



## 2. KONCEPCE UDRŽITELNÉ DOPRAVY

### 2.a. Analytická část

#### 2.a.1. Širší vztahy

V řešeném území je provozována doprava silniční i železniční.

Základní komunikační systém je tvořen silnicí I. třídy I/14 a navazujícími krajskými silnicemi II. třídy II/286 a II/293.

Území zahrnuje silnice III. třídy, které zprostředkovávají přímou dopravní obsluhu jednotlivých sídel v okolí Jilemnice.

#### 2.a.2. Silniční doprava

##### 2. a.2.1. Silnice I.-III. tříd

Silnice I/14 s významným podílem tranzitní dopravy prochází územím ve směru východ – západ přes Hrabačov. Silnice odděluje od centra města severní část území. U stávajícího průtahu silnice I/14 je dán plný důraz na dopravní funkci s předimenzovaným šířkovým uspořádáním, silnice významně ovlivňuje životní prostředí i bezpečnost silničního provozu, má významný bariérový účinek s absencí opatření pro nemotorovou dopravu. Silnice kromě funkce významného dopravního tahu plní i funkci obslužnou s přímou dopravní obsluhou přilehlé obytné zástavby. Křížení se silnicí II/286 je realizováno prostřednictvím okružní křižovatky, řešení okraje středového ostrůvku zvýšenou zdí však není vhodné, pro tuto bariéru tvoří tato křižovatka bezpečnostní riziko.

Silnice II/286 prochází územím ve směru od Jičina do Dolních Míseček. Silnice prochází při jižním okraji centra (Žižkova ulice), ve středu města se napojuje na silnici II/293 od Martinic. Křížení obou silnic II. tříd je řešeno prostřednictvím okružní křižovatky. Silnice má v západní části extravilánový charakter, v zastavěné části Žižkovy ulice je zdůrazněn její dopravní význam s příliš širokým dopravním prostorem a absencí zklidňovacích opatření pro nemotorovou dopravu. Průjezdni doprava v Žižkově ulici vyžaduje opatření pro zvýšení bezpečnosti nemotorové dopravy (je připravováno).

Průtah silnice II/286 v úseku od křížení se silnicí II/293 po křižovatku se silnicí I/14 svým charakterem, šířkou, podélným sklonem a vybavením (ocelová svodidla) vyvolává dojem extravilánové silnice a svádí k rychlé jízdě, v úseku jsou navíc časté a dlouhé přechody pro chodce se závadným rozhledovým polem.

Nová trasa průtahu silnice II/286 směrem na sever zklidnila severovýchodní obytnou část Hrabačova. Převedení silnice do nové trasy mezi Jizerkou a průmyslovými areály odvedlo veškerou průjezdnou dopravu z obytného území severovýchodní části Hrabačova.

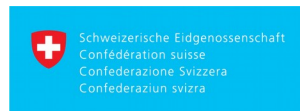
Silnice II/293 je trasovaná ve směru severojižním od Studence v souběhu se železniční tratí a ve stávajícím stavu chybí rovněž prvky pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti hlavně pěší dopravy.

##### 2. a.2.2. Místní komunikace

Pro místní dopravu v řešeném území jsou využívány průtahy silnic I., II. a III. tříd. Na tyto silnice navazuje ve městě poměrně hustá síť místních komunikací různé délky a proměnlivých parametrů. V okrajových částech jednotlivých místních částí mají komunikace charakter cest se zpevněným nebo nezpevněným povrchem bez chodníků, v šířce kolem 2,5 - 3 m, vycházející z terénních podmínek a jejich fixace zástavbou.

Kvalita krytů vozovek je rozdílná, od živičných, popř. dlážděných, po nezpevněné cesty.

Síť místních komunikací doplňuje několik bývalých i současných polních (lesních) cest, které umožňují obsluhu jednotlivých objektů mimo souvislou zástavbu.



Pro místní propojení oblasti Kozince se silnicí II/286 je v územním plánu uvažován koridor pro samostatné dopravní propojení (samostatné obchvatové komunikace). Využitelnost obchvatové komunikace se však jeví zcela minimální, nově zbudovaná uliční síť bude plně dostačovat očekávaným dopravním nárokům, které mohou v řešené oblasti vzniknout.

Investice do zamýšlené obchvatové komunikace není za daných podmínek opodstatněná.

Dopravně závadné jsou šířkové parametry některých místních komunikací, nevyhovující jsou rovněž rozhledové poměry na některých křižovatkách, především při napojení místních komunikací na silnice I.- III. třídy.

