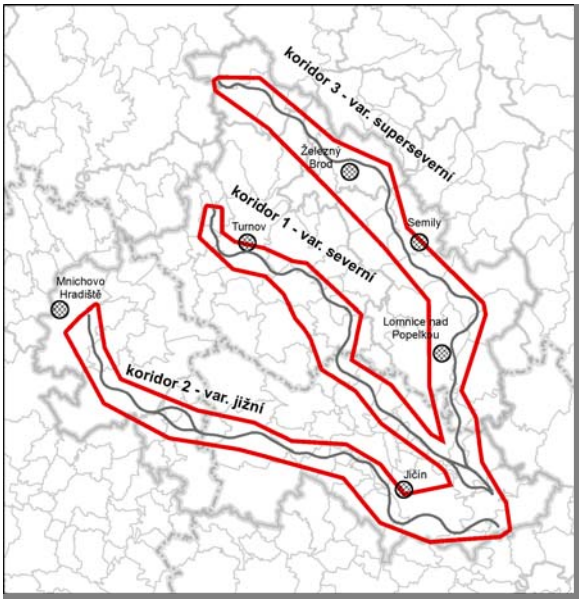
MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

ÚZEMNÍ STUDIE
KORIDORU KAPACITNÍ SILNICE R10/R35
MNICHOVO HRADIŠTĚ - RÁDELSKÝ MLÝN - ÚLIBICE



ATELIER T-plan s.r.o.

Atelier T-plan, s.r.o. Na Šachtě 497/9, 170 00 Praha 7

březen 2012

Objednatel: **Ministerstvo pro místní rozvoj**
Staroměstské náměstí 6
110 15 Praha 1

Zhotovitel: **Atelier T-plan, s.r.o.**
Na Šachtě 497/9,
170 00 Praha 7 – Holešovice

Statutární zástupce: RNDr. Libor KRAJÍČEK
jednatel a ředitel

Odpovědný zástupce: Ing. arch. Karel BERÁNEK, CSc.

Hlavní projektant: Ing. Marie WICHSOVÁ, Ph.D.

Číslo SoD objednatele: 3635/5166/6/81
Číslo SoD zhotovitele: 2011012

Datum zpracování: březen 2012

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

Ing. Marie WICHSOVÁ, Ph.D.

Ing. arch. Karel BERÁNEK, CSc.

Mgr. Alena KUBEŠOVÁ, Ph.D.

Ing. Václav NOVOTNÝ

Ing. Michal NOSÁL, DiS.

Jana BOROVCOVÁ

Externí spolupráce:

PhDr. Eliška JÍLKOVÁ

Konzultace:

Valbek, spol. s r.o.; Ing. Milan Koloušek

CityPlan, spol. s r.o.; Ing. Petr Hofhansl, Ph.D

Obsah

TEXTOVÁ ČÁST

strana

A. UVODNÍ INFORMACE 1

B. ŠIRŠÍ PŘESHRANIČNÍ VAZBY KORIDORU S5 A JEHO ÚČINKY V SÍTI TEN-T 5

B.1 Evropský kontext 5

B.2 Vnitrostátní kontext 15

C. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY KONCEPČNÍCH VARIANT KORIDORŮ S5 A VYHODNOCENÍ NAVRHOVANÝCH PARAMETRŮ 23

C.1 Základní charakteristiky koncepčních variant koridoru S5 v parametrech R 25,5 23

C.2 Hodnocení navrhovaných parametrů a kategorie kapacitní silnice S5 ve vztahu k předpokládané výhledové intenzitě a požadované úrovni kvality dopravy 25

C.3 Návrh a vyhodnocení alternativních parametrů kapacitní silnice S5 35

C.4 Orientační zhodnocení ekonomické náročnosti kapacitní silnice S5 v alternativních parametrech 38

D. POSOUZENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK KONCEPČNÍCH VARIANT KORIDORU S5 41

D.1 Územní vymezení a zpřesnění koridoru S5 v jednotlivých koncepčních variantách 41

D.2 Uspořádání území dotčeného variantami koridoru S5 a záměry na provedení změn ve využití území 44

D.3 Socioekonomické charakteristiky území dotčeného koncepčními variantami koridoru S5 47

D.4 Charakteristika přírodních poměrů dotčeného území 71

D.5 Rozbor a hodnocení charakteristických úseků koncepčních variant koridoru S5 78

E. HODNOCENÍ KONCEPČNÍCH VARIANT Z HLEDISKA UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ 101

E.1 Problémová analýza koncepčních variant koridoru S5 – SWOT 101

E.2 Vyhodnocení koncepčních variant koridoru S5 z hlediska vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje území 109

F. VÝBĚR KORIDORU KAPACITNÍ SILNICE S5 A PODMÍNKY JEHO ÚZEMNÍ OCHRANY V ÚROVNI PÚR ČR A NAVAZUJÍCÍ ÚPD 113

F.1 Doporučený koridor kapacitní silnice S5 a jeho návrhová kategorie 113

F.2 Návrh uspořádání a kategorizace související silniční sítě 117

F.3 Územní ochrana koridoru kapacitní silnice S5 v úrovni PÚR ČR 119

F.4 Územní ochrana koridoru kapacitní silnice S5 v úrovni ZÚR dotčených krajů a ÚP dotčených obcí 120

G. PODMÍNKY PRŮCHODNOSTI ÚZEMÍ DOPORUČENÉHO KORIDORU S5 S OHLEDEM NA NAVRŽENOU KATEGORIZACI 122

G.1 Přehled dosud prověřovaných variant vedení kapacitní silnice v úseku Turnov - Úlibice 122

G.2 Vyhodnocení podmínek průchodnosti území v doporučeného koridoru S5 123

G.3 Územní podmínky a předpoklady pro podrobnější technické prověření vedení a uspořádání kapacitní silnice S5 127

H. ZÁVĚRY A SOUHRNNÁ DOPORUČENÍ ÚZEMNÍ STUDIE 133

PŘÍLOHY: 139

a) Použité zkratky 140

b) Použité podklady 141

c) Grafické přílohy 142

- Širší vztahy – 1:500 000
- Intenzity dopravy dle CSD 2005 – 1:200 000
- Intenzity dopravy dle CSD 2010 – 1:200 000
- Rozdíl celkových intenzit dopravy dle CSD 2005 a CSD 2010 – 1:200 000
- Rozdíl intenzit pomalých vozidel dle CSD 2005 a CSD 2010 – 1:200 000
- Celková intenzita dopravy na evropské dálniční a silniční síti v r. 2005 – 1: 3 000 000

GRAFICKÁ ČÁST

1. Problémový výkres koncepčních variant koridoru S5 1:50 000
2. Problémový výkres doporučené koncepční varianty koridoru S5 1:40 000
3. Maximální rezistence území doporučeného koridoru S5 1:40 000
   3.1 Dílčí maximální rezistence území doporučeného koridoru S5 – příroda a krajina 1:40 000
   3.2 Dílčí maximální rezistence území doporučeného koridoru S5 – voda a horninové prostředí 1:40 000
   3.3 Dílčí maximální rezistence území doporučeného koridoru S5 – osídlení a kulturní hodnoty 1:40 000
   3.4 Dílčí maximální rezistence území doporučeného koridoru S5 – zemědělský a lesní půdní fond 1:40 000
4. Maximální rezistence území doporučeného pro prověření průchodnosti kapacitní silnice S5 1:40 000
5. Koordinační výkres – území doporučené pro prověření průchodnosti kapacitní silnice S5 1:40 000

A. ÚVODNÍ INFORMACE

Zadání a účel územní studie

"Územní studie koridoru kapacitní silnice – R10/R35 Mnichovo Hradiště-Rádelský Mlýn – Úlibice" (dále jen ÚzS) je zadaná jako územní studie ve smyslu §30, odst. 1, zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Její pořízení vychází z úkolu pro ministerstva a jiné ústřední orgány stanoveného Politikou územního rozvoje České republiky 2008 (dále jen PÚR 2008) v bodě (114);

S5

Vymezení:
Úsek R10/R35 (Mnichovo Hradiště-Rádelský Mlýn) – Úlibice (E442)

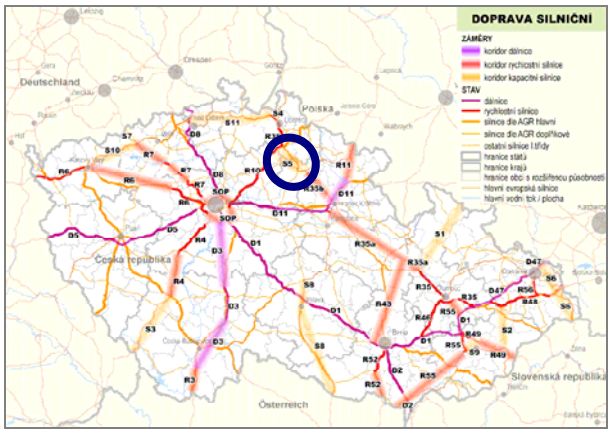
Důvody vymezení:
Zkvalitnění silničního spojení Hradec Králové – Liberec. Součástí sítě TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:
Územní studií, která zohlední požadavky udržitelného rozvoje území, provést výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality soustavy NATURA 2000 a stanovit požadované podmínky jeho územní ochrany.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji

Termín: rok 2010

Obr. 1 Koridory silniční dopravy (PÚR ČR 2008) s vymezením sledovaného spojení



Účelem ÚzS je získání odborného podkladu, jehož závěry budou využity pro plnění úkolu uloženého Ministerstvu pro místní rozvoj v souladu s článkem (114) PÚR 2008, schválené Usnesením vlády č. 929/2009 Sb.

Na základě posouzení variant koridorů kapacitní silnice S5 je v souladu s požadavkem článku (114) PÚR 2008 proveden výběr koridoru kapacitní silnice s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality NATURA 2000 a jsou stanoveny podmínky jeho územní ochrany.

Podklad pro hodnocení variantních koridorů kapacitní silnice S5

Základním podkladem pro zpracování ÚzS je dokumentace **„Studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R35“** (dále studie Valbek), pořizovaná Krajským úřadem Libereckého kraje a zpracovaná firmou VALBEK, spol. s r.o. (02/2009). Studie Valbek byla pořízena pro účely vymezení a stabilizace koridoru kapacitní silnice S5 v Zásadách územního rozvoje Libereckého Kraje.

Ve studii Valbek byly prověřovány podmínky vedení rychlostní silnice R35 v úseku Rádelský Mlýn, variantně Mnichovo Hradiště – Úlibice s návaznostmi na připravovanou trasu kapacitní silnice Hradec Králové - Úlibice ve třech následujících variantách:

- varianta severní: Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín – Úlibice
- varianta jižní: Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice
- varianta superseverní: Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice n. Popelkou – Úlibice

Kapacitní silnice byla dle zadání sledována jako rychlostní silnice R35, v souladu s ČSN 736101 v kategorii R 25,5, tj. čtyřpruhová, směrově dělená silnice s šířkou jízdních pruhů 3,75 m, šířkou zpevněné krajnice 2,50 m a šířkou středního dělícího pásu 3,0 m, pro návrhovou rychlost 100 a 130 km/hod.

