

JILEMNICE UDRŽITELNÁ KONCEPCE UDRŽITELNÉ DOPRAVY

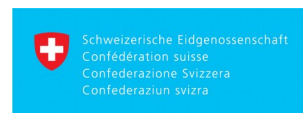


ATELIER \L

Projekt „Jilemnice – udržitelná“ je podpořen z Programu švýcarsko-české spolupráce.
Project “Jilemnice – sustainable” is supported by a grant
from Switzerland through the Swiss Contribution to the enlarged European Union.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Údaje o zpracovateli

Vypracoval

Ing. Radek Michlík



Obsah

Údaje o zpracovateli.....	1
2.a. Analytická část.....	3
2.a.1. Širší vztahy.....	3
2.a.2. Silniční doprava.....	3
2. a.2.1. Silnice I.-III. tříd.....	3
2. a.2.2. Místní komunikace.....	3
2. a.2.3. Intenzity silniční dopravy.....	5
2. a.2.4. Dělbá přepravní práce.....	5
2. a.2.5. Nehodovost.....	7
2. a.2.6. Doprava v klidu.....	7
2.a.3. Hromadná doprava osob.....	8
2. a.3.1. Autobusová doprava.....	8
2. a.3.2. Železniční doprava.....	8
2.a.4. Pěší doprava.....	8
2.a.5. Cyklistická doprava.....	9
2.b. Návrhová část.....	10
2.b.1. Definice.....	10
2.b.2. Základní vize.....	10
2.b.3. Strategické cíle.....	10
2. b.3.1. Zlepšení mobility a dostupnosti.....	10
2. b.3.2. Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu.....	10
2. b.3.3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí.....	11
2. b.3.4. Optimalizace využití dopravního systému.....	11
2.b.4. Klíčová opatření.....	11
2. b.4.1. Zlepšení mobility a dostupnosti.....	11
2. b.4.2. Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu.....	15
2. b.4.3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí.....	16
2. b.4.4. Optimalizace využití dopravního systému.....	17



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.

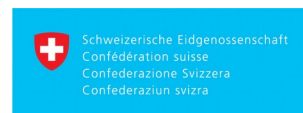
Silnice II/293 je trasovaná ve směru severojižním od Studence v souběhu se železniční tratí a ve stávajícím stavu chybí rovněž prvky pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti hlavně pěší dopravy.

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.

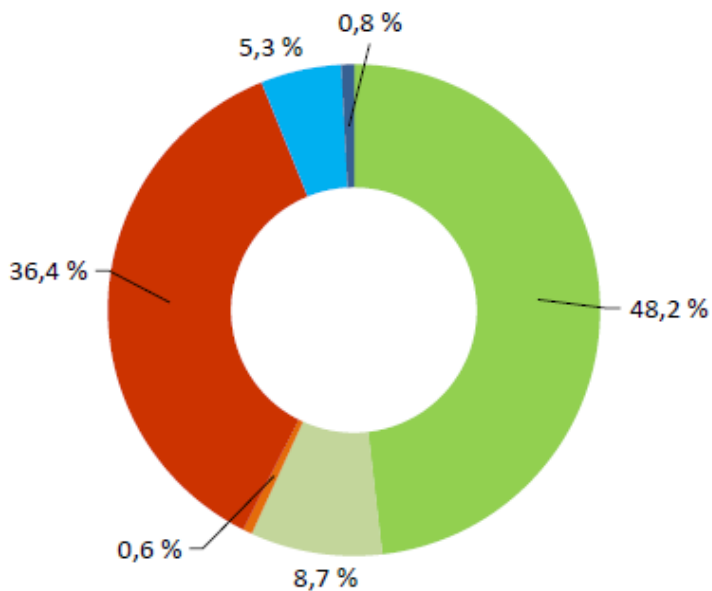
Závadné jsou parametry jižního úseku ulice Hanče a Vrbaty, včetně železničního přejezdu, který postrádá bezpečnostní prvky, nevyhovující je i rozhledové pole.

