však šířka krajnice, která neumožňuje bezpečný pohyb chodců a cyklistů na tomto úseku v intravilánu města. Vzhledem k tomu, že se v blízkosti silnice nachází základní škola a sportovní areál, bylo by žádoucí zlepšení vazby pro pěší a cyklisty na centrální oblast města.

5.39.1 Identifikace dopravních problémů

Na území města byly identifikovány následující dopravní problémy:

Křižovatka silnice I/10 a II/282 má nedostatečnou kapacitu a nachází se přímo v centrální oblasti města, čímž dochází k vzájemnému ovlivňování tranzitní dopravy s vyšším podílem nákladních vozidel, místní dopravy a pěších.

Silnice II/292 by mohla být v úseku ul. Pelechovská přístupovou komunikací k areálu základní školy a ke sportovnímu areálu. Vzhledem k nedostatečné šířce vozovky není na této komunikaci umožněn bezpečný pohyb chodců a cyklistů. Zajištěny nejsou ani příčné vazby pěších. Vzhledem k dobrému stavebně technickému stavu průtahu a vyššímu podélnému sklonu (klesání ve směru na centrum města) lze předpokládat vyšší četnost překračování povolené rychlosti.

Křižovatka II/282 x II/292 (Koberovská x Pelechovská) se nachází v ostrém směrovém oblouku a vyšším podélném sklonu hlavní i vedlejší komunikace. VDZ křižovatky je opotřebené, horší je i stavebně technický stav krajnic. Pěší vazby nejsou na křižovatce řešeny.

5.39.2 Návrhy na řešení a priorita realizace

Plánována je jednak přeložka silnice I/10 a dále pak silnice II/282 mimo centrální oblast města. Vzhledem k výškové členitosti území a dělicímu účinku řeky Jizery jsou tyto akce z investičního hlediska náročné a výsledné řešení je technicky složité s podmínkou realizace mostních objektů a tunelových úseku. Zejména priorita přeložky silnice I/10, bez které není možné výraznější dopravní zklidnění je vysoká.

Křižovatka I/10 x II/282 v centrální oblasti města prošla částečnou rekonstrukcí (dlážděné plochy, úprava VDZ), která je v rámci daného území poměrně zdařilá. Kapacitní problémy by bylo možné vyřešit pouze vybudováním obchvatu silnice I/10. Poté by bylo možné celý prostor upravit a dopravně zklidnit. V úvahu by přicházela např. realizace miniokružní křižovatky. **Priorita vysoká.**

Na silnici II/292 by bylo vhodné řešit možnost pěší a cyklistické vazby k areálu základní školy, které by doplnilo stávající dopravní napojení s ul. Brodecké. Na vjezdu do města by bylo vhodné vybudovat vjezdový ostrůvek a dopravu v úseku před areálem školy vhodně zpomalit a zklidnit. Zlepšit by se měl také stav autobusové zastávky u školy. **Priorita střední.**

Vhodná by byla úprava křižovatky Koberovská x Pelechovská, která by zahrnovala rozdělení plochy křižovatky dlážděnými ostrůvky, obnovu VDZ a zajištění pěších vazeb, případně i ve vztahu na úpravy silnice II/292. **Priorita střední.**

Dále by mohly být provedeny úpravy na silnici II/288, účelem kterých by bylo výraznější rozlišení vozovky a přilehlých ploch u nemovitostí. Vzhledem k nízké intenzitě je **priorita** těchto investic **nižší**.

6 KVANTIFIKACE HODNOCENÝCH KRITÉRIÍ

6.1 HODNOCENÁ KRITÉRIA

Všech 39 hodnocených měst bylo posouzeno ve dvou tabulkách. První tabulka, *B.1 – Kvantitativní hodnocení zadaných kritérií*, obsahuje kritéria zadaná dle odstavce 2 doplněná o kritérium Počet dotčených obyvatel. Tabulka druhá, *B.2 – Hodnocení výsledků místního šetření*, vychází z posouzení místních průzkumů a zaměřuje se na charakteristiky a nedostatky vyskytující se na dané komunikaci.

Popis hodnocených kritérií

Kritéria kvantitativního hodnocení zadaných kritérií:

- Počet obyvatel – počet obyvatel města na základě sčítání lidu;
- Počet dotčených obyvatel – počet obyvatel, kteří bydlí v území ovlivněném průtahem silnice;
- Délka úseku – stávající – délka stávajícího průtahu/obchvatu
– úprava – délka úseku při vybudování obchvatu či přeložky;
- Přilehlé aktivity – turistické – turistická, rekreační a sportovní místa v blízkosti města
– školní – počet školních zařízení umístěných při hodnocené komunikaci
- Intenzita vozidel – těžká – podíl těžké dopravy
– celková – počet voz/24hod na základě sčítání dopravy;
- Veřejná doprava – posuzujeme přítomnost zastávky VD na hodnocené komunikaci a napojení autobusového nádraží na danou komunikaci
- Stavebně-technický stav průtahu – hodnocení stupnicí 1 až 5 od výborného stavu až po havarijní;
- Plynulost průjezdu – hodnocení dle stupnice definované ČSN – úroveň kvality dopravy UKD ve stupních A až F (plynulá doprava = A, kapacitní nedostatečnost silnice = F);
- Nehodovost – na základě mapy nehodových úseků byla vypočtena relativní nehodovost;
- Stav trasy obchvatu v územním plánu.

