



SILNICE II/293 V JILEMNICI – CHODNÍK A HUMANIZACE
STUDIE
ČÁST A - PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ING. ROMAN MARŠÍK, ATELIER 4 S.R.O., JABLONEC NAD NISOU, KVĚTEN 2008, Z.Č. 5014/2008

OBJEDNATEL:
MĚSTO JILEMNICE, MASARYKOVO. NÁM. 82, 514 01 JILEMNICE, ZAST. MGR. VLADIMÍREM RICHTEREM, STAROSTOU

OBSAH

A	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
B	ÚVOD	4
B.1	CÍL STUDIE	4
B.2	PODKLADY PRO ŘEŠENÍ; KONZULTACE	5
B.3	ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ POSOUZENÍ	5
C	CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍHO STAVU	6
C.1	SILNICE II/293	6
C.2	STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	7
D	POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ	8
D.1	SILNICE II/293	8
D.1.1	PROSTOR KOMUNIKACE	8
D.1.2	ÚPRAVA KŘÍŽOVATEK A SJEZDŮ	9
D.1.2.1	KŘÍŽOVATKA NÁDRAŽNÍ X ČSL. LEGII	9
D.1.2.2	KŘÍŽOVATKA SILNIC II/293 X III/2936	10
D.1.2.3	NAPOJENÍ ÚČELOVÉ KOMUNIKACE K ŽST. STANCI	10
D.1.3	SMĚROVÉ POMĚRY	11
D.1.4	SIMULACE VLEČNÝCH KŘIVEK	11
D.1.5	NÁVRH A ÚPRAVA CHODNÍKŮ, PROBLEMATIKA PĚŠÍCH	11
D.1.6	KONSTRUKCE KOMUNIKACÍ	11
D.2	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD A PŘECHOD	12
D.3	VEGETAČNÍ ÚPRAVY	13
D.4	VYBAVENOST, MOBILIÁŘ	13
D.5	PODMIŇUJÍCÍ INVESTICE	13
D.5.1	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – PŘELOŽKY A NOVOSTAVBY	13
D.5.1.1	ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE	13
D.5.1.2	KANALIZACE	14
D.5.1.3	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ	15
D.5.1.4	VODOVOD	15
D.5.1.5	PLYNOVOD	15
D.5.1.6	PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO KABELU TELEFÓNICA O2 ČR	15
D.5.1.7	PROSTOROVÁ ÚPRAVA KABELŮ A VRCHNÍHO VEDENÍ NN	16
E	PODKLADY PRO DALŠÍ STUPNĚ PD, DOPORUČENÍ, UPOZORNĚNÍ	16
F	MAJETKOPRÁVNÍ POMĚRY V ÚZEMÍ	16
G	FOTODOKUMENTACE	17
H	PŘÍLOHY	20
H.1	PŘÍLOHA 1: HRUBÝ ODHAD NÁKLADŮ	20
H.2	PŘÍLOHA 2: PŘEHLED POZEMKŮ PŘIMO DOTČENÝCH STAVBOU	20
H.3	PŘÍLOHA 3: ZÁZNAM Z PRACOVNÍHO JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI ČD A SDC	20

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

a) STAVBA

Název:	Silnice II/293 v Jilemnici – chodník a humanizace		
Úplný název dle SOD:	Zřízení chodníku a humanizace průtahu komunikace II/293 v úseku mezi OK Krkonošská – Žižkova - Nádražní a OK Norma - Jilemnice		
Stupeň:	Studie		
Kraj:	Liberecký		
Místo stavby:	Jilemnice	Katastrální území:	Jilemnice
Druh stavby:	Novostavba, rek.	Druh PK:	Silnice II. třídy, Místní a účelové komunikace

b) OBJEDNATEL

Název:	Město Jilemnice		
Sídlo:	Masarykovo náměstí 82, 514 01 Jilemnice		
Zastoupený:	Mgr. Vladimírem Richterem, starostou		
IČ:	00275808	DIČ:	CZ0000275808
Tel.:	+420 481 565 111	e-mail:	posta@mesto.jilemnice.cz

c) PROJEKTANT

Společnost

Název:	Atelier 4, s.r.o., Výpis z OR vedeného Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl C, vložka 2421; Certifikát v systému jakosti dle ČSN EN ISO 9001		
Sídlo:	Podhorská 377/20, 466 01 Jablonec nad Nisou		
Zastoupený:	Ing. Jiřím Šmídem - jednatelem		
Telefon:	483 311 561	Fax:	483 310 824
IČ:	467 101 41	DIČ:	CZ467 101 41

Hlavní projektant

Pozemní kom., zp. plochy, veg. úpravy, koordinace:	Ing. Roman Maršík
Kontrola:	Ing. Zdeněk Sobotka, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, Osvědčení o autorizaci č. 1550, autorizační razítko ČKAIT č. 0500131

Specialisté

Kanalizace, vodovod, plynovod:	Ing. Pavel Zemler, autorizovaný inženýr
Elektro, VO, sdělovací kabely:	Ing. Jan Fejfar, autorizovaný inženýr
Geodetické práce:	Geodézie Krkonoše, s.r.o., Středisko Jilemnice, Ing. Tomáš Žalský, Lenka Knittelová, Zákoutí 599, 512 46 Harrachov

B Úvod

Ulice Nádražní a Čsl. Legií v Jilemnici jsou průtahem silnice II. třídy č. 293 s intenzitou cca 7000 voz/24hod. Komunikace zajišťuje, mimo přenosu tranzitní dopravy, také automobilový, cyklo i pěší přístup k železniční stanici, přiléhající zástavbě a navazující průmyslové a obchodní zóně v JV části města. Zejména průmyslová zóna generuje vyšší intenzity chodců v zájmové oblasti.

Všechny objekty podél komunikace jsou na ni napojeny přímo (bez obslužných komunikací jako mezičlátku). Podél Nádražní ulice je zástavba oboustranná, v ulici Čsl. Legií převážně jednostranná.

Z celkového pohledu se v rámci zadání a z hledisek územních limitů, bezpečného pohybu všech účastníků silničního provozu i ekonomiky stavby jeví jako nejvhodnější vybudování alespoň jednostranného ale obousměrného chodníku v celém úseku a realizace komplexních opatření na komunikaci, která zajistí zklidnění dopravy a zpřehlední celý uliční prostor.

Z opatření zklidňujících dopravu a zvyšujících bezpečnost vozidel i chodců jsou navrženy:

- přechody pro chodce a místa pro přecházení,
- lokální zúžení (šikany),
- užší jízdní pruhy a odvodňovací proužky, vymezené oboustrannými obrubníky,
- úpravy až přestavby křižovatek s navrženými dělicími ostrůvky s ochrannou funkcí (pro chodce a protisměrné proudy vozidel),
- jsou vytvořeny bezpečné prostory pro krátkodobé parkování vozidel v uličním prostoru (parkování u obchodů a objektů se službami),
- optimalizuje se rozmístění i stavební uspořádání autobusových zastávek,
- a prostor komunikace je doplněn o nízkou pokryvnou i vzrostlou zeleň.

