

MĚSTO MIMOŇ



Mimoň - Varianty řešení dopravy

24.2. a 10.3.2015

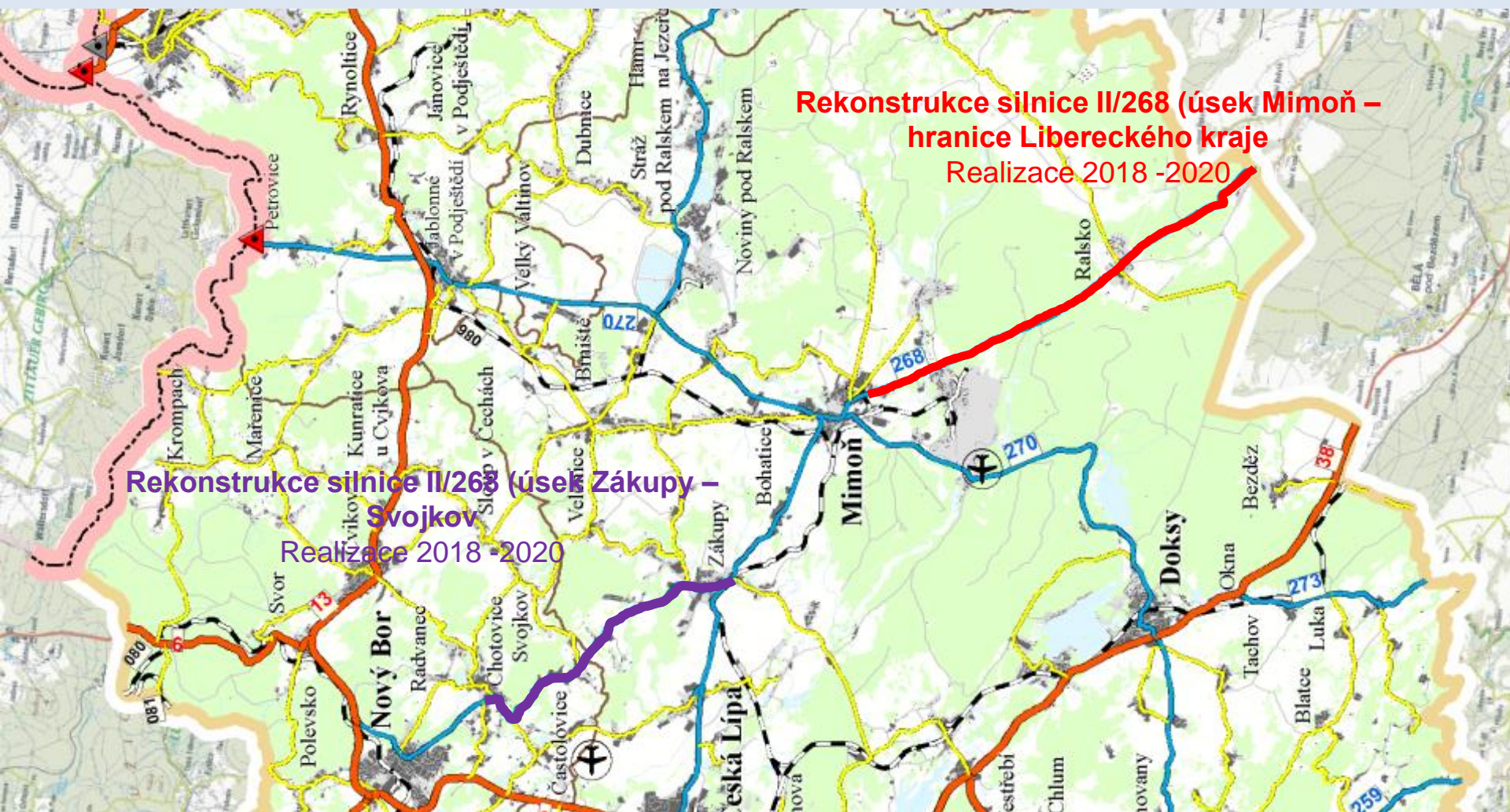
Dům kultury Ralsko

PROGRAM VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

- Úvodní slovo starosty 17:00 – 17:10 (František Kaiser, starosta)
- Ohlédnutí do historie 17:10 – 17:30 (Ing. Stanislav Baloun, místostarosta)
- Výchozí podklady 17:30 – 17:45 (Pavel Škubal, vedoucí ORM)
- Varianty řešení dopravy dle územního plánu 17:45 -18:15 (Pavel Škubal, vedoucí ORM)
- Další varianty řešení 18:15 – 18:45 (Pavel Škubal, vedoucí ORM)
- Řešení zástavby centra města (18:45 – 19:15) (Pavel Škubal, vedoucí ORM)
- Diskuze 19:15 – 20:00

Úvodní slovo starosty

- Město Mimoň se systematicky zajímá o řešení transitzní dopravy na území města, a proto v minulých letech navázalo spolupráci s Libereckým krajem se kterým společně realizovalo celkem 3 dopravní stavby, jejichž úkolem bylo primárně zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a zlepšení plynulosti dopravy. Neméně významným cílem byla rekonstrukce dožilých povrchů krajských komunikací. Díky této spolupráci se podařilo na území města donést investice v celkové výši přesahující 100 mil. Kč.
- V současné době připravuje Liberecký kraj zásadní rekonstrukci komunikace II/268 ve směru na Mnichovo Hradiště, jejíž součástí bude nová OK v Kuřívodech a napřímění zatáček v úseku Kuřívody – Dolní Krupá. Realizace se uvažuje v období 2016-18. V dílčích úsecích kraj připravuje i rekonstrukci komunikace II/270 ve směru na Sloup a Nový Bor. Nevyjasněn zůstává úsek v intravilánu Mimoně. Současné vedení LBC kraje žádá, aby se naše město vyjádřilo, jaké řešení bude preferovat. Stojí tak před námi úkol se rozhodnout, zda zachováme stávající stav a nebo v kontextu přístupu LBC kraje připravíme jiné řešení.



**Rekonstrukce silnice II/268 (úsek Mimon –
hranice Libereckého kraje
Realizace 2018 -2020**

**Rekonstrukce silnice II/268 (úsek Zákupy –
Svojkov
Realizace 2018 -2020**

Ohlédnutí do historie

- V období 2002-2006 bylo v územním plánu města, který byl platný od r. 2005 založeno řešení tranzitní dopravy obchvatem (obrázek) a řešení vnitřní dopravy propojkou Sídliště pod Ralskem na Kozinovo náměstí. Již při projednávání tohoto územního plánu byla vyhodnocena jako velmi významná vnitřní doprava. Pro řešení obchvatu v rámci ÚPD bylo zadáno, co nejvíce ho přimknout k městu, neboť odvedení dopravy od města bylo hodnoceno jako nevýhodné.

- Z hlediska finančních podmínek pro realizaci obchvatu bylo nevýhodné, že silnice 2. tříd přešly na kraje, které byly zřízeny koncem r. 2000, ale rozdělování daňových příjmů ze SR tomu neodpovídalo. Liberecký kraj získal po zřízení vysoký dluh (cca 3 mld. Kč) ve velmi špatném technickém stavu komunikací a neměl možnost z vlastních zdrojů financovat nové dopravní investice. Odtud pochází úvěrové zatížení kraje, kraj financoval část oprav ze dvou úvěrů ve výši 1 mld. Kč. a 600 mil. Kč (tzv. mostní úvěr).