Kritéria hodnocení výsledků místního šetření:

- Chodníky – hodnocení přítomnosti/nepřítomnosti chodníků ve frekventovaných místech komunikace
- Přechody pro chodce – hodnocení bezpečnosti a provedené přechodů
- Dopravní značení – hodnocení přehlednosti a stavu dopravního značení (svislé i vodorovné)
- Krajnice – poškozená či chybějící

- Objekty v komunikaci – posouzení zda do komunikace nebo do její bezprostřední blízkosti zasahují cizí objekty (stromy, domy, osvětlení, aj.), které mohou ovlivnit bezpečnost provozu
- Železniční přejezd – přítomnost železničního přejezdu na hodnocené komunikaci
- Výskyt chodců – stupnicí hodnocena intenzita chodců v době průzkumu
- Ovlivnění obyvatel – do jaké míry přítomnost silnice ovlivňuje obyvatele
- Ovlivnění okolní zástavby – do jaké míry silnice ovlivňuje okolní zástavby
- Vliv na centrální část města – jak značný je vliv silnice na centrální část města
- Parkování v komunikaci – přítomnost vozidel parkujících v komunikaci, mimo parkovacích zálivů
- Nepřehledná křižovatka – je-li na hodnocené komunikaci umístěna nepřehledná či špatně řešená křižovatka
- Směrové vedení – průběh směrového vedení silnice
- Výškové vedení – průběh výškového vedení silnice

6.2 ZDROJE DAT A INFORMACÍ

Tabulka B2 – *Hodnocení výsledků místního šetření* byla sestavena na základě provedených místních šetření s použitím foto a videozáznamů pořízených při těchto šetřeních.

Pro vyplnění tabulky B1 – *Kvantitativní hodnocení zadaných kritérií* bylo využito několika různých zdrojů, dle daného kritéria:

- Počet obyvatel – Lexikon obcí a měst;
- Počet dotčených obyvatel – odborný odhad dle charakteru přílehlé zástavby, zdroj: místní šetření, satelitní mapy;
- Délka úseku – mapový podklad;
- Přílehlé aktivity – webové stránky měst, podklad *Kulturní cíle LK*, mapy;
- Intenzita vozidel – Dopravní model firmy CityPlan kalibrovaný na základě výsledků sčítání dopravy ŘSD a vlastních dopravních průzkumů;
- Veřejná doprava – podklady předané objednatelem, *Mapa_10_trasy_dopravci_2009.pdf*, mapy;
- Stavebně-technický stav průtahu – mapa *Stav a kategorizace komunikací* na mapovém serveru Libereckého kraje, místní šetření;
- Plynulost průjezdu – místní šetření;
- Nehodovost – mapa *Nehodové úseky* na mapovém serveru Libereckého kraje;
- Stav trasy obchvatu v územním plánu – územně plánovací dokumentace měst a kraje.

6.3 PRINCIP HODNOCENÍ KRITÉRIÍ V TABULKÁCH

Do hodnocení byly zahrnuty silnice II. třídy a vybrané silnice III. třídy. Silnice I. třídy z hlediska hodnocení uvažovány nejsou, neboť náleží do kompetence státu, ale k jejich funkčnosti ve městě se přihlíželo.

Hodnocení kritérií v tabulce *Hodnocení – Zadaná kritéria*

- Počet obyvatel – města byla sestupně seřazena dle počtu obyvatel a bylo jim přiděleno pořadí, resp. body;
- Počet dotčených obyvatel – opět sestupně seřazení a přidělení pořadí, resp. body;
- Délka úseku – toto kritérium nemělo v hodnocení prioritní váhu, údaje byly do tabulky zaznamenány a při vyhodnocování celkových priorit k nim bylo přihlédnuto;
- Přílehlé aktivity – turistické – z podkladů byly do tabulky vyplněny turistické a rekreační cíle a s pomocí podkladu *Kulturní cíle LK* byla ohodnocena atraktivnost měst, hodnocení body 1 až 3
 - školní – zahrnutí počtu školních zařízení na hodnocených komunikacích
- Intenzita vozidel – těžká – sestupně seřazení měst a následné přiřazení pořadí, resp. bodů
 - celková – stejný postup jako u intenzity těžkých vozidel;
- Veřejná doprava – toto kritérium nemělo prioritní váhu, ale bylo k němu přihlíženo;
- Stavebně-technický stav průtahu – kritérium ohodnoceno stupnicí 1 až 5 a dále zahrnuto do celkového hodnocení;
- Plynulost průjezdu – hodnocení dle UKD stupnicí A až F;
- Nehodovost – na základě mapy nehodových úseků byla vypočtena relativní nehodovost, ta poté seřazena sestupně a městům bylo přiřazeno pořadí;
- Stav trasy obchvatu v územním plánu – toto kritérium nebylo zahrnuto do celkového hodnocení, ale při určování pořadí priorit bylo ke stavu rozpracování ÚPn přihlédnuto.

V tabulce *Hodnocení – Místní šetření* jsou daná kritéria ohodnocena počtem křížků, dle závažnosti charakteristiky či nedostatku.

6.4 KOMENTÁŘ K DÍLČÍM VÝSLEDKŮM

Pro uvedená kritéria byly učeny koeficienty významnosti a kritéria byla bodově přepočítána. Na základě těchto bodů byla města seřazena a tím bylo určeno jejich pořadí. Toto pořadí vychází z obou uvedených tabulek. Vzhledem k tomu, že údržba, opravy a výstavba silnic I. třídy není v kompetenci kraje, nebyla prioritou pořadí těchto akcí stanovena.