Navržené varianty rychlostní silnice R35 (dle studie Valbek) byly podkladem pro územní vymezení variantních koridorů kapacitní silnice S5 v podobě územní rezervy v Zásadách územního rozvoje dotčených krajů (dále jen ZÚR), tj. Libereckého, Středočeského a Královehradeckého.

Tab. 1

Vymezení koridoru S5 v Zásadách územního rozvoje dotčených krajů			
ZÚR dotčeného kraje	**Rozhodnutí zastupitelstvem kraje o vydání ZÚR**	**Vymezení koridoru kapacitní silnice S5**	
		Územní rezerva	Šířka koridoru v ZÚR (v m)
Liberecký	Usnesení č. 466/11/ZK ze dne 13.12.2011	varianta severní[1]	600
Středočeský	Usnesení č. 4-20/2011/ZK ze dne19.12.2011	varianta jižní	600
Královehradecký	Usnesení ZK/22/1564/2011 ze dne 8.9.2011	varianta severní	600
		varianta jižní	600
		varianta superseverní	600

Vymezení řešeného území

Území řešené ÚzS je vymezeno správními obvody obcí, které jsou dotčeny všemi třemi variantami kapacitní silnice S5 s rozšířením o správní obvody těch obcí, které se nacházejí v meziprostorech jednotlivých variant.

[1] V ZÚR LK územně vymezení koridor územní rezervy pro variantu severní, varianta jižní územně vymezena mimo prostor Libereckého kraje.

Tab. 2

Vymezení území řešeného ÚzS		
Kraj	**ORP**	**Dotčená obec**
Liberecký kraj	Jablonec nad Nisou	Dalešice, Pulečný, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou
	Liberec	Jeřmanice
	Semily	Bradlecká Lhota, Chuchelna, Košťálov, Libštát, Lomnice nad Popelkou, Nová Ves nad Popelkou, Semily, Slaná, Stružinec, Syřenov, Veselá, Záhoří
	Turnov	Čtveřín, Frýdštejn, Holenice, Karlovice, Klokočí, Ktová, Čtveřín, Frýdštejn, Holenice, Hrubá Skála, Jenišovice, Kacanovy, Karlovice, Klokočí, Ktová, Lažany, Loučky, Malá Skála, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Ohrazenice, Olešnice, Paceřice, Přepeře, Příšovice, Radostná pod Kozákovem, Rakousy, Rovensko pod Troskami, Svijany, Tatobity, Troskovice, Turnov, Všeň, Vyskeř, Žernov
	Železný Brod	Koberovy, Líšný, Skuhrov, Železný Brod
Královehradecký	Jičín	Brada-Rybníček, Březina, Dílce, Dolní Lochov, Dřevěnice, Holín, Jičín, Jinolice, Kacákova Lhota, Kbelnice, Kněžnice, Kyje, Libošovice, Libuň, Lužany, Markvartice, Mladějov, Ohařice, Ohaveč, Osek, Ostružno, Podhradí, Podůlší, Radim, Samšina, Soběraz, Sobotka, Staré Místo, Újezd pod Troskami, Úlibice, Valdice, Zámostí-Blata, Železnice
Středočeský	Mladá Boleslav	Dobšín, Dolní Bousov, Obruby, Přepeře, Rohatsko
	Mnichovo Hradiště	Boseň, Branžež, Březina, Kněžmost, Loukov, Mnichovo Hradiště, Žďár

Výklad hlavních pojmů užívaných v územní studii

(1) **Kapacitní silnice S5**

Součást PÚR ČR 2008, kap. 5 Koridory a plochy dopravní infrastruktury, část Koridory kapacitních silnic, článek (114):

S5

Vymezení: Úsek R11/R35 (Mnichovo Hradiště-Rádelský Mlýn) – Úlibice (E442)

(2) **Koridor kapacitní silnice S5** (zkráceně **koridor S5**)

V souladu s Důvodovou zprávou k PÚR ČR 2008 a částí Ke kapitole „Koridory a plochy dopravní infrastruktury zní výklad pojmu takto: *„s ohledem na příslušná ustanovení stavebního zákona a prováděcích předpisů se v kapitole Koridory a plochy dopravní infrastruktury rozumí uvedení míst, která mají být spojena příslušnou pozemní komunikací, dráhou, vodní cestou. Tímto vymezením se v PÚR ČR vyjadřuje republiková potřeba takového spojení a požadavek jeho zohlednění v územně plánovací činnosti i v činnosti příslušných resortů“.* V případě koridoru S5 jsou to místa R10/R35 Mnichovo Hradiště/Rádelský Mlýn – Úlibice.

(3) **Koridor kapacitní silnice S5 dle ZÚR**

Koridor kapacitní silnice S5 dle ZÚR představuje koridor o šíři 600 m, územně vymezený v podobě územní rezervy ve vydaných Zásadách územního rozvoje krajů Libereckého, Královehradeckého a Středočeského na základě navrhovaných variantních tras rychlostní silnice R35 dle studie Valbek v kategorii R 25,5.

(4) **Variantní trasy kapacitní silnice S5**

Pojem představuje tři varianty vedení trasy rychlostní silnice R35 včetně objektů a inženýrských staveb navrhované ve studii Valbek. V tomto smyslu je ve studii Valbek proveden technický návrh tras v kategorii R 25,5/100-130 ve třech variantách:

Varianta severní :	(Rádelský Mlýn -) Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín – Úlibice
Varianta jižní:	Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice
Varianta superseverní :	Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice nad Popelkou – Úlibice

(5) **Koncepční varianty koridoru S5**

Pro účely ÚzS je nově zaveden pojem „koncepční varianty“. Vymezení koncepčních variant koridoru S5 vychází z návrhu variantního směrového vedení a variantního spojení koncových bodů R10/R35 Mnichovo Hradiště/ Rádelský Mlýn – Úlibice dle studie Valbek. Koncepční varianty koridoru S5 ve smyslu PÚR ČR jsou pro účely ÚzS míněny v těchto polohách a spojeních:

Varianta severní (S):	(Rádelský Mlýn -) Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín – Úlibice
Varianta jižní (J):	Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice
Varianta superseverní (Ss):	Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice nad Popelkou – Úlibice

(6) **Zpřesněný koridor S5**

Pro účely ÚzS je nově zaveden pojem „zpřesněný koridor S5“. V rámci ÚzS je provedeno zpřesnění a územní vymezení jednotlivých koncepčních variant koridoru S5 ve smyslu PÚR ČR a to v porovnání s koridorem kapacitní silnice S5 dle ZÚR (600 m) v širším územním rozsahu (šíře cca 1 – 4 km) tak, aby pro každou koncepční variantu umožňoval prověřit územní podmínky a předpoklady pro průchod kapacitní silnice v alternativních parametrech. V tomto smyslu jsou územně vymezeny a označeny varianty zpřesněného koridoru S5 takto:

Koridor 1 - varianta severní (S):	(Rádelský Mlýn -) Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín – Úlibice
Koridor 2 - varianta jižní (J):	Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice
Koridor 3 - varianta superseverní (Ss):	Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice nad Popelkou – Úlibice

Územní vymezení zpřesněného koridoru je patrné z grafické části dokumentace - výkres 1. Problémový výkres koncepčních variant koridoru S5. Územní vymezení zpřesněného koridoru po obcích obsahuje kapitola D.1.

B. ŠIRŠÍ PŘESHRANIČNÍ VAZBY KORIDORU S5 A JEHO ÚČINKY V SÍTI TEN-T

B.1 Evropský kontext

Koridor kapacitní silnice S5, v PÚR 2008 vymezený v úseku R10/R35 Mnichovo Hradiště/Rádelský Mlýn – Úlibice, ve směru východním navazuje na koridory R35b Úlibice – Hradec Králové a dále na R35a Sedlice (Hradec Králové) – Vysoké Mýto – Moravská Třebová - Mohelnice. Toto kapacitní spojení je v souladu s dohodou AGR o hlavních silnicích s mezinárodním provozem součástí vedlejšího tahu E442 vedeného v trase Karlovy Vary (I/6) – Liberec – Hradec Králové – Olomouc – Hranice na Moravě – hranice ČR/SR – Žilina.

Koridor S5 společně s navazujícími koridory R35b a R35a a již realizovaným úsekem R35 Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou jsou v souladu s Návrhem nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 22. března 2012 potvrzeny jako součást sítě TEN-T. Jedním z deklarovaných cílů komplexní a propojené sítě TEN-T je:

- vyřešit problém chybějících spojení zejména v přeshraničních úsecích, jejichž absence je hlavní překážkou volného obchodu zboží a osob v členských státech a mezi nimi včetně vztahů s jejich sousedy,
- zlepšit existující výrazné a přetrvávající rozdíly v kvalitě a dostupnosti infrastruktury mezi jednotlivými členskými státy i uvnitř členských států (místa s nedostatečnou propustností), zejména zlepšit spojení východ/západ prostřednictvím nové dopravní infrastruktury, nebo udržováním, rekonstrukcí či modernizací stávající infrastruktury.

Pro možné koncepční plánování, etapizaci přípravy a postupnou realizaci dopravní infrastruktury je komplexní síť TEN-T v rámci zmíněného dokumentu rozdělena do dvou úrovní, tzv. „globální“ a „hlavní“.

Globální síť představuje základní úroveň TEN-T, která je tvořena současnou a plánovanou dopravní infrastrukturou, splňující požadavky hlavních směrů. Dokončení globální sítě je plánováno nejpozději do konce roku 2050.

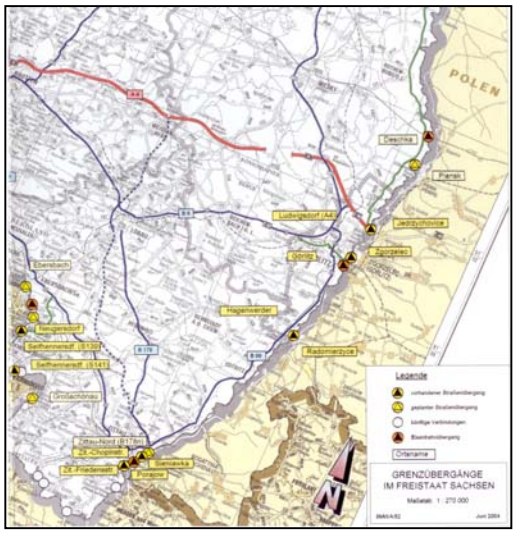
Hlavní síť překrývá globální síť a je tvořena z jejich strategicky nejvýznamnějších částí. Představuje páteř multimodální sítě mobility. Hlavní síť je soustředěna na ty úseky a spojení sítě TEN-T, která mají pro Evropu největší přínos, tzn. chybějící přeshraniční spojení, hlavní místa s nedostatečnou propustností a multimodální uzly. Dokončení hlavní sítě je plánováno nejpozději do konce roku 2030.