- Město Mimoň opakovaně na základě usnesení zastupitelstva požadovalo po LBC kraji, aby zařadil obchvat Mimoně do svých záměrů na dotační období 2007-2013, kdy bude možné získat finance z EU.
- Bylo dosaženo toho, že byl proveden tzv. směrový průzkum dopravy a technicko - ekonomická studie variant řešení obchvatu. Ze směrového průzkumu vyšlo, že realizací obchvatu se sníží zatížení centra města v místě Panské ulice o 33 %, že největší zátěž tvoří tzv. vnitřní doprava, která má start a cíl v intravilánu města a že nejkritičtější místem je křižovatka U Jelena.

- V rámci ekonomického hodnocení byly porovnány dvě varianty vedení obchvatu – první blíže k městu a druhá blíže ke Slovanům v alternativách most a tunel pod železnicí. Všechny vyšly nákladově srovnatelně okolo 450 mil. Kč.
- Studie byla projednána na Městském úřadu v r. 2005 za účasti pracovníků Krajského úřadu, náměstka pro dopravu a vedení Krajské správy silnic. Účastnit se mohli i zastupitelé. Zde bylo vedením kraje a KSSLK sděleno, že dopravní zatížení Mimoně není takové, aby tak velké prostředky byly do dopravy investovány, neboť kraj má závažnější dopravní problémy a bylo nám doporučeno hledat řešení s cca **polovičními náklady**, které je možné rozložit do několika časových etap.
- Dopravním specialistům pak bylo zadáno najít uvnitř města řešení, které bude požadavky vedení kraje splňovat. Takové řešení bylo nalezeno podél Ploučnice a bylo předloženo vedení kraje a KSSLK.

- Bylo nám sděleno, že takové řešení mohou podporovat, ať na něm pracujeme. Studií (Studie Valbek 2006) bylo zpřesněno vedení trasy a bylo založeno do nového územního plánu, který byl schválen v r. 2012.
- V územním plánu, který je platný od r. 2012, máme založeno řešení podél Ploučnice (tzv. přeložka komunikace II/268) a rovněž obchvat, který jsme přimknuli v porovnání s předchozím územním plánem ještě více k městu v úseku od přejezdu na Pražské k Potoční ulici.
- Liberecký kraj, který zadal zpracování územního plánu kraje tzv. VUC, již s řešením dopravní situace obchvatem nepočítal, protože podporuje řešení v intravelánu města.
- Rovněž v současném dokumentu Zásadách územního rozvoje (ZÚR) Liberecký kraj s obchvatem neuvažuje a rovněž neuvažuje ani s propojením komunikací II/270 a II/268 podél letiště Hradčany o něž stojí město Ralsko a městu Mimoň by přispělo ke zklidnění Pražské a Husovy ulice, ale naopak by se zvýšil význam komunikace II/270 v Okrouhlické ulici.

- V krajských strategických plánech je stávající stav, kdy Mimoní procházejí uvedené komunikace druhé třídy v majetku kraje a spoléhá, že problém tranzitní dopravy bude řešen v intravilánu města.
- Uvedený přístup deklarovala zatím všechna vedení Libereckého kraje, kdy vládla ODS, ČSSD a nyní Starostové pro Liberecký kraj.
- Na základě přístupu Libereckého kraje a s cílem získat evropské dotace pro zlepšení kvality tranzitních komunikací jsme začali připravovat tzv. humanizaci ulic Pražská a Husova. Z vedení KSSLK nám bylo doporučeno rozšířit řešení i o OK na ČSA a na Kozinově náměstí.

- Naše město připravilo toto řešení až do získání územního rozhodnutí a zajistilo vypořádání majetku a spoluúčast organizací, které mají v trase své infrastrukturní rozvody (Místní KT Mimoň a.s., Metronet a zejména SVS a.s. a SČVK a.s. a samozřejmě město Mimoň). Řešení bylo realizováno ve třech samostatných stavbách v průběhu let 2012-2014 a byla při něm provedena zásadní rekonstrukce všech rozvodů, přípojek a chodníků. Celkové výdaje sdružené investice byly ve výši přesahující 100 mil. Kč.

Výchozí podklady

- Územní plán (SAUL 2011)
- DÚR – Mimoň obchvat – Přeložka silnice II/268 (SUDOP 2000)
- Studie přeložky (Valbek 2006)
- Posouzení variant řešení dopravy (Cityplan 2010)
- Průzkum stanovení podílu transitní kamionové dopravy (Cityplan 2011)
- Technická ověřovací studie – řešení dopravy centrální oblasti města (Cityplan 2012)
- Zadání územní studie centra města Mimoň (Cityplan 2014)

Územní plán (SAUL 2011)

- Schválen dne 12.5.2011
- Dvě základní varianty řešení dopravy
 - A. Obchvat – přeložka komunikace II/268
 - B. Průtah – přeložka komunikace II/268 (II/270)
- Výchozím podkladem pro Obchvat dokumentace k územnímu řízení z roku 2000 (SUDOP)
- Výchozím podkladem pro Průtah studie z roku 2006 (Valbek)
- Obě stavby vedeny jako tzv. veřejně prospěšné stavby (VPS)

DÚR – Mimoň obchvat – Přeložka silnice II/268 (SUDOP 2000)

- Návrh dle ÚPSÚ Mimoň z roku 1996
- Předpoklad zvýšení dopravy v souvislosti s rozvojem kolem Mimoně a Mnichova Hradiště
- Předpoklad vzniku pěší zóny v Mírové ulici
- Délka 3,4 km, 4 mosty, 4 křižovatky
- Stavba rozdělena do 3 etap
- Zastavení realizace díky změně správce komunikací II a III tříd (předání krajům)

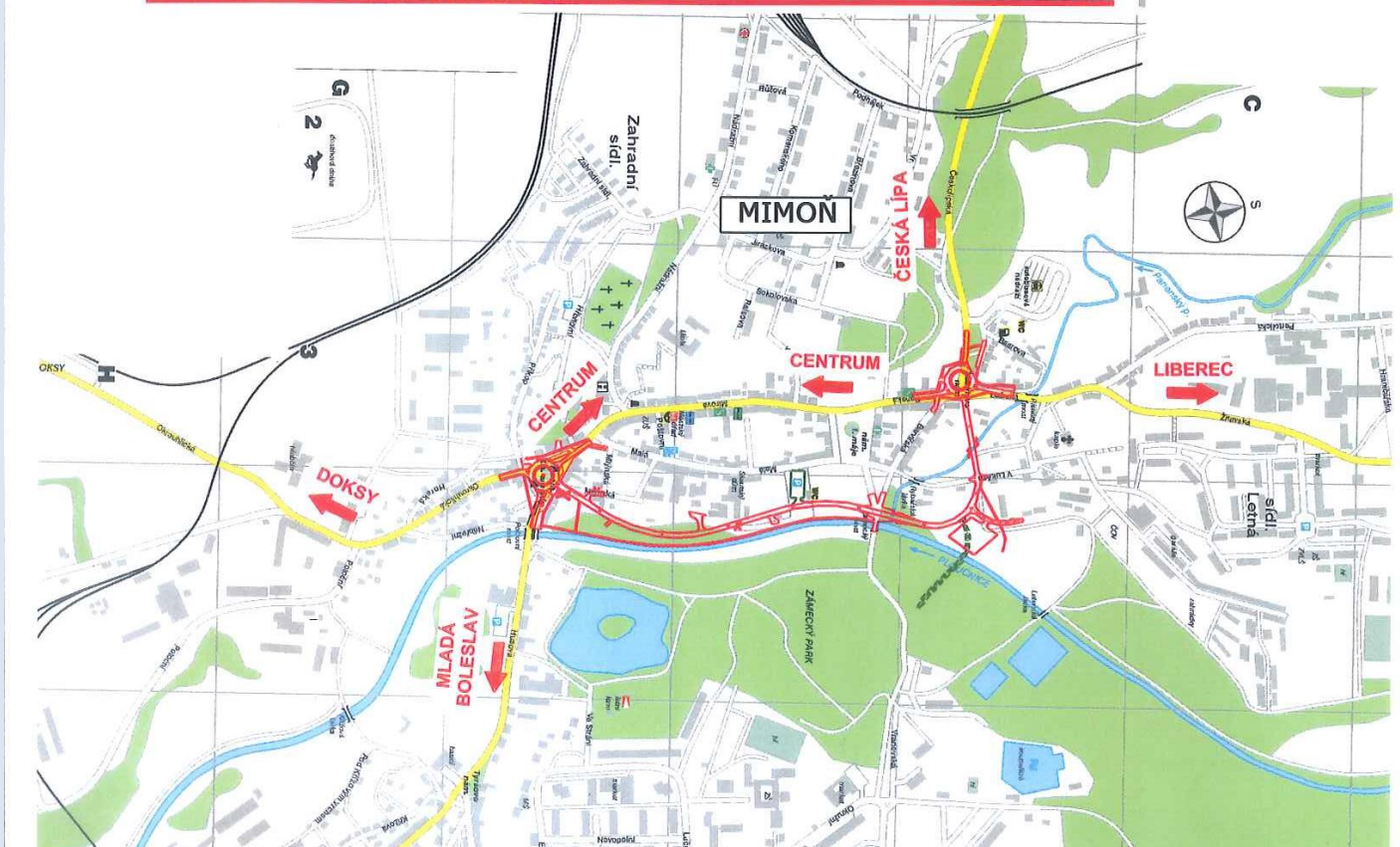
Studie přeložky (Valbek 2006)