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



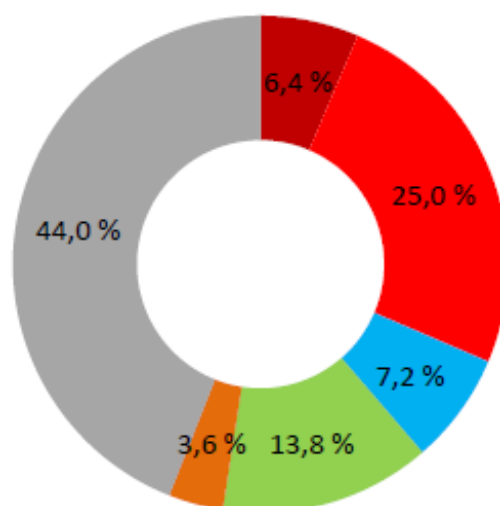
Způsob dopravy

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



Důvod cesty

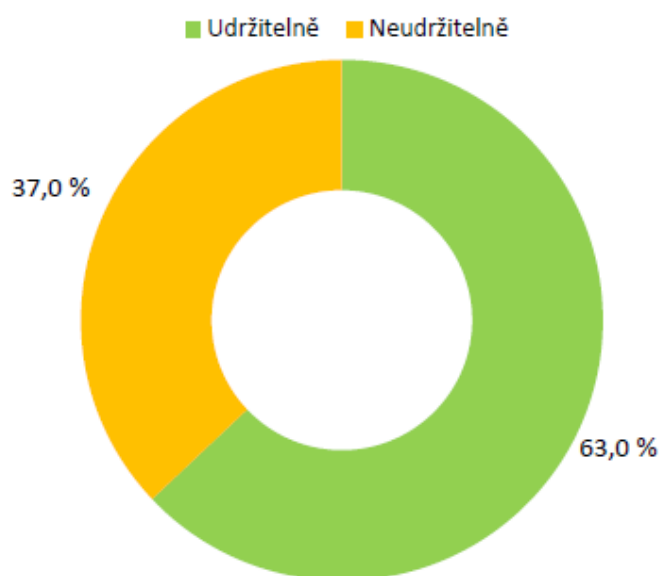
■ Do školy ■ Do práce ■ Rekreace ■ Nakupování ■ K lékaři ■ Zpáteční cesta



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.

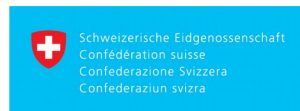
Vzhledem k poloze a významu města a nevelké vzdálenosti okolních obcí s velkou vazbou na Jilemnici je žádoucí v extravilánových úsecích řešit samostatné stezky pro cyklisty (a pěší) mimo profil komunikací. Vzhledem k dopravní zátěži chybí samostatná stezka hlavně při silnici II/293 v úseku Jilemnice – 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.



2.b. Návrhová část

2.b.1. Definice

Jednou ze základních potřeb člověka je pohyb, a to pohyb z místa na místo, tedy doprava. K naplnění této své potřeby si člověk vybírá takový způsob dopravy, který je pro něj v danou chvíli nejvýhodnější, což ve velké míře je v současné době osobní automobil. Místa, která nejvíce trpí velkým množstvím automobilů, jsou města, ve kterých žijeme. Počet aut, která se ve městech pohybují (a odstavují) neustále roste, stejně jako mobilita obyvatelstva. Lidé ve stále větší míře využívají automobil i na krátké vzdálenosti. Důsledkem je snížení průchodnosti města nejen pro udržitelné druhy dopravy, ale nakonec i pro automobily. S provozem motorových vozidel souvisí následně i kvalita životního prostředí. Mezi další nepříznivé jevy, kterými společnost platí za dopravu, patří dopravní nehody, nedostatek fyzické aktivity, čas zmařený dojížděním a zranitelnost vůči nárůstu cen paliv. V rámci udržitelné dopravy je snaha nepříznivé jevy co nejvíce potlačit. Za typické příklady udržitelné dopravy je považována pěší doprava, cyklistická doprava a veřejná hromadná doprava.

2.b.2. Základní vize

Základní vize udržitelné dopravy v Jilemnicích:

Bezpečná a udržitelná doprava s vysokým podílem pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy, město bez bariér.

2.b.3. Strategické cíle

2. b.3.1. Zlepšení mobility a dostupnosti

a) Podpora veřejné hromadné dopravy

Cíl: zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce

Podíl veřejné hromadné dopravy v Jilemnicích na dělbě přepravní práce je velmi malý (6,1%) s klesající tendencí. Odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě znamená vyšší zátěž životního prostředí a riziko úpadku systému hromadné dopravy.

b) Podpora cyklistické a pěší dopravy

Cíl: zvýšení podílu cyklistické a pěší dopravy v Jilemnicích na dělbě přepravní práce

Pěší i cyklistická doprava je důležitou součástí dopravního systému a její podpora přináší mnoho výhod pro město i poskytovatele služeb. Jízdní kolo může být efektivním dopravním prostředkem na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami, stejně jako při trávení volného času.

