

akce:

Liberec - územní studie 72 Centrum jih

objednavatel:

IKA Veselý & partneři, a.s.

Na Zápraží 389/3A, Liberec III-Jeřáb, 460 07 Liberec

IČO, Dič: 27759717, CZ27759717

zpracovatel:

PIVRNEC – projektová činnost ve výstavbě, poradenská a konzultační činnost, zpracování odborných studií a návrhů dopravních staveb

Adresa: Kobylka 19, 511 01 Turnov

IČO: 22 02 3011

Kancelář: Gorkého 658/15, 460 01 Liberec - Staré Město

Jaroslav Pivrnec – autorizace ČKAIT č. 0500985 pro dopravní stavby - nekolejová doprava

kontakt: e-mail: pivrnec@projektjap.cz,

tel. 777 873 347

Jaroslav Pivrnec – autorizace ČKAIT č. 0500985 pro dopravní stavby - nekolejová doprava

stupeň dokumentace:

dopravní část a řešení územní studie

datum:

prosinec 2025 – leden 2026

Paré:

Obsah dokumentace:

A. Textová část

- A.1. Identifikační údaje
- A.2. Zdůvodnění a rozsah územní studie
- A.3. Provedení návrhu – dopravní a související řešení
 - A.3.1. Zjištění stávajícího stavu
 - A.3.2. Návrh řešení dopravní infrastruktury
 - A.3.3. Soulad s územním plánem vč. souvisejících dopadů
 - A.3.4. Dopravně provozní předpoklady
 - A.3.5. Návrh etapizace řešení
- A.4. Závěr – souhrnné vyhodnocení

B. Výkresová část

- B.1. Situace širších vztahů
- B.2. Soulad s územním plánem
- B.3. Výkres dopravního řešení
- B.4. Informativní podélný profil napojení / sjezdu ze sil. I/35
- B.5. Situační vymezení ploch dle ÚP
- B.6. Dispoziční řešení odstávky a nabíjení BUS MHD
- B.7. Charakteristické příčné řezy – příčné / šířkové uspořádání
- B.8. Výkres etapizace – dopravní infrastruktura

A.1. Identifikační údaje

akce: **Liberec - územní studie 72 Centrum jih**

objednavatel: **IKA Veselý & partneři, a.s.**

Na Zápraží 389/3A, Liberec III-Jeřáb, 460 07 Liberec

IČO, Dič: 27759717, CZ27759717

zpracovatel: **PIVRNEC** – projektová činnost ve výstavbě, poradenská a konzultační činnost, zpracování odborných studií a návrhů dopravních staveb

Adresa: Kobyłka 19, 511 01 Turnov

IČO: 22 02 3011

Kancelář: Gorkého 658/15, 460 01 Liberec - Staré Město

Jaroslav Pivrnec – autorizace ČKAIT č. 0500985 pro dopravní stavby - nekolejová doprava

kontakt: e-mail: pivrnec@projektjap.cz,
tel. 777 873 347

Jaroslav Pivrnec – autorizace ČKAIT č. 0500985 pro dopravní stavby - nekolejová doprava

stupeň dokumentace: dopravní část územní studie

datum: prosinec 2025 – leden 2026

A.2. Zdůvodnění a rozsah územní studie

Zdůvodnění a obsah zpracování územní studie:

Obsahem zpracování dopravní části územní studie je prověření řešeného území s návrhem další koncepce pro rozvoj a částečnou přestavbu lokality dle platného územního plánu a souvisejících odsouhlasených územních studií. Návrh je z pohledu zejména dopravně provozního proveden na základě principu udržitelného urbanismu ve spojení s kvalitou městského prostředí a zajištěním celkové dopravní prostupnosti území ve vazbě na navazující dopravní změny a úpravy řešené v celkové koncepci v platném územním plánu (viz. etapovost a rozdělení celkového návrhu řešení).

V rámci této územní studie je z pohledu dopravy pro dané území analyzováno a řešeno:

- veřejná infrastruktura v rozsahu zjištění celkového stávajícího stavu, zhodnocení stavu s návrhem a předpokladem stavu po provedení jednotlivých dílčích etap navrženého dopravního řešení (vč. popisu bariér a míst se sníženou prostupností)
- dopravní řešení a prostupnost / mobilita v rozsahu celkové koncepce řešení motorové i bezmotorové dopravy v rozsahu cílových potřeb i potřeb lokálního tranzitu / prostupnosti ve vztahu na navazující dopravní systém města
- řešení návrhu dopravních koridorů a komunikací ve vztahu ke kapacitním potřebám a současného zklidnění, zajištění případných parkingů a zejména bezpečnosti dopravy

Z pohledu přípravy a rozsahu zpracování se jedná o územní studii vymezující a řešící v odpovídající podrobnosti zpracování dopravní záměry a návrhy v odsouhlaseném územním plánu Statutárního města Liberce. V rozsahu zpracované územní studie jsou (oproti územnímu plánu) již koncepčně řešeny mimo šířkových potřeb komunikací i křižovatky a napojení, související potřeby zajištění pěší a bezmotorové dopravy (ve vazbě na související stavby v přípravě), řešení vazeb na plánované a připravované stavební akce a záměry (nad rozsah územního plánu zejména řešení stezky pro pěší a cyklisty podél toku Nisy a řešení přestavby ulice Dr. M. Horákové vč. vedení TRAM).

Tato územní studie vymezuje a zpřesňuje potřebné koridory pro navržené komunikace a dopravní infrastrukturu v lokalitě vč. potřeb pro napojení a související dopravní požadavky a je předpokládáno s respektováním a zajištěním zejména prostorových potřeb pro navrženou infrastrukturu při jakékoli související výstavbě v lokalitě.

Vymezení řešeného prostoru, popis limit a návazností:

Situační / mapový zákres řešeného prostoru je proveden v přílohové, grafické a výkresové části této dokumentace (situace širších vztahů + situační zákresy rozsahu a platného územního plánu Statutárního města Liberce).

Jedná se o území:

- z pohledu vymezení ohraničené stávajícími ulicemi Košickou a Dr. M. Horákové ze severozápadní a severovýchodní strany, dále pak sjezdem ze sil. I/35 do ulice Košické ze strany jihozápadní a tokem Lužické Nisy ze strany jihovýchodní, kde dále hranice zájmového území částečně protíná stávající areál teplárny s napojením na ulici Dr. M. Horákové

- ležící v katastrálním území Liberce v rozsahu širšího centra

- polyfunkční s výrazným zastoupením transformačních ploch (zejména v rozsahu rušené trati – železniční vlečky při toku Nisy, dále pak s ohledem na změny v rozsahu a užití areálu teplárny a ve vazbě na dopravní výhledy obsažené v územním plánu spočívající ve změně napojení sil. I/35 na nižší intravilánové komunikace ve spojitosti s výstavbou dopravního propojení v rozsahu spojnice

Ulic Košická – Ještědská tunelem pod rozdělujícím vlakovým nádražím.

- vymezené z pohledu zadání územní studie Statutárním městem Liberec v rozsahu ÚS.72 Centrum
- Jih

Podklady ke zpracování územní studie:

Hlavní podkladový materiál:

- platný územní plán Statutárního města Liberec vč. aktualizací / souvisejících změn

Související podklady (dotčené nebo možné záměry, opatření a návrhy v lokalitě):

- plocha P.1.17 SU.4.60.20.s – Šumavská – přestavba manipulačních ploch, možnost parkingu,
- plocha P.1.19 WU - U teplárny – víceúčelová nádrž / poldr na Lužické Nise
- plocha P.1.18 ZU - U Valchy – propojení pásu sídelní a krajinné zeleně v záplavovém území Nisy
- plocha P.1.69 SU.8.50.25.s – M. Horákové – přestavba areálu Teplárny Liberec
- plocha P.1.72 PU - Čechova-Šumavská – zlepšení technických parametrů MÚK Čechova
- plocha P.1.76 ZU – Čechova – doprovodná zeleň přebudovaného dopravního uzlu

- projektová dokumentace pro část cyklostezky v úseku ul. Košická – Čechova ve fázi rozpracovanosti (k dispozici situační návrh)
- studie rekonstrukce / přestavby ulice Dr. M. Horákové včetně vedení TRAM trati (zahrnuto v rozsahu potřeb šířkové rezervy pro provedení vč. návazností v rozsahu vjezdů a napojení dle ve studii obsažené situaci)

Podklady pro provedení návrhu řešení:

- katastrální mapa vč. čísel pozemků v dané lokalitě
- technická mapa Statutárního města Liberce vč. odpovídajícího výškopisu a polohopisu
- rekognoskace se zjištěním stávajícího dopravního i stavebního stavu
- krátkodobé informativní – revizní sčítání dopravy v přílehlém úseku ul. Dr. M. Horákové

Požadavky na návrh řešení

Požadavky na provedení jsou obsaženy v základním rozsahu v poplávce a vymezení zpracování územní studie od Statutárního města Liberce a obsahem územní studie je jejich řešení a vyhodnocení vč. navazujících vazeb a potřeb. Jedná se o:

- umístění a koordinaci záměrů v lokalitě – v rozsahu dopravního řešení včetně prověření nastavení územního plánu a vymezení zejména komunikací a to vč. potřeb rozsahů napojení a křižovatek
- nové využití prostoru v areálu Teplárny v místech zásobníků mazutu vč. napojení a prověření
- v rozsahu územní studie koncepčně rozpracovat řešení komunikací a křižovatek z pohledu provozního / kapacitního, v rámci návrhu řešit dopravní obsluhu (v celém rozsahu – od údržby, přes prostupnost vč. zajištění průjezdů IZS apod.)
- řešit dopravní koncepci prostupnosti oblasti nemotorizovanou dopravou a to vč. vazeb na cyklogenerel SML
- řešit plochy pro odstavení BUS, parking a související dopravní potřeby v lokalitě
- řešit etapizaci provedení záměru a to vč. možností a dopadů jednotlivých etap v dílčích časových fázích provedení
- koncepčně prověřit možnosti technické a související infrastruktury, občanského vybavení, veřejných prostor vč. ozeleněných ploch apod.