- Zadána na základě výsledku dopravního průzkumu z roku 2005
- Centrem města projíždí 10 089 vozidel za den
- Podíl transitní dopravy v centru činí 20,3 % (stav v roce 2005)
- Popisuje vztah obchvatu vzhledem k centru města, kdy obchvat zklidní centrum města jen částečně
- Navrhuje přeložku komunikace podél Ploučnice
- Dvě varianty:
 - A. Úrovňové překročení v místě Zámeckého mostu
 - B. Mimoúrovňové překročení v místě Zámeckého mostu
- Náklady 66,5 mil. Kč

- Technické řešení akceptováno Libereckým krajem
- Technické řešení převzato do územního plánu Mimoň
- Prověřeny zátopové linie v centrální části města (DHI 2009)
- Zrealizovány dvě OK Kozinovo náměstí, Nám. ČSLA (rok 2011)
- Výchozí podklad pro posouzení variant řešení dopravy a technickou ověřovací studii

PŘEHLEDNÁ SITUACE M 1:10 000

PŘEHLEDNÁ SITUACE M 1:10 000



SITUACE ZAKRESU DO KATASTRÁLNÍ MAPY - VARIANTA 1

M 1:2 000



SITUACE ZAKRESU DO KATASTRÁLNÍ MAPY - VARIANTA 2

M 1:2 000



Posouzení variant řešení dopravy (Cityplan 2010)

- Zadavatel město Mimoň
- Cíl posouzení :
 - a) Případných rizik a dopadů možných scénářů po realizaci výsledného řešení (obchvat x přeložka)
 - b) Stavebně technická náročnost
 - c) Dopravně inženýrské
 - d) Vliv na ekonomiku města
 - e) Získání finančních zdrojů
- Dále viz samostatná prezentace.

Průzkum stanovení podílu transnitní kamionové dopravy (Cityplan 2011)

- Nárůst počtu transnitní kamionové dopravy na komunikacích II a III tříd je potvrzen výsledky celostátního sčítání.
- Zadavatelem průzkumu byl Liberecký kraj
- Důvody pro přesun transnitní dopravy na komunikace II a III tříd:
 - a) Pokles významu železniční nákladní dopravy
 - b) Zavedení mýtného na dálnicích a komunikacích I. Tříd
 - c) Úspora ujetých kilometrů
- Pro rozhodování o dalším postupu bylo nutné ověřit kolik vozidel nad 12 tun projede profilem Mimoň a ověřit zda tato vozidla mají v Mimoni cíl nebo jsou pouhým transitem.
- Sledována byla vozidla na 12 tun.
- Měření probíhalo dne 15.3.2011 na sedmi měřících profilech od 6:00 do 18:00



- Příklady vozidel nad 12 tun

Nákladní vozidla nad 12 tun – velká kola

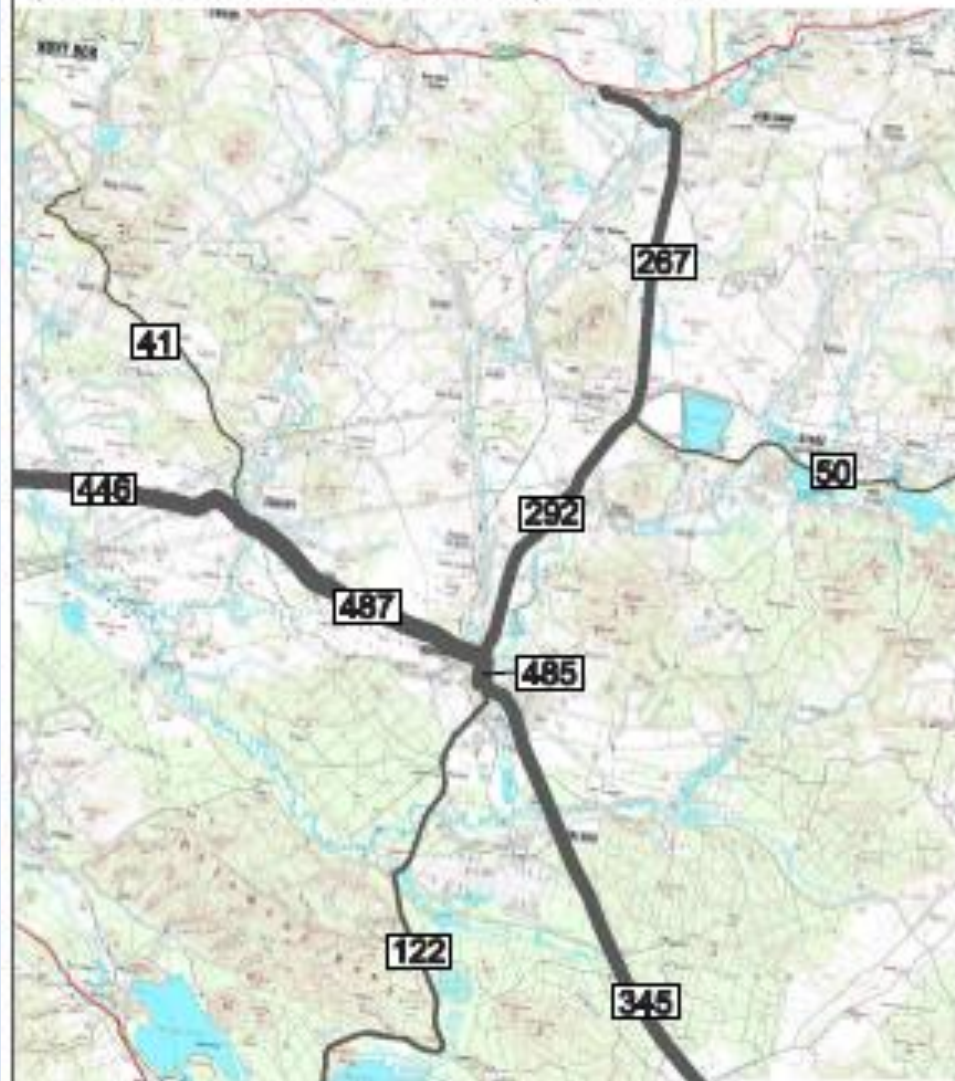


Vyhodnocení průzkumu

- Počet vozidel vjíždějících do území 629 vozidel / 12h
- Počet vozidel zaznamenaných na více než jednom profilu 592
- Počet vozidel relevantních pro průzkum 524
- Počet vozidel zaznamenaných na dvou profilech 419
- Počet vozidel zaznamenaných na třech profilech 318