Výsledky priorit vycházející z hodnocení zadaných kritérií a z vyhodnocení místních průzkumů jsou výsledky dílčími. Konečné pořadí bylo určeno s ohledem na výsledky stanovené na základě provedených místních šetření (viz kapitola č. 5).

6.5 TABULKY DÍLČÍCH HODNOCENÍ

Tabulka B.1 – Kvantitativní hodnocení zadaných kritérií

HODNOCENÍ - ZADANÁ KRITÉRIA				HODNOCENÉ KRITÉRIUM																		
				POČET OBYVATEL		POČET DOTČENÝCH OBYVATEL		DÉLKA ÚSEKU [Km]		PŘILEHLÉ AKTIVITY			INTENZITA DOPRAVY				VEŘEJNÁ DOPRAVA	STAVEBNĚ TECHNICKÝ STAV	PLYNULOST PRŮJEZDU	NEHODOVOST		PŘÍPRAVA UP
				POČET	POŘADÍ MĚST	POČET	POŘADÍ MĚST	STÁVAJÍCÍ	ÚPRAVA	AKTIVITY	NÁVŠTĚVNOST	ŠKOLNÍ POČET ZAŘÍZENÍ	TĚŽKÁ DOPRAVA	OSTATNÍ	VOZ/24H	POŘADÍ MĚST				VOZ/24H	POŘADÍ MĚST	
Cvikov	I/13	průtah	-	4446	-	170	-	3,1	-	místní památky, turistika	3	-	2735	-	10704	-	a/-	1	A	1,65	-	
Česká Lípa	I/9	průtah	obchvat	38181	2	180	-	4,9	13,6	místní památky	1	-	2783	-	15819	-	a/-	2	C	1,84	-	
	II/262	průtah	přeložka			470	10	4,4	3,7	církevní památky			1748	1	15303	2	a/-	2	C	2,03	27	
	III/2627	přeložka	-			30	38	2,0	-	vodní hrad, vrchol špičák			313	30	2874	23	a/-	-	-	0,48	35	
Český Dub	II/278	průtah	obchvat	2816	19	650	2	2,2	1,9	Johanitská komenda, Schmitův zámek, Mariánský sloup, Podještědské muzeum	2	-	519	22	2142	30	a/-	3	C	-	-	
Desná	I/10	průtah	-	3480	-	705	-	3,8	-	lyžařské středisko	2	1	928	-	5388	-	a/-	-	-	4,01	-	
Doksy	I/38	obchvat	-	5112	13	40	-	3,4	-	rekreační středisko	2	-	3325	-	9283	-	a/-	-	-	0,87	-	
	II/270	průtah	obchvat			305	23	2,6	1,8	Máchovo jezero			486	26	3695	18	a/-	2	B	2,85	1	
	III/0381	obchvat	přeložka			100	34	6,0	1,1	Zámek Doksy			-	-	-	-	a/-	3	A	-	-	
Dubá	II/259	průtah	-	1749	25	200	29	0,7	-	Zámek Nový Bernštejn, cenná technická památka	1	-	90	38	473	37	a/-	2	A	-	-	
Frýdlant	I/13	průtah	obchvat	7556	6	830	-	2,8	3,7	zámek	1	2	1356	-	6433	-	a/a	1	A	4,87	-	
	II/290	průtah	přeložka			140	32	2,6	0,2	rozhledna			308	31	2621	25	a/-	4	B	1,61	29	
Harrachov	III/01021	průtah	-	1578	26	135	33	1,8	-	lyžařské středisko	3	-	-	-	-	-	a/-	2	B	-	-	
Hejnice	II/290	průtah	-	2758	22	620	3	3,5	0,3	významné poutní místo - bazilika Navštívení Panny Marie	3	-	308	32	2621	26	a/-	3	A	2,39	21	
Hodkovice n/Mohelkou	I/35	obchvat	-	2782	21	-	-	1,5	-	ochranné pásmo kamenného kříže	2	-	5802	-	21304	-	a/-	-	-	1,54	-	
	II/278	průtah	-			230	27	1,2	-	místní památky			519	23	2142	31	a/-	1	A	4,26	11	
Hrádek n/Nisou	I/35	obchvat	-	7439	7	-	-	2,5	-	Hrad Grabštejn, celní kámen	2	-	118	-	3692	-	a/-	-	-	4,75	-	
	III/2716	průtah	-			430	13	4,2	-	rekreační areál			355	29	5142	13	a/-	2	A	4,57	10	
Chrastava	I/35	obchvat	-	6082	10	-	-	1,6	-	Chrastavské slavnosti	1	-	3663	-	11037	-	a/-	-	-	0,62	-	
	II/592	průtah	přeložka			590	6	2,9	1,2	zříceniny Hamrštejn a Roimund			1310	8	5904	11	a/a	2	A	4,96	8	
Jablonec n/Jizerou	I/14	průtah	-	1901	-	285	-	2,0	-	lyžařské středisko	3	-	538	-	2953	-	a/-	-	-	4,64	-	
Jablonec n/Nisou	I/14	průtah	obchvat	44822	1	-	-	6,2	-	rekreační středisko	1	1	4166	-	22952	-	a/a	2	B	2,46	-	
	III/29029	průtah	přeložka			610	5	3,3	1,0	místní památky			1484	5	13954	3	a/-	2	B	3,45	15	
Jablonec v Podještědí	II/270	průtah	obchvat	3722	16	570	7	2,8	2,2	st. Zámek Lemberk, Bazilika svatého Vavřince	2	-	1350	7	4371	16	a/-	2	A	3,13	16	
Jilemnice	II/286	průtah	-	5731	12	245	26	2,5	-	rozhledna	2	1	1517	4	8560	6	a/a	4	B	2,30	23	
	II/293	průtah	-			210	28	1,5	-	pozdně gotický kostel sv. Mikuláše			1205	10	6932	9	a/-	2	B	2,37	22	