A.3. Provedení návrhu – dopravní a související řešení

Dopravní řešení bylo navrženo na základě uvedených podkladů v návaznosti na územní plán a z pohledu zpracování územní studie pro danou lokalitu se jedná o základní koncepční návrh řešení na který navazuje návrh zástavbového řešení a funkčnosti s využitím. V této územní studii jsou již koncepčně řešeny jednotlivé komunikace vč. potřeb uličního prostoru a zároveň možnosti a limity provedení dopravního řešení pro lokalitu dle koncepčního návrhu obsaženém v územním plánu. Tato koncepce a umístění komunikací dle územního plánu je výchozí a bude zachována, avšak v této studii je již proveden koncepční návrh řešení dotčených křižovatek vymezující / zpřesňující i prostorové potřeby na jejich provedení v rozsahu zajišťujícím i budoucí požadovanou prostupnost a přenos intenzit ve vazbě na trvalou mobilitu. S ohledem na tyto zjištěné potřeby došlo vůči plošnému vymezení určeném v územním plánu k drobným nárůstům dispozičních / prostorových potřeb (zejména pro provedení křižovatek), avšak koncepce a vedení komunikací dle platného územního plánu je zachováno s pozitivním zpřesňujícím prověřením (pro lokalitu zásadní zejména umožnění výškového řešení nového napojení / sjezdu ze sil. I/35).

Obsahově je část řešení rozdělena do kapitol:

- zjištění stávajícího stavu z pohledu dopravně provozního s určením limit stávajícího stavu
- provedení návrhu celkového dopravního řešení vč. popisu souvisejících potřeb a dopadů (i ve vazbě na výše uvedené podmínky a potřeby řešení)
- vyhodnocení souladu s územním plánem vč. definice podmínek pro zajištění a možnosti související výstavby
- provedení návrhu etapizace celkového řešení lokality
- provedení posouzení dopravně provozních předpokladů navrhovaného stavu (vč. dopadů v jednotlivých dílčích etapách výstavby) a podmínek pro související stavby a úpravy zejména dopravního režimu

A.3.1. Zjištění stávajícího stavu

V rámci zjištění stávajícího stavu byla provedena analýza dopravní nehodovosti a zejména dopravních intenzit a potřeb na stávajících a navazujících páteřních komunikacích. V daném případě se jedná zejména o stav ul. Dr. M.Horákové a ul. Košické v přilehlém rozsahu řešené lokality a sjezdu ze sil. I/35 do ulice Košické, který je v návrhu dispozičně upraven. Návrh a řešení souvisejících stavebních záměrů v lokalitě (zejména provedení plánované stezky pro pěší a cyklisty a celkovou přestavbu ul. Dr. M.Horákové včetně vedení TRAM tratě) je řešen v následné kapitole této dokumentace a to včetně určení limit samotného návrhu i přenosu zejména dopravních intenzit a potřeb pro zajištění udržitelné mobility.

Celkové vymezení lokality:

Je určeno v zadání pro zpracování této územní studie a zároveň obsaženo v situačních zákresech v přílohové části této územní studie. Pro potřebné určení zejména dopravně provozních hodnot stávajícího stavu je však rozšířeno i o přilehlé úseky ulice Dr. M.Horákové, ul. Košické a sjezdu ze sil. I/35 a to zejména z důvodů potřeb celkového určení dopravně provozního stavu a kapacit s dopady na řešené území. Zároveň s ohledem na následně navrženou etapizaci výstavby záměru je nutné zjištění stavu na uvedených přilehlých komunikacích pro posouzení dopadů provedení jednotlivých etap výstavby na stávající stav vč. určení možností a limit průběžných etap a i samotné jejich stavební provedení.

Zjištění stávajících dopravních intenzit:

Z pohledu stávajícího dopravně provozního stavu a intenzit (vč. zajištění dopravní dostupnosti a napojení navazujících lokalit města) je konstatováno:

- zásadní dopravní tah je veden po ulici Dr. M.Horákové a jedná se o propojení městských částí v širších vazbách dopravní infrastruktury. V rozsahu přilehlém k řešené lokalitě se jedná o dopravní intravilánové a páteřní propojení částí Perštýn a „dolního“ centra města vč. umístění terminálu a vnitřního dopravního uzlu hromadné dopravy a městských částí Rochlice a Vesec. Zároveň je dotčený úsek ulice využíván částečně jako alternativní propojení (vůči páteřním po ul. Švermova a České Mládeže) východní a západní části města s rozdělením tratí ČD a vlakovým nádražím.
- v rozsahu zásadního dopravního propojení je dále určen tah ul. Košickou a to vč. napojení na ulici Nádražní (vč. tras hromadné dopravy) i napojení na sil. I/35. V přilehlosti k řešenému prostoru se jedná zejména o hlavní dopravní napojení „dolního“ centra a terminálu MHD s prostorem nádraží ČD a napojení centra s páteřní a kapacitní sil. I/35 (směrem do centra s následným sloučením s vedením dopravy po ul. Dr. M.Horákové).

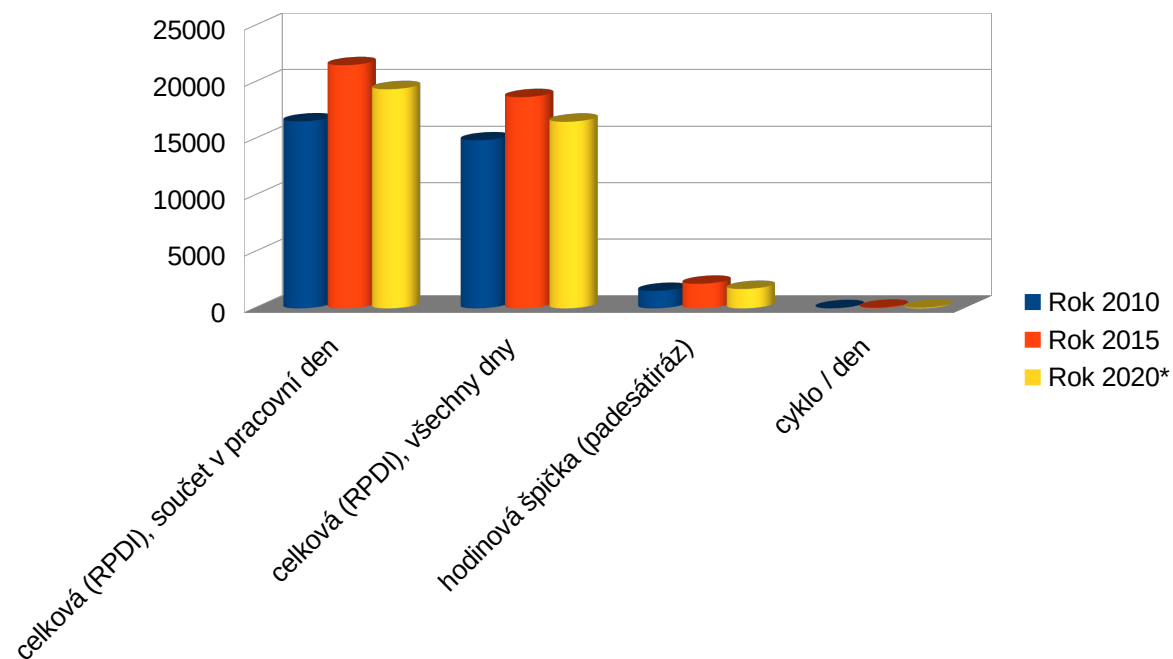
- z pohledu vnitrokomunikací řešeného území jsou obsaženy ulice Šumavská, Křepelčí a U Valchy – jedná se v případě ulic Křepelčí a U Valchy za cílové pro danou lokalitu, v případě ul. Šumavské o průjezdnou místní komunikaci zajišťující dopravní obsluhu řešené přilehlé lokality. Z pohledu kapacitního stavu a potřeb (vůči stavebnímu stavu a zejména navrženému stavu vč. šířkového uspořádání) jsou tyto komunikace podružné vůči celkovým potřebám řešení a jedná se o nižší třídu místních komunikací s cílem eliminace průjezdů a maximálního bezpečného provozu včetně zajištění bezpečného pohybu všech účastníků (zklidněné místní komunikace).

Zjištění dopravních intenzit bylo provedeno pro dotčené úseky ulic Košické (s napojením na sil. I/35) a Dr. M.Horákové z celostátních sčítání dopravních intenzit (vývoj od roku 2010) a dále pro úsek Dr. M.Horákové bylo provedeno revizní, informativní a krátkodobé sčítání dopravy v rámci zpracování této dokumentace.