| Č. | SILNICE | LOKALIZACE | NASČÍTÁNO/12 HOD. | RPDI/24 HOD. |
|----|-----------------------|-----------------------|-------------------|--------------|
| 1 | IV/270 (III/27019) | Jablonné v Podještědí | 267 | 336 |
| 2 | IV/278 | Hamr na Jezeře | 50 | 63 |
| 3 | IV/268 | Sloup v Čechách | 41 | 41 |
| 4 | IV/268 | Zákupy | 487 | 613 |
| 5 | IV/268, IV/270 | Mimoň | 485 / 292 | 610 / 367 |
| 6 | IV/268 | Kuřivody | 345 | 434 |
| 7 | IV/270 | Doksy | 122 | 153 |

Kartogram celkových intenzit kamionů (vozidel nad 12 t) na jednotlivých profilech v době od 06:00 - 18:00 hod. pracovního dne



Závěry průzkumu

- Z výše uvedené tabulky vyplývá že nákladní dopravou je nejvíce ovlivněno území města Mimoň **977 vozidel / 24 h.**
- Druhý nejzatíženější profil je v Zákupích 613 vozidel / 24 h.
- Celkový podíl transitzní dopravy v rámci řešeného území je **46%** (7 měřících profilů).
- V rámci analýzy transitzních vztahů bylo zjištěno, že nejsilnější transit je mezi Českou Lípou a Mnichovým Hradištěm.
- Podíl transitzní dopravy v centru města Mimoň je **53 %**
- **Podíl transitzní dopravy je vysoký, ale odpovídá obvyklým číslům na silnicích II tříd.**
- Problematický je kontakt zastavěného území s kamionovou dopravou, což zhoršuje kvalitu života obyvatel.

- Zpracovatel upozorňuje na možný nárůst transitzní dopravy vlivem zpoplatnění dalších úseků komunikací I. tříd.
- Zpracovatel upozorňuje na aktivity, které generují zdrojovou a cílovou nákladní dopravu (místní podnikatelé, logistika) není možné řešit problém instalací zákazových značek. **Takové opatření by mělo logicky dopad na rozvoj podnikatelských aktivit v území.**
- **Jako regulační opatření zpracovatel navrhuje zvýšenou kontrolu ze strany PČR a Celní správy**

Technická ověřovací studie – řešení dopravy centrální oblasti města (Cityplan 2012)

- Na základě výsledku studie Zátopových linií v centru města (DHI 2009) a stanovení záplavového území Povodí Ohře bylo zadána studie realizovatelnosti Přeložky II/268 (II/270)
- Výchozím podkladem byla studie Valbek 2006 a dokumentace skutečného provedení dvou OK
- Studie řeší umístění přeložky v intencích ÚP Mimoň a zapracování stanoveného záplavového území.
- Studie řešena invariantně (v jedné variantě)
- Je navržena obousměrná komunikace a 3 přemostění (Ploučnice a Panenského potoka)
- Oproti studii Valbek je řešeno i architektonické ztvárnění a výškové umístění stavby vzhledem k okolnímu terénu.

Zadání územní studie centra města Mimoň (Cityplan 2014)

- V návaznosti na úkol z územně plánovací dokumentace zpřesnit územní studií způsob zástavby centra města byla zadána práce zaměřená na zhodnocení možných variant řešení dopravy a z toho vyplývajících možností umístění nových zástavbových objektů v centru města.
- Ze zadání vyplynuly tři základní varianty:
 - a) Nulová varianta
 - b) Varianta A (dle ÚP)
 - c) Varianta B

Vypracování řešení dopravy centrální oblasti města Mlmoň

Architektonické ztvárnění křižení mostů

Pohled od zámeckého mostu



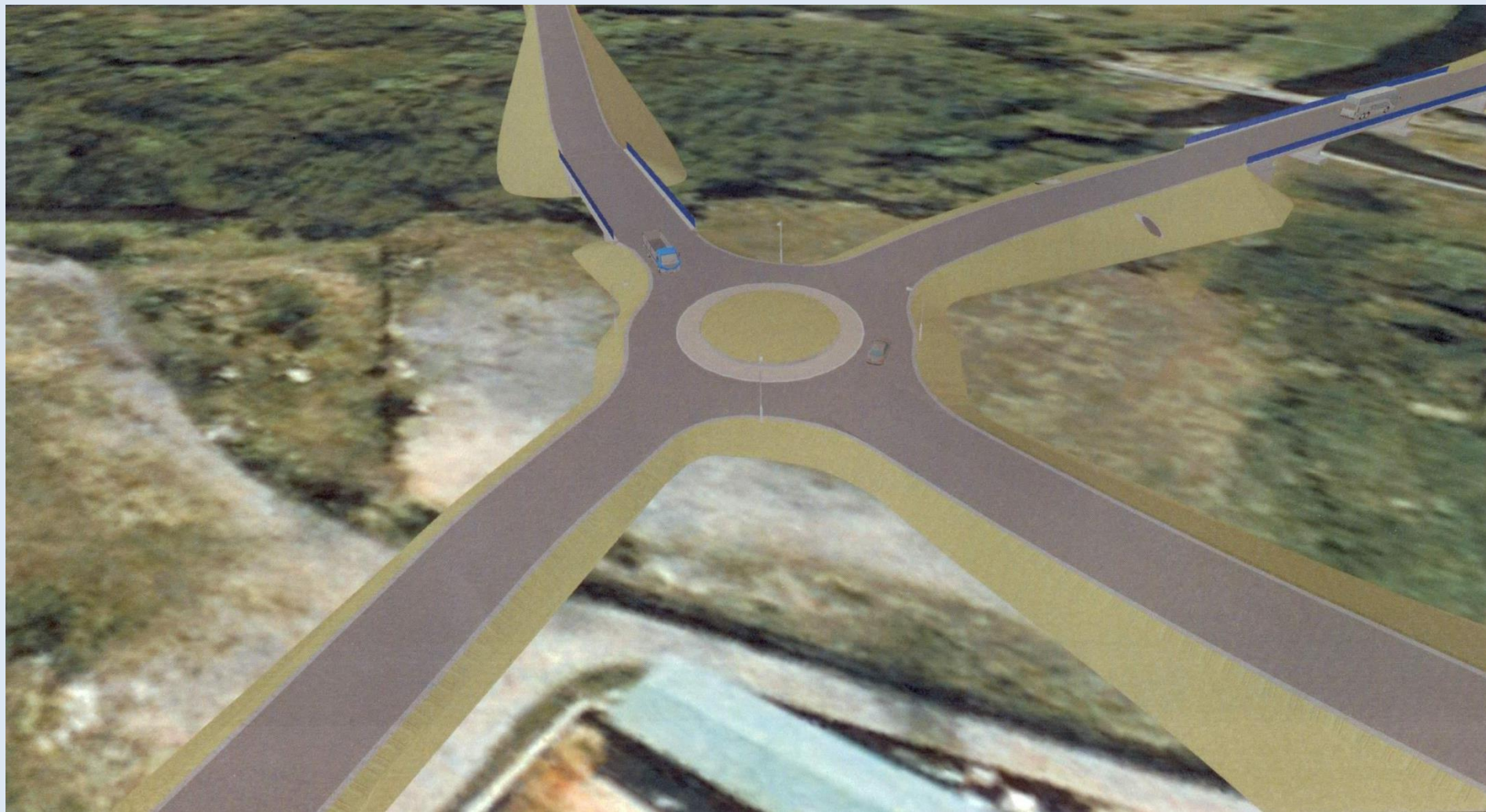
Vypracování řešení dopravy centrální oblasti města Mlmoň
Architektonické ztvárnění křížení mostů
Pohled od náměstí 1. Máje