Koridor S5, který je předmětem hodnocení ÚzS, je zařazen do **globální sítě TEN-T** s „druhořadou“ důležitostí realizace. V prostoru Libereckého kraje a ve vazbě na sousední spolkovou zemi Sasko je součástí koridoru, zajišťujícího posílení chybějícího přeshraničního propojení ČR/PR/SRN Zittau – Löbau (B178) s vazbou na nejbližší strategickou dopravní osu – dálnici A4 Dresden – Wroclav východně od města Bautzen (místo napojení - Weisenberg) – viz obr. 2 a 3.

Obr. 2 Struktura území přilehlé části Saska

Zdroj: Regionální plán Horní Lužice – Dolní Sasko, 2009

Obr. 3 Navazující silniční síť Saska



Zdroj: Wege zu den Nachbarn - Freistaat Sachsen (Staastministerium für Wirtschaft und Arbeit, 2004)

Dálnice A4 Dresden - Wroclaw je součástí významné evropské trasy E40 a součástí III. transevropského multimodálního koridoru sítě TEN-T Berlin – Wroclaw – Katowice – Lvov – Kijev s větví III.A Dresden – Wroclaw. Dálková trasa E40 již v současné době nabízí souvislé dálniční spojení od Lamanšského průlivu (Dunkerque) po Krakow.

Vývoj intenzity dopravy na dálnici A4 v úsecích Dresden, východ – Wroclaw v letech 1995 a 2005 ukazuje tab. 2.

Tab. 2

Intenzita dopravy na dálnici A4 (TEN-T) v úseku Dresden - Wroclav		
Úsek dálnice A4	Intenzita dopravy v tis. voz/den	
	r. 1995	r. 2005
Dresden, východ	20,0 – 25,0	30,0 – 40,0
Bautzen – Görlitz	cca 10,0	cca 15,0[2]
Zgorzelec – Boleslawiec	cca 10,0	cca 15,0 – 20,0
Legnice, západ	cca 10,0	15,0 – 20,0
Legnica – Wroclaw	cca 15,0	20,0 – 30,0

Dálnice A4 v úseku Dresden – Wroclaw v současné době vykazuje značnou výkonovou rezervu. Relativně nízké dopravní zatížení souvisí i se skutečností, že silná regionální doprava z velké části zůstává na silnicích nižší třídy (např. silnice B6 15,0 – 20,0 tis. voz/24 hod.).

Pro napojení kapacitní silnice S5 a navazujících úseků R35 (součást globální sítě TEN-T) na nejbližší hlavní síť TEN-T (dálnice A4, tah E40) je ve směru od Turnova rozhodující navazující úsek Turnov (R10) – Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau – Löbau – Weisenberg (dálni-

[2] Souběžně vedené silniční spojení B6 Bautzen – Löbau – Görlitz dosahuje hodnot intenzity dopravy v rozmezí 15,0 -20,0 tis. voz/den.

ce A4). Spojení Turnov – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/PR/SRN je v úseku Turnov - MÚK Liberec, Doubí provozovaná v kategorii rychlostní čtyřpruhové silnice (R35), navazující úsek silnice I/35 v průtahu Libercem jako čtyřpruhová silnice (výrazný podíl vnitroměstské a příměstské dopravy), dále směrem k hranici ČR/PR/SRN ve dvoupruhovém uspořádání s obchvatem Hrádku nad Nisou. Úsek Bílý Kostel – Hrádek nad Nisou je v současné době v realizaci v nové dvoupruhové trase s obchvaty sídel (kat. S 11,5) s původním předpokladem dokončení v r. 2012.

Na území Saska je pro napojení Turnovska a Liberecka na dálnici A4 rozhodující navazující úsek Zittau – Löbau – Weissenberg (dálnice A4). Původně plánované čtyřpruhové uspořádání nové trasy B 178 v celém rozsahu Zittau – Weissenberg (dálnice A4) bylo na základě provedených prognóz k r. 2020 výrazně korigováno. Ve čtyřpruhovém uspořádání s mimoúrovňovými křižovatkami je sledován pouze úsek Löbau – Weissenberg (dálnice A4), který je v současné době v realizaci s předpokládaným dokončením do r. 2013 (průtah Löbau již v provozu). V realizaci je i úsek trasy B 178 jižně od Löbau s návazností na již realizovanou část přeložky s obchvatem Zittau a návazností na silnici I/35 v Hrádku nad Nisou. Úsek Löbau – Zittau – hranice SRN/PR/ČR je realizován v umírněnějších parametrech třípruhového uspořádání (vystřídaný třípruh; 2+1) s mimoúrovňovými křižovatkami a obchvaty sídel.

V přilehlém prostoru Saska jsou mimo jiné v realizaci i stavby; B96 západní tangenta Bautzen (dokončení 2013), S111 jihozápadní obchvat Görlitz (po r. 2013), S106 jižní obchvat Bautzen (po r. 2013). Východně od Dresden je postupně přestavována silnice S177 Pirna – Radeberg – dálnice A4, která bude východní tangentou (propojení A17 a A4) v aglomeraci Dresden. Na silnici B99 Zittau – Görlitz (vazba na dálnici A4) není v současné době sledována žádná přestavba. Pro spojení Liberec – Görlitz/Zgorzelec s možnou vazbou na dálnici A4 na území Polska se nabízí silniční spojení přes Frýdlant (I/13) s navazujícími regionálními silnicemi 355 a 352. V příhraničním úseku na české straně silnice I/13 s výjimkou části Svárov – Mníšek nejsou připravovány žádné stavby. Navazující silniční úsek na polské straně nevyžaduje významnější přestavbu. V příhraničním území Polska se ani zásadnější přestavba navazující silniční sítě nepředpokládá.

Poloha a přepravní význam koridoru S5 ve spojení středoevropských regionů Dresden – Ostrava / Brno

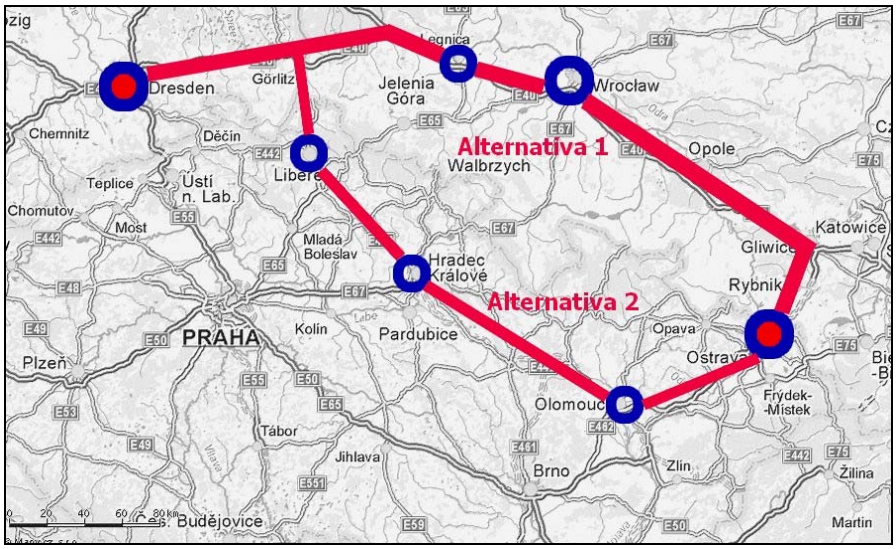
Potřeba kapacitního spojení v úseku Turnov (R10) – Jičín – Hradec Králové (D11) je většinou odvozována od možného alternativního dálkového silničního spojení středoevropských metropolitních regionů přes prostor Liberce. Jedním ze stálých argumentů pro odůvodnění potřebnosti a výhledové účelnosti tohoto spojení pro dálkovou dopravu je představa využívání tohoto spojení jako alternativy pro zajištění relací Dresden – Ostrava / Brno a příp. dále na Slovensko a Rakousko. Z tohoto důvodu jsou v následující části uvedena srovnání možných alternativ jednotlivých dálničních a silničních spojení.

Silniční spojení Dresden – Ostrava

Pro tuto relaci byly analyzovány dvě možné alternativy silničního spojení (viz obr. 4):

- spojení přes Polsko mimo hodnocený koridor S5; Dresden – Wroclaw – Gliwice – Ostrava (alternativa 1),
- spojení s využitím hodnoceného koridoru S5; Dresden – Görlitz – Liberec – Hradec Králové – Olomouc – Ostrava s využitím silnice I/35 – R35 (alternativa 2).

Obr. 4 Alternativy silničního spojení Dresden – Ostrava



Zdroj: mapový podklad Mapy.cz

Tab. 3

Alternativy silničního spojení Dresden – Ostrava					
Alternativa 1: **SRN – Polsko – ČR**			Alternativa 2: **SRN – ČR**		
Spojení - úsek	Typ komunikace	**Vzdálenost** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komunikace	**Vzdálenost** (v km)
Dresden – Legnica	dálnice A4 (E40)	200	Dresden – Liberec	dálnice A4, silnice B178 (kat.silnice 2+1), silnice I/35 (kat. 2-4pruh)	158
Legnica – Gliwice	dálnice A4 (E40)	215	Liberec – Hradec Králové	R35 Liberec – Turnov, I/35 Turnov – Úlibice, R35 Jičín – Hradec Králové[3]	98
Gliwice – Ostrava	dálnice A1, D1 (r. 2012)	65	Hradec Králové – Olomouc	I/35-R35	149
			Olomouc – Ostrava	R35, dálnice D1	93
Dresden – Gliwice – Ostrava		**480 (420)**	**Dresden – Liberec – Hradec Králové – Ostrava**		**498**

[3] Záměr v projektové přípravě

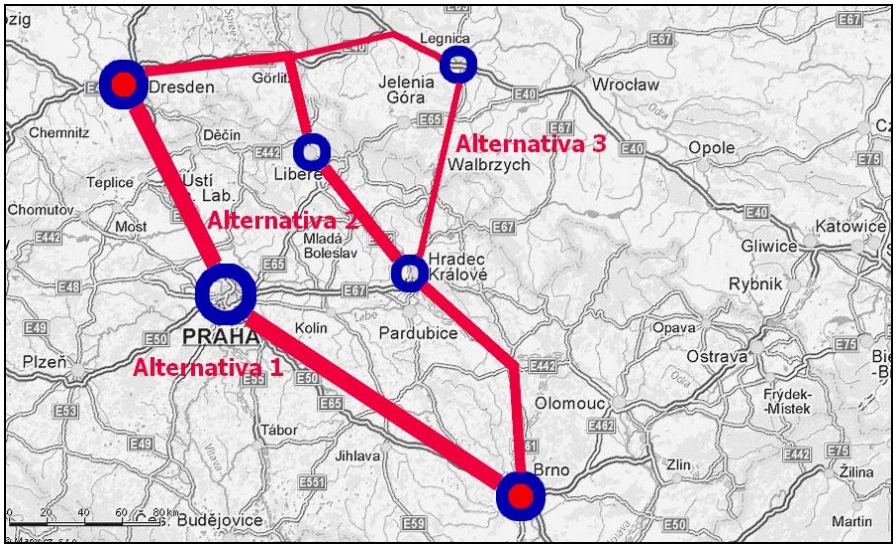
Alternativa 1 v relaci Dresden – Gliwice – Ostrava je vedená v celém rozsahu po stávající dálnici A4 a dálnici A1 plánované k dokončení v r. 2012. Úsek Dresden – Gliwice je součástí trasy E40. Spojení v této alternativě lze významně zkrátit o cca 60 km využitím polské silnice č. 49 od MÚK Dubrowska Góra (jižně Opole na A4) přes Raciborz na Bohumín po silnici 45. V tomto spojení leží významné středoevropské metropolitní regiony a aglomerace: Dresden, Legnica, Wroclaw, Opole, Katowice, které mohou podpořit atraktivitu spojení. Lze předpokládat, že dálkové spojení Dresden – Ostrava bude prioritně situováno do trasy Dresden – Wroclaw – Ostrava, nanejvýš se bude rovnoměrně rozkládat do obou možných alternativních spojení. Tento předpoklad zásadním způsobem reguluje výši očekávaných objemů mezinárodní dálkové dopravy v kapacitním koridoru S5.