Dopravní intenzita – Liberec, ul. Košická

	Rok 2010	Rok 2015	Rok 2020*
celková (RPDI), součet v pracovní den	16542	21513	19386
celková (RPDI), všechny dny	14865	18685	16507
hodinová špička (padesátiráz)	1546	2175	1717
cyklo / den	24	60	52

* - ovlivněno pandemií Covid vč. dopadů na dopravu



Z uvedeného zjištění dopravní intenzity je konstatováno:

- zjištěný stav v maximu byl v roce 2015 (16) s denní překračující dopravní intenzitou 20 000 průjezdů v obou směrech
- s nárůstem dopravy (v poměru a koeficientu nárůstu dle přilehlé a přímo související ul. Dr. M. Horákové je stávající dopravní intenzita určena v rozsahu do 25 000 tis. Průjezdů / pracovní den, dále s poměrovým rozložením napojení ulice Nádražní a sjezd / napojení z / na sil. I/35 39:61 %

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 4-3221)

... význam zkratk

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	841	236	3	61	1	12	696	9	1	0	1 860	16 721	104	18 685		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 027	288	4	74	1	15	805	11	1	0	2 226	19 190	97	21 513		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	377	106	1	27	0	5	423	4	0	0	943	10 548	122	11 613		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											213	2 175				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											201	2 018				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV		
Hodnota TNV	voz/den														1 098		
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPDI pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016. Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										13 679	1 674	14	15 367		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											2 170	61	1	2 232		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											976	109	1	1 086		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											2 170	108	38	2	91	2 409
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.15	0.00	-		
Intenzita cyklistické dopravy															C		
Cyklistická doprava	cyklo/den														60		



Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 4-3221)

... význam zkratk

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny		voz/den	460	76	24	37	10	18	604	6	3	0	1 238	13 585	42	14 865		
			LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	554	92	29	45	12	22	709	7	4	0	1 474	15 031	37	16 542		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	224	37	12	18	5	9	342	3	1	0	651	9 969	54	10 674		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											129	1 546				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											116	1 391				
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV						
Hodnota TNV		voz/den											868					
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den											11 079	1 077	46	12 202		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den											1 758	39	2	1 799		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den											790	70	4	864		
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											1 758	59	15	7	79	1 918
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.67	1.25	0.54	53.47		
Intenzita cyklistické dopravy												C						
Cyklistická doprava		cyklo/den											24					



Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 4-3221)

... význam zkratk

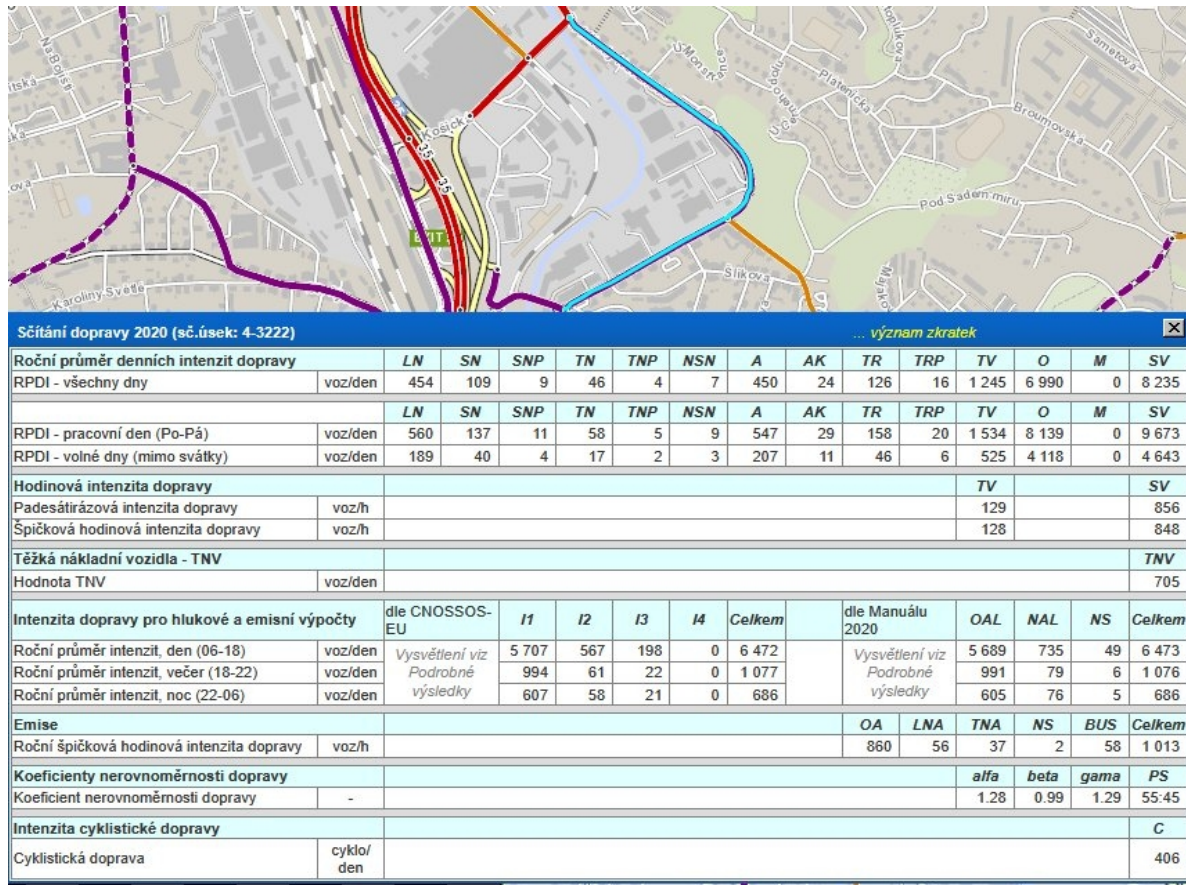
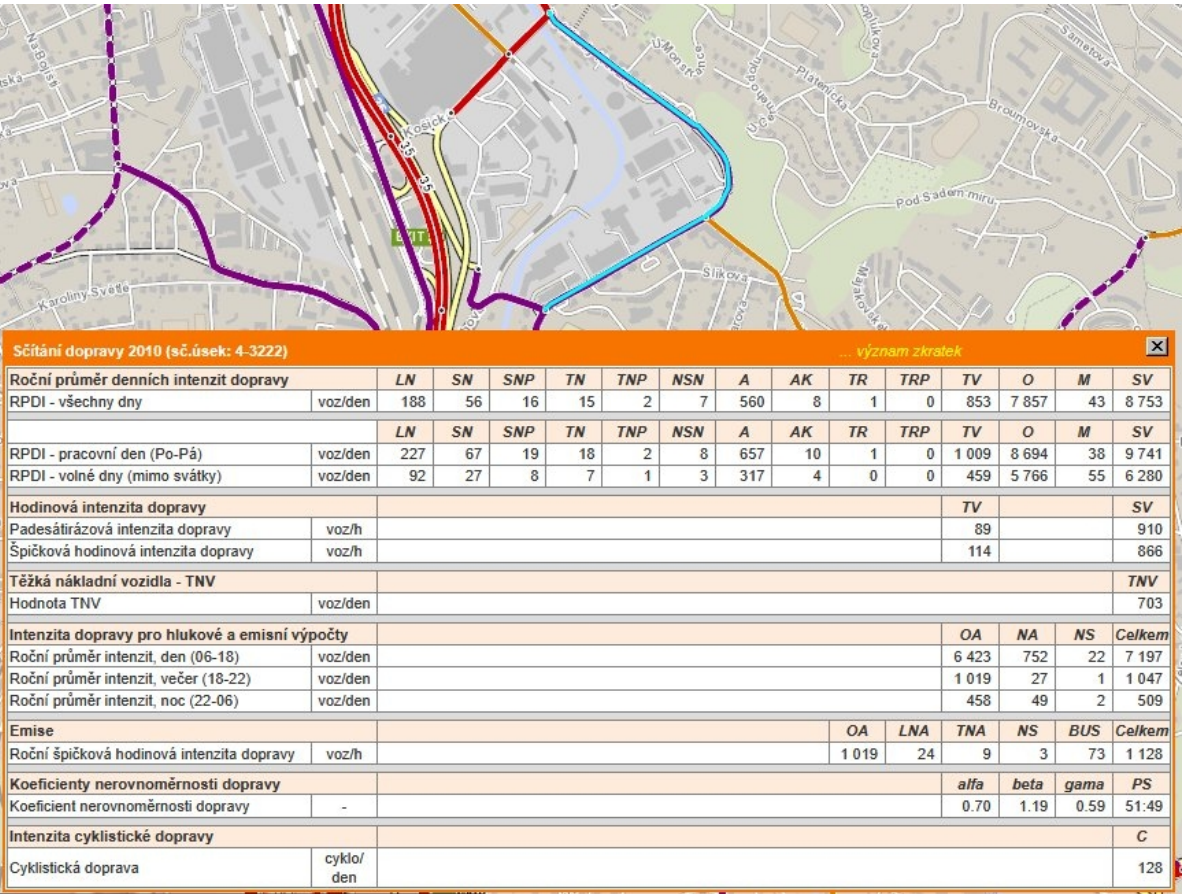
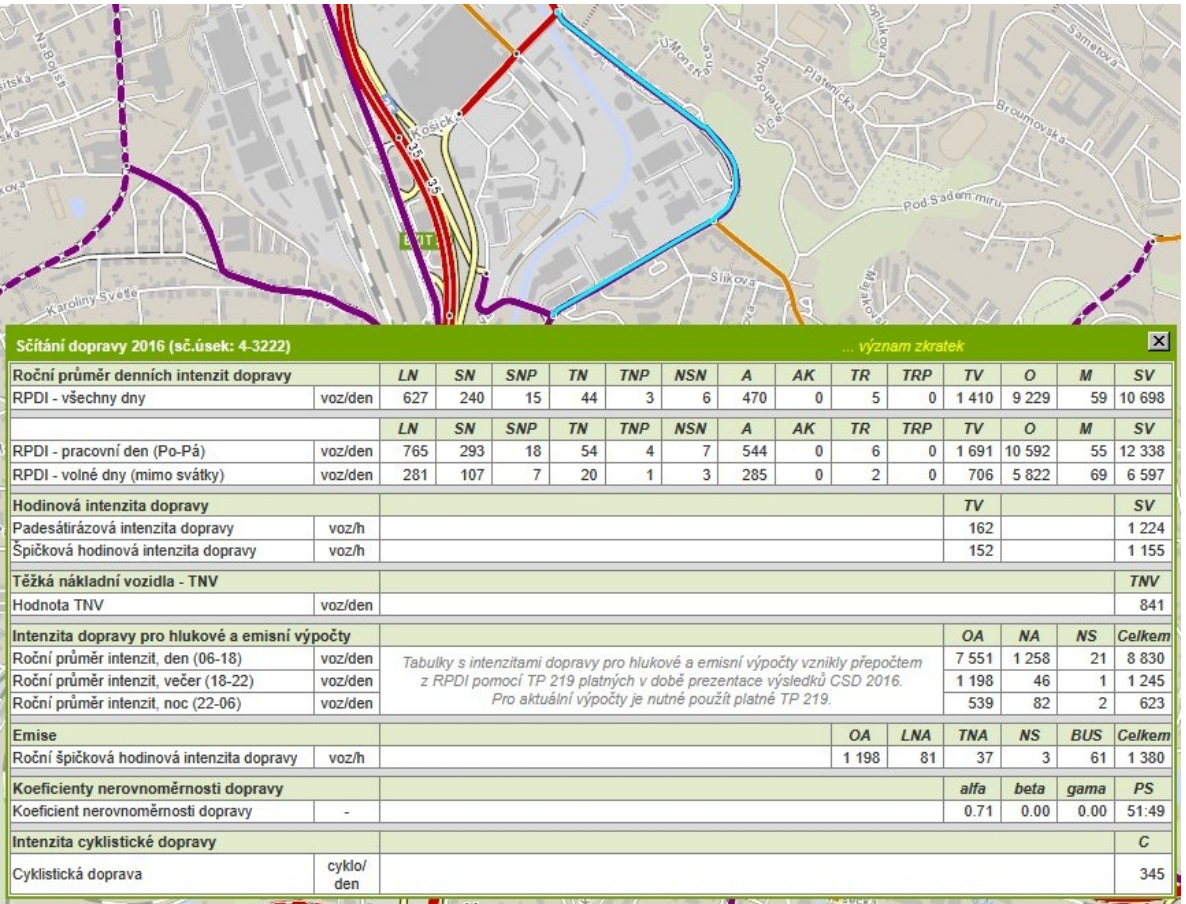
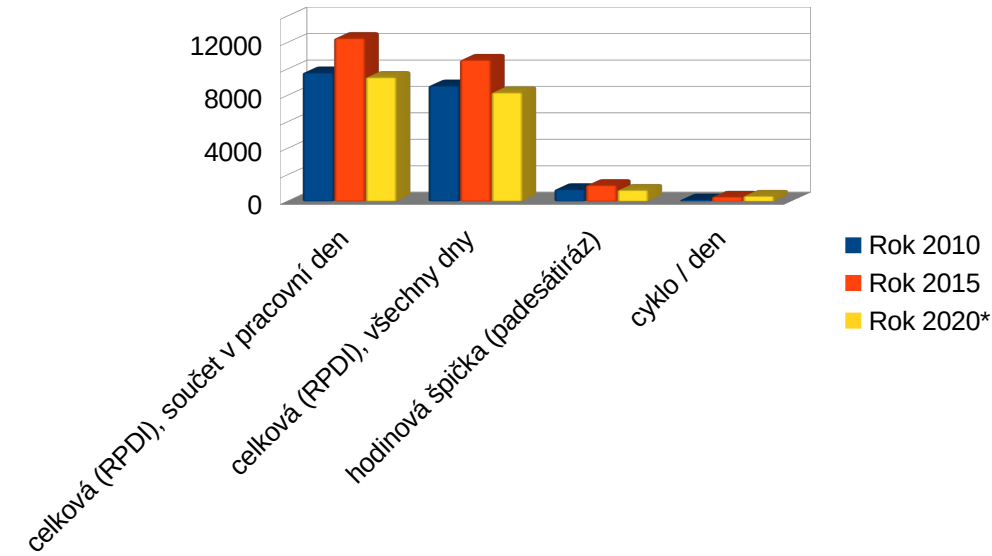
X