Závadné jsou parametry jižního úseku ulice Hanče a Vrbaty, včetně železničního přejezdu, který postrádá bezpečnostní prvky, nevyhovující je i rozhledové pole.

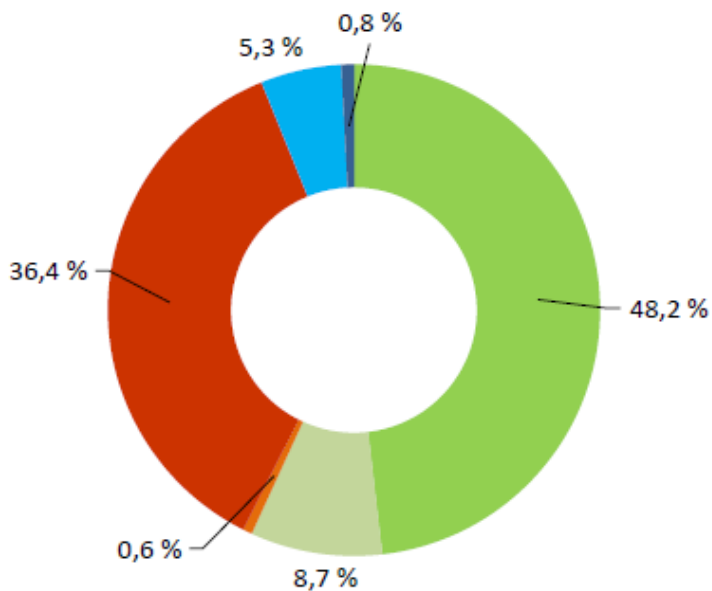
V historickém centru je zavedený systém jednosměrných komunikací, který je však nepřehledný a zvyšuje intenzity zbytné dopravy.





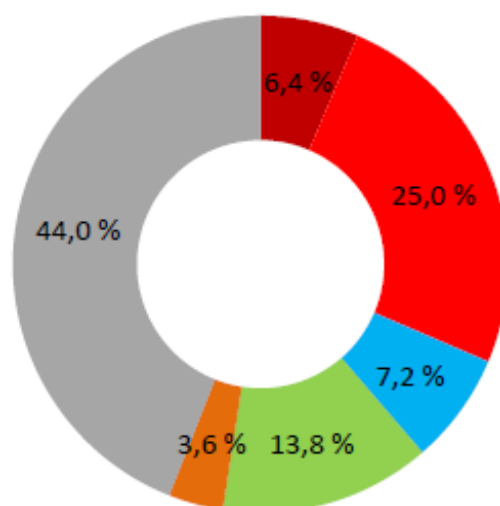
## Způsob dopravy

■ Pěšky ■ Na kole ■ Na motocyklu ■ Autem, taxikem ■ Autobusem ■ Vlakem



## Důvod cesty

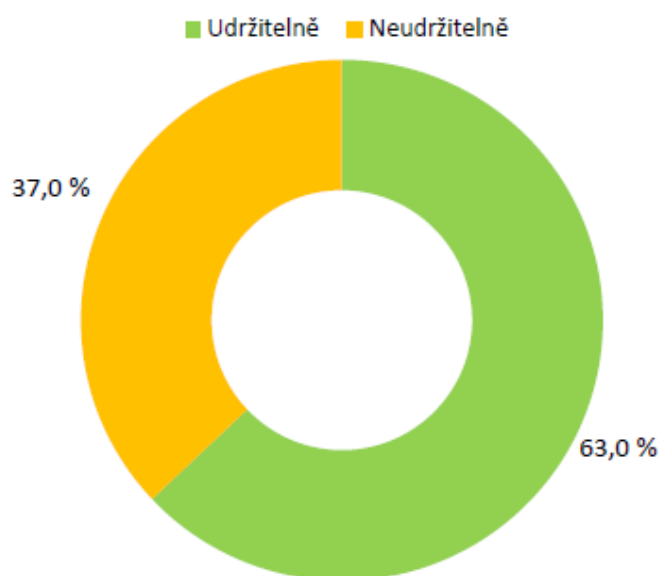
■ Do školy ■ Do práce ■ Rekreace ■ Nakupování ■ K lékaři ■ Zpáteční cesta



Největší podíl cest byl uskutečňován pěšky (48,2%) a osobním automobilem (36,4%), velmi malý podíl má veřejná hromadná doprava (6,1%) i jízda na kole (8,7%). Nejčastějším důvodem cest je cesta do práce (25,0%) a za nákupy (13,8%).