Tabulka B.1 – Kvantitativní hodnocení zadaných kritérií – část 2

HODNOCENÍ - ZADANÁ KRITÉRIA				HODNOCENÉ KRITÉRIUM																		
				POČET OBYVATEL		POČET DOTČENÝCH OBYVATEL		DÉLKA ÚSEKU [km]		PŘÍLEHLÉ AKTIVITY			INTENZITA DOPRAVY				VEŘEJNÁ DOPRAVA	STAVEBNĚ TECHNICKÝ STAV	PLYNULOST PRŮJEZDU	NEHODOVOST		PŘÍPRAVA UP
				POČET	POŘADÍ MĚST	POČET	POŘADÍ MĚST	STÁVAJÍCÍ	ÚPRAVA	AKTIVITY	NAVŠTĚVNOST	POČET ZAŘÍZENÍ	VOZ/24H	POŘADÍ MĚST	VOZ/24H	POŘADÍ MĚST				RELATIVNÍ NEH.	POŘADÍ	
Kamenický Šenov	I/13	průtah	-	3957	-	140	-	3,5	-	sklářské muzeum	2	1	1752	-	5952	-	a/-	3	A	1,84	-	
Liberec	I/13	průtah	obchvat	98781	-	-	-	7,0	-	Ještěd, Liberecký zámek	1	-	1722	-	15845	-	a/-	-	C/D	2,35	-	
	I/14	obchvat	-			-	-	5,8	-	zábavní centrum Babylon			2081	-	14831	-	a/-	-	C	5,48	-	
	I/35	průtah	-			-	-	1,6	-	místní památky			8974	-	36739	-	a/a	-	B	5,41	-	
Lomnice n/Popelkou	II/284	průtah	obchvat	5862	11	420	14	3,7	3,8	poutní kostel na kopci Tábor	2	1	1056	15	6715	10	a/a	2	B/C	2,21	25	
	II/286	průtah	obchvat			410	16	2,1	3,8	rekreační oblast, křížová cesta			619	20	2604	28	a/-	2	B/C	1,00	32	
Lučany n/Nisou	I/14	průtah	obchvat	1738	-	560	-	2,5	-	vrchol Bramberk, drobné památky	3	-	2297	-	10874	-	a/-	-	-	1,01	-	
Mimoň	II/268	průtah	obchvat	6701	8	420	15	3,3	2,3 (3,8)	houbařský ráj	2	-	1697	2	10089	5	a/a	3	C	2,30	24	
	II/270	průtah	obchvat			340	20	2,4	2,3 (3,8)	turistická oblast Ralsko			1168	11	5344	12	a/-	2	C	1,50	30	
Nové Město p. Smrkem	II/291	průtah	obchvat	3880	15	495	9	2,6	0,8	vrchol Smrk, štoly cínové rudy	3	-	286	36	2262	29	a/-	2	A	5,59	5	
Nový Bor	I/13	obchvat	-	12188	4	-	-	2,1	-	rekreační oblast	1	-	1588	-	7271	-	a/-	2	B	-	-	
	I/9	obchvat	-			-	-	3,0	-	malé sklárny			2562	-	8467	-	a/-	2	B	2,59	-	
	II/268	průtah	-			310	21	2,1	-	mezinárodní závody v orient. běhu			780	18	5003	14	a/-	1	C	4,69	9	
	III/26845	obchvat	převod na II/268			160	30	2,8	2,8	sklářské muzeum			305	34	1983	32	a/-	3	-	2,96	17	
Osečná	II/278	průtah	obchvat	1035	29	270	24	2,1	2,9	kostel sv. Víta, Mariánský sloup	3	-	357	28	1717	33	a/-	2	A	3,80	12	
	II/592	průtah	-			90	35	0,8	-	Čertova zeď			370	27	1108	36	a/-	3	A	6,18	2	
Ralsko	II/268	průtah	-	1920	23	45	37	1,3	-	hrad Ralsko, přírodní rezervace	3	-	1090	13	4662	15	a/-	2	A	1,81	28	
Raspenava	II/290	průtah	přeložka	2858	18	525	8	5,4	2,2	přírodní park Peklo, skála Zvon	3	1	308	33	2621	27	a/-	3	A	5,03	7	
Rokytnice n/Jizerou	II/294	průtah	-	3194	17	450	11	3,7	-	lyžařské středisko	2	1	505	24	3142	22	a/-	3	A	2,59	20	
Rovensko p/Troskami	II/282	průtah	-	1209	28	390	18	1,7	-	dostupnost na mnoho zámků a hradů v okolí, zvonice, rekreační oblast	3	1	252	37	1521	35	a/-	3	A	5,30	6	
Rychnov u Jablonce n.N.	I/65	obchvat	-	2366	-	-	-	0,7	-	místní památky	3	-	2378	-	10554	-	a/-	-	-	1,11	-	
Semily	II/289	průtah	obchvat	8886	5	440	12	3,4	0,8	kulturní památky	2	-	1083	14	10943	4	a/a	3	B	0,88	33	
	II/292	průtah	obchvat			620	4	4,1	0,6	turistické výlety, sport			915	17	3804	17	a/-	2	B	5,62	4	
Smržovka	I/14	průtah	-	3488	-	700	-	5,0	-	turistické výlety, sport, festivaly	3	-	2297	-	10874	-	a/-	-	-	1,41	-	
Stráž p/Ralskem	II/278	obchvat	-	4071	14	25	39	1,6	-	zámek, sport, vodní lyžování, výlety	3	-	297	35	1523	34	a/-	3	A	5,62	3	
Tanvald	I/10	průtah	-	6980	-	240	-	2,1	-	místní památky	3	-	2025	-	12279	-	a/-	-	-	4,67	-	
	I/14	průtah	-			250	-	1,6	-	sport			1235	-	7832	-	a/-	-	-	-	3,50	-
Turnov	I/10	obchvat	-	14517	3	-	-	5,6	-	muzeum Českého ráje	1	-	3232	-	14312	-	a/-	-	-	0,44	-	
	I/35	průtah	obchvat			230	-	4,0	-	zámek, hrad, turistické výlety			2771	-	16430	-	a/-	-	-	-	0,50	-
	II/283	průtah	přeložka			730	1	2,3	2,8	kamenářská exkurze			1689	3	18137	1	a/-	3	A	2,10	26	
Velké Hamry	I/10	průtah	-	2824	-	560	-	2,5	-	-	3	-	1013	-	5052	-	a/-	1	A	3,90	-	
Vysoké nad Jizerou	II/290	průtah	obchvat	1343	27	380	19	1,5	3,1	místní památky, sport, turistika	2	2	589	21	3151	21	a/-	2	A	1,16	31	
Zákupy	II/262	část obchvat	obchvat	2788	20	65	36	1,9	0,7	místní památky, turistika	2	-	1363	6	8384	7	a/-	2	A	0,52	34	
	II/268	průtah	obchvat			310	22	2,0	1,5	zámek Zákupy			500	25	2862	24	a/-	3	A	2,87	18	
Žandov	II/262	průtah	obchvat	1913	24	400	17	1,4	1,5	místní památky	3	-	978	16	3203	20	a/-	2	A	3,67	13	
Železný Brod	I/10	průtah	obchvat	6492	9	350	-	1,5	1,5	turistická oblast,	1	-	959	-	4212	-	a/-	1	B	5,20	-	
	II/282	průtah	-			250	25	1,2	-	skalní města			1207	9	7580	8	a/a	2	C	3,61	14	
	II/292	průtah	obchvat			155	31	1,2	1,3	hrady, zámky			729	19	3431	19	a/-	1	A	2,66	19	