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	970	473	12	99	1	16	647	1	131	11	2 361	14 144	2	16 507		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 197	593	15	124	1	20	787	1	164	14	2 916	16 468	2	19 386		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	403	174	5	36	0	7	297	0	48	4	974	8 333	1	9 308		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											246	1 717				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											243	1 700				
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV					
Hodnota TNV	voz/den											1 331					
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020		OAL	NAL	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	11 577	1 113	275	2	12 967	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	11 541	1 396	33	12 970					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		2 016	120	30	0	2 166		2 010	150	4	2 164					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		1 230	115	29	0	1 374		1 226	144	4	1 374					
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 740	119	88	4	80	2 031
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.27	1.14	1.11	53.47		
Intenzita cyklistické dopravy												C					
Cyklistická doprava	cyklo/den											52					

Dopravní intenzita – Liberec, ul. Dr. M.Horákové

	Rok 2010	Rok 2015	Rok 2020*
celková (RPDI), součet v pracovní den	9741	12338	9386
celková (RPDI), všechny dny	8753	10698	8235
hodinová špička (padesátiráz)	910	1224	856
cyklo / den	128	345	406

* - ovlivněno pandemií Covid vč. dopadů na dopravu



Dále bylo pro potřeby zjištění a následného návrhu provedeno krátkodobé sčítání dopravy v rozsahu a s výsledky:

Krátkodobé informativní sčítání dopravy

Liberec – ul.

Dr.M.Horákové

stanoviště – parkoviště u vjezdu do teplárny

dne: pracovní úterý,
13.1.2026

Počasí: -1 až 3 st.C,
dopoledne oblačno,
mžení, odpoledne až
polojasno

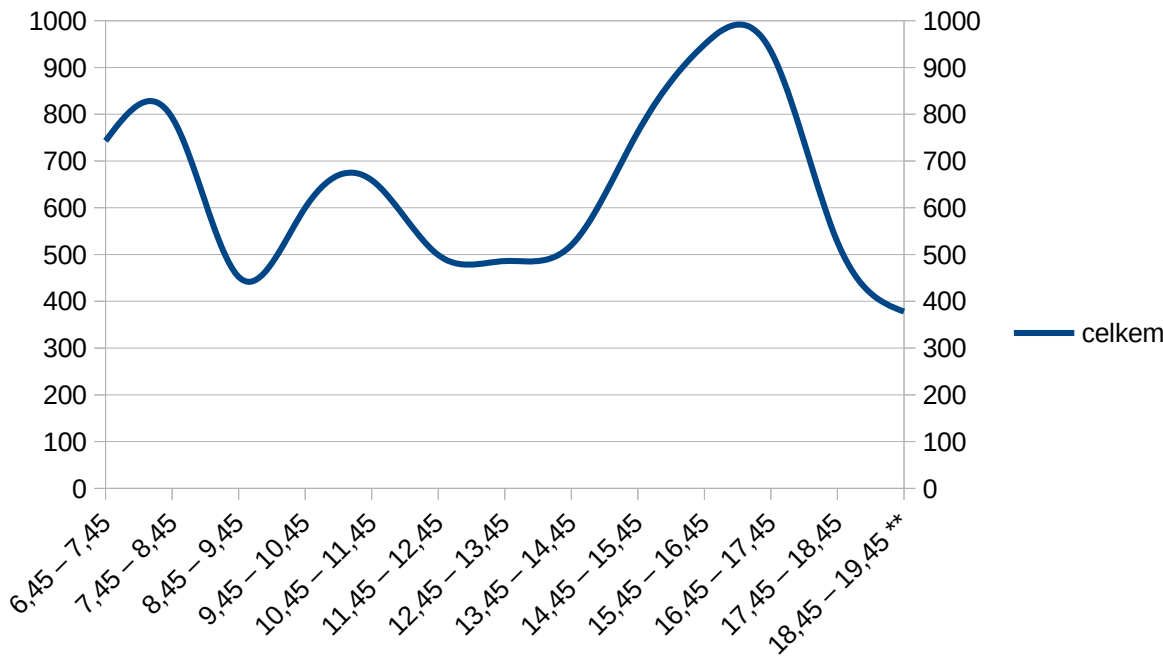
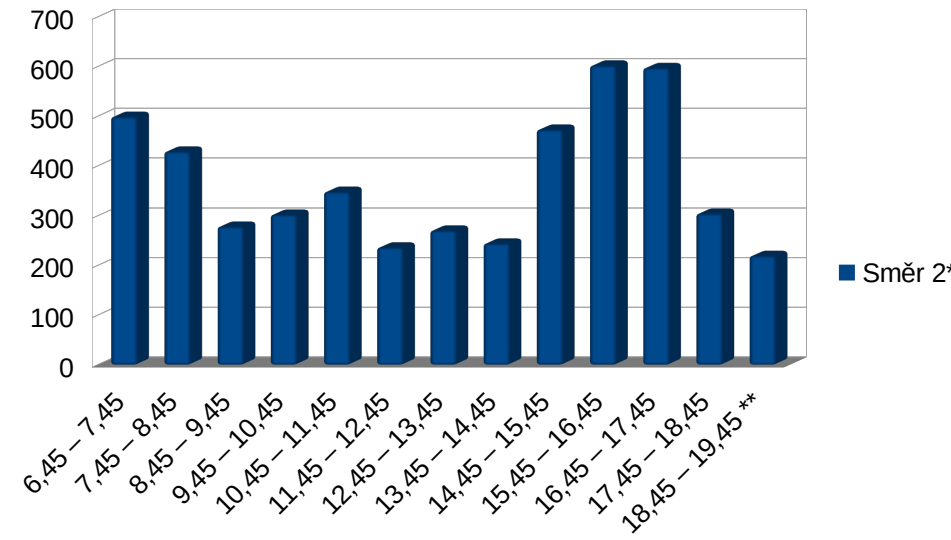
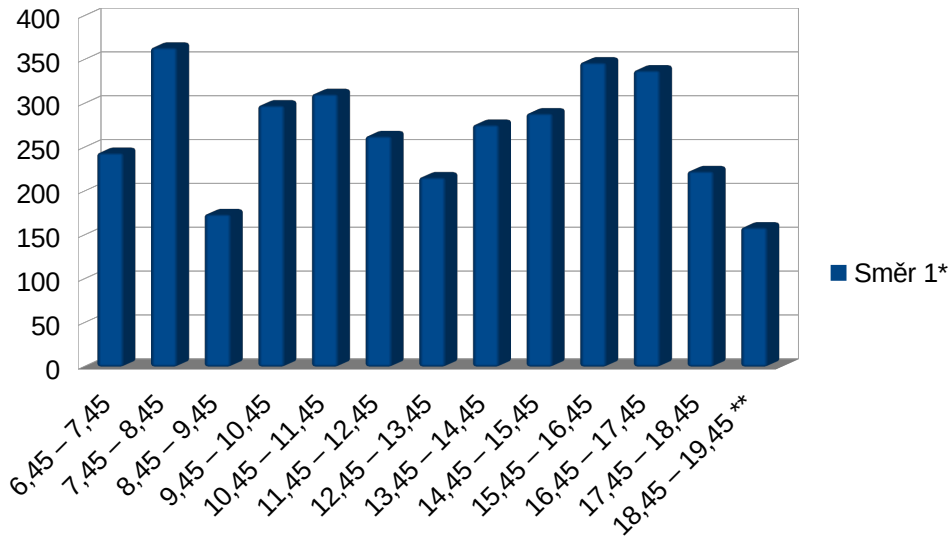
Časový úsek (hod.)	Směr 1*	Směr 2*	celkem
6,45 – 7,45	244	499	743
7,45 – 8,45	364	429	793
8,45 – 9,45	174	278	452
9,45 – 10,45	298	302	600
10,45 – 11,45	311	348	659
11,45 – 12,45	263	236	499
12,45 – 13,45	216	270	486
13,45 – 14,45	276	244	520
14,45 – 15,45	289	473	762
15,45 – 16,45	347	602	949
16,45 – 17,45	338	597	935
17,45 – 18,45	223	304	527
18,45 – 19,45 **	159	219	378
měřený součet pro směry:	3502	4801	