M 1 : 1000



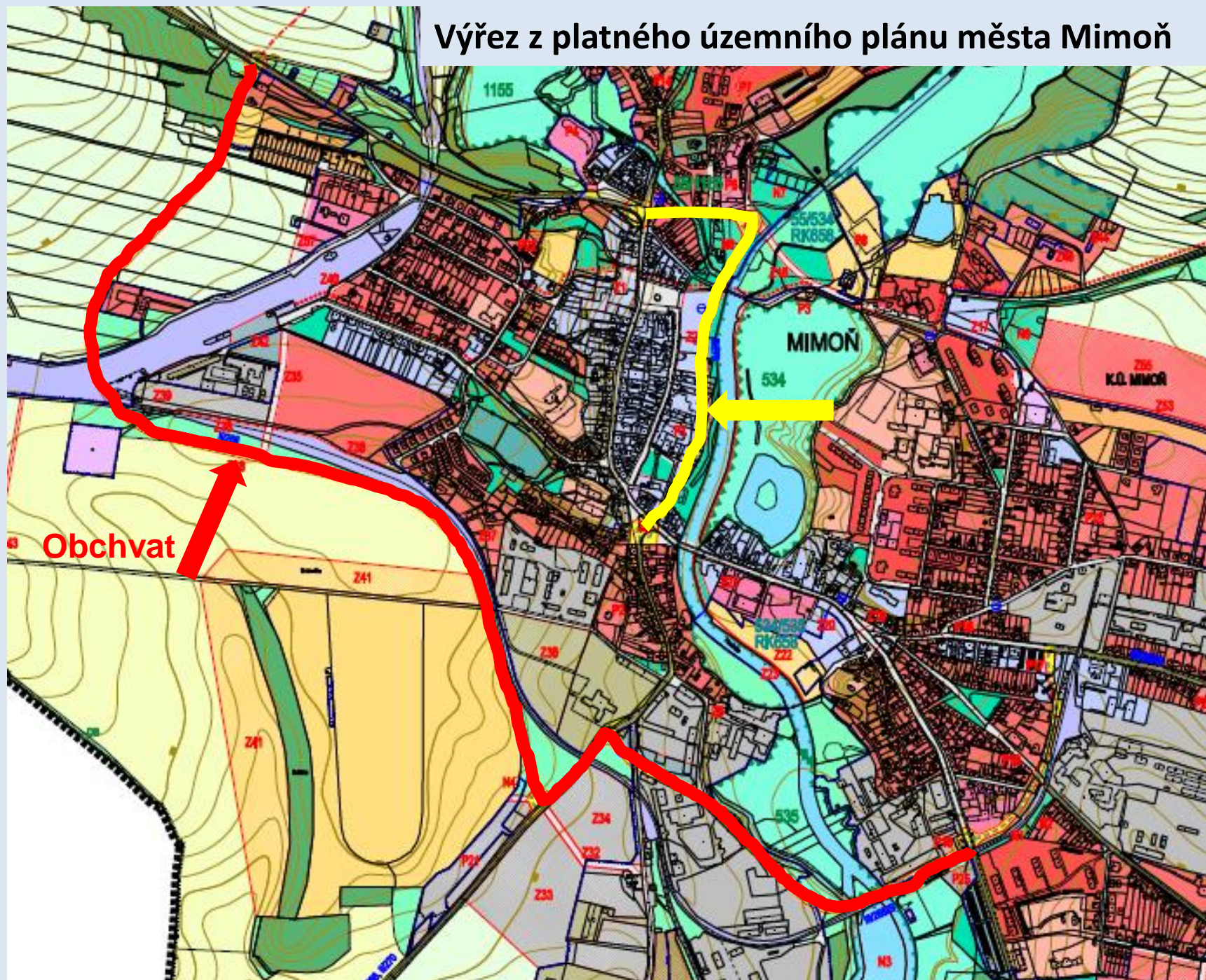
- | | | | | | | | |
|---------|------------------|------------------|----------------|---------------------|-------|----------------------|----------------------|
| Vozovka | Vozovka na mrazu | Nepovolená linka | Odstav, optima | Přidání pokračování | Želež | Země slunce - slunce | Země slunce - slunce |
| | | | | | | | |

[illegible]

Varianty řešení dopravy dle územního plánu

- A. Obchvat – přeložka komunikace II/268
- B. Průtah – přeložka komunikace II/268 (II/270)

Výřez z platného územního plánu města Mimoň



Další varianty řešení

- Tzv. Nulová varianta = zachování stávajícího stavu

- **Zobousměrnění Malé ulice**

Ve volebním období 2002-2006 byla dopravními inženýry hodnocena varianta **zobousměrnění Malé ulice**. Zásadním problémem tohoto řešení byla jednak zatáčka z Malé ulice do náměstí 1. máje, kterou by - s ohledem na těžkou nákladní dopravu - bylo nutné „zakrojit“ do náměstí a znehodnotit ho a odpor vlastníků nemovitostí v Malé ulici, kdy při jednání zdůrazňovali jako významné mj. vysoké riziko statických poruch na obytných domech. Bylo jednáno i KSSLK o směně ulic Malá a Mírová, s cílem uvolnit od dopravy Mírovou ulici. KSS takovéto řešení jednoznačně odmítla.

Ve všech případech zobousměrnění Malé ulice je nutné uvažovat rekonstrukci povrchu a riziko negativních dopadů do statiky nemovitostí. Takové řešení nelze uvažovat jako dlouhodobé a trvalé. Dalším zásadním nedostatkem je, že neřeší omezení těžké nákladní dopravy v centru města principiálně a znehodnocuje náměstí 1. máje jako uzavřený celek. Z požadavku minimální výšky spodní části mostní konstrukce nad hladinou 100 leté vody vyplývá nutnost stoupání komunikace již z prostoru náměstí, což je další znehodnocující faktor. Problémem je i blízkost k bytovým domům a zhoršená hluková a otřesová zátěž.

- **Zobousměrnění Mírové ulice**
 - Jedná se vlastně o narovnání stavu, kdy komunikace v ulici Mírová je ve vlastnictví LK a ulice Malá ve vlastnictví města
 - Výsledkem by byla úplná likvidace parkování v ulici Mírová
 - Zvýšení hluku, vibrací a exhalací v ulici Mírová
 - Zhoršení podmínek bydlení obyvatelům Mírové ulice

- Přeložení Panenského potoka a umístění přeložky v korytě

Alternativní variantou je technicky zcela nové řešení prostoru Panenského potoka a jeho soutoku s Ploučnicí. Přeložení toku Panenského potoka do nové trasy by bylo značně finančně i technicky náročné. Jeho soutok s Ploučnicí by byl posunut o zhruba 40 m proti proudu Ploučnice, trasa potoka by byla vymezena nábřežními zdmi. Tento posun by umožnil vedení trasy přeložky od Kozinova náměstí po pravém břehu přeloženého potoka a dále po pravém břehu Ploučnice až k OK ČSLA a ušetřil by tak výstavbu jednoho mostního objektu. Jednalo by se o most na rameni ČSLA, protože by nově nebylo třeba překonávat Panenský potok a křížení s pěší trasou přes zámecký most by bylo možno realizovat úrovnově. Výše zmíněná varianta je ideově možná, jednalo by se ale o zcela novou koncepci uspořádání prostoru v okolí Panenského potoka. Jak již bylo uvedeno pro vzájemné propojení OK Kozinovo náměstí, OK ČSLA, sídliště Pod Ralskem a sídliště Letná by se „ušetřil“ jeden mostní objekt. I nadále by ale byly nutné minimálně dva mostní objekty k překonání Panenského potoka (napojení sídliště Letná) a Ploučnice (napojení sídliště Pod Ralskem). Pro zjištění realizovatelnosti přeložky toku Panenského potoka by bylo nutné podrobně prověřit veškeré technické detaily takovéto stavby, což není součástí této studie.