Tabulka B.2 – Hodnocení výsledků místního šetření

Hodnocení – Místní šetření	silnice	charakteristiky / nedostatky													poznámky	
		chodníky	přechody	dopravní značení	krajnice	objekty v komunikaci	železniční přejezd	výskyt chodců	ovlivnění obyvatel	ovlivnění okolní zást.	vliv na centr. část města	parkování v komunikaci	nepřehledná křižovatka	směrové vedení		výškové vedení
Cvikov	I/13															
Česká Lípa	I/9			x				xx	xx	xx			xx	x		
	II/262 ul. Česká	x	xx	x			x	xxx	xxx	xx	xxx		x	xx	x	
Český Dub	II/278	x	x	x		x		xx	x	x	xx		x	xx	xxx	
	II/277	x		x				x					x	x		
Desná	III/29047	xx			xx	x		xxxx	x				xx	xx		
Doksy	II/270	x	x	x				x	xx	x	x		x	xx	x	
	III/0381				x		x	x				x	xx	x		
Dubá	I/9		x		x			x	x		x		xxx	xx		
	II/259	x	x	x		x		x					xx	xx		
Frýdlant	II/290	x		x	x	x		x					xx	x		
	I/13		x				xx	x					x	xx	xx	
Harrachov	III/1021		x					xxx	xx	x	xxx		xx	x		
Hejnice	II/290	x	x	x		x		xx			xxx	x	x	xx	x	
	III/29015	x		x			x	xx				x	x	x	x	
	III/29016	x		x	x			xx				x	xx	x		
	ul. Klášterní		x	x				xxx	x			x		x	x	
Hodkovice n/Mohelkou	II/278		x	x									x	x		
Hrádek n/Nisou	III/2716		x	x			x	xx	x			x	x	xx	xx	
Chrastava	II/592	x		x	x	x		xx	xx		xxx	x	x	xx	x	
	ul. Družstevní	x				x		x	xxx	x			x	x	x	
	III/27250	x	x	x	x	x		x			x		x	xx	x	
	III/27251	x		x				xx	x			x	x	x	x	
Jablonec n/Jizerou	III/29058	xx		x	x			xx				x	x			
Jablonec n/Nisou	I/14		x					xx				x	x			
	III/29029	x	x	x	x			x	xx	x			xx/xxx	x/xx		
Jablonné v Podještědí	II/270	x	x	x			x	x	xx	x	x	x	x	xx	xx	
Jilemnice	II/286															
	II/293	xx		x				xx								
	III/2936						x	x						x	x	
	III/28411	xx	x	x		x		xxx	x			x		x	x	
Kamenický Šenov	I/13		x		x		x	x	x				xx	x		
Liberec	I/13															
	I/14															
	I/35															
Lomnice n/Popelkou	II/286	x		x	x		x	xx				x	x	xxx	xxx	
	II/284		x	x				xxx	xxx		xxx	x	x	xx	x	
Lučany n/Nisou	III/29037	x			x	x	xx	xx	x	x		x	xxx	xxx		
Mimoň	II/268		x	x	x		x	xxx	xxx	xxx	xxx	x		xx	x	
	II/270		x					xxx	xxx	xxx	xxx	x		xx	xx	
Nové Město p. Smrkem	II/291	x	x				x	x	xx	xx	xx	x	xx	x		
Nový Bor	II/268		x	x	x			x	xx		xx	x	xx	x		
Osečná	II/278	x	x				xx	x	x		x		x	x	x	
	II/592	x		x				x						x	x	
	III/27238		x	x				x	x	x			x	x	x	