celkem v časovém měření: 8303

celkem po přepočtu na 1 pracovní den: 10213

* součet motorových vozidel

** po přepočtu na celou 1 hod, měření ukončeno v 19,30 hod



Zjištění nehodovosti:

Zjištění dopravní nehodovosti bylo provedeno jako celkové pro řešenou lokalitu a to i včetně přímo přilehlých, navazujících komunikací – zejména ul. Dr. M. Horákové a Košické a to v období posledních 5 a 10-ti let. Dále (jako informativní nad rámec požadovaného) bylo s ohledem na možné víceleté vyhodnocení nehodovosti (ve vazbě na pokles dopravní intenzity vlivem pandemie Covid – viz. vyhodnocení intenzit výše) provedeno zjištění nehodovosti v posledním 1 roce.



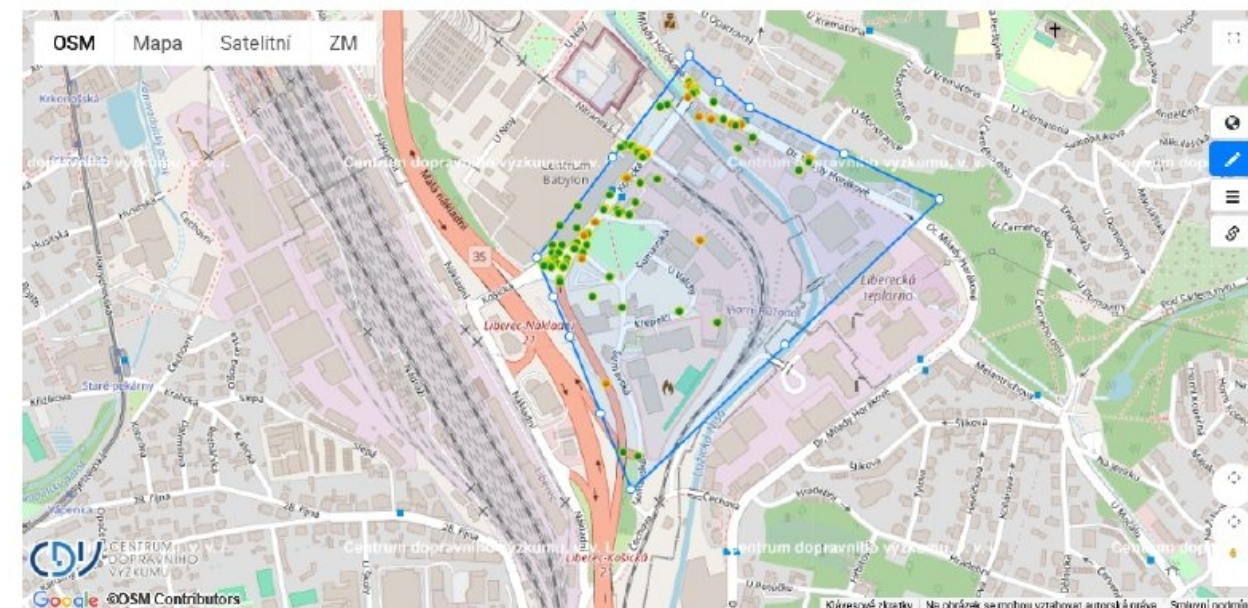
Období: 1.1.2015 až 31.12.2025

Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	1	1
Lehké zranění	35	39
Bez zranění	138	
Celkem	174	

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem	63	0	0	16
Srážka s pevnou překážkou	43	0	0	3
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	36	0	0	0
Jiný druh nehody	14	0	0	8
Havárie	10	0	1	6
Srážka s chodcem	8	0	0	6



Období: 1.1.2020 až 31.12.2025

Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	0	0
Lehké zranění	20	21
Bez zranění	73	
Celkem	93	

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem	34	0	0	11
Srážka s pevnou překážkou	25	0	0	1
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	15	0	0	0
Jiný druh nehody	9	0	0	2
Havárie	8	0	0	6
Srážka s chodcem	2	0	0	1

Období: 1.1.2025 až 31.12.2025

Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	0	0
Lehké zranění	4	4
Bez zranění	13	
Celkem	17	

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s pevnou překážkou	7	0	0	1
Srážka s jedoucím neokolejovým vozidlem	6	0	0	2
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	2	0	0	0
Havárie	1	0	0	1
Jiný druh nehody	1	0	0	0

Závěr zjištění z pohledu dopravně provozního:

Z pohledu dopravní nehodovosti je konstatována zvýšená až vysoká nehodovost v řešeném úseku ulice Košické a to zejména v úseku s provedením připojení za sil. I/35 a rozřazením / odbočovacím pruhem. Dále byla zjištěna zvýšená nehodovost v úseku ul. Dr. M.Horákové a to v pásmu a vazbě na křižovatku s ulicí Košickou. Z pohledu nižších dotčených místních komunikací (ulice Šumavská, Křepelčí a U Valchy) byla zjištěna nehodovost nižší a odpovídající provozu na těchto komunikacích vs. Stavebnímu stavu a provedení ulic. Z pohledu příčin nehodovosti výrazně převyšují ve sledovaném období nehody způsobené srážkou s jedoucím vozidlem a srážkou s pevnou překážkou nebo vozidlem zaparkovaným (přímá vazba na stavebně – provozní stav dotčených úseků).

Z pohledu dopravních intenzit na sledovaných úsecích ul. Dr. M.Horákové a Košické je konstatována vysoká dopravní intenzita v ulici Košické (ve vazbě na stykovou křižovatku s ulicí Nitranská, případně napojením ulice Šumavská a ČS PHM) a vysoká ve vazbě na světelně řízenou křižovatku s ulicí Dr.M.Horákové. Ve všech uvedených napojení / křižovatkách dochází v současné době k zařazení do stavu D úrovně kvality dopravy a výhledově (dle zjištěného nárůstu dopravy s předpokladem lineárního růstu) je očekáváno zhoršení o jeden stupeň v rozsahu ulice Košické (zejména vazba na napojení ul. Nitranské a případné úpravy a napojení ul. Šumné s navazující vazbou na světelnou křižovatku s ulicí Dr. M.Horákové). Tohoto sníženého stavu již bylo revizně krátkodobě dosaženo a to ve vyjímecném období souvisejících rekonstrukcí a uzavírek navazujících komunikací v roce 2024 (5). Z pohledu ulice Dr.M.Horákové je stav dopravní intenzity a případného zahlcení křižovatek na spodní hranici stavu D úrovně kvality a i ve výhledu (a ve vazbě i na plánovanou rekonstrukci a přestavbu vč. TRAM) je ve stávající třídě kapacitní rezerva v rozsahu do cca 32% (v přepočtu na vozidla v obou směrech ve zjištěném rozptylu cca min. 3000 průjezdů / den).

A.3.2. Návrh řešení dopravní infrastruktury

Koncepční, celkový popis návrhu:

Návrh koncepčního řešení vychází ze schváleného územního plánu Statutárního města Liberce a zároveň již předpokládá / je proveden s ohledem na podrobněji zpracovávané řešení vedení stezky pro pěší a cyklisty podél toku a přestavbu s vedením TRAM v ulici Dr. M.Horákové.