- Protažení Malé ulice přímkou až k Barvířské ulici a vedení komunikace za potokem v místě nového parčíku u rybárny
Viz text výše
- Protažení Malé ulice přímkou až k Barvířské ulici a vedení komunikace před potokem v zahradách domů v Barvířské ulici

V r. 1998 byla ve formě studie zpracována varianta ***Protažení obousměrné tranzitní dopravy z Malé ulice k Barvířské ulici a vedení komunikace před Panenským potokem v zahradách domů*** v Barvířské ulici, která se setkala se zásadním odporem vlastníků nemovitostí.

- **Tunel pod ZŠ Mírová**

Byla zadána i studie variant tunelu pod ZŠ Mírová, kterou zpracoval v r. 2014 SUDOP Praha. Napojení obousměrného provozu by bylo v místě křižovatky Mírová - Nádražní u pomníku rudoarmějce s vyústěním v Českolipské ulici. Z orientační studie vyplynulo, že řešení se jeví jako technicky reálné, ale je nákladné a přibližuje se výdajům na obchvat. Nesplňuje tak požadavek LBC kraje na přiměřenou výši nákladů.

- **Odklonění nákladní dopravy na nadřazenou silniční síť.**

Často diskutované téma pro obce zatížené tranzitní dopravou je využití ust. § 77 zákona č. 361/2001 Sb., kterým lze omezit provoz na pozemních komunikacích instalací dopravního značení. Jako nástroj pro omezení tranzitní dopravy se využívá dopravních značek B13 (zákaz vjezdu vozidlům s okamžitou hmotností nad 12 tun) v kombinaci s dopravní značkou E13 (s textem „mimo dopravní obsluhy“). Tato možnost je realizovatelná za předpokladu nízké úrovně tzv. nezbytné dopravy, což není případ Mimoně.

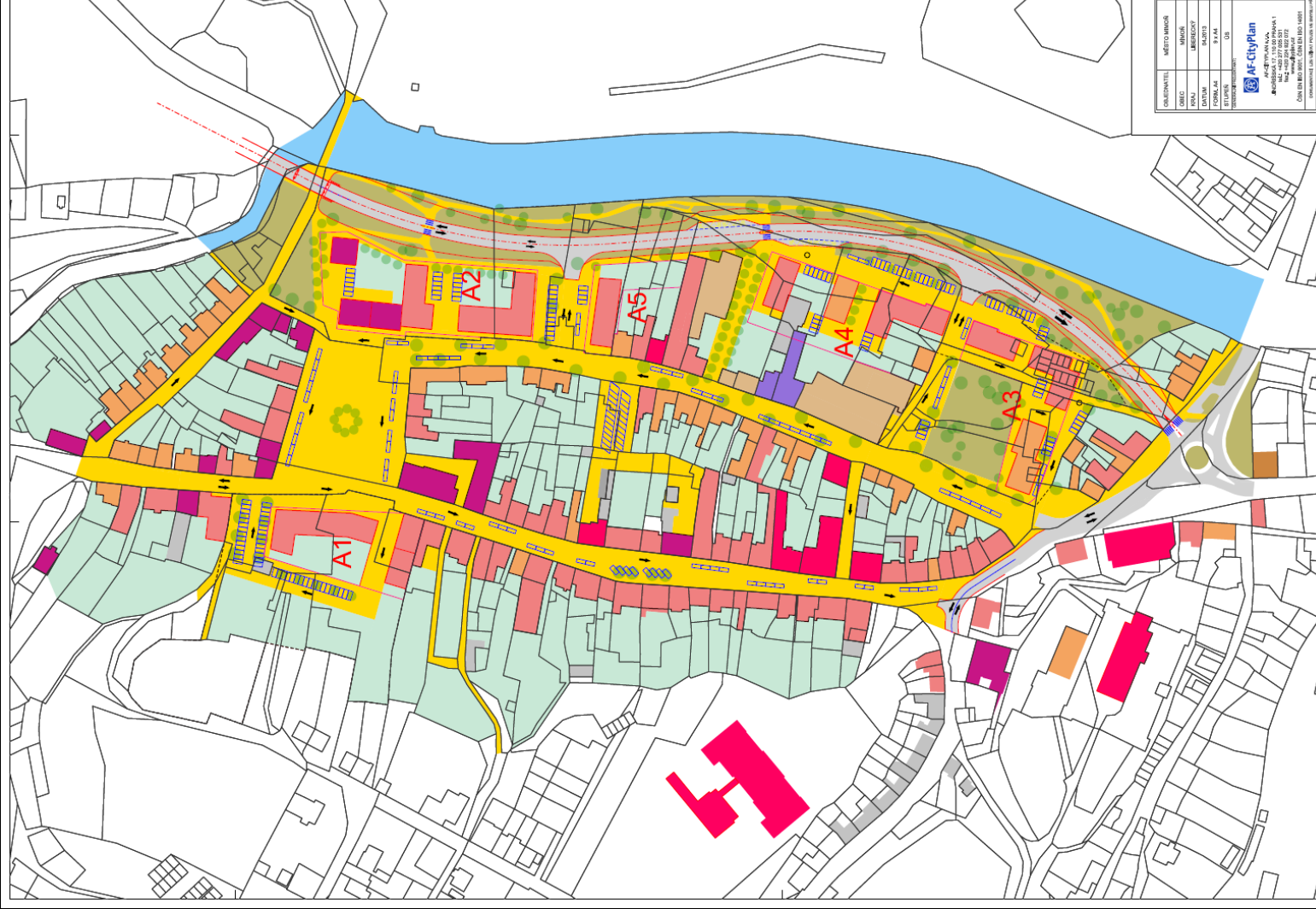
Další možností je zavedení mýtného na komunikacích II a III tříd. Tuto možnost zatím všechny kraje svorně odmítají jako neekonomickou z důvodu vysoké prvotní investice. Situace se možná změní po roce 2017, kdy MDČR zvažuje zpoplatnění dalších úseků silnic I tříd a to GPS systémem. Je možné, že se setkáme variantou, která funguje u našich východních sousedů na Slovensku. Fakticky jsou zpoplatněny pouze dálnice, rychlostní komunikace a část silnic I. třídy s tím, že nákladní doprava nad 12 tun má zakázaný tranzit na všech silnicích III. třídy a na vybraných úsecích silnic II. třídy. Silnice nižších tříd jsou zpoplatněny nulovou sazbou.