Nezanedbatelný vliv na úroveň zklidnění dopravy bude mít také navržený způsob odvodnění komunikace. Navrženo je odvodnění pomocí nové dešťové kanalizace, do které budou dešťové vody sváděny podélnými a příčnými sklony a oboustrannými obrubníky. Tyto obrubníky zároveň definují nové šířkové uspořádání komunikace. Ruší se stávající odvodnění do nebezpečného příkopu na levé straně a systém odvodňovacích žlabů na pravé straně silnice. Příkop i žlaby jsou dnes již nefunkční, a zejména v intravilánu zvyšují šířku prostoru komunikace, což je negativum, které vyvolává vyšší rychlosti vozidel a méně bezpečné podmínky pro chodce. Zachování příkopu jako odvodňovacího prvku již není možné, s ohledem na převažující zájem ochrany aleje jilmů, která je památkově chráněná. Na opačné straně jsou betonové žlabovky v havarijním stavu a jejich uchování není z důvodu vysoké četnosti vjezdů, velké poptávky po parkování a problematické napojení na kanalizaci udržitelné.

Při úpravě komunikace a výstavbě chodníku se z ostatní technické infrastruktury navrhuje oprava stávající splaškové kanalizace, je navržena výměna vodovodu, nové veřejné osvětlení v celé trase a dílčí přeložky sdělovacího kabelu.

Studie vychází z předpokladu, že v prostoru před plánovaným supermarketem NORMA (naproti areálu garáží ČSAD) bude výhledově realizována okružní křižovatka (viz. studie ATELIER 4 s.r.o., 12/2007).

B.1 CÍL STUDIE

- Navrhnout alespoň jednostranný chodník podél komunikace II/293, s návazností na ostatní pěší komunikace a území.
- Navrhnout nezbytná opatření, která zajistí zklidnění dopravy na komunikaci s vysokým podílem tranzitní dopravy a pěších.

- Návrh přizpůsobit výhledovému záměru na realizaci okružní křižovatky v prostoru před budoucím supermarketem NORMA.
- Vyhodnotit majetkoprávní dopady.
- Provéřit nároky na přeložky inženýrských sítí.
- Stanovit základní finanční rámec stavby.

B.2 PODKLADY PRO ŘEŠENÍ; KONZULTACE

- Digitální mapový podklad ve 3D v M 1:500, Geodézie Krkonoše, s.r.o., Středisko Jilemnice, Ing. Tomáš Žalský, Lenka Knittelová, Zákoutí 599, 512 46 Harrachov.
- Studie „Okružní křižovatka Jilemnice – II/293 x Supermarket Norma, Ing. Maršík, Atelier 4 s.r.o., 12/2007.
- Průzkum terénu dne 17.3.2008 a 16.5.2008.
- Objednávka č. 5014/2008.
- Pracovní jednání s objednatelem dne 13.5.2008.

B.3 ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ POSOUZENÍ

Řešená komunikace se nachází v J části města Jilemnice, a je výpadovkou silnice II/293 ve směru na Studenec - v obci je ulicemi Nádražní a Čsl. Legií. Na silnici II/293 navazuje silnice I/16 na Novou Paku a Jičín jihozápadním směrem a Trutnov východním směrem. V centru je okružní křižovatkou napojena na silnici II/286.

Graficky jsou širší vztahy zachyceny ve výkresu B1.

Sčítání dopravy

Z výsledků celostátního sčítání dopravy na silnicích a dálnicích ČR v roce 2000 a 2005 (pramen KÚ LK, Odbor dopravy a ŘSD) vyplývá, že v Jilemnici byla v roce 2005 na silnici II/293 naměřena hodnota 6932 voz/24hod. Udaj byl naměřen na sčítacím bodě 5-1041 (viz. tabulka - sčítací bod 2), který se nachází před křižovatkou se silnicí III/2936 ve směru z centra města. Podíl nákladní dopravy činí 17,4%. Ve srovnání s rokem 2000 je zde zaznamenán nárůst celkové intenzity o 17,8%.

Pro porovnání podílu vnitroměstské a tranzitní dopravy na silnici II/293 v Jilemnici je možné uvažovat stanoviště sčítacího úseku v Martinicích v Podkrkonoší č. 5-1040 (viz. tabulka - sčítací bod 1). Zde byla v roce 2005 naměřena hodnota 4308 voz/24hod. Pětileté srovnání však na tomto sčítacím úseku představuje pouze 6,6% nárůst intenzity dopravy.

TAB. 1: HODNOTY CELOSTÁTNÍHO SČÍTÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2000 A 2005

Č.	USEK 05	Silnice	Druh vozidla										Skupina Celkem			Suma	Rok 2000	Srov. [%]
			N1	N2	PN2	N3	PN3	NS	A	PA	TR	PTR	T	O	M			
1	5-1040	293	360	137	21	136	29	66	33	0	12	9	803	3 468	37	4 308	4 043	106.6
2	5-1041	293	567	192	32	147	27	64	131	0	29	16	1 205	5 653	74	6 932	5 883	117.8

Z porovnání intenzit dvou sousedních sčítacích úseků je zřejmé, že tranzit se na silnici II/293 výrazně nezvyšuje.

Možné zvýšení intenzity na silnici II/293 v Jilemnici lze odůvodnit takto:

- Dochází pravděpodobně k nárůstu intenzity podél průmyslové zóny při silnicích II/293 a III/2936 v obci (zvyšuje se automobilizace v rozvojové průmyslové zóně), může se také zvyšovat dojíždka za prací ze sousední obce Horní Branná (projeví se na úseku 5-1041).
- Zvyšuje se vnitroměstská doprava do sousední obydlené oblasti, pro kterou je silnice II/293 sběrnou komunikací.

Zvýšené zatížení silnice III/2936, resp. vidlicové křižovatky se silnicí II/293, je pro nevhovující stavebně technické uspořádání křižovatky nežádoucí. Tato křižovatka je vidlicová,

tj. je řešena s dělicím trojúhelníkovým ostrůvkem a obousměrně pojížděnými rameny na vedlejší. Ve studii je navržena její přestavba na stykovou křižovatku s dělicími ostrůvky na hlavní i vedlejší komunikaci a pruhem pro odbočení vlevo na hlavní.

Okružní křižovatka NORMA - dopravně-bezpečnostní hledisko

V roce 2007 byla Atelierem 4 zpracována studie na umístění okružní křižovatky na silnici II/293, v prostoru před garážemi ČSAD a budoucím supermarketem Norma. Je navržena jako pětiramenná, o vnějším průměru 28m.

Okružní křižovatka je situována na okraji souvisle zastavěné části obce, proto zde plní také úlohu zpomalovacího retardéru při vjezdu do obce. V prostoru za okružní křižovatkou směrem do centra města jsou umístěny autobusové zastávky, křižovatky a sjezdy v hustém sledu, jimž výstavba okružní křižovatky zajistí, snížením rychlosti na hlavní komunikaci, bezpečnější užívání.

Nejen tedy z hlediska kapacity a plynulosti dopravy na vjezdu k Supermarketu NORMA, do garáží ČSAD Semily a na místní komunikaci, ale také zejména ve vztahu k celkovému zklidnění dopravy na silnici II/293, je navrhovaná okružní křižovatka zásadním článkem pro zklidnění celé ulice.

C CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍHO STAVU

C.1 SILNICE II/293

Prostor místní komunikace

- Dle **ČSN 73 6110 O projektování místních komunikací** je silnice II/293 v zastavěném území obce Místní sběrnou komunikací funkční skupiny B, dvoupruhovou obousměrnou, v části trasy s nezpevněnými krajnicemi a bez chodníků (vyjádřeno písmenným znakem dle ČSN: MS2k 12/10/50 – převládající hodnoty) a v části s jednostranným chodníkem.
- V řešeném úseku jsou nejvýznamnější křižovatky Nádražní x Čsl. Legií v km 0,152 (styková) a Čsl. Legií se silnicí III/2936 (vidlicová). Na komunikaci jsou umístěny sjezdy na pozemky k většině objektům a vpravo jsou na ní napojeny 3 účelové komunikace, které umožňují pěším průchod do ulice V Jilmu (průjezd je zakázán dopravním značením, vjezd motorových vozidel je povolen pouze z ulice V Jilmu).
- Šířky jízdních pruhů, uspořádání krajnic, příkopů, apod. odpovídají spíše extravilánu charakteru silnic.
- Na komunikaci je významná poptávka po krátkodobém parkování. Podél komunikace se vyskytují obchody a objekty, v nichž jsou soustředěny služby (ordinace, ubytování).
- Na komunikaci je oboustranně umístěna autobusová zastávka na jízdním pruhu. Prostor pro vystupování a nastupování osob zde chybí. Zastávkový přístřešek zřízen není.
- Převažující část komunikace se nachází v ochranném pásmu regionální dráhy č.042 Rokytnice nad Jizerou – Martinice v Krkonoších. Osa dráhy je od silnice II/293 nejbliže v km 0,595 (9m od okraje komunikace). Na silnici III/2936 je zřízen železniční přejezd. Ve středním úseku pozemek silnice II/293 sousedí s pozemkem ČD, na kterém je umístěna železniční stanice Jilemnice. Přístup k žst. je ulicí Nádražní v km 0,155 a účelovou komunikací s omezeným průjezdem v km 0,540.

Cyklistická doprava

- Provoz cyklistů na komunikaci je společný s motorovou dopravou, tedy v jízdních pruzích pro motorová vozidla.
- Stěžejní provoz cyklistů, cykloturistický i dopravní, je směřován do ulice V Jilmu. Ta je vedena souběžně se silnicí II/293 ve vzdálenosti cca 30-90m. Na ZÚ je na komunikaci

II/293 napojena okružní křižovatkou II/293 x II/286 a na KÚ ústí do ulice K Vejrychovsku. Tato ulice je na silnici II/293 připojena stykově naproti areálu garáží ČSAD a autobazaru.

- Komunikace jsou dále vzájemně propojeny 3 účelovými komunikacemi pro pěší a cyklisty. Ulicí V Jilmu je vedena turistická cyklotrasa, která dále pokračuje na silnici III/2936.

Problematika pěších komunikací a přechodů pro chodce

- Chodci se v ulici Nádražní pohybují po levostranném obousměrném chodníku, případně na pravé straně po okraji jízdního pruhu. V ulici Čsl. legií se pohybují pouze po okraji jízdních pruhů, ev. po nezpevněné krajnici na levé straně komunikace.
- Přechody pro chodce zde zřízeny nejsou, a to ani v křižovatkách, k autobusové zastávce či k vlakovému nádraží.

Směrové poměry

- Směrové poměry na komunikaci II/293 zásadně neovlivňují navrhované řešení. Na silnici se vyskytuje jeden krátký levostranný směrový oblouk, směrová změna prochází také začátkem i koncem řešeného úseku.
- Směrové poměry jsou podrobněji popsány v návrhové části.

Výškové poměry

- V délce cca 60m od ZÚ je na komunikaci podélný sklon 5,4%, jinak ve zbývající části se pohybuje v hodnotách mezi 0,8 – 1%. Komunikace až ke křižovatce se silnicí III/2936 stoupá. Od této křižovatky až na KÚ následuje klesání v hodnotě 0,5 – 3,5%.

C.2 STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

V prostoru silnic II/293 a III/2936 se jako podzemní i nadzemní vedení vyskytují níže vyjmenované inženýrské sítě a objekty. Jejich průběh je zřejmý ze zaměření zájmového území (k dispozici u investora), případně ze Situací v M 1:500.

Druh IS	Dimenze	Vlastník, provozovatel
Elektro kabely	Nadzemní vedení NN a VN 35kV Kabely NN a VN 35kV	ČEZ distribuce a.s.
Sdělovací vedení	PVSEK	Telefónica O2 ČR
	Podzemní síť ČD	ČD, a.s., Regionální správa majetku HK
Plynárenská zařízení	Plynovod STL, plynové přípojky, nefunkční plynovody	VČP Net, Dvůr Králové
Kanalizace	PVC, Kamenina	VHS, SčVK, závod Vratislavice n/N
Vodovod	LT 80, LT 100	VHS, SčVK, závod Vratislavice n/N
Veřejné osvětlení	Kabelová trasa, vrchní vedení	Technické služby Jilemnice

D POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

Na komunikaci II/293 je z výše popsaných důvodů navržena výstavba jednostranného obousměrného chodníku a navržena jsou komplexní opatření, která povedou ke zklidnění dopravy a zpřehlednění celého uličního prostoru.

Řeší se odvodnění komunikace do nové dešťové kanalizace a z ostatní technické infrastruktury se navrhuje oprava stávající splaškové kanalizace, výměna vodovodu, nové veřejné osvětlení a dílčí přeložky sdělovacího kabelu.

D.1 SILNICE II/293

D.1.1 PROSTOR KOMUNIKACE

- Je navržena úprava stávající komunikace zúžením jízdních pruhů s osazením obousměrných obrubníků. Na komunikaci v km 0,000 – 0,275 je levostranný chodník doplněn o pravostranný a ve zbývající části pokračuje pouze návrh pravostranného chodníku.
- Dle **ČSN 73 6110 O projektování místních komunikací** je pro tuto místní sběrnou komunikaci funkční skupiny B, dvoupruhovou obousměrnou, zvolena šířka jízdního pruhu 3,25m a šířka vodičích proužků 0,25m. Nové uspořádání komunikace se dle ČSN uvádí znakem MS2 9,75/8/50 – převládající hodnoty.
- V lokalitách, kde byla zjištěna poptávka po krátkodobém parkování (obchody, služby) jsou navrženy parkovací zálivy v šířce 2,00 – 2,50m (podle možností prostoru komunikace).
- Stávající autobusová zastávka na jízdních pruzích v km 0,352 se přesouvá do míst s oboustrannými chodníky v km 0,260. Vpravo je z důvodů prostorové tísně ponechána na jízdním pruhu, vlevo je navržen autobusový záliv. Zřízení autobusového zálivu se v dalším stupni PD prověří z hlediska majetkoprávních vztahů (nástupiště je navrženo na soukromém pozemku). Na chodnících, které jsou zároveň nástupiště, se navrhuje průchozí zastávkové přístřešky. Autobusové zastávky v délce nástupní hrany 12m umožňují zastavení pouze jednoho autobusu. Sjetí více linek se nepředpokládá – bude upřesňováno v dalších stupních PD.
- Základní příčná uspořádání komunikace jsou vyjádřena následujícími schémata:

SCHÉMA 1: SCHÉMA PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ S PARKOVACÍMI ZÁLIVY