2. b.3.2. Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu

Cíl: snížení počtu úmrtí v dopravním provozu do roku 2050 téměř na nulu, snížení počtu dopravních nehod na polovinu (v horizontu 10 let)

Chodci a cyklisté jsou nejzranitelnější účastníci dopravního provozu. Významná nehodovost je v Jilemnicích především na významně dopravně zatížených silnicích II/286 a II/293.



2. b.3.3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

Cíl: Snížení dopadů hluku z dopravy na obyvatele, odstranění bariér ve veřejném uličním prostoru

Ve veřejném prostoru v Jilemnice je ve veřejném a dopravním prostoru velké množství bariér. Nejedná se jenom o občany s tělesným postižením, ale i o seniory a matky s kočárky.

2. b.3.4. Optimalizace využití dopravního systému

Cíl: Zvýšení efektivity dopravního systému, včetně řešení dopravy v klidu.

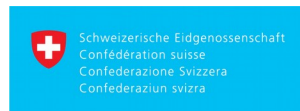
Politika parkování je v prostoru města významným regulačním prvkem.

2.b.4. Klíčová opatření

2. b.4.1. Zlepšení mobility a dostupnosti

a) Podpora veřejné hromadné dopravy

- marketingová a finanční podpora hromadné dopravy
- ve spolupráci s objednateli veřejné dopravy zvýšit atraktivitu spojů, tzn. dostatečná četnost spojů, zlepšení návaznosti spojů, zkrácení přestupních dob
- zajištění komfortu cestujících - autobusové nádraží je umístěno ve výhodné poloze v centrální části s vyhovujícím dopravním napojením přímo na Žižkovu ulici. Vzhledem k rozloze nádraží je navrženo řešit, v souladu s návrhem dle územního plánu, jeho prostorovou redukci a řešit prostory pro cestující, včetně čekárny, informací pro cestující a úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- u některých zastávek je potřebné řešit chybějící zastávkové pruhy a čekárny pro cestující
- u jednotlivých zastávek je třeba dodržet docházkovou izochronu 300 m v centrální části města a 600 m v okrajové části města
- rehabilitace významu železniční dopravy v regionu jako šetrného způsobu dopravy s možností zvýšení její efektivity a flexibility (vč. využití moderních forem kolejové dopravy Tram-Train);
 - pro zvýšení potenciálu železniční dopravy je vhodné řešit (v souladu s územním plánem) novou železniční zastávku (Jilemnice-město), která by byla umístěna poblíž centra v místě, kde je železnice úrovněově 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 Tram-Train, který by zvýšil atraktivitu železnice v celém jejím úseku.
- železniční dopravu v zájmovém území je navrženo začlenit do systému integrované dopravy. Takto integrované systémy jsou ve srovnání s automobilem ekonomičtější jak ve spotřebě energií, tak v potřebě prostoru a cestujícím nabízejí rychlejší a levnější přepravu.
- systém hromadné dopravy musí být atraktivní dopravní variantou nejen pro trvale žijící obyvatele, ale také významně zlepšit dostupnost území pro návštěvníky - turisty i bez použití individuální automobilové dopravy. Výhodné je co největší využití kombinované



dopravy železnice (BUS)/cykloturistika s velkou sítí půjčoven kol a dobudování a vyznačení příslušných cyklotras a cyklostezek.

Tram-Train

Systém Tram-Train lze definovat jako dopravní systém příměstské železnice závislé (elektrické) trakce. Svými návrhovými parametry je určitým kompromisem mezi klasickou železniční a tramvajovou tratí, respektive vozidla tohoto systému jsou schopna jezdit zároveň po železniční i tramvajové síti.

Oproti klasické železnici však systém umožňuje lepší přizpůsobení se charakteru osídlení. Tuto výhodu lze ocenit právě v místech, kde železniční trať vede obchvatem kolem obce a pěší dostupnost zastávky je výrazně delší než dostupnost autobusové dopravy. Neopomenutelné je i snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí, zejména srovná-li se provoz vlaků Tram-Train s autobusovými linkami téže přepravní kapacity.