Silniční spojení Dresden – Brno

Pro tuto relaci byly analyzovány tři možné alternativy silničního spojení (viz obr. 5):

- přímé spojení mimo hodnocený koridor S5; Dresden – Praha – Brno (alternativa 1),
- spojení s využitím hodnoceného koridoru S5; Dresden – Görlitz – Liberec – Hradec Králové – Brno (alternativa 2)
- spojení přes Polsko mimo hodnocený koridor S5; Dresden – Legica – Hradec Králové – Brno (alternativa 3).

Obr. 5 Alternativy silničního spojení Dresden - Brno



Zdroj: mapový podklad Mapy.cz

Tab. 4

Alternativy silničního spojení Dresden – Brno								
Alternativa 1: **SRN – ČR**			Alternativa 2: **SRN – ČR**			Alternativa 3: **SRN – Polsko – ČR**		
Spojení - úsek	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)
Dresden – Praha	dálnice A17, D8 (E55)	147	Dresden – Liberec	dálnice A4, silnice B96 (kat.silnice 2+1), silnice I/35 (kat. 2-4pruh)	158	Dresden – Legnica	A4	200
Praha – Brno	dálnice D1 (E55)	215	Liberec – Hradec Králové	R35 Liberec – Turnov, I/35 Turnov – Úlibice, R35 Jičín – Hradec Králové[4]	98	Legnica – Hradec Králové	Silnice č. 3, 5, 16, 37 (výhled D, R)	128
			Hradec Králové – Brno	I/35-R35, I/43 -R43	142	Hradec Králové – Brno	I/35-R35, I/43 -R43	142
Dresden – Praha – Brno		**350**	**Dresden – Liberec – Brno**		**398**	**Dresden – Hradec Králové – Brno**		**470**

Pro spojení Dresden – Brno se ukazuje alternativa 1 v trase Dresden – Praha – Brno z hlediska úrovně sítě a délky trasy jako nejpříznivější. Spojení je v plném rozsahu zajištěno dálnicemi. Lze předpokládat, že dálkové spojení Dresden – Brno s případným pokračováním na Slovensko a Rakousko bude prioritně situováno do tohoto dálničního spojení mimo koridor S5. Tento předpoklad zásadním způsobem potlačuje význam koridoru S5 v síti mezinárodní dálkové dopravy.

Silniční spojení Dresden – Liberec

Pro úplnost přeshraničních přepravních vztahů vázaných na silnici I/35 je dále provedeno hodnocení alternativních spojení Dresden – Liberec (viz tab. 5). Tento vztah není rozhodující pro přepravní objemy v koridoru kapacitní silnice S5 (Mnichovo Hradiště/Rádelský Mlýn – Úlibice).

Tab. 5

Alternativy silničního spojení Dresden – Liberec											
Alternativa 1			Alternativa 2			Alternativa 3			Alternativa 4		
Spojení - úsek	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komunikace	**Vzd.** (v km)
Dresden – Bischofswerda	B6[5]	32	Dresden – Bautzen	dálnice A4	58	Dresden – Bautzen	dálnice A4*	58	Dresden – Weissenberg	dálnice A4	86

[4] Záměr v projektové přípravě

[5] označení B – silnice dvoupruhová

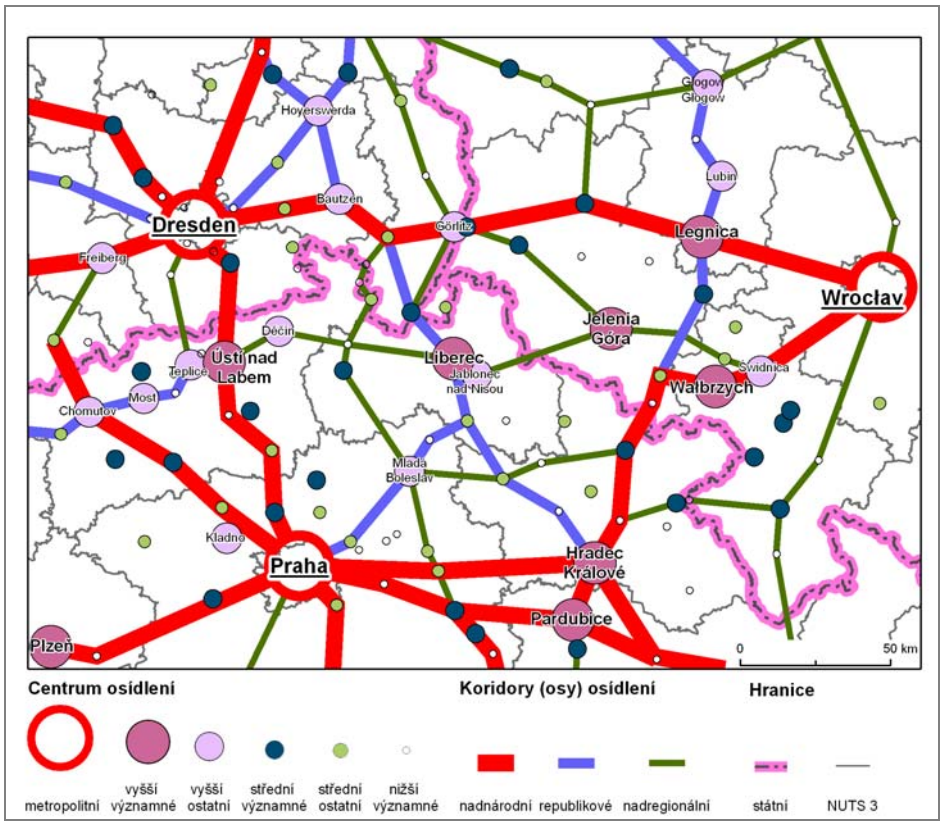
Alternativy silničního spojení Dresden – Liberec											
Alternativa 1			Alternativa 2			Alternativa 3			Alternativa 4		
Spojení - úsek	Typ komu-nikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komu-nikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komu-nikace	**Vzd.** (v km)	**Spojení - úsek**	Typ komuni-kace	**Vzd.** (v km)
Bischof-swerda – Oppach	B98	28	Bautzen – Löbau	B6	18	Bautzen – Op-pach	B96	169	Weis-senberg – Zittau	B178 v nové trase 4-pruh + 2+1	44
Oppach – Zittau	B96	32	Löbau – Zittau	B178 v nové trase 2+1	29	Oppach – Zittau	B96	32	Zittau – Liberec	I/35	26
Zittau – Liberec	I/35	26	Zittau – Liberec	I/35	26	Zittau – Liberec	I/35	26			
Dresden – Bis-chofswerda – Op-pach – Liberec		118	**Dresden – Bautzen – Löbau –Liberec**		131	**Dresden – Bautzen – Op-pach – Liberec**		132	**Dresden – Weissenberg – Liberec**		154

* Dresden – Bautzen s využitím silnice B6 znamená zkrácení trasy o cca 5 km

Po dostavbě silnice B178 Zittau – Weissenberg s vazbou na dálnici A4 bude pro relaci Dresden – Liberec atraktivní především alternativa 4. I přes výrazný nárůst délky trasy, bude toto spojení vedeno v celém rozsahu v extravilánové trase mimo osídlení (Dresden - Weissenberg = dálnice, Weissenberg - Löbau = 4-pruh, Löbau – Zittau = vystřídaný třípruh) s úsporou jízdní doby. Příznivá bude i snadná dostupnost letiště na severním okraji města Dresden a návaznost na dálnice ve směrech Berlin, Leipzig, Erfurt (dálnice A13, A14 a A4).

Struktura osídlení a regionální význam center navazujícího území Saska a Dolního Slezska

Obr. 6 Struktura osídlení v přeshraničních souvislostech



Zdroj: AURS, spol. s r.o., Atelier T-plan, s.r.o., 2012

Sasko

Hlavní saská centra osídlení jsou situována v koridoru, tj. Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Löbau – Görlitz. Dresden (hlavní město Saska) je nejvýchodnějším metropolitním centrem SRN. I přes pokles obyvatel po r. 1990 má město v současné době opět více než 500 tis. obyvatel. Počet obyvatel v metropolitním regionu se však snížil, neboť řada i poměrně velkých měst ztratila značnou část svých dřívějších obyvatel. Vývoj saských center osídlení východně Dresden ukazuje následující tab. 6. Sledována jsou vyšší a střední centra s více jak 20 tis. obyvateli, která jsou základem sídelní struktury a generují podstatnou část meziregionálních vazeb.