Řešení zástavby centra města

- Územní plán města určil, že vybrané plochy v centrální části města musí projít zpracováním územní studie, která se následně stane součástí územního plánu.
- Smyslem územní studie je stanovení podrobnějších regulativů (podlažnost, sklon střech, maximální zastavěnost pozemků atd.
- V průběhu zpracování vyhodnoceny 3 varianty

Ve variantě A je finální řešení v souladu s platným územním plánem města. Varianta B představuje větší využití předmětného území. Varianta C rozvíjí střed města bez ohledu na zatížení od tranzitní dopravy. Zásadní navrhované změny prověřované zadáním studie představuje dokoňponování náměstí 1. Máje a charakter nyní tranzitních ulic Mírová a Malá po realizaci přeložky silnice II/268 a II/270, kdydojde ke zklidnění dopravy v těchto ulicích a na náměstí 1. máje, které jsou dopravou přetíženy. Vymístění tranzitní dopravy z této oblasti a náměstí posílí rozvoj obytné funkce v centru města a jeho rezidenční a turistický význam.

- Varianta A ponechává trasu přeložky ve stopě stanovené územním plánem. Dává tak možnost využít území mezi přeložkou a Ploučnicí jako park. V souladu s územním plánem zachovává plochu zeleně u Zámeckého mostu a Mlýnské stezky. Využitelnost ploch přilehlých k tranzitní komunikaci bude záviset na zvoleném technickém řešení mostního objektu přes Panenský potok. V grafickém zobrazení varianty A je uvedeno řešení s náspem, které je prostorově náročnější, takže zmenšuje plochu A2 a částečně omezuje pěší přístup k Zámeckému mostu podél řeky. Ve variantě A je zastávka autobusů umístěna na trase hlavní komunikace. Plocha A5 naznačuje možnost majetkového vyrovnání s vlastníky p.č. 304 a 306 dotčenými realizací přeložky.

[illegible]

- Varianta B se odchyluje od územního plánu. Oproti variantě A je těleso přeložky dopravy přimknuto více k Ploučnici tak, aby vzniklo nábreží se silniční dopravou a promenádou. Uvažovaná komunikace by byla řešena jako městská třída, kterou by z východní části lemovala nová fronta domů s výhledem přes řeku do parku. Součástí návrhu této varianty je i lávka pro pěší přes řeku a v její blízkosti na průsečíku některých pohledových a dopravních os příležitost pro výraznější architekturu, nebo jinak důležitou budovu města, která je ve výkrese vyznačena jako kruhový objekt občanské vybavenosti - červeně .
- Linie bloku domů při nové propojce lze chápat jako přirozenou (městotvornou) „bariéru“, takže oblast při nové vnitřní komunikaci mezi plochami B4 a B3 a mezi B6 a B7 má charakter zklidněné komunikace vhodné pro obytnou funkci. Plochy B3 představují obytnou skupinu s možností prodejních ploch v parteru. Blok je v klidnější části odcloněn od přeložky. Plochy B4 a B5 tvoří nábrežní linii budov s polyfunkčním využitím, s možností bydlení ve vyšších patrech. Plochy B5 jsou podmíněny asanací v současnosti nefunkčních objektů a řešením úrovňového přístupu na terén, jak směrem k nábreží, tak směrem k městu.

- Ve výkresu varianty B je zobrazena podoba ploch přilehlých k přeložce v blízkosti mostu přes Panenský potok za předpokladu, že most bude na pilířích a opěrných zdech. (Řešení ploch při mostu na násypu je ve variantě A). Řešení mostu na pilířích a opěrných zdech umožňuje hospodárnější využití přilehlých ploch pro parkování a pohyb pěších podle vody směrem k Zámeckému mostu. Plocha B5 naznačuje možnost majetkového vyrovnání s vlastníky p.č. 304 a 306 dotčenými realizací přeložky.

- Varianta C představuje zobousměrnění ulice Mírová pro tranzitní dopravu. Oblast kolem ulice Malá je zklidněná a celá oblast mezi ulicí Malá a Ploučnicí (bloky C3, C4 a C5) dává příležitost pro rozvoj rezidenčního bydlení v bytových domech městského typu. Ve variantě C vzniká zklidněný veřejný prostor v návaznosti na Zámecký most. Jedná se oblast mezi Ploučnicí, Panenským potokem a navrženým blokem C2 s vyloučenou automobilovou dopravou. Varianta C nereflektuje dopravní problém města způsobený vedením tranzitní dopravy centrem města. Zobousměrnění komunikace Mírová je technicky proveditelné. Evidentní snížení kvality života a vlivu na zdraví lidí, kteří zde žijí nebo pobývají, bude dle zpracovatele nepřijatelné pro kladné stanovisko odpovědného orgánu hygieny a to i za podmínek výměny oken, pořízení akusticky upraveného povrchu komunikace a podobně. Dopravní řešení zobrazené ve variantě C lze uvažovat v případě, že bude realizován obchvat města.

| | Obchvat | Přeložka | Stávající stav |
|---|--|---|---|
| Rozsah | Majetkové vypořádání a získání územního rozhodnutí zajistí město Mimoň. Od zpracování PD ke stavebnímu řízení až po realizaci zajistí LBC kraj. Propojení sídliště pod Ralskem na Kozinovo náměstí v celé délce – veškeré výdaje zajistí město | Majetkové vypořádání a získání územního rozhodnutí zajistí město Mimoň. Od zpracování PD ke stavebnímu řízení až po realizaci zajistí LBC kraj. Realizaci propojení sídliště pod Ralskem na Kozinovo náměstí v délce 50 % včetně projektové dokumentace (na obchvatovou komunikaci) zajistí město Mimoň | 0 |
| Délka m | Obchvatová komunikace města v délce 3,4 km. | Obchvatová komunikace centra města v délce 0,8 km | 0 |
| Vliv na nákladní tranzitní dopravu | Zásadní snížení od přejezdu v Pražské a Okrouhlické po OK Kozinovo náměstí přes Malou, Mírovou, náměstí 1. Máje a Panskou | Zásadní snížení v ulicích Mírová, Panská, náměstí 1. Máje, Malá. | Žádný |
| Realizace propojky II/268 a II/270 podél letiště Hradčany | Odvedena nákladní tranzitní doprava z Pražské a Husovy až po Okrouhlickou a odtud na obchvat Mimoně. Obchvat mimoně se zkrátí, ale výdaje pro LBC kraj se přenesou z Mimoně do Ralska. Kraj převede stávající úsek II/268 z Plouznice do Mimoně na Ralsko a Mimoň a sníží tak provozní výdaje na tomto úseku, které přejdou na obce. | Odvedena nákladní tranzitní doprava z Pražské a Husovy a převedena do Okrouhlické směrem na OK na ČSA. Kraj převede stávající úsek II/268 z Plouznice do Mimoně na Ralsko a Mimoň a sníží tak provozní výdaje na tomto úseku, které přejdou na obce až po Poštovní most | Odvedena nákladní tranzitní doprava z Pražské a Husovy a převedena do Okrouhlické směrem na OK na ČSA. Kraj převede stávající úsek II/268 z Plouznice do Mimoně na Ralsko a Mimoň a sníží tak provozní výdaje na tomto úseku, které přejdou na obce až po Poštovní most |
| Problematika realizace do | Nereálné v rámci dotačního období 2015-2022. Je v územním plánu města. LBC kraj řešení z důvodu | Reálné. Je v územním plánu města. LBC kraj akceptuje řešení v intravilánu z důvodu | Reálné. Je v územním plánu města. LBC kraj stávající řešení akceptuje. Reálně lze uvažovat o zásadní opravě |
| Celkové výdaje | Kraj - 400-450 mil. Kč + město 48 mil. Kč propojka SpR - Kozinovo | Kraj 111 mil. Kč + město propojka SpR – přeložka 32 Kč | 175 mil Kč - odhad |
| Další přínosy v intravilánu | | Zásadně opravené komunikace a infrastruktura v ulicích Pražská a Husova | |
| Nové požadavky na | Výkupy pozemků, vynětí ze ZPF, PD k ÚŘ | Výkupy pozemků a nemovitostí, PD k ÚŘ | PD rekonstrukce ulic Mírová, Panská, Malá, náměstí 1. Máje |
| Finanční připravenost města | Finanční nároky na město jsou nižší, než u přeložky. | Nároky na finanční spoluúčast města vysoké zejména z důvodu výkupu pozemků a nemovitostí. Část nemovitostí je možné opět prodat a nároky na rozpočet města snížit. | Finanční nároky jsou nízké, realizace z financí na opravy, spoluúčast SVS při opravě rozvodů |
| Pozemková připravenost | Žádná | Připravenost je dílčí, umožňující realizovat dílčí, ale samostatnou část přeložky od OK Kozinovo náměstí | Nevyžaduje nároky na pozemky a nemovitosti |