Tabulka B.2 – Hodnocení výsledků místního šetření – část 2

Hodnocení – Místní šetření	silnice	charakteristiky / nedostatky													poznámky
		chodníky	přechody	dopravní značení	krajnice	objekty v komunikaci	železniční přejezd	výskyt chodců	ovlivnění obyvatel	ovlivnění okolní zást.	vliv na centr. část města	parkování v komunikaci	nepřehledná křižovatka	směrové vedení	
Ralsko	II/268	x	x		x		x					x	xx	x	křižovatka s III/27235 obrovská rozlehlá nekanalizovaná plocha
Raspenava	II/290	xx	x	x	x	x	x	x					xx	x	snížený podjezd u žel.viaduktu
Rokytnice n/Jizerou	II/294	x	x	x	x	x	xx	xx		xx	x		xxx	xxx	střechy domů zasahující do prostoru komunikace
Rovensko p/Troskami	II/282		x	x			x	xx	x	x	x		xx	xxx	
Rychnov u Jablonce n.N.	III/28711	x	x				xx				x		xx	x	
Semily	II/292	x	x	x			xx	x			x		xx	x	dopr. Značení Úsek častých dopr. Nehod na průtahu
	II/289		x	x	x		x	x			x		xx	x	
Smržovka	III/28733	x			x	x	x					x	xx	xx	
	III/28734	x			x	x	xx	xx			x		xx	xx	
	III/29041	x			x	x	x						xx	xxx	
	III/29042	x			x		x					x	x	xx	
Stráž p/Ralskem	II/278			x								x	x	x	
Tarvald	III/29023	x	x				xxx	x					xxx	xxx	přítomnost nemocnice
Turnov	II/283	x	x	x	x		xxx	xxx	xxx	xxx	x	x	x	xx	řešit ve vztahu k R35
	III/2834				x	x							xxx	xxx	návrh vedení obchvatu
Velké Hamry	III/28747	x			x		xx	xxx	x				xx	xxx	
	III/01019	x			x		x						x	x	přítomnost vlak. nádraží Velké Hamry
Vysoké nad Jizerou	II/290	x	x		x	x	xxx	xxx	xxx	xxx	x		xx	x	
	III/29063	x			x								xxx	xxx	zákaz vjezdu nákl. automobilům
Zákupy	II/268		x	x			x	xx	x	xx			xx	x	
	II/262		x				x	x				x	xx	x	
Žandov	II/262						x	x		x		x	xx	x	
	II/263				x		x	x		x	x	x	xx	x	
Železný Brod	I/10		x				xxx	xxx	xxx	xxx	x		xx	x	
	II/292	x	x				x						xxx	xxx	
	II/282		x				xxx	xxx	xxx	xxx	x		xx	xxx	

Legenda k tabulce

Chodníky	nic	žádný problém
	x	třeba řešit pouze v některých místech
	xx	chybí z poloviny
	xxx	chybí téměř všude
Přechody	nic	žádný problém
	x	min. jeden přechod špatně řešen (dlouhý, ve směr obl. apod)
Dopravní značení	nic	žádný problém
	x	něco v nepořádku (chybí značka, nepřehledné, chybí vod.zn.)
Krajnice	nic	žádný problém
	x	rozpadlé či chybí
Objekty v komunikaci	nic	nejsou
	x	do komunikace zasahují lampy, stromy, dům..
Přítomnost školy/ hřiště	nic	ne
	x	ano
Vedení MHD/ dálk bus	nic	ne
	x	ano
Železniční přejezd	nic	ne
	x	ano
	xx	ano –nebezpečný (špatný rozhled, v blízkosti křižovatky..)
Přítomnost chodců	nic	nejsou
	x	velmi nízká
	xx	nízká
	xxx	střední
	xxxx	vysoká
Ovlivnění obyvatel	nic	žádné
	x	nízké
	xx	střední
	xxx	značné
Ovlivnění zástavby	nic	žádné
	x	nízké
	xx	střední
	xxx	značné
Vliv na centrální část	nic	žádné
	x	nízké
	xx	střední
	xxx	značné
Parkování v komunikaci	nic	ne
	x	ano
	xx	dobrý
	xxx	ucházející (občas výtlupek)
Stavebně technický stav	xxx	horší (více výtlupek, nerovnosti..)
	xxxx	špatný
	nic	není
	x	min. jedna křižovatka špatně řešena
Směrové vedení	x	přímé
	xx	mírné oblouky
	xxx	oblouky o malých poloměrech
	xxxx	špatně řešeno
Výškové vedení	x	rovinaté
	xx	mírné sklony
	xxx	větší sklony
	xxxx	velké sklony