## Udržitelnost dopravy



Udržitelné druhy dopravy (pěší cesta, jízda na kole, veřejná hromadná doprava převažují nad opravou autem, velký podíl z tohoto poměru má pěší doprava. Oproti předchozím šetřením (z let 2011 a 2013) má však udržitelná doprava klesající tendenci, podíl cest automobilem výrazně narostl, oproti tomu došlo k poklesu cest hromadnou dopravou.

### 2. a.2.5. Nehodovost

Dopravnímu zatížení odpovídají i statistiky nehodovosti (zdroj: Policie ČR, DI Semily, 06.2015).

Dle Přehledu nehodovosti na komunikacích v Jilemnici od 1.1.2013 do 31.5.2015 se nejvíc dopravních nehod stalo v tomto období v ulici Žižkově (II/286), Krkonošské (II/286) a Čsl. Legií (II/293).

Žižkova	– celkem 20 nehod
Krkonošská	– celkem 18 nehod
Čsl. Legií	– celkem 10 nehod

Příčinou většiny nehod byla rychlá jízda, nedání přednosti v jízdě a způsob jízdy. Důsledkem nehod jsou lehká i těžká zranění, evidována je nehoda i s následkem smrti. Velký vliv na nehodovost má i stav komunikace, absence chodníků, normových přechodů pro chodce a jednotlivá opatření pro zklidnění dopravy. V současné době je připravován projekt na rekonstrukci (humanizaci) ulice Čsl. Legií (II/293) a ulice Žižkovy (II/286) v úseku K Břížkám – Roztocká.

### 2. a.2.6. Doprava v klidu

Parkování vozidel je uskutečňováno na soukromých pozemcích, v profilu místních komunikací a na veřejných parkovištích.

Garážovací stání jsou reprezentována garážemi na vlastním pozemku nebo řadovými garážemi.

Deficit parkovacích stání je především v místě vícepodlažní zástavby (sídlíště Spořilov), v centrální části města a dále v okolí nemocnice.

Záchytné parkoviště chybí při obvodu centrální části města.

V Roztocké ulici je problematická doprava v klidu před marketem Jednota, kde parkoviště pro návštěvníky úplně chybí a parkující vozidla blokují zásobovací cesty.

Na příjezdu do města chybí navigační systém pro návštěvníky.



### **2.a.3. Hromadná doprava osob**

Hromadná doprava osob je v řešeném území prováděna prostředky autobusové dopravy a železniční dopravy.

#### **2. a.3.1. Autobusová doprava**

Ve vyhovující poloze v centrální části města je umístěno autobusové nádraží s 10 nástupišti a prostory pro cestující. Napojení nádraží je vyhovující přímo na Žižkovu ulici, nádraží obsluhuje i dálkové linky. Dopravní systém nádraží je nevyhovující (couvání autobusů). Prostory pro cestující jsou, vzhledem k významu nádraží, nedostatečné.

Vzhledem k rozloze nádraží je možné uvažovat o jeho prostorové redukci, v souladu s navrženým řešením dle územního plánu.

Další autobusové zastávky jsou umístěny v jednotlivých částech města, přičemž docházková vzdálenost je vesměs vyhovující. U některých zastávek je potřebné řešit chybějící zastávkové pruhy, čekárny pro cestující, chybějící nebo nevhodně umístěné označníky a chybějící úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

#### **2. a.3.2. Železniční doprava**

Územím prochází železniční trať regionálního významu č. 042 Martinice v Krkonoších – Rokytnice v Jizerských horách. Trať je jednokolejná neelektrifikovaná. Železniční trať se postupně stala bariérou pro další rozvoj města východním směrem. Dopravně závadné jsou některé železniční přejezdy (ul. Hanče a Vrbaty).

Potenciál železnice je v současné době bohužel nevyužitý.

Na území města se nachází dvě železniční stanice. Stanice Jilemnice má nevýhodnou polohu při silnici č. II/293 ve vztahu k centru města, od kterého je vzdálena cca 700 m. Stanice Hrabačov v severní části města je rovněž méně využívaná pro horší dostupnost.