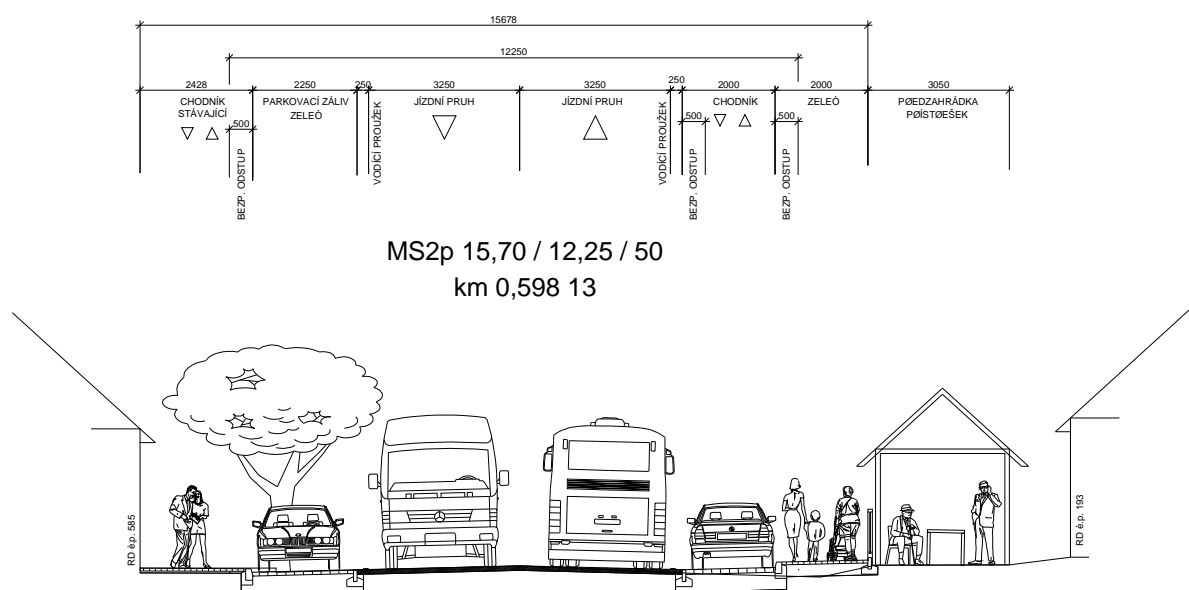


SCHÉMA 2: SCHÉMA PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ S OBOUSTRANNÝMI CHODNÍKY

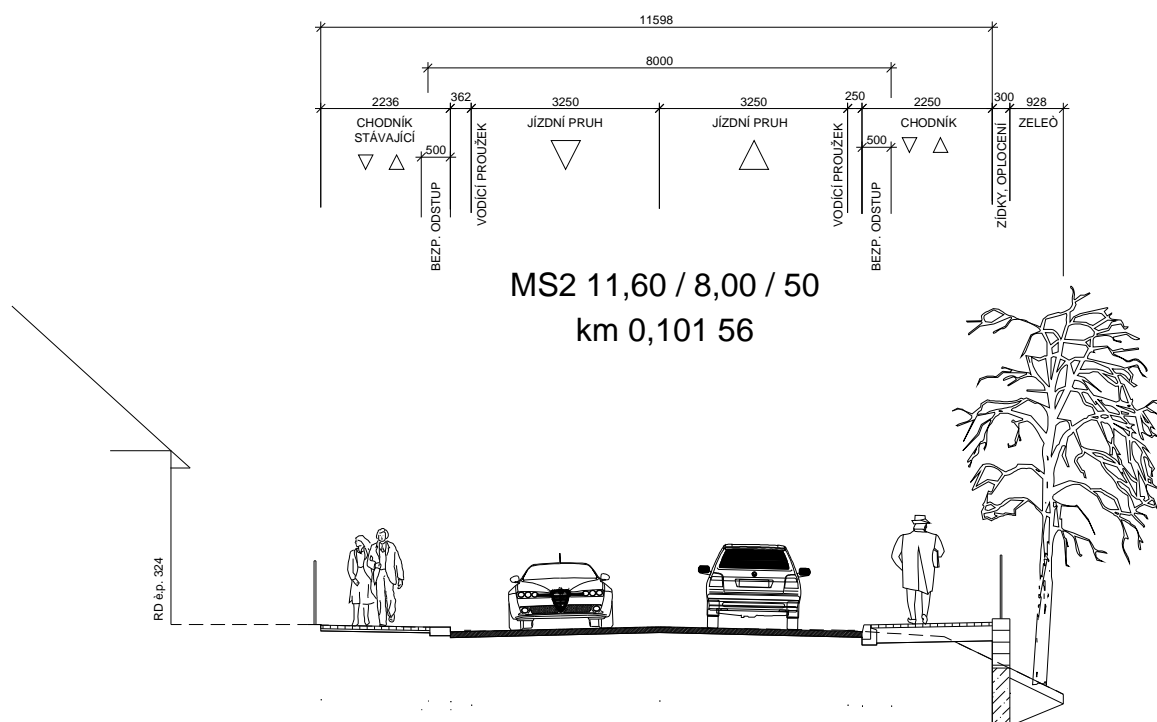
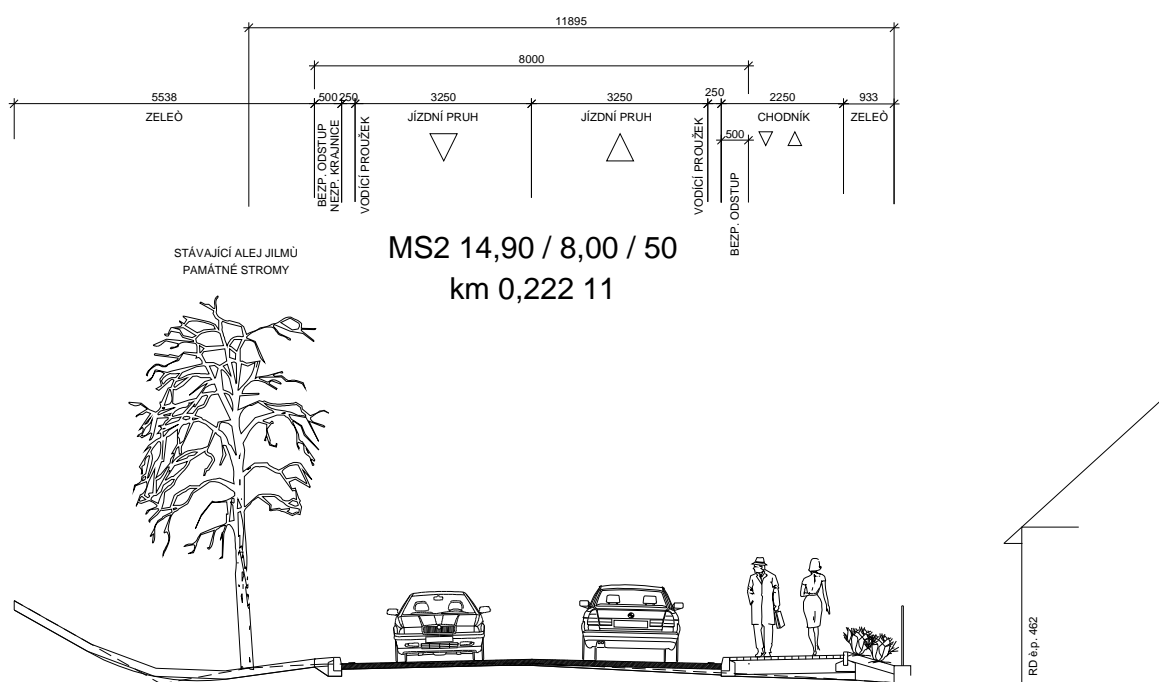