Tabulka B.3 - Dílčí výsledky kvantitativního hodnocení

	Obchvaty, přeložky	Humanizace
Vysoká priorita	Turnov Mimoň Česká Lípa Železný Brod Chrastava	Turnov Mimoň Vysoké nad Jizerou Železný Brod Česká Lípa Rokytnice nad Jizerou
Vyšší střední priorita	Jablonec nad Nisou Jablonec v Podještědí Lomnice nad Popelkou Semily	Chrastava Lomnice nad Popelkou Český Dub Jablonec v Podještědí Desná Doksy Hejnice Raspenava Rovensko pod Troskami Semily
Střední priorita	Doksy Nový Bor Jilemnice Vysoké nad Jizerou Český dub	Lučany nad Nisou Nové Město pod Smrkem Jablonec nad Nisou Jilemnice Nový Bor Zákupy Smržovka Velké Hamry
Nízká priorita	Nové Město pod Smrkem Zákupy Raspenava Žandov	Hrádek nad Nisou Osečná Tanvald Harrachov Dubá Jablonec nad Jizerou Frýdlant
Velmi nízká priorita	Frýdlant Osečná Dubá	Rychnov u Jablonce n. N. Žandov Ralsko Stráž pod Ralskem Hodkovice nad Mohelkou Kamenický Šenov Cvikov

Poznámka: Výše uvedená tabulka udává dílčí pořadí priority realizace obchvatů, přeložek a humanizací v řešených městech podle výsledků kritérií, které bylo možné kvantifikovat. Nejsou zde zohledněny výsledky kvalitativního posouzení priority. Výsledné pořadí priority, které kvalitativní hodnocení zohledňuje je tudíž odlišné.

7 VÝSLEDKY OPTIMALIZACE POŘADÍ

Pro stanovení výsledného pořadí byla zohledněna všechna kritéria uvedená a dokladovaná v předchozích kapitolách.

7.1 TABULKY VÝSLEDNÉHO POŘADÍ MĚST

Výsledky optimalizace pořadí jsou prezentovány v následujících tabulkách. Pořadí je přitom stanoveno pro tři hlavní oblasti:

- Priorita realizace obchvatů hodnocených měst;
- priorita úprav průtahů (humanizace) hodnocených měst;
- výsledná priorita zlepšování stavu dopravní infrastruktury hodnocených měst.

7.1.1 Priorita realizace obchvatů a přeložek silnic hodnocených měst

Po identifikaci hodnot všech kritérií, které sloužily jako podklad tohoto hodnocení je výsledné pořadí pro prioritu realizace obchvatů hodnocených měst následující:

Pořadí	Město	Poznámka
1	Turnov	Přeložka II/283
2	Mimoň	Obchvat II/268 a II/270
3	Semily	Obchvat II/289 a II/292
4	Jablonné v Podještědí	Obchvat II/270
5	Chrastava	Přeložka II/592 - realizace probíhá
6	Železný Brod	Obchvat II/292
7	Lomnice nad Popelkou	Přeložka II/289
8	Jablonec nad Nisou	Přeložka III/29029
9	Doksy	Obchvat II/270
10	Česká Lípa	Přeložka II/262
11	Vysoké nad Jizerou	Obchvat II/290
12	Český Dub	Obchvat II/278
13	Liberec	Napojení průmyslové zóny Liberec Sever na R 35
14	Zákupy	Obchvat II/262 a II/268
15	Nové Město pod Smrkem	Obchvat II/291
17	Nový Bor	Obchvat II/268
18	Raspenava	Přeložka II/290
19	Žandov	Obchvat II/262
20	Frýdlant	Přeložka II/290
21	Osečná	Přeložka II/278

Tabulka B.4 – Výsledné pořadí priority realizace obchvatů a přeložek v hodnocených městech

Ve městech, která byla předmětem hodnocení a nejsou ve výše uvedené tabulce, není v územně plánovací dokumentaci obchvat silnic II. nebo III. třídy uvažován.

7.1.2 Priorita úprav průtahů silnic (humanizace) hodnocených měst

Po identifikaci hodnot všech kritérií, které sloužily jako podklad tohoto hodnocení je výsledné pořadí pro prioritu humanizace průtahů silnic městy následující:

Pořadí	Město	Poznámka
1	Mimoň	průtah silnic II/268 a II/270
2	Turnov	průtah silnice II/283
3	Semily	průtah silnic II/289 a II/292
4	Rokytnice nad Jizerou	průtah silnice II/294
5	Železný Brod	průtah silnic II/282 a II/292
6	Česká Lípa	průtah silnice II/262
7	Vysoké nad Jizerou	průtah silnice II/290
8	Český Dub	průtah silnice II/278
9	Lomnice nad Popelkou	průtah silnic II/284 a II/286
10	Jablonné v Podještědí	průtah silnice II/270
11	Desná	průtah silnice III/29047
12	Nový Bor	průtah silnice II/268
13	Zákupy	průtah silnice II/268
14	Rovensko pod Troskami	průtah silnice II/282
15	Doksy	průtah silnice II/270
16	Hejnice	průtah silnice II/290
17	Raspenava	průtah silnice II/290
18	Ralsko	průtah silnice II/268
19	Nové Město pod Smrkem	průtah silnice II/291
20	Lučany nad Nisou	průtah silnice III/29037
21	Jablonec nad Nisou	průtah silnice III/29029
22	Smržovka	průtah silnic III/29033, III/29034, III/29041 a III/29042
23	Žandov	průtah silnice II/262
24	Jilemnice	průtah silnic II/286, II/293 a III/28411
25	Osečná	průtah silnice II/278
26	Hrádek nad Nisou	průtah silnice III/2716
27	Velké Hamry	průtah silnic III/01019 a III/28747
28	Tanvald	průtah silnice III/29023
29	Frýdlant	průtah silnice II/290
30	Chrastava	průtah silnice II/592
31	Dubá	průtah silnice II/259
32	Jablonec nad Jizerou	průtah silnice III/29058
33	Harrachov	úpravy provedeny
34	Rychnov u Jablonce n. N.	průtah silnice III/28711
35	Stráž pod Ralskem	obchvat silnice II/278
36	Kamenický Šenov	průtahy silnic III/2639 a III/26211
37	Cvikov	na III. třídě nebyly zjištěny výraznější nedostatky
38	Hodkovice nad Mohelkou	průtah silnice II/278