Tab. 6

Vývoj center osídlení východně Dresden v období r. 1990 - 2010							
	Počet obyvatel v příslušném roce (v tis.)			**Úbytek 2000/1990** (v %)	**Přírůstek/ úbytek 2011/2000** (v %)	**rozdíl 2000-1990**	**rozdíl 2011-1990**
	1990	2000	2011 (ke dni 31.5.)				
Dresden	515,9	477,8	524,7	-6,9	+9,8	-38,1	+8,8
Görlitz	74,8	61,6	55,5	-17,6	-9,9	-13,2	-19,3
Bautzen	50,6	43,4	40,6	-14,2	-6,4	-7,2	-10,0
Freital	46,4	40,1	39,3	-13,6	-2,1	-6,3	-7,1
Pirna	44,8	42,1	38,6	-6,0	-8,3	-2,7	-6,2

Vývoj center osídlení východně Dresden v období r. 1990 - 2010							
	Počet obyvatel v příslušném roce (v tis.)			**Úbytek 2000/1990** (v %)	**Přírůstek/ úbytek 2011/2000** (v %)	**rozdíl 2000-1990**	**rozdíl 2011-1990**
	1990	2000	2011 (ke dni 31.5.)				
Hoyerswerda	69,2	50,2	37,1	-27,5	-26,1	-19,0	-32,1
Zittau	37,4	32,8	28,1	-12,3	-14,3	-4,6	-9,3
Weisswasser	35,4	26,1	19,0	-26,3	-27,2	-9,3	-16,4

Vývoj v desetiletých cyklech před a po r. 2000 byl u jednotlivých center částečně rozdílný. Dresden v období po r. 2010 vykazuje vývoj mírně pozitivní, nárůst v tomto období byl větší než pokles mezi roky 1990 – 2000. U měst Görlitz a Bautzen poklesy počtu obyvatel po r. 2000 pokračovaly s přibližně poloviční dynamikou. U Freitalu se pokles výrazně zpomalil až téměř zastavil, u města Pirna pokles pokračoval dokonce s mírně vyšší dynamikou. Město Hoyerswerda zaznamenalo pokles, který pokračoval s téměř stejnou dynamikou. Město za sledovaných dvacet let ztratilo téměř 50 % obyvatel. U středního centra Zittau, ležící v koridoru silnic I/35 a navazující B178, pokles počtu obyvatel pokračoval a to dokonce s mírně vyšší dynamikou. Město, které ztratilo velkou část obyvatel (cca 25 %), má významnou obslužnou funkci pro blízkou polskou Bogatynia (19,1 tis. obyvatel) a český Hrádek nad Nisou (7,6 tis. obyvatel).

K poklesu počtu obyvatel však docházelo i před sjednocením Německa. V r. 1970 měla některá města výrazně více obyvatel; Görlitz 87,5 tis., Zittau 43,3 tis., Bautzen měl nejvíce obyvatel v r. 1988 (52,4 tis. obyvatel). I přes značné úbytky obyvatel v období po r. 1990 si Bautzen a Görlitz jako významná historická města zachovávají postavení vyšších center. Görlitz je populačně posilován polským Zgorzelcem (vznikl jako samostatné město po 2. světové válce na východním břehu Nisy).

Poměrně významné je osídlení v okolí Šluknovského výběžku. Na západní straně je to dvojice Neustadt (13,8 tis. obyvatel) – Sebnitz (8,4 tis. obyvatel), na východní straně Ebersbach (8,5 tis. obyvatel) – Neugersdorf (5,9 tis. obyvatel). S výjimkou města Neustadt všechna centra ztratila významnou část obyvatel. Přeshraniční působení pro prostor Šluknovska mohou mít saská centra Zittau, Ebersbach-Neugersdorf a zejména Neustadt (chybí silniční propojení se Šluknovem). Pochopitelně význam má i hlavní město Saska Dresden, výhledově přístupné nejvýhodněji přes Neustadt. Hlavní (nadnárodní) osa osídlení propojuje metropolitní regiony Dresden a Wroclaw. Mimo vyšších center (Bautzen, Görlitz) zahrnuje na saském území střední centra Bischofswerda a Löbau.

Pro Liberecko je významná osa nižší kategorie, která umožňuje přes Zittau propojení Liberce na systém osídlení Saska. Vazby Liberec – Dresden (alternativy spojení dle tab. 5) jsou však nižšího řádu než republikové vazby Liberec – Praha (v trase I/35, R35, R10).

Dolní Slezsko

Dolní Slezsko vzniklo (po reformě státní správy) sloučením čtyř dřívějších vojvodství s centry Jelenia Góra, Legnica, Walbrzych a Wroclaw. Dolnímu Slezsku výrazně dominuje hlavní město Wroclaw s více jak 600 tis. obyvateli. Ve srovnání s regionem Dresden je tento metropolitní region výrazně slabší – zahrnuje pouze šest měst nad 10 tis. obyvatel.

Základem struktury osídlení jsou dřívější vojvodská města Walbrzych, Legnica a Jelenia Góra. Vyššími centry jsou města Lubin, Glogow a Swidnica. Nejvýznamnějšími středními centry jsou města Boleslawiec a Zgorzelec (západní část vojvodství). Zgorzelec lze považovat za součást přeshraničního centra Görlitz/Zgorzelec. Regionální význam Swidnice, ležící v bezprostřední blízkosti dvojnásobně velkého Walbrzychu, je značně omezený.

Tab. 7

Vývoj hlavních center západně Wroclawi v období 1990 – 2010					
	Počet obyvatel v příslušném roce (v tis.)			**Rozdíl 1990 - 2010**	
	1990	2000	2010	absolutní	V %
Wroclaw	642,0	650,0	633,0	-9,0	-1,4
Walbrzych	141,3	133,2	120,2	-21,1	-15,0
Legnica	102,8	107,4	103,9	+1,1	+1,1
Jelenia Góra	92,7	89,0	84,0	-8,7	-9,4
Lubin	78,8		74,0	-4,4	-5,6
Glogow	70,0		67,6	-2,4	-3,4
Swidnica	62,8	63,0	59,4	-3,4	-5,4

Nejvýznamnější úbytky obyvatel zaznamenala města Walbrzych a Jelenia Góra, ležící v blízkosti ČR. Role těchto center po r. 1990 vývojem zůstává nezměněna. Pro vazby k ČR jsou (mimo metropolitního centra a hlavního města vojvodství Wroclawi) významná bližší centra Jelenia Góra (pro Liberecko) a Walbrzych (pro Královéhradecko). Obě tato vyšší centra ztratila významnou část obyvatel – Jelenia Góra cca 7 %, Walbrzych cca 15 %.

Na rozdíl od Saska nemá polské příhraničí významnější centra nižších kategorií (tj. měst nad 10 tis. obyvatel). Na západě v izolované poloze je to hornické město Bogatynia s možnými přeshraničními vazbami na Zittau a Liberec. Pro tyto vazby je významné zlepšení dopravního spojení Liberec – Frýdlant – Zgorzelec (zejména na české straně) i propojení Bogatynia – Frýdlant. V osách osídlení vedených na Trutnov a Hradec Králové pak jsou centra Kamienna Góra (20,4 tis. obyvatel) a Lubawka (6,3 tis. obyvatel). Mimo osy osídlení pak město Kowary (11,5 tis. obyvatel). Hlavní (nadnárodní) osa osídlení Dresden – Wroclaw zahrnuje na polském území vyšší centrum Legnica a část přeshraničního vyššího centra Görlitz/Zgorzelec. Jediným středním centrem je pak město Boleslawiec. Druhou hlavní (nadnárodní) osou osídlení je Wroclaw – Praha. Na polském území zahrnuje vyšší centra Walbrzych a Swidnica a střední centrum Kamienna Góra.

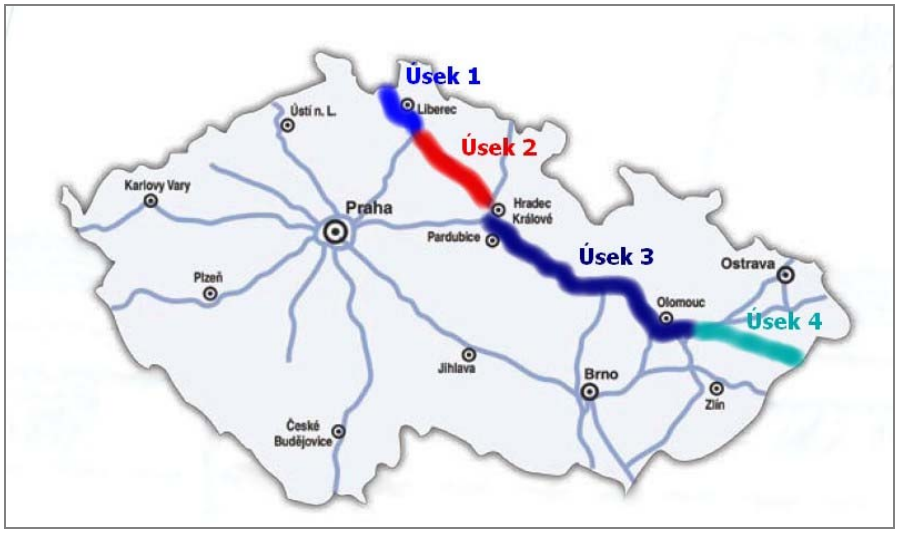
Významná (republiková) osa osídlení je vedená v koridoru silnice S3 (E65) Szczecin – Zielona Góra – Lubin – Legnica a rovněž směřuje na území ČR ve směru na Hradec Králové. Jižně Legnice je v této ose jediné střední centrum - město Jawor. V prostoru města Kamienna Góra (střední centrum) navazuje na nadnárodní osu Wroclaw – Praha. Nadregionální osa osídlení propojuje vyšší centra osídlení Walbrzych/Legnica – Jelenia Góra – Liberec/Jablonec nad Nisou. Území ČR na polské straně tanguje nadnárodní osa Görlitz/Zgorzelec – Lubaň – Jelenia Góra – Walbrzych/ Swidnica.

B.2 Vnitrostátní kontext

Silnice I/35 – R35 Hrádek nad Nisou, hranice ČR/PL – Liberec – Jičín – Hradec Králové – Olomouc – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – hranice ČR/SR