SCHÉMA 3: SCHÉMA PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ S JEDNOSTRANNÝM CHODNÍKEM A PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNOU ALEJÍ JILMŮ



D.1.2 ÚPRAVA KŘIŽOVATEK A SJEZDŮ

D.1.2.1 KŘIŽOVATKA NÁDRAŽNÍ X ČSL. LEGIÍ

Stávající styková křižovatka v km 0,152 nevyhovuje svým stavebním uspořádáním a podmínkami pro chodce. Výrazné předimenzování vyplývá zejména z šířky napojení vedlejší komunikace (až 16m), která je přitom za křižovatkou pouze jednapruhová obousměrná v šířce cca 4m a s oblouky bez rozšíření. Nevhodné je napojení účelové komunikace na Ná-

dražní ulici. Účelová komunikace, která zpřístupňuje nedaleké garáže, nákladový prostor žst. a rodinné domy, vstupuje do křižovatky přímo, čímž vzniká nesoulad skutečné a psychologické přednosti v jízdě (přímý směr bývá zpravidla nadřazen). Rozhledové poměry mezi účelovou komunikací a Nádražní ulicí jsou nevhodné z důvodu vysokého zemního pahorku.

Křižovatkou procházejí tři základní směry pěších – podél silnice II/293, ve směru Nádražní ulice (odbočuje ze silnice II/293 k žst. stanici) a schodištěm z ulice V Jilmu k vlakovému nádraží (křížný směr). V křižovatce však absentují přechody pro chodce.

- Křižovatka je řešena jako styková s jedním dělicím ostrůvkem na hlavní. Ostrůvek plní také ochrannou funkci pro přecházející chodce - navazují na něj přechody pro chodce.
- Je navrženo celkové zpřehlednění prostoru křižovatky, zdůraznění hlavních a vedlejších směrů, jsou navržena opatření pro regulaci rychlosti na hlavní a ochranu chodců při přecházení vozovky.
- Na paprsku vedlejší komunikace je zdůrazněn jeho podřadný význam. Stávající bezbřehý prostor je zúžen na maximální hodnotu, kterou umožňuje délka přechodu pro chodce a v prostoru křižovatky je na vedlejší komunikaci navržena zvýšená plocha křižovatky v materiálově odlišném provedení (dlažba).
- Umístěním ostrůvku na hlavní komunikaci a šířkou vjezdu na vedlejší komunikaci je zdůrazněno omezení pro vjezd velkých nákladních vozidel (náves, přívěs). Křižovatkou je na vedlejší komunikaci umožněn průjezd max. střednímu nákladnímu automobilu kategorie N2 (dl. 10,1m; se 3 nápravami – tzn. vč. větších vozidel pro svoz komunálního odpadu).

D.1.2.2 KŘIŽOVATKA SILNIC II/293 x III/2936

Stávající vidlicová křižovatka je svým stavebním uspořádáním významnou dopravní závadou a vysokým dopravně bezpečnostním rizikem. Šířka obousměrně pojížděných ramen vedlejší komunikace neumožňuje vzájemné křížení dvou protisměrných vozidel. V křižovatce jsou nevyhovující rozhledové poměry a není zde vytvořen prostor pro bezpečný provoz chodců i cyklistů.

Ve vzdálenosti 39m od křižovatky se na vedlejší komunikaci nachází železniční přejezd na trati č. 042.

- Navržena je přestavba křižovatky na stykovou s oddělením dopravních proudů dělicími ostrůvky na hlavní i vedlejší komunikaci. Ostrůvek na hlavní je sdružen s ochrannou funkcí pro přecházející chodce – na ostrůvek navazují přechody pro chodce.
- Na hlavní komunikaci je navržen zkrácený odbočovací pruh pro levé odbočení.
- Chodník je podél vedlejší komunikace navržen po obvodu stávajícího autobazaru – vpravo ve směru na Horní Brannou. Oboustranné umístění chodníků a přechodů pro chodce na hlavní není vhodné z důvodu prostorové tísně kolem objektu č.p. 334. Případné vychýlení hlavní komunikace je znemožněno terénním svahem na opačné straně (znamenalo by vysoké investiční náklady na budování opěrných zdí; nevhodné by bylo také přiblížení silničního provozu k bytovým objektům).

D.1.2.3 NAPOJENÍ ÚČELOVÉ KOMUNIKACE K ŽST. STANICI

V km 0,540 je připojena účelová komunikace, která pokračuje k nákladovému prostoru žst. Jilemnice. Rozhledové poměry na vjezdu jsou nevyhovující, zásadním problémem je pak úhel křížení s pouhými 11°. Důsledná náprava těchto závad však představuje vyšší investice, zejména do přeložek drážního zařízení - viz. níže.

Navrženy jsou dvě varianty řešení.

- V první variantě (řešena graficky) se s drobnými úpravami ponechává stávající dispozice vjezdu a navrhuje se dopravním značením umožnit pouze vjezd do prostoru nádraží. Výjezd bude povolen pouze velkým nákladním vozidlům, a to ve směru na Studenov (s ev. otočením na výhledové okružní křižovatce před supermarketem Norma). Dopravní obslužnost areálu nádraží pro osobní a max. střední nákladní automobily je navržena přes ulici Nádražní.

- Alternativně lze navrhnout přestavbu vjezdu se zvětšením úhlu křížení a poloměrů oblouků. Vyvolanými investicemi jsou zkrácení manipulační koleje s přemístěním zarážedla, přeložka podpěrného sloupu vrchního kabelového vedení a větší rozsah terénních úprav. K této variantě lze přistoupit po projednání s vlastníkem pozemku (ČD) v dalších stupních PD.

D.1.3 SMĚROVÉ POMĚRY

- V řešeném úseku silnice II/293 jsou směrové poměry vcelku příznivé. Hlavní směrový oblouk se vyskytuje v km 0,450 a má hodnotu 360m s přechodnicemi délky 50m. Úhel tečen je však pouze 170° a z toho také vyplývá krátká délka oblouku (15,5m).
- Na komunikaci se dále vyskytují dva lomy směrového vedení v úseku km 0,150 – 0,300 (v návrhu vyrovnané obloukem o velkém poloměru bez přechodnic).
- Začátkem úseku prochází složený směrový oblouk, který plynule přechází do prostoru okružní křižovatky. Dílčí poloměry složeného oblouku jsou 200, 450 a 700m. Úhel změny směru tečen je opět malý – 161°.
- Koncem úseku prochází podobně malá změna směru, která je vyrovnána směrovým obloukem o poloměru 500m s přechodnicemi délky 30m.

D.1.4 SIMULACE VLEČNÝCH KŘIVEK

- Oběma křižovatkami i vjezdem k žst. stanici byl simulován průjezd rozhodujících vozidel pro danou skupinu komunikace (program AutoTURN, verze 5.1). Navrhované řešení požadavkům této simulace vyhovuje.