Celkové řešení – rozsah úprav a změn dopravy v lokalitě ve výše provedené vazbě obsahuje:

- ulice Košická bude i dle výhledového plánu zajišťovat dopravní propojení centra (a potažmo tahu ul. Dr.M.Horákové) s kapacitní silnicí I/35, avšak dle územního plánu je uvažováno s vybudováním tunelu pod vlakovou tepnou a nádražím s dopravním propojením lokalit v ose ul. Horáková – Košická (+ napojení na I/35) – Ještědská , čímž dojde k novému a kapacitnímu (z pohledu intravilánového významu) propojení částí Janův Důl – Horní Růžodol a centrum, Perštýn vč. navazujících napojení. S ohledem na toto plánované propojení (viz. grafický příloha č. 2 této dokumentace) a i předpokladem nárůstu dopravní intenzity a potřeb v řešeném úseku ulice Košické dojde k provedení nového sjezdu ze sil. I/35 v zatíženějším směru příjezdu od Prahy / vnitrozemí do centra, který bude nutno provést se separátním napojením na ul. Dr.M.Horákové. Toto napojení / sjezd ze sil. I/35 bude (i dle územního plánu) řešeno novým mostním objektem, který je v odpovídajícím provedení posouzen v této dokumenaci a bude s navazujícím napojením tvořit paralelní dopravní napojení vůči úseku ulice Košické

- na výše vzniklé nové dopravní napojení / sjezd ze sil. I/35 v odděleném souběhu s úsekem ul. Košické bude navazovat obousměrné propojení v příležitosti ul. Dr. M.Horákové s novým a doplňujícím (rozptylovým) propojením ulice Košické a uvedeného napojení – tahu sil. I/35 – Dr. M. Horákové. Toto propojení a částečně napojení sjezdu ze silnice I/35 bude využívat prostor stávající

Železniční vlečky – napojení souvisejícího areálu se stávajícím přechodem – částečnou změnou potřeb. Samotný prostor vlečky vč. dotčených pozemků bude mimo dopravní potřeby řešen dle územního plánu jako částečně zastavitelný a částečně jako zelený koridor v přímé návaznosti na přilehlý vodní tok Lužické Nisy a záplavovou oblast (viz. výkresová / grafická část v příloze této dokumentace)

- výše provedené změny páteřních a kapacitních tahů v řešené lokalitě a její přímé a navazující příležitosti budou zajišťovat dopravní obslužnost a napojení v nadřazenosti lokálních dopravních potřeb a bude je sejná o komunikace městského významu se zařazením jako páteřní (z této potřeby i i dále odvozeno prostorové uspořádání a požadavky na území a možnou zastavěnost)

- z pohledu místních komunikací nižšího významu (ulice Šumavská, Křepelčí a U Valchy) dojde návrhem / plánem k jejich zachování s vymezením uličního prostoru dle platné legislativy. Účelem a funkcí těchto komunikací je zajištění dopravní obslužnosti jako cílové pro danou lokalitu s napojením na výše uvedené upravené páteřní tahy.

- z pohledu prostupnosti území nemotorizovanou dopravou je vhodné a navržené zajištění pohybu po místních komunikacích nižšího významu (ul. Šumná, Křepelčí a U Valchy) s propojením na novou komunikaci umístěnou v prostoru stávající železniční vlečky. Sít' komunikací nižšího významu však s ohledem na plán vybudování kapacitních napojení – zejména sjezdu ze sil. I/35 s napojením na ul. Dr. M.Horákové a potažmo přes novou komunikaci propojující napojení s ul. Košickou nebude zajišťovat celkovou prostupnost lokality pro bezmotorovou dopravu, kde zejména cyklo doprava (dle zjištěných dopravních intenzit) se pohybuje v řádu více set průjezdů / den a jedná se o tranzitní intravilánovou oblast. Zajištění této prostupnosti bude (s napojením na místní síť a trasy pěších) zajištěno separátním provedením stezky pro pěší a zejména cyklisty podél toku Lužické Nisy (návrh a dispoziční řešení vhodné nejen z pohledu dopravního, ale i ve vazbě na nově vzniklé ozeleněné plochy a koridor podél vodoteče)

- samotné rozdělení možné zástavby a využití lokality je ve vazbě na dopravní řešení rozděleno na část jihozápadní a severní s oddělením koridorem toku Lužické Nisy. Z pohledu využití území se bude jednat o plochy (dle územního plánu beze změn návrhu využití) funkční z pohledu potřeb infrastruktury, drobné výroby a případného komerčního významu v rozsahu severní části území – s napojením na ulici Dr. M. Horákové a plochy pro bydlení a městské užití případných (stávajících) zázemí malovýrobních, komerčních nebo nevýrobních účelů (zázemí IZS, drobná výroba a provozy v souvislosti s hlavní využitelností) v rozsahu jihozápadní části prostoru (oddělení vodotečí) s dopravním napojením pomocí místních komunikací nižšího významu s navazujícím napojením na stávající i navržené dopravní tahy.

Popis jednotlivých komunikací navržené dopravní sítě v řešeném území:

Nové provedení sjezdu ze sil. I/35:

- je navrženo a ve výkresové části posouzeno vč. výškového provedení v rozsahu od stávajícího začátku sjezdu (při mostním objektu) ze sil. I/35 směrem (dle návrhu v územním plánu) k nově plánovanému napojení na ul. Dr. M. Horákové. Samotný sjezd je i s ohledem na výškovou rozdílnost území navržen jako mostní objekt délky cca 300 m s šířkou zajišťující 1 x průjezdný jízdní pruh + prostorovou rezervu (min. 6,0m vozovka s předpokladem koruny mostu v rozmezí 7-8m) a v podélném sklonu do 8,0% (maximum i v rozsahu stávajícího sjezdu a napojení na ul. Košickou). Tento sklon bude nutné cca zachovat takřka po celé délce mostu a to z důvodu potřeby následného úrovněového napojení komunikace v místě původní vlečky propojující napojení s ul. Košickou

- za koncem mostního objektu dojde k vybudování křižovatky s navazujícími směry: - obousměrně k napojení na ul. Dr. M.Horákové, - jednosměrně (nebo z navrženou územní rezervou viz. výkres-

vá část pro obousměrné napojení) s vybudováním přeložky místní komunikace s napojením souvisejícího objektu a garáží ve směru k napojení na ul. Čechova (paralelně a odděleně s provedením stezky pro pěší a cyklisty), - směru nového dopravního propojení uvedené křižovatky s ulicí Košickou a napojením v místě stávajícího protilehlého napojení ulice Nitranské.

- v rámci návaznosti / potřeb napojení na ulici Dr. M.Horákové je předpokládáno dále s vybudováním mostního objektu přes Lužickou Nisu

Propojení s ulicí Čechovou:

- bude provedeno částečně mimoúrovňovou křižovatkou u napojení nového sjezdu ze sil. I/35 (dispoziční a výškové posouzení možností provedeno ve výkresové, přílohové části této dokumentace) a bude se jednat o částečnou náhradu stávající místní / účelové komunikace zajišťující dopravní napojení přilehlého objektu s rampou a vnitřním garážovým stáním

- toto propojení bude funkčně paralelní ke stávajícímu propojení osy aréna – Čechova – Dr.M.Horákové a pro směr centrum dojde k délkové úspoře trasy vč. zajištění obslužnosti a dopravních potřeb zejména nového rozptylového napojení a dopravních vazeb na ul. Dr. M.Horákové

Propojení sjezdu ze sil. I/35 / nového propojení ul. Dr. M.Horákové x Čechova s ul. Košickou:

- jedná se o novou místní komunikaci s předpokladem zvýšené dopravní intenzity (viz. posouzení níže) v místě stávajícího úsekového vedení železniční vlečky od ul. Košické

- je navržena jako paralelní vůči přilehlému úseku ul. Dr. M.Horákové a z pohledu dopravního bude zajišťovat „vratnou“ větev sjezdu ze sil. I/35, dále pak napojení na sil. I/35 z ulice Čechova bez potřeb najezdu na ul. Dr.M.Horákové. V minoritním rozsahu je i očekáváno zajištění směru v trase Nitranská (dolní centrum) – Dr.M.Horákové mimo křižovatku s ul. Košickou a směru Čechova vč. návazností (směr Aréna, potažmo pomocí místních komunikací propojení s částí Horní Růžodol)

Ulice Šumavská:

- dispozičně – směrově bude ponechána v rozsahu stávajícího vedení i napojení (propoj. ul. Čechova – Košická), v rámci plánu je uvažováno s obousměrným provozem a celkovým zklidněním ulice ve vztahu na finální užitnost jako místní nižšího významu s funkcí dopravního zajištění napojení lokality

Ulice Křepelčí a U Valchy:

- dispozičně – směrově budou komunikace ponechány jako obousměrné, dvoupruhové vyjma zklidňujícího úseku ulice U Valchy, kde je uvažováno s ohledem na částečné zokruhování a zklidnění s jednosměrným provozem

- ve spojitosti s ulicí Šumavskou se jedná o lokální význam komunikací s potřebou zklidnění dopravní funkce, využití i bezmotorovou dopravou a lokalita (mimo výše uvedené páteřní tahy a komunikace kapacitní) je uvažována v budoucnu jako dopravně zklidněná

Vedení stezky pro pěší a cyklisty:

- je již navrženo v úseku mezi ul. Košická a Čechova v dispozičním vedení podél toku Lužické Nisy. Návrh je proveden na stávající stav, s ohledem na plánovaný výhled a řešení v této územní studii rozpracovávající návrh dle územního plánu dojde ke křížení s kapacitní a dle předpokladu výrazně

zatíženou novou komunikací s navazujícím sjezdem ze sil. I/35 – toto převedení / řešení je plánováno / možné provést pomocí úrovněového převedení přes budoucí stykovou křižovatku (méně vhodné řešení) nebo ve spojitosti s předpokladem provedení nového mostního objektu (cca v místě původního pro železniční vlečku) s vedením mimoúrovňového provedení cyklostezky pod tímto novým mostem (vhodné řešení). S ohledem na rozpracovanost a fázi přípravy vedení stezky se ve vazbě na časový předpoklad provedení nového sjezdu ze sil. I/35 nebo i primárně provedení nového propojení / napojení na ul. Dr. M.Horákové vč. odstranění stávajícího a výstavby nového mostního objektu přes Lužickou Nisu jeví jako možné / vhodné zachování a provedení stezky dle současného návrhu s lokální budoucí případnou úsekovou přeložkou a mimoúrovňovým křížením s komunikací provedenou v rámci řešení nového mostního objektu přes Lužickou Nisu

A.3.3. Soulad s územním plánem vč. souvisejících dopadů

Soulad s územním plánem:

- z pohledu páteřních komunikací v rozsahu nového sjezdu ze sil. I/35 a navazujícího nového napojení na ul. Dr. M.Horákové, dále par dopravního propojení s ulicí Košickou a z pohledu kapacitně minoritního napojení na ul. Čechovu je koncepce územního plánu zachována zcela (viz. situační výřezy z územního plánu v přílohové části této dokumentace)