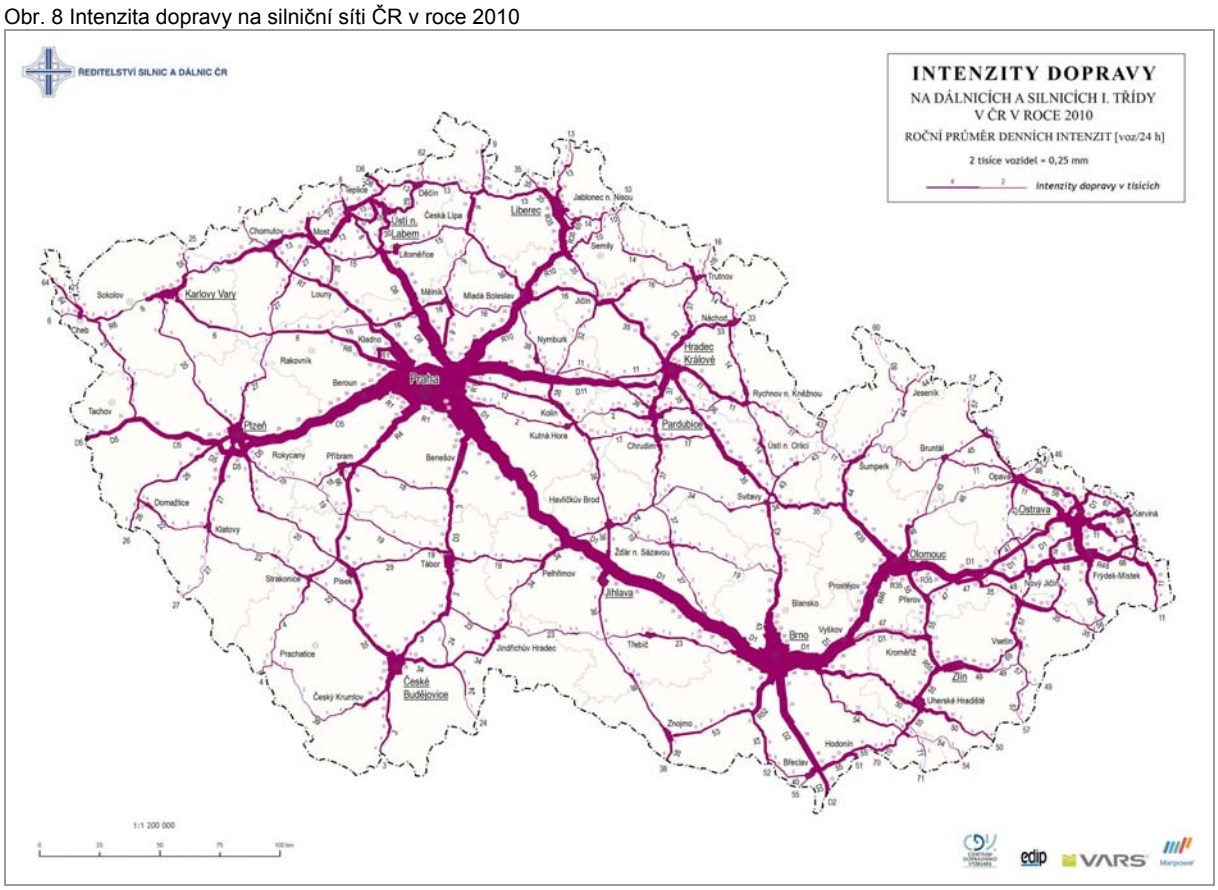
Stávající silnice I/35 – R35, jejíž součástí je hodnocený koridor kapacitní silnice S5 R10/R35 Rádelský Mlýn/Mnichovo Hradiště – Úlibice, má ve svém průběhu čtyři významově zcela odlišné úseky (viz obr. 7).

Obr. 7 Dálniční a rychlostní síť ČR s vymezením dílčích úseků I/35-R35



Tuto skutečnost potvrzují i výsledky Celostátního sčítání dopravy na silniční síti ČR v roce 2010 (dále pouze CSD 2010), pořizované v pětiletých cyklech Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (dále ŘSD ČRČR); viz. obr. 8 – r. 2010, dále obr. 12 – r. 2040 a výhledové intenzity dopravy v jednotlivých úsecích I/35 – R35 dle výsledků ŘSD ČRČR.

Obr. 8 Intenzita dopravy na silniční síti ČR v roce 2010



Zdroj: ŘSD ČRČR, 2010

Vývoj dopravního zatížení silnice I/35-R35 v dílčích profilech silnice I/35 – R35 úseku 1 Hrádek nad Nisou – Turnov (R10) a dílčích úseků navazující silnice R10 a I/10 dle výsledků CSD 2010 a předchozích CSD 1990 – 2005 ukazuje tab. 8.

Tab. 8

Vývoj dopravního zatížení na silnici I/35-R35 v úseku Hrádek nad Nisou – Turnov							
Silnice	**Profil**	**Sčítací úsek**	**Počet vozidel v tis./24 hod.**				
			1990	**1995**	**2000**	**2005**	**2010**
I/35	Hrádek nad Nisou	4-0276	2 776	4 950	1 405	2 419	2 570
I/35	západně Chrastavy	4-0270	6 529	7 170	7 966	11 037	14 371
I/35	severozápadně Liberce	4-0250	7 526	11 553	14 904	18 040	17 083
R35	jižně Liberce	4-0240	7 371	-	16 028	23 247	22 799
R35	severně Turnova	4-0218	9 116	11 696	16 080	21 304	20 726
Navazující silnice R10 – I/10							
R10	jihozápadně Turnova	*4-0140*	6 658	10 256	12 859	16 527	18 492
R10	severně Mladé Boleslavi	*1-0577*	7 631	11 921	16 498	23 332	19 083
I/10	severovýchodně Turnova	*4-0160*	3 077	3 492	4 177	3 579	5 940
I/10	jižně Tanvaldu	*4-0180*	3 382	3 813	5 230	5 052	4 573
I/10	jižně Harrachova	*5-0290*	2 623	3 722	3 659	3 992	3 133
I/10	severně Harrachova	*5-0296*	1 897	2 517	1 554	1 354	1 635

Zdroj: ŘSD ČRČR

Úsek 1: Hrádek nad Nisou/Zittau – Bílý Kostel – Liberec – Turnov (R10)

V dosavadní koncepci rozvoje dopravní infrastruktury ČR je tento úsek sledován téměř v celém rozsahu jako čtyřpruhová silnice. Pouze přeshraniční úsek Bílý Kostel – Hrádek nad Nisou / Zittau (v současné době v realizaci) je řešen v kategorii dvoupruhové silnice S 11,5, provozovaný úsek Hrádek nad Nisou – Liberec, Doubí v kategorii čtyřpruhové silnice v kategorii S 22,5. Navazující úsek Liberec, Doubí – Turnov (R10) byl realizován v kategorii rychlostní čtyřpruhové silnice kategorie R 22,5.

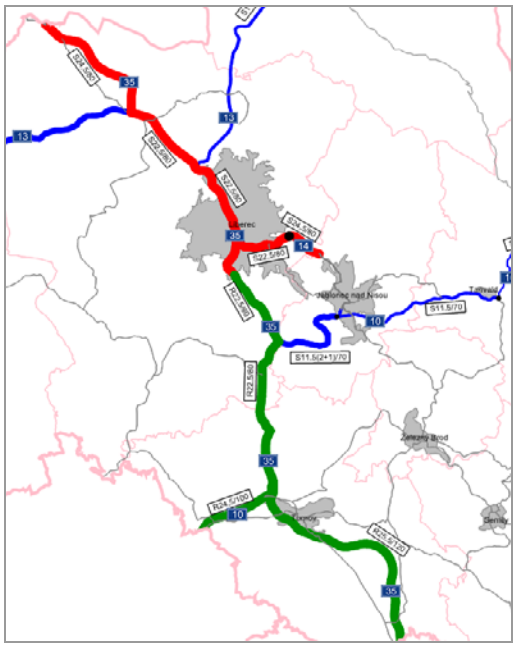
- Liberec - Bílý Kostel – Zittau / Hrádek nad Nisou

Čtyřpruhový úsek Liberec - Bílý Kostel, částečně v peáži se silnicí I/13, zajišťuje mimo jiné významné příměstské a vnitroměstské přepravní vztahy vázané na krajské město Liberec. Příhraniční úsek sledovaný od křižovatky se silnicí I/13 až po hranici ČR/PR/SRN jako silniční dvoupruh, představuje z hlediska koncepce významnou anomálii, neboť tento koridor ve směru na Sasko nesměřuje k žádné významné středoevropské aglomeraci. Dvojměstí Görlitz / Zgorzelec je slabším centrem než aglomerace Liberec / Jablonec nad Nisou. Přesto je tento úsek dle Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040 (schváleno MD dne 15.9.2010) navržen v kategorii S 24,5.

- Liberec – Turnov

Úsek rychlostní silnice R35 Liberec – Turnov v návaznosti na rychlostní silnici R10 Turnov – Praha je logickou součástí především radiálního spojení Liberecké aglomerace s hlavním městem Prahou. Tato skutečnost je promítnuta i v Kategorizaci dálnic a silnic I. třídy do roku 2040, která předpokládá vedení rychlostní silnice R10 v peáži se stávající R35 v úseku Turnov – Rádelský Mlýn a dále jako silnice I/10 ve stopě stávající silnice I/65 Rádelský Mlýn – Jablonec nad Nisou (kategorie S11,5, vystřídaný třípruh 2+1) s jihovýchodním obchvatem města a návazností na stávající silnici I/10 ve směru na Harrachov v prostoru Tanvaldu. Prognóza intenzit dopravy pro r. 2040 dle ŘSD ČRČR; 34 – 38 tis. voz/24 hod. v obou směrech.

Obr. 9 Návrh kategorizace související silniční sítě na území Libereckého kraje



Zdroj: Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040 (schváleno MD č.j. 918/2009-910-IPK/8 ze dne 15.9.2010)

Úsek 2: Turnov (R10) – Jičín – Hradec Králové (D11)

Úsek (Liberec –) Turnov – Hradec Králové představuje součást tangenciální spojení, které je v návaznosti na silnici I/13 Karlovy Vary – Ústí nad Labem – Liberec součástí evropské doplňkové sítě E442 Karlovy Vary (E48) – Liberec – Hradec Králové – Olomouc (E462). Z hlediska přepravního významu je mezikrajské spojení Liberec – Hradec Králové slabší než např. mezikrajské tangenciální spojení Plzeň – České Budějovice, které je součástí evropské základní sítě E49, pokračující jihovýchodním směrem na Vídeň. Jedinými významnějšími městy ve spojení (Liberec –) Turnov – Hradec Králové je Turnov (14,4 tis. obyvatel) a Jičín (16,8 tis. obyvatel), které společně odpovídají velikosti Písku ve spojení Plzeň – České Budějovice.

Úsek Turnov – Hradec Králové má z hlediska vazeb a přepravní účinnosti dvě zásadně odlišné části;

- <u>Turnov – Jičín</u>

Silnice I/35 v úseku Turnov – Jičín zajišťuje především meziregionální vazby Liberec – Jičín – Hradec Králové. Vzhledem k tomu, že se v případě Liberce a Hradce Králové jedná o rovnocenná centra vzdálená od sebe cca 100 km, jsou tyto přepravní vztahy velmi slabé. Obě tato centra mají v přibližně stejné vzdálenostní dostupnosti (Liberec – Praha cca 100 km, Hradec Králové - Praha cca 115 km), v parametrech kapacitních čtyřpruhových silnic (D11, R35, R10) hlavní město Prahu. U obou významných center (Liberec, Hradec Králové) jsou upřednostňovány vztahy ku Praze. Regionální vazby Jičín – Turnov jsou relativně slabé, jedná se o přibližně srovnatelná centra. Prognóza intenzit dopravy pro r. 2040 dle ŘSD ČRČR; 13–18 tis. voz/24 hod. v obou směrech.

- <u>Jičín – Hradec Králové</u>

Výrazně vyšší význam má úsek Jičín – Hradec Králové (D11), kde je patrný silný vztah Jičína k Hradecko - pardubické aglomeraci. Zvláštní přepravní význam má úsek Jičín – Úlibice, který peážuje se silnicí I/16. Ta zajišťuje rozhodující přepravní vztahy k Mladé Boleslavi (43,2 tis. obyvatel), v širších souvislostech vazby v relacích:

- ⇒ Praha – Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn – Jilemnice – Benecko/Vítkovice (spojení Prahy s centrální částí Krkonoš),
- ⇒ Mladá Boleslav – Jičín – Vrchlabí (kooperační vazby Škoda Auto),
- ⇒ Mladá Boleslav – Jičín – Hradec Králové (meziregionální vazby – velmi slabé).