D.1.5 NÁVRH A ÚPRAVA CHODNÍKŮ, PROBLEMATIKA PĚŠÍCH

- Podél komunikace II/293 je v celé délce navržen jednostranný obousměrný chodník v šířce 2,25m. Lokálně je zúžen na hodnotu cca 2,00m (překážky, vytvoření prostoru pro umístění parkovacích zálivů, apod.).
- Chodník je navržen zpravidla na pozemku komunikace, pouze v ojedinělých případech zasahuje na soukromé pozemky – zejména v místech, kde jsou navrženy parkovací zálivy.
- Umístění chodníku je v určitých úsecích podmíněno výstavbou nových opěrných zídek a opravou stávajících podezdívek a oplocení (často v havarijním stavu).
- Na levé straně komunikace v km 0,000 – 0,275 je navržena rekonstrukce stávajícího chodníku po opravách technické infrastruktury. Stávající kryt z asfaltového betonu bude nahrazen betonovou dlažbou.
- Poslední úsek chodníku je navržen v křižovatce silnic II/293 a III/2936. Je navržen přechod přes železniční trať a za ním přechod pro chodce na opačnou stranu komunikace (zde byl chodník již realizován).
- Navržena je rekonstrukce nevyhovujícího pěšího propojení k žst. Jilemnice v km 0,355. Na krátké pěší spojnici je navrženo celkem 11 schodišťových stupňů a ostatní průběh je řešen formou rampy o sklonu max. 8,33%.
- Na třech místech vpravo se pro umístění chodníku navrhuje úprava stávajících schodišť.

D.1.6 KONSTRUKCE KOMUNIKACÍ

Všechny komunikace budou navrženy dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Vozovky

- Na silnici II/293 se předpokládá plná konstrukce nad novým řadem kanalizace s přípojkami a trasou nového vodovodu, která lokálně zůstává ve vozovce (jinak převážně v

chodníku). Na ostatní ploše bude provedeno potřebné frézování a obnova a vyrovnaní krytu komunikace na navrhované podélné a příčné sklony.

- V km 0,195 – 0,330, kde je kryt komunikace značně poničený, lze předpokládat i výměnu celé konstrukční vrstvy komunikace. V tomto úseku nelze navrhnout zesílení konstrukce s ohledem na výšku stávajícího chodníku a vstupy do objektů.
- S ohledem na rozsah úprav doporučujeme pro další stupně objednat diagnostiku vozovky pro stanovení únosnosti, zbytkové životnosti a ev. požadavků na zesílení.
- Vedlejší paprsek křižovatky Nádražní x Čsl. Legií je navržen v provedení z kamenných kostek, pro potlačení významu vedlejší komunikace. Rovněž na vjezdu k žst. stanici v km 0,540 je navržena obnova dlážděného krytu (kamenné kostky jsou uloženy pod asfaltovým (značně poničeným) krytem).

Pěší komunikace

Na všech chodnících se předpokládá kryt z betonové dlažby.

Ostatní dopravní plochy

Na plochách parkovacích zálivů se předpokládá betonová dlažba. Záliv levostranné autobusové zastávky je navržen s krytem z žulových kostek.

D.2 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD A PŘECHOD

Na silnici III/2936 je ve vzdálenosti 39m od křižovatky umístěn železniční přejezd na regionální trati č.042 ve směru Rokytnice nad Jizerou – Martinice v Krkonoších. Železniční přejezd na silnici je trvalý, jednokolejný, šikmý pod úhlem cca 49°, zabezpečený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. V místě přejezdu se chodci pohybují po vozovce.

Ze zaměření skutečného stavu vyplývají následující parametry: délka přejezdu 6,6m; šířka přejezdu 8,7m; volná šířka pozemní komunikace je 6,5m – v dalších stupních se upřesní dle pasportu přejezdu.

- Navrženo je logické propojení navrženého jednostranného chodníku před a za přejezdem novým přechodem přes železniční trať. Šířka přechodu 2,25m bude shodná s šířkou chodníku.
- Projektant v průběhu zpracování studie vedl konzultace se zástupcem Správy dopravní cesty Hradec Králové, která má problematiku úprav přejezdu v kompetenci. Správce po věcné stránce s navrhovanou úpravou souhlasí. Konkrétní požadavky byly předběžně stanoveny na pracovním jednání na místě – viz příložený záznam z jednání.

Podmínky pro úpravy přejezdu jsou následující

- Rozšíření přejezdu o pás pro chodce (přechod) je z technického hlediska možné, a to za podmínek ad. níže. Podmínky jsou stanoveny předběžně – nutno upřesnit v následujících stupních PD oprávněným projektantem.
- Přeložit 1ks výstražníku za hranu chodníku, do vzdálenosti min. 4m kolmo na osu trati (řešit na pozemku dráhy). Doplnit 1ks výstražníku u chodníku na opačné straně přejezdu. Tyto dva výstražníky vybavit akustickým zabezpečovacím zařízením pro nevidomé. Stávající odvodňovací žlábek nahradit kapacitním liniovým odvodňovacím zařízením (předběžně betonové šterbinové roury). Napojení odvodňovacího prvku řešit do kanalizace (dnes svedeno do drážního příkopu). Žlab umístit za bezpečnostní pásmo přejezdu (min. 2,5m). Nový odvodňovací žlab bude ve správě KSS LK.
- Nutno vyloučit kolejnicové sváry z rozšířené části přejezdu. Z toho vyplývá výměna kolejnic v délce 25m a ochranných kolejnic na délku přejezdu a přechodu. Předběžně stanoveny varianty - lze uvažovat pouze s výměnou kolejnic a ochranných kolejnic, ev. i s výměnou pražců za betonové.

- Konstrukce přejezdu předběžně ve variantách – jako stávající stav s krytem z asfaltového betonu vně kolejnic i mezi ochrannými kolejnicemi, variantně mezi ochrannými kolejnicemi s poloelastickým povrchem pro železniční přejezdy STRAIL (celogumové desky).
- U přechodu pro chodce betonovou dlažbu (předběžně povrch chodníků) řešit až na úroveň kolejnic, uvnitř ochranných kolejnic varianty ad. výše. Na chodníku budou řešeny varovné a signální pásy pro osoby nevidomé a slabozraké dle ČSN.
- Variantně lze přechod pro pěší řešit i na levé straně komunikace. Podmínky ad. výše jsou v tomto případě rozšířeny o doplnění výstražníku pro účelovou komunikaci, která je na silnici napojena těsně před přejezdem.
- ČD považují úpravu přejezdu za vyvolanou investici. Investorem by mělo být Město nebo KSS LK – bude dále upřesňováno. Před vydáním stavebního povolení bude uzavřena darovací smlouva. Předání stavby před zkušebním provozem.
- Projektovou dokumentaci úpravy železničního přejezdu vypracuje oprávněný projektant.

D.3 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Navrženy jsou vegetační úpravy v jednotlivých ochranných ostrůvcích, ve zbytkových pásech mezi chodníky a stávajícím oplocením s podezdívkami a v prostoru podél stávající památné aleje Jilmů.

- Vegetační úpravy budou navrhovány s ohledem na odolnost dřevin v městském prostředí a vedení inženýrských sítí. Ve výsadbách mohou být zapojeny skupinky nižších keřů, které se s ohledem na hustší výsadbu a po dosažení požadovaného vzrůstu budou vzájemně dotýkat a vytvářet tak ucelený masiv. Tato seskupení se uplatní především jako skupiny dekorativní, krycí či ochranné.
- Tam, kde tomu nebrání stávající nebo navrhované inženýrské sítě, a kde je z hlediska dopravně – urbanistických kvalit takové řešení žádoucí, bude navržena výsadba kultivarů listnatých okrasných stromů. Jednotlivé stromy opticky rozčlení prostor ulice, a celkově ožíví toto veřejné prostranství.
- Důraz se klade na provedení ochranných ostrůvků na silnici II/293 jako vyvýšených s vegetací. Zelení zdůrazněné ostrůvky lépe plní ochrannou funkci pro přecházející chodce a přispívají k celkově vyšší estetické hodnotě území (členění množství zpevněných, zejména asfaltových ploch).