- v rozsahu ulice Šumavská uvažuje územní plán s jejím využitím pro propojení ul. Čechova a nového propojení lokality Horní Růžodol (tunel pod nádražím a železničním koridorem) s návazností na ulici Nádražní a napojení sil. I/35 z ulice Košické. Tato dopravní trasa bude zachována, avšak návrh (vč. následných níže uvedených dopadů a intenzit) primárně uvažuje s tímto propojením pomocí nově provedené přeložky a napojení komunikace z ul. Čechova podél toku do nové křižovatky a nového propojení v prostoru stávající vlečky na ul. Košickou (provedení ulice Šumavské jako zónové ve zklidněném dopravním režimu). Touto úpravou dojde k navedení dopravy na nové komunikace s předpokladem světelně řízených propojených křižovatek a dle zjištění i s vyhovující předpokládanou budoucí dopravně provozní zátěží a zároveň možnosti zklidnění dopravy a souvisejících potřeb mimo hlavní navržené tahy. Z pohledu územního plánu je však nutné (a vhodné) dodržet zejména šířkové potřeby dle původního návrhu – respektovány i v této územní studii

- dále je v územním plánu – následné územní studii vyčleněna plocha T.1.18 ZÚ (při nové křižovatce páteřních navržených tahů) u které je variantně uvažováno se zajištěním odstávky a potřeb zejména BUS MHD. V rozsahu této územní studie je v této ploše (v minimálním rozsahu) řešeno křižovatkové napojení navržených komunikací a v převažujícím rozsahu zeleň navazující na koridor podél toku Lužické Nisy. Samotné řešení potřeb (odstávky i nabíjení) BUS MHD bude provedeno i s ohledem na dopravně kapacitní vhodnost vůči navazujícím komunikacím v prostoru původních skladů mazutu Liberecké teplárny, kde je navržena dobíjecí stanice BUS (vhodné sloučení využití)

- ve vztahu k výše uvedenému popisu souladu a finálního užití ulice Šumné (žádoucí zachování funkční průjezdnosti ve vazbě na zklidnění) není vůči územnímu plánu uvažováno s plánovaným (částečným) dopravním propojením ulice Šumné a nové komunikace v prostoru původní vlečky. Dopravní řešení v této oblasti je předpokládáno pouze pomocí účelových komunikací bez možnosti tranzitu / průjezdu (a to i s ohledem na předpoklad navazujících křižovatek s řízením světelnou signalizací) v rozsahu pro dopravní napojení souvisejících objektů

Související vazby na územní plán:

Navržené celkové řešení v rozsahu této územní studie je dle následné etapizace (viz. níže v této dokumentaci) možné provést v řešeném území bez dopadů a požadavků na související provedení řešení v širších vazbách dle územního plánu pouze částečně (v rozsahu provedení všech úprav v souvislosti a příležitosti k ul. Dr. M.Horákové – rozsah řešení využití severních prostor s oddělením vodoteče – v návrhu plochy řešeny pro výše popsané potřeby BUS vč. dobíjecí stanice) a přímo souvisejícím rozsahu od ul. Košické v prostoru původní vlečky. Samotné nové napojení – provedení sjezdu ze sil. I/35 bude v předstihu před přímo související stavbou tunelu pod koridorem železničních tratí a nádražím, avšak s ohledem na ztížené až limitní zejména výškové potřeby pro provedení nového sjezdu a předpoklad potřeb zásahu do stávajících mostních objektů a řešení sil. I/35 – zejména stávajícího sjezdu je předpokládáno pouze s provizorním, časově omezeným řešením s nutností vybudování souvisejícího a navazujícího řešení úprav napojení Košické na sil. I/35, provedení zmíněného tunelu propojujícího řešenou lokalitu s prostorem Horního Růžodolu a následným odstraněním stávajícího sjezdu. V této souvislosti dojde i k úpravě – provedení ulice Šumavské a navazujících místních komunikací nižšího významu.

Vzhledem k uvedené možnosti částečné výstavby v předstihu – etapě výstavby dle níže provedeného návrhu etapizace s návazností a funkčností s napojením na stávající stav je pro jakoukoli výstavbu nutné zajistit prosotr / koridory pro navržené komunikace v rozsahu kategorií MS2 12/8/50 s rozšířením uličního prostoru na 15m v úseku navazujícím na sjezd ze sil. I/35 (vazba a limit pro navržené prostory odstávky BUS a nabíjecí stanice), dále koridor 12 + 12 m pro napojení / sjezd ze sil. I/35 a nové propojení s ulicí Čechovou a koridor pro MO2 11/7/40 v místě původní železniční vlečky s šířkou uličního prostoru min. 12 m a v rozsahu do min. 50 m od křižovatek (napojení nové komunikace za sjezdem ze sil. I/35 a napojení na Košickou ulici) s rozšířením uličního prostoru na 15m (předpoklad potřeby rozšíření pro provedení odbočovacích pruhů a zachování tras pěších). Řešení a prostorové potřeby ulice Šumavské jsou zachovány dle územního plánu pro MO2 11/7/40 s šířkou uličního prostoru min. 12m, tento prostor bude zachován i pro obousměrné místní komunikace nižšího významu s napojením na ulici Šumavskou vyjma jednosměrného úseku s požadovaným zachováním uličního prostoru v š. 8m.

A.3.4. Dopravně provozní předpoklady

Dopravně provozní předpoklady – výhled a dopravní zatížení navržených komunikací je zpracováno na základě samotného návrhu řešení dopravní sítě v lokalitě a zjištění stávajících dopravně provozních stavů s předpokladem nárůstu a i celkových změn v dopravních proudech po vybudování navržených změn. Zároveň je provedeno i orientační dílčí zjištění možností a dopadů dle následně navržené etapizace výstavby návrhu.

Pro provedení orientačního posouzení a zjištění předpokladu dopravně – kapacitních potřeb vč. vazeb a potřeb řešení křižovatek je uvažováno:

- stávající dopravní intenzita v ul. Košické (vždy po zaokrouhlení nahoru) – 23 000 vozidel / den
- stávající dopravní intenzita v přílehlém úseku Dr.M.Horákové – 11 000 vozidel / den

V rozsahu 10-ti letého výhledu s navýšením na hodnoty (koeficient maximální 1,42) cca:

- stávající dopravní intenzita v ul. Košické (vždy po zaokrouhlení nahoru) – 32 000 vozidel / den
- stávající dopravní intenzita v přílehlém úseku Dr.M.Horákové – 16 000 vozidel / den

Dále je nutné provést pro posouzení celkových dopadů i odhad / předpoklad změn dopravních proudů a využitelnosti ve vazbě na provedení tunelového propojení s lokalitou městské části Horní

Růžodol. Tento odhad je proveden ve vazbě na stávající omezené – limitované propojení (ulice Švermova a České Mládeže) s cca rovnoměrným rozptylem do budoucích propojení. Jedná se o rozptyl 1/3 proudu (po navýšení uvedeným koeficientem pro 10-ti letý výhled) s intenzitou 16 000 a 15 000 průjezdů / den, tj. předpoklad dopadu na ul. Košickou po provedení tunelového propojení s lokalitou Horní Růžodol by bylo cca + cca 9 000 – 10 000 průjezdů / den.

Využití s částečným přenosem dopravní intenzity ulic Šumavskou v rozsahu návrhu není (rezervně) uvažováno (s ohledem na funkci a návrh komunikací bez potřeb zjištění s vyhovujícím, dostatečným provedením a zajištěním přenosu dopravních intenzit místního, lokálního významu) a přepočet / odhad je proveden s přenosem na hlavní navržené a stávající dopravní tahy v lokalitě.

Předpoklad dopravní zátěže / intenzit jednotlivých komunikací a úseků (10-ti letý výhled při provedení navržených úprav dle této územní studie):

Ulice Košická:

- částečné snížení o proud vozidel ze sjezdu ze sil. I/35 (- 11 000 vozidel / den), avšak navýšení v opačném směru (nyní slabší s vhodným navrženým rozptylem) a s přípočtem odhadu propojení navazujícího plánovaného tunelu (+7 100 ve směru výjezdu a + 10 000 propojení a rozptyl napojení lokality Horní Růžodol), tj. předpoklad cca až 38 000 průjezdů / den v maximu

Ulice Dr. M.Horákové v přílehlém úseku lokality:

- stávající / předpokládaný stav v rozsahu potřeb průjezdnosti zachován, navýšení lze předpokládat novým napojením sjezdu ze sil. I/35 (ve směru sil. I/35 – centrum) s částečným rozptylem (20% směr dolní centrum po nové komunikaci s napojením na ul. Košickou), (tj. + cca 8 800 průjezdů / den) na hodnotu cca max. 24 000 průjezdů / den

Propojení ul. Košické a nové komunikace „pod“ sjezdem ze sil. I/35:

- jedná se o vratný úsek křižovatky s částečně rozptylovou funkcí navrženého systému dopravy – tahů zejména po dostavbě návrhu s předpokladem 7 100 (vratná + tunel) + 2 200 (směr Nitranská) + 2 800 (odbočení a napojení z ul. Čechova), celkem cca 12 100 průjezdů / den

Z pohledu potřeb a řešení křižovatek je pro zajištění prostupnosti nutné:

- separace dopravních směrů v počtu min. 2+2 (odbočení + připojení v pruzích) v ulici Košické, křižovatka s ul. Nitranskou (a novou protilehlou) komunikací bude světelně řízená (s provázaností navazující světelně řízené křižovatky s napojením na ul. Dr. M.Horákové)

- po dostavbě / změně sjezdu ze sil. I/35 s vyvedením na ulici Dr. M.Horákové zajištění kapacity křižovatky v místě napojení na ul. Dr. M.Horákové pomocí odbočovacích a připojovacích pruhů (důvod výše předepsaného rozšíření uličního prostoru) s řešením křižovatky světelnou signalizací (i ve vazbě na předpoklad rekonstrukce ulice v souvislosti s rozšířením o TRAM trasu)

Ostatní napojení (ulice Šumavská a navazující místní komunikace, propojení do ulice Čechova) jsou předpokládány jako stykové a průsečné s vyhovující předpokládanou intenzitou a bez potřeb řešení světelnou signalizací

Z výše uvedeného předpokladu řešení zejména křižovatek a potřeb rozšíření uvedených komunikací plyne uvedený požadavek na úsekové rozšíření uličních prostor v rozsahu – viz. výkresová část této dokumentace.