V územním plánu je navrhována nová železniční zastávka (Jilemnice-město), která by byla umístěna poblíž centra v místě, kde je železnice úroňově přístupná a kde je předpoklad pro zřízení doprovodné vybavenosti (parkoviště pro osobní vozidla, stanice autobusů). Vybudování nové zastávky by bylo velkým přínosem pro zvýšení dostupnosti a zvýšení využívání železniční dopravy. Podmínkou musí být i dobudování infrastruktury pro pěší i cyklisty (bezpečný přístup přes silnici II/286, osvětlené chodníky, úschovna a půjčovna jízdní kol, apod.).

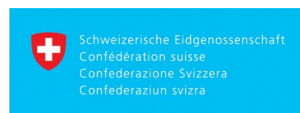
Vzhledem k rozsahu provozu a charakteru železnice by bylo vhodné uvažovat ve výhledu o kombinovaném provozu v systému Tramtrain.

#### **2.a.4. Pěší doprava**

Chodníky jsou realizovány převážně při průtazích silnic I.- II. tříd a u většiny páteřních místních komunikací. Chybějící části chodníků jsou především v okrajových partiích města při silnicích II. a III. třídy (ul. Čsl. Legií, ul. Roztocká, K Břízkám). V ulici Čsl. Legií jsou nové chodníky navrhovány v projektu humanizace této ulice.

Rizikovým úsekem je průtah silnice II/286 v úseku od křížení se silnicí II/293 po křižovatku se silnicí I/14. Svým charakterem, šířkou, podélným sklonem a vybavením (ocelová svodidla) vyvolává dojem extravilánové silnice a svádí k rychlé jízdě, v úseku jsou navíc časté a dlouhé přechody pro chodce se závadným rozhledovým polem. V severní části, v Hrabačově, naopak chybí bezpečné pěší propojení v severní části území kolem ulice Hanče a Vrbaty přes Krkonošskou na východ k ulici Valteřické a Na Stráni.

Chodníky, včetně přechodů přes vozovky a přístupů na autobusové zastávky, je nutno budovat dle Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích,



zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Úpravy pro bezbariérové užívání staveb, včetně úprav pro slabozraké osoby (varovný a signální pás, vodící linie apod) ve městě z větší části absentují.

Nevyhovující je pěší přístup k železniční stanici v Hrabačově. Území Draha je ve směru sever-jih pro pěší dopravu neprostupné, stejně tak chybí pěší propojení ve směru od parku (ul. Valdštejská) k ulici Krkonošské a následně do ulice Do Žlábků.

Řešeným územím jsou dále vedeny značené pěší turistické trasy, naučné stezky a výletní okruhy, které propojují jednotlivé turistické atraktivity s vazbou na širší území. Další vycházkové trasy je možné v území vyznačit, potenciál atraktivního území není dosud využit, včetně řešení vycházkových tras v centru města.

### **2.a.5. Cyklistická doprava**

Řešeným územím prochází značené cyklotrasy (celostátní značení Klubu českých turistů), které jsou vedeny převážně po méně zatížených silnicích III. třídy nebo zpevněných cestách.

Územím prochází nadregionální Jizersko-krkonošská magistrála (cyklotrasa KČT č. 22), některé úseky však nejsou vyhovující. Vedení stezky v trase ulice Hanče a Vrбаты není využíváno, stav vozovky a její parametry nejsou vyhovující, cyklisté využívají ulici Krkonošskou.

V území je třeba řešit celkové zlepšení podmínek pro cyklisty (i pěší) jako jeden ze základních pilířů udržitelné dopravy.

Vzhledem k poloze a významu města a nevelké vzdálenosti okolních obcí s velkou vazbou na Jilemnici je žádoucí v extravilánových úsecích řešit samostatné stezky pro cyklisty (a pěší) mimo profil komunikací. Vzhledem k dopravní zátěži chybí samostatná stezka hlavně při silnici II/293 v úseku Jilemnice – Martinice v Krkonoších. Jedná se hlavně o dojíždění do zaměstnání, do školy apod., z těchto důvodů musí být trasa pro cyklisty co nejkratší a bezpečná, čemuž odpovídá pouze nová stezka v souběhu s krajskou silnicí.

Další trasy samostatných cyklostezek je vhodné řešit v úsecích Jilemnice – Mříčná, Jilemnice – Roztoky, Jilemnice – Valteřice.

Na silnicích I. i II. třídy není řešen bezpečný průjezd pro cyklisty v intravilánových úsecích.

Ve vnitřní části města je průjezdnost pro cyklisty omezena množstvím jednosměrných ulic.

Pro rekreační dopravu by bylo vhodné lépe využít stávající síť polních a lesních cest, které je však nutné lépe udržovat.