D.4 VYBAVENOST, MOBILIÁŘ

Městský mobiliář (lavičky, odpadkové koše) bude podél chodníků navržen v minimální míře. Bude soustředěn zejména do oblasti s větší hustotou obchodů a služeb.

Na nástupištích u autobusových zástavek jsou navrženy průchozí zastávkové přístřešky.

D.5 PODMIŇUJÍCÍ INVESTICE

D.5.1 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – PŘELOŽKY A NOVOSTAVBY

Z technické infrastruktury je navrženo odvodnění silnice II/293 novou dešťovou kanalicí s vyústěním do vodoteče Jilemka. Je navržena rekonstrukce uličního osvětlení, vodovodního řadu, dílčí přeložky sdělovacího kabelu a úpravy kabelů i vrchního vedení NN.

D.5.1.1 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE

Silnice II/293 je v současné době odvodněna následovně:

- km 0,000 – 0,275: levá strana odvodněna vpustěmi do jednotné kanalizace, pravá strana do terénu

- km 0,275 – KÚ: levá strana odvodněna otevřeným příkopem zaústěným propustky do kanalizace; pravá strana zčásti betonovými žlaby do kanalizace, zčásti do terénu.

Stávající systém odvodnění je zcela nefunkční. Příkop na levé straně komunikace neumožňuje protékání srážkové vody, neboť je s ohledem na ochranu památné aleje Jilmů dlouhodobě neudržovaný. Srážkové vody se v příkopu pozvolna vsakují do terénu, na pravé straně, kde jsou zpravidla nefunkční žlabovky, mohou při vyšších srážkových intenzitách vytékat na soukromé pozemky. Zachování příkopu jako odvodňovacího systému již není možné, s ohledem na převažující zájem ochrany aleje jilmů, která je památkově chráněná. Na opačné straně jsou betonové žlabovky v havarijním stavu a jejich uchování není z důvodu vysoké četnosti vjezdů, velké poptávky po parkování a problematické napojení na kanalizaci udržitelné.

- V celé délce bude povrch komunikace odvodněn podélnými a příčnými sklony a oboustrannými obrubníky do stávajících nebo navrhovaných vpustí se zaústěním do stávající jednotné kanalizace DN 600 nebo nové dešťové kanalizace DN300.
- Do stávající jednotné kanalizace DN600 budou vpusti napojeny v km 0,000 – 0,150.
- Ve zbývající části je navržena nová dešťová kanalizace. Kanalizace pro úsek km 0,150 – 0,608 bude v km 0,148 vyústěna vpravo prolukou přes ulici V Jilmu do Jilemky. Kanalizace pro úsek km 0,640 – KÚ bude napojena na kanalizaci, která zde byla navržena ve studii na Okružní křižovatku Norma v roce 2007 (zde se předpokládá realizace 4 stok dešťové kanalizace v celkové délce cca 322m, v profilu DN 300 – 400).
- Bilance odtoků je přibližně shodná s dnešním stavem, neboť větší část chodníku je navržena na stávajících zpevněných plochách.

Úsek km	Odvodňovaná plocha m ²	Intenzita přívalové srážky l/s	Koeficient odtoku	Odtok do kanalizace celkem l/s
0,000 – 0,150	1650	160	0,7	18,5
0,150 – 0,620	4940	160	0,7	55,3
0,620 - KÚ	2090	160	0,7	23,4

D.5.1.2 KANALIZACE

V podkladech správců kanalizace (SČVaK a KSS LK) nejsou zaneseny, mimo krátkého úseku u stávající okružní křižovatky, žádné kanalizační stoky v řešeném území. V Mapovém podkladu od geodeta je však zachycena řada povrchových kanalizačních znaků (vpustí, šachty), které existenci kanalizace potvrzují.

Proto byl dne 16.5.2008 proveden průzkum na místě se zástupcem správce kanalizace SČVaK ing. Mádlem. Existence kanalizačních stok a požadavky na opravy byly upřesněny takto:

- V úseku okružní křižovatka – odbočka Nádražní ulice k žst. stanici se v levé části komunikace nachází jednotná kanalizační stoka DN 600. Spád a krytí jsou pravděpodobně vyhovující, **technický stav je nutno před zpracováním PD ověřit kamerovým průzkumem.**
- V Nádražní ulici ve směru od křižovatky na II/293 k žst. stanici se nachází nová jednotná kanalizační stoka DN 300 PVC. Až ke křižovatce je pravděpodobně v dobrém stavu. Stoka však s největší pravděpodobností pokračuje k ulici V Jilmu a vyústěna je do Jilemky. **Správce doporučuje přepojení jednotné kanalizace do stoky DN 600 ve směru k okružní křižovatce – je navrženo.**
- V ulici Čsl. Legií se podél objektů č.p. 298, 585 a 299 (km 0,160 – 0,270) pravděpodobně nachází původní dešťová kanalizace (sloužila pro odvodnění komunikace a byly do ní svedeny také vody z příkopu, který pokračuje po levé straně za tímto úsekem). Dnes tato kanalizace zřejmě odvádí také splašky ze zmiňovaných objektů. Vyústění je opět pravděpodobně přes ulici V Jilmu do Jilemky. Nevyhovuje dimenze, krytí ani stavebně technický stav této kanalizace - správcem je navržena celková rekonstrukce se

změnou na splaškovou kanalizaci a přepojením do kanalizace DN 600 ve směru k okružní křižovatce – je navrženo.

- Souběžně se silnicí II/293 je v ulici V Jilmu uložena nová splašková kanalizace (v podkladech od správců není vyznačeno). Její využití pro napojení povrchových vod ze silnice II/293 se nepředpokládá. Výhledově umožní napojení většiny objektů podél silnice II/293.

D.5.1.3 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné osvětlení v ulicích Nádražní a Čsl. Legií je za zenitem svého návrhového období, což platí pro kabelovou trasu, vrchní vedení i sloupy se svítidly. Podél komunikace jsou ve vzdálenostech cca 37 - 47m rozmístěny sloupy původního uličního osvětlení. Stávající silniční sloupy VO i svítidla neodpovídají dnešním požadavkům na kvalitu osvětlení místních komunikací, jak po stránce technických parametrů, tak spotřeby elektrické energie. Napájení silničního osvětlení je v úseku km 0,000 – 0,440 kabelem uloženým v chodníku a ev. v neuzpevněné krajnici podél památkově chráněné aleje Jilmů (předpoklad – ověřeno pouze konzultací se správcem). Ve zbývajících částech se vyskytuje vrchní vedení, které je kotveno na betonových sloupech NN vpravo.

- Navržena je rekonstrukce veřejného osvětlení v celé délce komunikace II/293 a v prostoru obou křižovatek. Kabely budou uloženy převážně v prostoru navrhovaných chodníků, případně v plochách s vegetací. Celková délka navržené kabelové trasy je 1282m.
- Je navrženo umístění 33 nových silničních sloupů VO a 4 parkových svítidel. Navrženy jsou bezpaticové stožáry VO výšky 8-10m u silničních a 6m u parkových sloupů, na které budou osazena výbojková svítidla.
- Je navrženo osvětlení přechodů pro chodce speciálními přechodovými svítidly s metalhalogenidovou výbojkou. Umístění sloupů je zpravidla ze strany příjezdu vozidel (pravostranné provedení). Navrženo je celkem 7ks těchto sloupů se svítidly.