Mimo meziregionální vazby Hradec Králové – Liberec, resp. Mladá Boleslav silnice I/16 ve směru od Hradce Králové zpřístupňuje střední a západní části Krkonoš a současně přenáší regionální dopravu ve spojení Vrchlabí – Nová Paka. Nejvýznamnější regionální vazby jsou na této silnici v úseku Hořice – Hradec Králové. Jičín svými vazbami osciluje mezi Mladou Boleslaví (silné ekonomické centrum s velmi dobrou vybaveností vzdálené cca 30 km) a Hradcem Králové (vzdálenost 50 km).

Úsek Jičín (MÚK Úlibice) – Hradec Králové (MÚK Plotiště, D11) je v současné době projekčně připravován k postupné realizaci v kategorii čtyřpruhové rychlostní silnice R 25,5.

Vývoj dopravního zatížení dílčích úseků silnice I/35 v relaci Turnov (R10/R35 - MÚK Ohrazenice) – Hradec Králové dle výsledků CSD 2010 a předchozích CSD 1990 – 2005 ukazuje následující tab. 9.

Tab. 9

Vývoj dopravního zatížení na silnici I/35 v úseku Turnov – Hradec Králové							
Silnice	Profil	Sčítací úsek	Počet vozidel v tis./24 hod.				
			1990	1995	2000	2005	2010
I/35	jihovýchodně Turnova	*5-0310*	4 265	6 128	7 701	8 529	7 218
I/35	hranice Libereckého a Králove-hradeckého kraje	*5-0339*	3 597	4 528	5 887	6 568	6 323
I/35	severně Jičína	*5-0340*	4 076	5 423	6 702	7 575	6 877
I/35	jižně Úlibice	*5-0360*	6 566	8 571	10 370	12 331	10 976
I/35	jižně Hořic	*5-0396*	6 824	8 147	10 300	16 183	12 615
I/35	severozápadně Hradce Králové	*5-0410*	7 296	-	11 893	13 811	12 561

Zdroj: ŘSD ČRČR

Prognóza intenzit dopravy pro r. 2040 dle ŘSD ČRČR; 21 – 29 tis. voz/24 hod. v obou směrech.

Úsek 3: Hradec Králové – Opatovice nad Labem – Mohelnice – Lipník nad Bečvou

Úsek Opatovice nad Labem – Mohelnice, dosud vedený ve stávajícím dvoupruhovém uspořádání, představuje jeden z nejvýznamnějších kapacitních deficitů na silniční síti ČR. Tato trasa v návaznosti na dálnici D11 Praha – Hradec Králové (– Jaroměř) umožňuje propojení Pražského metropolitního regionu přes významné aglomerace Hradec Králové / Pardubice a Olomouc ve vazbě na dálnici D1 u Lipníka nad Bečvou (součást hlavní TEN-T) s druhou nejvýznamnější aglomerací Ostravskou. V návaznosti na silnici R48 v Hranicích na Moravě se pak podílí i na spojení Prahy přes Český Těšín s nejvýznamnějším centrem jižního Polska, tj. Krakowem (součást globální TEN-T).

Prognóza intenzit dopravy v obou směrech pro r. 2040 dle ŘSD ČRČR; Hradec Králové – Ostrov: 43–53 tis. voz/24 hod., Ostrov – Janov: 35–42 tis. voz/24 hod., Janov – Mohelnice: 33-39 tis. voz/24 hod., Mohelnice – Olomouc: 31–38 tis.voz/24 hod., Olomouc – Lipník n. B.: 21–25 tis. voz/24 hod..

Úsek 4: Palačov – Valašské Meziříčí – Horní Bečva/Makov – (Bytča – Žilina)

Od Lipníka nad Bečvou bude jako silnice I/35 vedena v peáži s dálnicí D1 a návazně s rychlostní silnicí R48 po Palačov. V návaznosti na rychlostní silnici R48 v navrhované kategorii silničního čtyřpruhu umožní napojení severovýchodní části Zlínského kraje – Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm s pokračováním již jako dvoupruhová silnice do prostoru slovenského Pováží (Bytča). V současné době je silnice I/35 ve spojení Lipník nad Bečvou – Valašské Meziříčí vedeno od Hranic na Moravě (D1) údolím Bečvy (2-pruh) přes Valašské Meziříčí na státní hranice se Slovenskou republikou.

Charakteristika a přepravní význam navazující silniční sítě - širší vnitrostátní souvislosti

Kromě významného radiálního spojení R10 – R35 – I/35 v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec – Hrádek nad Nisou je další dopravně významnou trasou procházející Libereckým krajem silnice I/38 v návaznosti na I/9 ve spojení Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor –

Svor – Rumburk s přechodem na saskou stranu. Na saské straně spojení pokračuje obchvatem Neugersdorfu, Löbau a dále vede dokončovaným čtyřpruhovým silničním přivaděčem s napojením na dálnici A4 u Weissenbergu. Zásadnější problém této trasy na území Libereckého kraje je soustředěn především do prostoru Svoru.

Nadřazené tangenciální vazby Liberecka a jeho vnějšího prostoru umožňují silnice I/13, I/14, I/15, I/16 a I/38. Silnice I/13 Děčín – Česká Kamenice – Nový Bor – Cvikov – Chrastava – Stráž nad Nisou – Frýdlant (v prostoru Chrastavy krátká peáž s I/13). V úseku Stráž nad Nisou – Frýdlant – Habartice/Zawidów silnice zajišťuje přepravní vztahy v ose Liberec – Zgorzelec/Görlitz (silnice č. 355). V prostoru Frýdlanska silnice /13 vyžaduje zásadní přestavbu.

Silnice I/14 Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Jablonec nad Jizerou – Jilemnice – Vrchlabí – Trutnov je významnou přepravní osou v souměstí Liberec – Jablonec nad Nisou, dále s návazností na silnici I/10 v Tanvaldu. V úseku Jilemnice – Kořenov/Harrachov má trasa spíše radiální charakter; umožňuje spojení od Jičína a Nové Paky (s vazbou na II/292) do západní části Krkonoš. Přestavba problémového úseku Smržovka – Kořenov a úseku vedeného v údolí horního toku Jizery je málo reálná.

Dalšími tangenciálními trasami, vedenými v blízkosti České Lípy (druhé nejvýznamnější centrum Libereckého kraje), jsou silnice I/15 (Most – Lovosice – Litoměřice – Zahrádky), I/38 (Zahrádky – Mladá Boleslav) a I/16 (Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka – Trutnov). V úseku Mladá Boleslav – Zahrádky tato tangenciální trasa peážuje s radiální trasou na Českou Lípu a Rumburk. K realizaci je připravována silnice I/16 v úseku MÚK Kosmonosy (R10) - Sukorady. Její přepravní význam je dán především intenzivními regionálními vazbami Jičínska a Královehradecka k Mladé Boleslavi.

Struktura osídlení a regionální význam center osídlení v širším prostoru ČR

Struktura osídlení v ČR je relativně stabilizovaná (viz obr. 6 v předchozí části). Na rozdíl od situace v Sasku a Dolním Slezsku zatím nedošlo k výrazným poklesům počtu obyvatel jednotlivých center osídlení.

Makroregionální působnost krajských měst v Čechách je zásadně ovlivněna hlavním městem Prahou. Tato situace se po r. 1990 posílila, protože ekonomický vývoj velké části českých měst (vyšší a střední centra) zaznamenal regresi. S výjimkou Českých Budějovic a Karlových Varů všechna krajská města v Čechách (včetně Jihlavy) mají téměř souvislé spojení s Prahou kapacitní silnicí (D, R). Tato skutečnost umožňuje přibližně hodinovou dostupnost Prahy. Makroregionální působení Prahy výrazně překračuje hranice Středočeského kraje.

Makroregionální význam Liberce byl již v r. 2001 velice nízký. Ve vztahu k silnici I/35 zahrnoval pouze mikroregiony Jablonce nad Nisou, Turnova a Semil. Mikroregiony Jičín, Nová Paka, Vrchlabí a Jilemnice v makroregionální úrovni spádovaly přímo do Prahy, resp. do Mladé Boleslavi. Vzhledem k oslabování populačního potenciálu saských center Görlitz a Bautzen lze do jisté míry předpokládat posílení přeshraničního působení Liberce, zejména na Zittau a okolí. Liberec může být přirozeným blízkým centrem i pro polskou enklávu Bogatynia.

V úrovni vyšších center (města s přibližně 100, resp. 50 tis. obyvateli) je situace v podstatě stabilní. Regionální význam Jablonce nad Nisou ležícího v blízkosti více jak dvojnásobně velkého Liberce je pochopitelně výrazně nižší než by odpovídalo velikosti města.

Druhým nejvýznamnějším centrem Libereckého kraje je Česká Lípa, která patří populačně k nejsilnějším středním centrům ČR. Již před r. 1990 Českolipsko makroregionálně spádovalo k Praze. V Libereckém kraji žádné další město nemá více jak 20 tis. obyvatel. Pouze dvě města, tj. Turnov a Nový Bor mají více než 10 tis. obyvatel.

V Královehradeckém kraji jsou nejvýznamnějšími středními centry města Trutnov a Náchod s více než 20 tis. obyvateli. Více než 10 tis. obyvatel má dalších pět měst, tj. Jičín, Dvůr Králové nad Labem, Vrchlabí, Jaroměř a Rychnov nad Kněžnou. Pozice Trutnova ležícího na významné „rozvojové“ ose Praha – Hradec Králové – Walbrzych – Wroclaw po dostavbě dálnice a rychlostní silnice D11/R11 nepochybně vzroste.

Mladá Boleslav je nejvýznamnějším (vyšším) centrem Středočeského kraje. Ekonomická výkonnost tohoto města (výrazně nejvyšší v ČR, v HDP na obyvatele je výrazně silnější než hlavní město Praha) posiluje jeho regionální význam, který přesahuje do sousedních krajů Libereckého (zejména k Turnovu) a Královehradeckého. Částečně se překrývá s makroregionálním přesahem působnosti hlavního města Prahy do území těchto krajů. V okrese Mladá Boleslav žádné další město nedosahuje počtu 10 tis. obyvatel.

Problémem struktury osídlení v řadě českých krajů je nízké zastoupení center (měst) v kategorii nad 20 tis., resp. 10 tis. obyvatel. Mimo nízkého populačního potenciálu center (ORP) je jejich značným problémem nízká a nedostatečně strukturovaná nabídka pracovních příležitostí. V řadě případů je problémem udržení standardu obslužných funkcí.

Hlavní osy osídlení, propojující metropolitní region Praha s metropolitními regiony Dresden a Wroclaw procházejí mimo sledované území koridoru kapacitní silnice S5 Turnov – Jičín. Hlavní osa Praha – Dresden vede přes aglomeraci Ústí nad Labem-Teplice, osa Praha – Wroclaw přes aglomeraci Hradec Králové-Pardubice.