S pomocí systému Tram-Train lze jednak zvýšit celkovou úroveň veřejné hromadné dopravy, jednak dosáhnout většího podílu cest uskutečňovaných veřejnou hromadnou dopravou. Systém Tram-Train s využitím železnice vyšší rychlostí překonává delší vzdálenost, na vhodném místě opustí železniční trať a pokračuje jako městská dráha. Základními výhodami těchto kolejových systémů jsou zejména:

- zlepšení obsluhy území (zkrácení docházkových vzdáleností díky kratším odstupům zastávek)
- zkrácení cestovních dob na kratších úsecích oproti klasické železnici
- nižší technické nároky na související infrastrukturu (parametry sklonu, oblouků trati apod.)
- příznivější environmentální parametry provozu (nižší energetická náročnost, hlučnost aj.)

b) Podpora cyklistické a pěší dopravy

- dostavba páteřních cyklostezek a cyklotras a jejich vzájemné propojování
- 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 je prioritní především samostatná stezka 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 samostatné cyklostezky je vhodné řešit v následujících úsecích:

Jilemnice – Mříčná

Jilemnice – Roztoky

Jilemnice – Valteřice

- na silnici I/14 (Jizerská ulice) a II/286 (Krkonošská ulice) je vhodné řešit průjezd cyklistů vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty.



Obr. Příklad vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty

- je třeba řešit bezpečnou cestu na kole do zaměstnání pro zaměstnance největších zaměstnavatelů ve městě – toto se týká především firmy Devro v Hrabačově
- ve vnitřní části města je průjezdnost pro cyklisty omezena množstvím jednosměrných ulic. Navrženo je zlepšení prostupnosti území možností průjezdu pro cyklisty v jednosměrné ulici v protisměru. Dle stávající legislativy je podmínkou snížení rychlosti na 30 km/h a volná šířka vozovky min. 4,0 m. Toto opatření je navrženo v centrální části města u ulic Dolení, Spořitelní, Kavánova a Jungmanova. Problematika dopravní obsluhy centra je řešena v samostatné části vize.



Obr. Příklady tzv. cykloobousměrky

- pro rekreační pěší i cyklistickou dopravu by bylo vhodné lépe využít stávající síť polních a lesních cest. Tyto cesty je však nutné lépe udržívat. Pro zatraktivnění těchto cest je navrženo řešit jejich zokruhování. Propojení cest je navrženo:

- v jihozápadní části města (v trase staré kolečkové cesty a podél západní hranice zastavěné části, část trasy je zahrnuta v rámci vybudování areálu Hraběnka).



- v jihovýchodní části města
- v lokalitě Draha (okruh ke kapli sv. Isidora)
- vzhledem k atraktivní poloze a okolním přírodním zajímavostem využít potenciál Jilemnice k vyznačení naučných stezek v okolí Jilemnice, případně i s využitím nových forem typu geocaching apod.
- vyznačení vycházkových tras v centrální části města
- doplnění podpůrných prvků na trasách, tzn. vhodné stojany na kola u jednotlivých cílů, doplnění laviček, přístřešků, informačních tabulí apod.
- řešit dobudování chodníků 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 rámci projektu humanizace této ulice
 - řešit kvalitnější pěší přístup k železniční stanici v Hrabačově

2. b.4.2. Zvýšení bezpečnosti dopravního provozu

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a její zvýšení je fenomén, jehož úspěšné řešení nabývá na obtížnosti rostoucí hustotou dopravy. Nižší rychlosti, které výrazně snižují nehodovost, dovolují využít pro pozemní komunikace méně velkorysé směrové i výškové parametry a tím umožňují vhodnější vložení komunikací do území a začlenění do krajiny a souběžně snižují nároky na území a na investice. Proto by se měla průběžně hodnotit přiměřenost parametrů plánovaných novostaveb i rekonstrukcí pozemních komunikací z hledisek jejich začlenění do území, bezpečnosti a investiční náročnosti. Důsledná aplikace nových bezpečnostních a prostorových prvků revidovaných norem umožňuje vhodnější hospodaření s územím v souladu s principy udržitelného rozvoje území.

- všemi prostředky výchovy, prevence a represe je nezbytné působit na řidiče a ostatní uživatele dopravního provozu
- bezpečnost silničního provozu lze ovlivnit
 - úpravami nehodových lokalit buď v liniově v celých úsecích, nebo bodově např. úpravami křižovatek
 - zklidňováním motorové dopravy fyzickými opatřeními
 - převážně v rezidenčních zónách zaváděním zón s omezenou rychlostí na 30 km/h, tzv. zóny tempo 30, včetně využití přednosti zprava, bez doznačení křižovatek
 - realizací úprav přechodů pro chodce (doplnění přesvětlení, dělicí ostrůvky, vysazené chodníkové plochy apod.)
 - vhodným užitím, srozumitelností a viditelností dopravního značení
 - podporou dopravní výchovy dětí
 - zvýšením dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména vozidel parkujících v rozhledových trojúhelníkových křižovatek a přechodů pro chodce
- ke standardům patří ve vnitřním městě omezování šířek jízdních pruhů pro motorová vozidla ve prospěch prostorů pro chodce a cyklisty nebo ve prospěch zeleně.
- rizikovým úsekem je průtah silnice II/286 (Krkonoská ulice) 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. Tento úsek silnice II/286 je detailněji řešen v urbanistické části vize.



- pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu by bylo vhodné přeležit vnitřní hranu stávající okružní křižovatky silnic I/14 a II/286, zvýšená vyzděná hrana tvoří bariéru, která je bezpečnostním rizikem
- dalším rizikovým úsekem je Čsl. Legií (II/293) a ulice Žižkova (II/286) v úseku K Břízkám–Roztocká. V současné době je připravován projekt na rekonstrukci (humanizaci) těchto úseků s řešením rizikových míst
- v ulici Hanče a Vrbaty je žádoucí řešit bezpečnost nezabezpečeného železničního přejezdu s vadnými rozhledovými poměry



Obr. Příklad vloženého dělicího ostrůvku v místě přechodu pro chodce

2. b.4.3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

- hluk je obtěžujícím faktorem s negativním dopadem na zdraví obyvatel. Hlukovou zátěž lze snížit buď u zdroje, tzn. redukcí intenzit, snížením rychlosti nebo aplikací technických prvků (tiché povrchy, protihluková okna apod.)
- na území celého města, s důrazem na významné pěší trasy ve vnitřní části objektů občanské vybavenosti je třeba podporovat bezbariérové řešení, včetně úprav pro slabozraké osoby (varovný a signální pás, vodící linie apod), které ve městě z větší části absentují.
- navrženo je budovat a upravovat ucelené bezbariérové trasy, je třeba stanovit priority jednotlivých tras, na které je třeba připravit projektové dokumentace
- bezbariérovost je třeba rozvíjet v hromadné dopravě (nízkopodlažní vozidla, bezbariérová nástupiště). Všechny zastávky i nástupiště na autobusovém nádraží je třeba postupně přebudovat na bezbariérová s bezbariérovou obrubou výšky 20 cm
- opatření k redukcí dopravy v centru města je nutné řešit vyváženě, je třeba zamezit „vylidňování“ centra města a ekonomickému úpadku obchodníků a poskytovatelů služeb.



Obr. Příklad bezbariérové obruby na nástupišti autobusové zastávky

2. b.4.4. Optimalizace využití dopravního systému

Řešení dopravy v klidu

Politika parkování je v prostoru města významným regulačním prvkem, který dokáže ovlivnit intenzity individuální automobilové dopravy. Odstupňování ceny za krátkodobé a dlouhodobé stání podle funkce parkovací zóny zásadním způsobem ovlivňuje dělbu přepravní práce. Regulace parkování v centrální části města je vhodným opatřením. Parkování vozidel v Jilemnici je uskutečňováno na soukromých pozemcích, v profilu místních komunikací a na veřejných parkovištích. Deficit parkovacích stání je především v místě vícepodlažní zástavby (sídliště Spořilov – řešeno samostatně mimo tuto vizi), v centrální části města města a dále v okolí nemocnice.

- záchytné parkoviště typu *Park and Go*, tj. zaparkuj a jdi dále pěšky, chybí při obvodu centrální části města, toto parkoviště by bylo vhodné v lokalitě pod nemocnicí (řešeno v samostatné části), tato lokalita je ve vhodné docházkové vzdálenosti od centra města, efektivní je řešit tuto odstavnou plochu jako dvojpodlažní při využití stávajícího členitého terénu. Toto parkoviště

- na příjezdech do města je navržen navigační systém pro návštěvníky města
- novou parkovací plochu je navrženo řešit v místě části stávajícího autobusového nádraží, které je plošně předimenzované (při zachování nádraží)
- nové parkovací plochy lze řešit po obvodu volné plochy naproti autobusovému nádraží (ulice Tkalcovská, Jaroslava Havlíčka)
- u škol je navrženo řešit krátkodobé parkovací plochy pro bezpečný výstup a nástup dětí. Toto opatření je vhodné řešit především u ZŠ Komenského v ulici K Břízkám.



- parkování u pošty lze řešit krátkodobým rychloobrátkovým stáním na cca 15-30 min., stejně tak lze řešit parkování u Jednoty při Roztocké ulici



Obr. Příklad krátkodobé parkovací plochy pro bezpečný výstup a nástup dětí u ZŠ