| | Obchvat | Přeložka | Stávající stav |
|---|---|---|--|
| Bezpečnost dopravy ve městě | Bezpečnost dopravy ve městě se zvýší díky poklesu těžké nákladní dopravy a tranzitní dopravy osobní. V případě realizace propojky SpR a Kozinovo náměstí zklidnění dopravy v ulicích Široká, Ralská, Svěbořická | Bezpečnost dopravy se zvýší v úseku centra města, neboť tranzitní doprava bude převedena mimo centrum. V úseku Husova Pražská byla bezpečnost dopravy proti stávajícímu stavu zvýšena tzv. humanizací. V porovnání s obchvatem je ale v intravilánu města nižší, protože dopravní problémy se v případě obchvatu přenesou tam. V případě realizace propojky SpR a Kozinovo náměstí zklidnění dopravy v ulicích Široká, Ralská, Svěbořická | Bezpečnost dopravy se bude postupně zhoršovat s nárůstem frekvence dopravy. |
| Snížení hlučnosti a emisí z dopravy v intravilánu města | Významné | Významné v centru města – malá, Mírová, Panská, náměstí 1. máje | Nárůst v závislosti na intenzitě a podílu nákladní dopravy |
| Vliv na ekonomiku města | Negativní - významná část dopravy odvedena mimo intravilán a na město převedeny komunikace a mosty. Pokles frekvence dopravy intravilánem města oslabuje poptávku a tím i ekonomiku města. To má dopad na pokles zájmu o investování do zástavby centra města. | Pozitivní – podporuje zástavbu v centru města. Neoslabuje ekonomiku města. Tranzitní doprava projede v blízkosti centra města, podél komunikace a v blízkosti bude motivace pro zástavbu pro drobné podnikání a parkování s cílem návštěvy zklidněného centra | Nutno zlepšit podmínky parkování a zastavení pro osobní automobilovou dopravu, aby |
| Negativní vliv na ŽP | Znehodnocení krajiny okolo města, vytvoří se 2,34 m dlouhý pruh komunikace, který rozdělí krajinu, zábor dnes obdělávané zemědělské půdy, bariéra pro migraci zvěře, budoucí nároky na zábory ZPF z důvodu podnikání. Přemostění železnice v nádraží ČD vytvoří pohledovou dominantu, která znehodnotí vzhled krajiny | | Prašnost, hlučnost, otřesy v celém centru města |
| Pozitivní vliv na ŽP | Snížení prašnosti, hlučnosti, exhalací v centru města | | |
| Významné změny v intravilánu | Změna urbanistického rázu v úseku SpR – Kozinovo náměstí. | Změna urbanistického rázu v úseku náměstí ČSA – nábřeží Ploučnice, SpR – Kozinovo náměstí | |
| Přínosy v centru města | Významné z hlediska zklidnění | Významné z hlediska zklidnění a z hlediska motivace k zástavbě proluk | Žádné |

Vizualizace centra





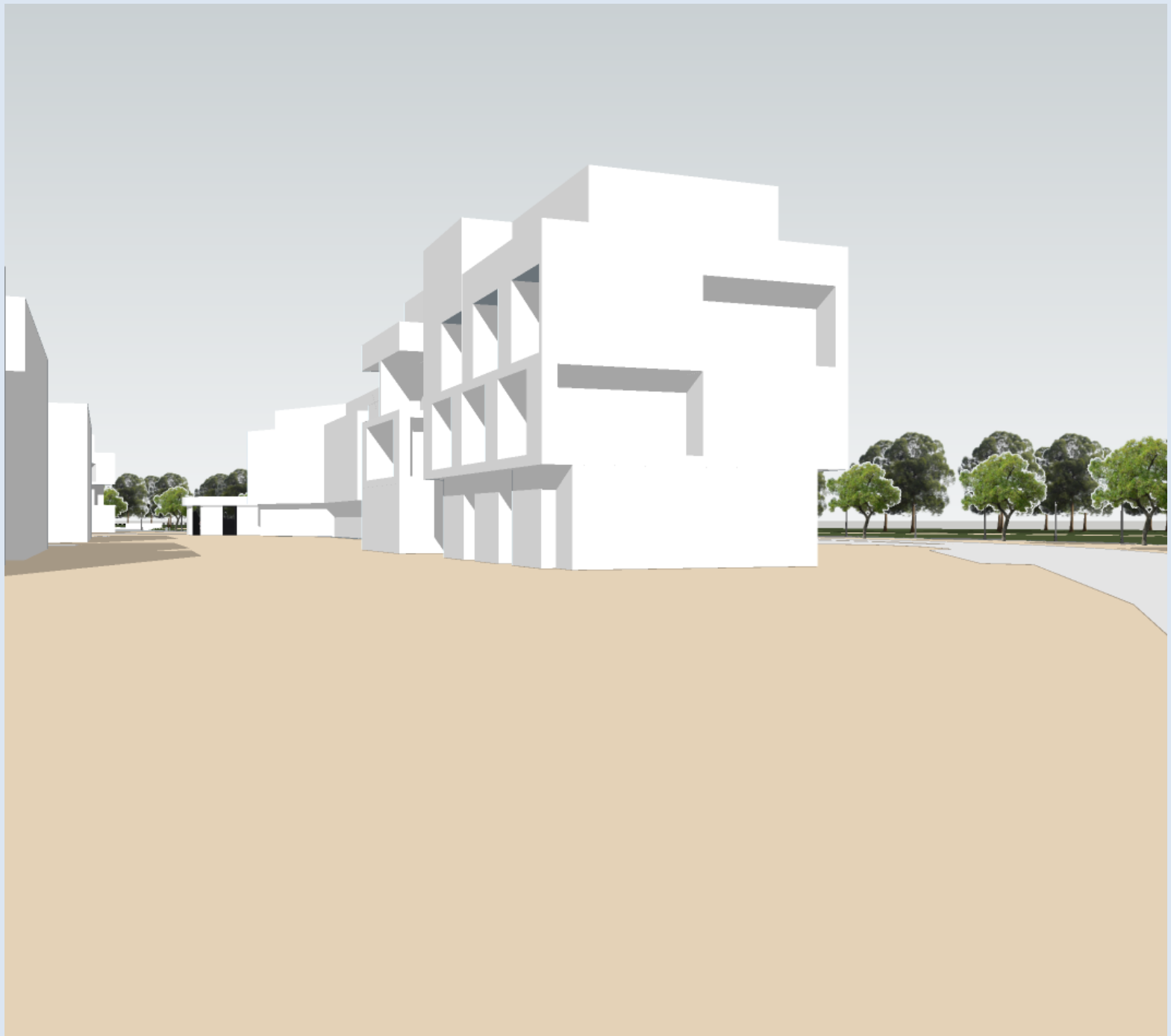
























Diskuze