Tabulka B.5 – Výsledné pořadí priority úprav průtahů silnic v hodnocených městech

7.1.3 Priorita zlepšování stavu dopravní infrastruktury hodnocených měst

Po identifikaci hodnot všech kritérií, které sloužily jako podklad tohoto hodnocení je výsledné pořadí pro prioritu realizace akcí na dopravní infrastrukturu hodnocených měst následující:

Pořadí	Město	Pozn.
1	Chrastava	Dokončení obchvatu
2	Jablonné v Podještědí	Úprava dopravního značení
3	Semily	Humanizace průtahů a oprava vozovky II/289
4	Turnov	Příprava obchvatu
5	Mimoň	Humanizace
6	Mimoň	Příprava obchvatu
7	Jablonné v Podještědí	Příprava obchvatu
8	Český Dub	Úpravy průtahu, příprava obchvatu
9	Rokytnice nad Jizerou	Humanizace
10	Semily	Obchvat
11	Doksy	Obchvat
12	Lomnice nad Popelkou	Humanizace
13	Železný Brod	Humanizace (v návaznosti na přeložku I/10)
14	Česká Lípa	Humanizace průtahu
15	Jilemnice	III/28411 - cesta pro pěší a cyklisty
16	Vysoké nad Jizerou	Obchvat, studie změny organizace dopravy
17	Zákupy	Humanizace
18	Rovensko pod Troskami	Humanizace
19	Liberec	Napojení prům. zóny sever

Tabulka B.6 – Výsledné pořadí priority akcí v hodnocených městech

Priorita dalších akcí, které byly předmětem tohoto hodnocení odpovídá pořadí dosaženému v tabulkách B.4 a B.5.

8 ZÁVĚR

Provedenou analýzou a hodnocením dopravní infrastruktury 39 měst Libereckého kraje byla určena priorita rozvoje silniční sítě a úprav na průtazích silnic II. a III. tříd. Hodnocení bylo provedeno na základě předem definovaných kritérií, se zaměřením na identifikaci hlavních dopravních problémů a bezpečnostních závad v posuzovaném území. Výstupem z provedené analýzy jsou tři základní tabulky. Dvě tabulky určují pořadí jednotlivých měst podle typu investičního záměru, tj. pořadí priority realizace obchvatů + přeložek a prioritu realizace úprav na průtazích (humanizace průtahů silnic). Třetí tabulka udává pak pořadí jednotlivých akcí tak, jak by podle výsledků tohoto hodnocení měly po sobě následovat. V této tabulce byla zohledňována i předpokládaná investiční náročnost a efekt dosažitelný provedenými úpravami. Výsledky pořadí jsou dokladovány v kapitole 7 – VÝSLEDKY OPTIMALIZACE POŘADÍ.

Při hodnocení byly využívány podklady předané objednatelem a dále podklady získané při průzkumech a místních šetření ve všech hodnocených městech a silnicích. Vyčíslitelné údaje o městech a jejich dopravní infrastrukturu (počet obyvatel, intenzity dopravy, délka průtahu, nehodovost) byly pro všechna města hodnoceny formou pořadí v dílčích tabulkách, které sloužily jako podklad pro určení výsledného pořadí, ve kterém se zohledňovalo též kvalitativní určení priority, které vycházelo z pořízených videozáznamů průjezdů úseků silnic a poznatků z místního šetření na území měst.

Pro ohodnocení výhledového stavu byl využit dopravní model České republiky, provozovaný firmou CityPlan. Pro Liberecký kraj byl zpracován jednak model stávajícího stavu intenzit dopravy na dopravní infrastrukturu a jednak model výhledového období roku 2040, kdy byl uvažován rozvoj dopravní infrastruktury kraje v rozsahu definovaném územně plánovací dokumentací. Z hlediska zpřesnění údajů o stavu a výhledových hodnotách intenzit na silniční síti některých měst Libereckého kraje by bylo jako podklad pro případná další dopravní posouzení a studie, případně pro hodnocení důsledků investičních akcí a rozvoje dopravní infrastruktury optimální dále zpodrobnit dopravní model Libereckého kraje. To by vyžadovalo provedení dopravních průzkumů na silniční síti vybraných obcí a měst, které by upřesnily a doplnily oficiální a vlastní zdroje dat a zvýšení podrobnosti zadané silniční sítě ve vybraných městech Libereckého kraje, včetně výhledového stavu místních komunikací nižších tříd. Plánované rozvojové aktivity v území a rozvoj dopravní infrastruktury by pak bylo možné hodnotit pro různé dopravní scénáře a výhledová období. Tento rozsah prací byl nad rámec tohoto hodnocení a pro rozhodování o pořadí priority posuzovaných akcí ve vztahu k výhledovému období byla přesnost a podrobnost použitého dopravního modelu dostačující.

Věříme, že provedené určení pořadí priority zlepšování stavu a rozvoje dopravní infrastruktury ve městech Libereckého kraje přispěje jako jeden z podkladů k efektivnímu rozdělování finančních prostředků na dopravní infrastrukturu v rámci investičních možností kraje.

Za autorský kolektiv

Ing. Jiří Lávic