Z pohledu etapovosti výstavby – viz. popis níže je předpokládáno:

- v případě absence provedení nového sjezdu ze sil. I/35 do ulice Dr. M.Horákové bude intenzita v ulici Dr. M.Horákové zachována (vč. uvedeného navyšujícího max. Kkeficientu s ohledem na předpoklad navazující zástavby a i vedení tratě TRAM vč. nárůstu automobilizace) s výslednou hodnotou cca 16 000 průjezdů / den. Tato hodnota je i pro napojení na Košickou ul. pomocí světelně řízené křižovatky a pro navazující napojení nižších významů na ul. Dr. M.Horákové vyhovující / dostatečná.

- v případě provedení navržené propojovací komunikace z ulice Košické v trase původní vlečky, vyudování mostního objektu přes Lužickou Nisu a napojení na ul. Dr.M.Horákové dojde k poklesu intenzity v přilehlém úseku ul. Dr. M.Horákové, avšak bez vybudování dalších vazeb a vyhovujícímu stavu v této etapě na ul. Dr. M.Horákové bez potřeb přepočtu (možné provedení pouze odhodem rozptylu)

- ulice Košická bez provedení změn v rozsahu nového sjezdu ze sil. I/35 a navazujícímu tunelovému propojení s částí Horní Růžodol se dostane za své maximum v současné skupině / třídě zahlcení a lze předpokládat potřeby jejího rozšíření / zkapacitnění (alternativně při provedení pouze napojení nové komunikace v místě křižovatky s ul. Nitranskou řešení přikázaných odbočení a směrů pro zajištění vyhovujícího stavu)

A.3.5. Návrh etapizace řešení

Je proveden i graficky v přílohové části této dokumentace. Samotný řešený rozsah lokality lze (při výše uvedeném rozdělení využití ploch tokem Lužické Nisy a dopravních možnostech a potřebách) rozdělit do 3 základních etap výstavby s (na sobě nezávislým) provedením v dílčích podetapách.

Jedná se o:

Etapa 1 (v rozdělení na sobě nezávislých podetapách):

1.1 – výstavba stezky pro pěší a cyklisty s možným prakticky okamžitým provedením, v rozsahu provedení dojde v případě následné výstavby (etapy 2) s potřebě křížení s místní a budoucí kapacitní intravilánovou komunikací se spojení s potřebou řešení nového mostního objektu, při které je předpokládáno s dílčí, úsekovou předločkou stezky (vedení úrovně přes novou křižovatku nebo vhodněji mimoúrovňově pod novým mostním objektem). Toto dílčí převedení stezky přes budoucí komunikace je vázané na provedení těchto komunikací vč. mostního objektu a není v současné době s ohledem na zpracovanost a přípravu komunikací v tomto místě křížení přizpůsobení novému stavu bez budoucí popisované úsekové přeložky. Samotné prvotní provedení stezky je však vhodné až nutné (i s ohledem na výše zjištěné intenzity vč. cyklo) a to i přes budoucí možnou úsekovou přeložku stezky v místě křížení s komunikací vč. napojení navazujícího sjezdu ze sil. I/35. Z pohledu kapacitního bez vazeb na intenzity motorové dopravy na přilehlých komunikacích.

1.2. – výstavba a řešení odstavné plochy a dobíjecí elektro stanice pro BUS při ulici Dr. M.Horákové s napojením bude kapacitně vč. dopadů na ul. Dr. M.Horákovou vyhovující s výraznou rezervou na stávající stav (i na výsledný – zahrnuto v navyšujícím koeficientu). Toto provedení je možné provést prvotně, bez dalších vazeb vyjma nutného zachování potřebného a výše určeného rozšířeného koridoru – uličního prostoru pro budoucí napojení nové komunikace za mostním objektem na ul. Dr. M.Horákové a zároveň je nutné provedení v potřebném prostorovém odsazení od stávající ulice Dr. M.Horákové pro zajištění potřebného prostoru / šířek pro rekonstrukci s rozšířením této ulice (nově TRAM trať – dle stávající odsouhlasené studie řešení ve výkresové části této dokumentace určena hranice možného provedení dobíjecí stanice + 0,50m rezerva + min. 1,0

m odstup od této vymežující linie

Etapa 2 (v rozdělení na sobě nezávislých podetapách):

2.1 – výstavba a provedení dopravního napojení komunikací MO2 a částečně MS2 v rozsahu ul. Košická + Dr. M.Horákové v prostoru původní železniční vlečky, nového mostního objektu přes Lužickou Nisu a napojení, čímž dojde k předpokládanému (minimálnímu) rozptylu dopravy z prostoru dotčeného úseku ul. Dr. M.Horákové a zajištění dostatečné dopravní obsluhy území vlečky a přilehlému okolí, jako nutné a vyvolané bude řešení křižovatky v ulici Košické (omezení směrové průjezdnosti případně odbočení, řešení křižovatky světelnou signalizací s výměnou a provázaností stávající světelné křižovatky ul. Košická x Dr. M.Horákové apod. Dle konkrétního projektového návrhu řešení – v rámci této územní studie uvažováno s výsledným stavem, provedení odbočovacích pruhů a světelné křižovatky jako prostorově maximální varianty)

2.2 – provedení úprav a řešení v ulicích Šumavská, Křepelčí a U Valchy dle návrhu v této územní studii, se zachováním stávajícího napojení a bez potřeb dalších vazeb

Etapa 3:

3 – ve vazbě na budoucí, navazující (a vázané) provedení dopravních změn s propojením lokalit tunelem pod koridorem železnice a nádraží + řešení úprav napojení sil. I/35 vůči ul. Košické provedení nového sjezdu ze silnice I/35 v rozsahu mostního objektu. Jako možné je rozdělení této etapy na část mostu sjezdu a část propojovací komunikace s ulicí Čechova, avšak s ohledem na již zajištěnou dostupnost prostoru po vlečce a zároveň stávající paralelní napojení ulice Čechova na ulici Dr. M.Horákovou se provedení tohoto navrženého propojení jeví jako velice vhodné provést zároveň s výstavbou mostního objektu (i z pohledu provádění mostu a stavebních potřeb) zároveň

A.4. Závěr – souhrnné vyhodnocení

Na základě výše uvedených zjištění, informativních výpočtů a odhadů je konstatováno z pohledu provádění záměru:

- navrženou etapu 1 je možné provést se splněním výše uvedených podmínek a předpokladů (prostorové vymezení vůči navrženým komunikacím a možná budoucí úseková přeložka stezky v místě křížení po vybudování nového mostního objektu) vč. napojení na stávající dopravní stav, který bude i po dobudování etapy 1 vyhovující s dostatečnou rezervou. V rámci etapy 1 je proveden návrh řešení el. Nabíjecí stanice, který je koncipován tak, aby nedošlo k omezení plánované výstavby rekonstrukce a rozšíření ul. Dr. M.Horákové a to z pohledu šířkových nebo provozních dle stávající studie (napojení, umístění zastávek apod.). Řízení provozu v místě napojení stanice (přes trať TRAM) nebude vyžadováno s ohledem na provedení a předpoklad intenzit.

- etapu výstavby 2 je nutné koordinovat s vyvolanou úpravou dopravního režimu zejména na ulici Košické (mimo rozsah řešeného území, avšak v přímé přilehlosti a s dopadovou, vyvolanou potřebou úprav), kde bude nutné ve spojitosti s etapou 2 řešit křižovatku v místě stávajícího napojení ul. Nitranské, což pravděpodobně vyvolá potřebu úpravy (vázaná světelná signalizace) i stávající křižovatky s ul. Dr. M.Horákové

- etapa 3 – provedení nového sjezdu ze sil. I/35 a celkové změny dopravního řešení ve vazbě na Košickou ulici včetně navazujícího tunelového propojení bude nutné opětovně zrevidovat vč. dopravně provozních potřeb dle aktuálního stavu (předpokládá se víceletý výhled výstavby), avšak ze současného pohledu s předpokladem výhledu je řešení možné

Dle splnění požadavků na řešení (viz. výše v této dokumentaci) dle zadání je konstatováno:

- bylo provedeno umístění jednotlivých dopravních navržených tahů dle územního plánu, vč. vymezení šířkových potřeb a požadavků na provedení vč. výše popsaných předpokladů a potřeb řešení jednotlivých křižovatek

- nové využití prostoru Liberecké teplárny v místě stávajících / původních skladů mazutu je navrženo pro dobíjecí stanici BUS, do tohoto prostoru je koncipováno i zázemí / odstávka BUS MHD (namísto částečného umístění v prostoru původní rekultivované vlečky), což oproti původnímu plánu zajistí zlepšení stavu a rozsahu ploch zeleně a zároveň z pohledu kapacitního se jedná o napojení na ul. Dr. M.Horákové, což je vhodnější a vyhovující vůči stávajícímu i výslednému stavu

- samotná návrh vč. popisu již v rozsahu územní studie řeší a popisuje potřeby křižovatek a šířkových potřeb (vč. předepsaných úsekových rozšíření uličního prostoru vůči územnímu plánu) a zároveň je návrh proveden se zajištěním dostatečné a vyhovující prostupnosti pro obsluhu a související potřeby (např. průjezd IZS)

- celé území je dostatečně řešeno pro prostupnost bezmotorovou dopravou, zejména provedení stezky pro pěší a cyklisty zajišťující i tranzit – vedení cyklo v širších souvislostech je vhodné a z pohledu výstavby proveditelné v první etapě výstavby

V Liberci, leden 2026 J.Pivrnec