Smyslem samostatného osvětlení přechodů pro chodce je zvýšit celkový jas v úzkém pásu přechodu pro chodce. Halogenidovými výbojkami je dále docílena charakteristická barva denního světla. Nasvětlení chodců na přechodech je poté v tzv. pozitivním kontrastu, což znamená, že světlá silueta chodce vyniká na tmavším pozadí. Tento kontrast je výhodnější než stávající tzv. negativní kontrast.

D.5.1.4 VODOVOD

Podél řešeného úseku komunikace se nachází vodovodní řad LT 80 a LT100. Podle informací správce vodovodu ing. Mádleho (SČVaK) je vodovod ve velmi špatném technickém stavu (realizace 30. – 40. léta 20.st.) a výjimkou nejsou až dvě roční opravy.

- Navržena je výměna vodovodního řadu v celé délce s dílčí optimalizací jeho polohy. Převážně se navrhuje umístění vodovodu do chodníku, mimo dvou úseků, kde je z důvodu nerovnoměrné trasy plynovodu nezbytné vodovod umístit do vozovky.
- V dalších stupních PD se provede podrobná prostorová koordinace všech stávajících i navrhovaných inženýrských sítí a určí se jejich konkrétní umístění v chodníku nebo ve vozovce.
- Celková délka vodovodního řadu je 870m.

D.5.1.5 PLYNOVOD

Při výstavbě chodníku a přestavbě komunikace se nepředpokládá zásah do plynovodního řadu. Dochází pouze ke styku s jeho povrchovými znaky. Tyto povrchové znaky budou upraveny (výškově i polohově) podle konečné podoby zpevněných ploch.

D.5.1.6 PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO KABELU TELEFÓNICA O2 ČR

Do kontaktu s navrhovaným chodníkem se v km 0,470 dostává sdělovací kabel O2.

- Navržena je přeložka sdělovacího kabelu v délce 75m do chodníku. Pod pojezdy plochami (vč. vjezdů na pozemky) bude uložen v chráničkách.

D.5.1.7 PROSTOROVÁ ÚPRAVA KABELŮ A VRCHNÍHO VEDENÍ NN

- V km 0,700 je navržena přeložka 40m vrchního vedení NN do kabelové trasy. Přeložka je nezbytná z důvodu umístění sloupu veřejného osvětlení (nelze umístit v ochranném pásmu vrchního vedení).
- V km 0,750 je navržena 36m dlouhá prostorová úprava kabelu NN (vytěsnění do chodníku).

E PODKLADY PRO DALŠÍ STUPNĚ PD, DOPORUČENÍ, UPOZORNĚNÍ

Požadavky na zajištění průzkumů a posudků pro následnou dokumentaci jsou uvedeny níže. Rozsah PD a podkladů budou dále upřesňovány v navazujících stupních PD.

Pro další stupně PD se požaduje:

- Diagnostika vozovky pro stanovení únosnosti, zbytkové životnosti a ev. požadavků na zesílení.
- Kamerový průzkum stávajících kanalizačních řadů.
- Doměření území (pro přeložky inženýrských sítí).
- Dendrologická studie stávající památné aleje Jilmů vč. vyhodnocení dopadů z navrženého řešení a návrhu na provádění úprav v kořenovém prostoru.

Doporučení

V dalších stupních doporučujeme projektově oddělit úpravy a stavby na pozemcích ČD – úprava železničního přejezdu a vybudování přechodu pro chodce, úpravy příjezdu k žst. stanici v km 0,540 a úprava pěší přístupové komunikace k vlakovému nádraží v km 0,355. Vše z důvodu odlišného postupu při projednávání a povolování těchto úprav.

Upozornění

Ve studii se vychází z předpokladu, že v prostoru před plánovaným supermarketem NORMA (naproti areálu garáží ČSAD) bude výhledově realizována okružní křižovatka (viz. studie ATELIER 4 s.r.o., 12/2007). Ve studiích se předpokládá vzájemné propojení dešťové kanalizace a veřejného osvětlení. Při změnách v termínech stavby je potřeba přijmout provizorní opatření – nutno prověřit již v dalších stupních PD.

F MAJETKOPRÁVNÍ POMĚRY V ÚZEMÍ

Vlastnické vztahy k pozemkům, jenž jsou využívány pro trvalý a ev. i rozsáhlejší dočasný zábor, jsou uvedeny v tabulce v příloze č.2. Hranice parcel a čísla pozemků jsou graficky vyznačeny v Situaci v M 1:500.

Pro vyřešení všech souvisejících vazeb je nezbytné pro umístění navrhovaných staveb využít menší plochy soukromých pozemků. Většina z těchto záborů se vyskytuje v místech, kde navrhované řešení přispívá zejména vlastníkům dotčených pozemků (potřeba parkovacích stání před objekty se službami) a proto by se při projednávání záborů v dalších stupních PD mohlo podařit stavbu umístit v rozsahu, který je navržen v této studii. Problematičtější může být snad jen umístění autobusového zálivu s chodníkem (ten je na soukromém pozemku), kde by zjevně majitel dal přednost parkovacímu zálivu, který je posunutý cca o 20m od objektu. Tomuto řešení však brání vjezd na pozemek, užší prostor komunikace a potřeba umístění dělícího ostrůvku v křižovatce na hlavní.

Zábory soukromých pozemků lze rozlišit na trvalé a dočasné. Trvalé zábory jsou pro umístění staveb, dočasné slouží pro jejich provedení, pro přeložky inženýrských sítí, přístupy na staveniště, opravy dotčených sousedních staveb, apod. Dočasný zábor nemění charakter stávajících pozemků a staveb.

Soukromé pozemky dotčené stavbou jsou v situaci zvýrazněny. Popis záboru je uveden v tabulce v příloze č.2 (ve sloupci „poznámka“).

G FOTODOKUMENTACE



1 – OK silnic II/293 a II/286 (před ZÚ)



2 – ZÚ - ukončení stávajícího chodníku vpravo



3 – Zeleň mezi II/293 a ulicí V Jilmu



4 – Parkování - ordinace, second hand



5 – Křižovatka II/293 x Nádražní



6 – Parkování – cukrárna, prodejna zbraní



7 – Parkování – ordinace, pekárna



8 – Odvodnění do příkopu vlevo



9 – Odvodnění příkop. žlaby vpravo



10 – Alej Jilmů – památné stromy



11 – Přístup k žst.



12 – Havarijní stavy podezdívek oplocení



13 – Nefunkční propustek



14 – Příjezd k žst. a prodejně nábytku



15 – Žst. Jilemnice



16 – Křižovatka II/293 x III/2936 (Horní Branná)



17 – Železniční přejezd na III/2936



18 – Výhled - okružní křižovatka a sup. Norma

H PŘÍLOHY

H.1 PŘÍLOHA 1: HRUBÝ ODHAD NÁKLADŮ

H.2 PŘÍLOHA 2: PŘEHLED POZEMKŮ PŘÍMO DOTČENÝCH STAVBOU

H.3 PŘÍLOHA 3: ZÁZNAM Z PRACOVNÍHO JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI ČD A SDC