Osy osídlení nižší (národní) úrovně propojují Libereckou aglomeraci s hlavním městem Prahou a s aglomerací Hradec Králové-Pardubice. Výrazně silnější je osa Praha – Liberec, na které leží vyšší centrum Mladá Boleslav a řada dalších (nižších) center, tj. Brandýs nad Labem, Benátky nad Jizerou, Bakov, Turnov. Tato osa pokračuje v přeshraničním vztahu na Hrádek nad Nisou - Zittau a umožňuje vazby na saská centra Bautzen a Görlitz. Osa Liberec – Hradec Králové, která se odpojuje v Turnově, je výrazně slabší, z nižších center v ní leží pouze města Jičín a Hořice.

Do širšího sledovaného území zasahují nadregionální osy Kolín – Kutná Hora (napojení na osu Brno – Jihlava – Praha), Poděbrady – Nymburk – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Varnsdorf. Tato osa má přeshraniční vazbu na Sasko. Je směrovaná přes dvojměstí Ebersbach/Neugersdorf do prostorů Löbau/Bautzen. Druhou nadregionální osou je spojení Mladá Boleslav – Jičín – Trutnov s vazbou na přeshraniční osu Hradec Králové – Walbrzych.

Nadregionální osa Liberec-Jablonec nad Nisou – Jelenia Góra propojuje přes Krkonoše obě aglomerace. Leží na ní pouze nižší centra Tanvald (6,7 tis. obyvatel) a Szklarska Poreba (6,8 tis. obyvatel). Nadregionální osa Liberec – Zgorzelec/Görlitz má spíše charakter dopravního (přeshraničního) propojení. Leží na ní pouze malá města Frýdlant (7,6 tis. obyvatel.) a Zawidów (4,3 tis. obyvatel). Toto spojení však může zprostředkovávat vazby polské Bogatynie k Liberci, který je nejbližším a nejvýznamnějším vyšším centrem.

Nadregionální osa Liberec – Ústí nad Labem propojuje obě krajská města. Na území Ústeckého kraje se jedná především o vazby vyššího centra Děčína k jádru aglomerace Ústí nad

Labem a o přístup Šluknovského výběžku. Na území Libereckého kraje je to hlavní spojení Liberce s druhým nejvýznamnějším centrem kraje Českou Lípou, resp. s aglomerací Česká Lípa-Nový Bor. S výjimkou Chrastavy (6,1 tis. obyvatel), která je též součástí osy Liberec – Zittau a již zmíněného Nového Boru (12,1 tis. obyvatel) v tomto koridoru neleží žádné město s více než 5 tis. obyvateli.

V kontextu s touto osou jsou komentovány vazby Šluknovska. Z makroregionálního hlediska toto území „spáduje“ přes Českou Lípu a Mladou Boleslav přímo k hlavnímu městu Praze. Blízkými centry jsou zejména saská města Bautzen a Zittau. Dostavba silnice I/35 do Hrádku nad Nisou umožní výrazné zlepšení vazeb Šluknovska k Liberci s využitím průjezdu přes saské území. Propojení Šluknov – Velký Šenov – Neustadt pak umožní spojení Šluknovska přes saské město Stolpen přímo na Dresden.

Potřebu kapacitního spojení nezakládají přeshraniční vazby, které jsou relativně slabé, ale propojení velkých aglomerací (s jádry cca 100 tis. obyv.) s metropolitními regiony, v českém prostoru s regionem Prahy. Vzájemné vazby center stejné úrovně (krajů) jsou velmi slabé. Významnější vazby jsou v regionální úrovni.

Kapitola B - shrnutí

⇒ Na základě analýzy přepravního významu a polohy **kapacitní silnice S5** v mezinárodních dálkových vztazích **není prokázána její potenciální přepravní účinnost a využitelnost v páteřních dálkových přepravních řetězcích.**

⇒ Koridor S5, součást globální sítě **TEN-T**, bude představovat pouze doplňující – spojovací článek páteřních multimodálních sítí mobility.

⇒ Z hlediska center osídlení **potřebu kapacitního spojení** nezakládají přeshraniční vazby, které jsou relativně slabé, ale **propojení velkých aglomerací** (s jádry cca 100 tis. obyvatel) **s metropolitními regiony**, na území ČR s regionem Prahy (Liberec – Praha, Hradec Králové – Praha).

⇒ Vzájemné vazby center stejné úrovně (Liberec – Hradec Králové) jsou relativně slabé. **Významnější vazby** jsou **v regionální úrovni** (Turnov – Jičín, Jičín – Hradec Králové).

⇒ **Rozhodující pro výběr doporučené koncepční varianty** jsou převažující **regionální vztahy**, v daném případě **Turnov – Jičín** (převedení vazeb do spojení Ohrazenice/Turnov – Mnichovo Hradiště – Sobotka - Jičín není pro tyto převažující regionální vztahy účinnou a srovnatelnou náhradou).

C. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY KONCEPČNÍCH VARIANT KORIDORŮ S5 A VYHODNOCENÍ NAVRHOVANÝCH PARAMETRŮ

C.1 Základní charakteristiky koncepčních variant koridoru S5 v parametrech R 25,5

Předmětem ÚzS je koridor S5 Turnov (R10) – Úlibice (I/16), který je součástí spojení Hrádek nad Nisou/Zittau – Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové s návazností na dálnici D11. Rozhodujícím podkladem pro komplexní vyhodnocení variant s cílem doporučení výsledné varianty koridoru kapacitní silnice S5 pro možnou územní stabilizaci je studie Valbek. Ta prověřila a vymezila tři varianty vedení kapacitní silnice S5, které jsou základem následujících třech koncepčních variant:

- Varianta severní: Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín – Úlibice,
- Varianta jižní: Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice,
- Varianta superseverní: Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice nad Popelkou – Úlibice.

Koncepční varianty koridoru S5 byly ve studii Valbek prověřovány a vyhodnocovány v parametrech čtyřpruhové rychlostní silnice kategorie R 25,5/100/130. U všech třech variant bylo mimo jiné variantně řešeno i silniční napojení Semil novou dvoupruhovou silnicí navazující na R35.

Základní charakteristiky variant kapacitní silnice S5 navrhované v parametrech rychlostní silnice R 25,5 dle studie Valbek

- **Varianta severní**

Navrhovaná trasa ve variantě severní je ve studii Valbek vedena od stávající mimoúrovňové křižovatky rychlostní silnice R10, R35 a silnic I/35 a I/10 (MÚK Ohrazenice), těsně přimknutým jihovýchodním obchvatem míjí Turnov a dále směřuje v nové trase se severovýchodním obchvatem Rovenska a Jičína do prostoru Úlibic, kde se napojuje na silnici I/16 a připravovaný úsek čtyřpruhové rychlostní silnice R35 Jičín (Úlibice) – Hradec Králové (projektová příprava ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí).

Tato koncepce zachovává historickou polohu silničního spojení Turnov - Jičín, vedeného mezi severní a jižní částí CHKO Český ráj. To umožňuje významné oslabení dopravního významu a intenzity dopravy na stávající silnice I/35, která by byla převedena do sítě silnic II. třídy s výrazným zklidněním průtahů všemi dotčenými sídly a s možným posílením podmínek pro vyšší začlenění komunikace do vnitroměstské obslužné a společensko obchodní funkce.

Nové silniční napojení Semilska ve směru od R10 využívá navrhovanou trasu R35 v úseku MÚK Ohrazenice (Turnov) - MÚK Žernov. Odsud je vedena v nové trase přeložka silnice

II/283 s obchvaty Žernova, Žlábku, Hořenska a Slané s napojením na stávající II/289 na jihovýchodním okraji Semil (délka přeložky II. třídy - 10,270 km).

- **Varianta jižní**

Navrhovaná trasa ve variantě jižní je ve studii Valbek vedena od stávající silnice R10 severně od Mnichova Hradiště (MÚK Mnichovo Hradiště). V širším koridoru silnice II/268 směřuje do prostoru jižně od Kněžmostu, kde vede souběžně s významnou stávající silnicí I/16 Mladá Boleslav – Jičín. Navrhovaná čtyřpruhová trasa kromě své základní funkce silnice R35 přebírá dopravu ze stávající silnice I/16. V jižní trase oddálené od stávající I/16 obchází Jičín a napojuje se na stávající silnici I/16 a připravovaný úsek čtyřpruhové rychlostní silnice R35 Jičín (Úlibice) – Hradec Králové v prostoru Úlibic.

V této koncepci je kladen důraz na úplné vyloučení průchodu kapacitní silnice z meziprostoru severní a jižní části CHKO Český ráj s předpokladem, že kapacitní silnice by současně převzala vyšší podíl přepravních vztahů ze silnice I/16 v relaci Mladá Boleslav - Jičín. Výsledky modelování výhledových intenzit dopravy pro tuto variantu (součást studie Valbek) však ukázaly, že významný podíl dálkových přepravních vztahů v relaci Turnov – Rovensko – Jičín zůstává na stávající silnici I/35 a bude nezbytné současně s novou kapacitní silnicí vedenou jižně od CHKO Český ráj realizovat na stávající silnici I/35 obchvaty těchto sídel; Turnov, Hnanic, Ktová, Újezd pod Troskami, Libuně, Kněžnice, Jinolice, Podůlší a Kbelnice.

Nové silniční napojení Semilska ve směru od R10 využívá navrhovaný jižní obchvat Turnova a úsek navazující stávající silnice I/35 až po Kyselov. Zde se napojuje nově navrhovaná přeložka silnice II/283 s obchvaty Lestkova, Tatobitů, Hořenska a Slané s napojením na stávající II/289 na jihovýchodním okraji Semil (délka přeložky - 14,500 km).

- **Varianta superseverní**

Navrhovaná trasa ve variantě superseverní je ve studii Valbek vedena od stávající silnice R35 z prostoru křižovatky se silnicí I/65 (MÚK Rádelský Mlýn) ve směru na Jablonec nad Nisou. Trasa až po Rychnov u Jablonce nad Nisou využívá společné vedení se silnicí I/65. Dále je vedena východním směrem již v nové samostatné trase severně od Rychnova u Jablonce nad Nisou a Železného Brodu. V prostoru Spálova přechází řeku Jizeru a údolím řeky pokračuje jižně od Semil a Košťálova, východně od Lomnice nad Popelkou do prostoru východně od Jičína. Shodně s trasou varianty severní se napojuje na stávající silnici I/16 a připravovaný úsek čtyřpruhové rychlostní silnice R35 Jičín (Úlibice) – Hradec Králové v prostoru Úlibic.

Koncepce superseverní varianty sleduje druhou extrémní polohu kapacitní silnice S5 severně od CHKO Český ráj. Vedení trasy v okrajové poloze Jizerských hor a západní části Krkonoš v již výrazně hornatém terénu otevírá zcela nové silniční spojení v podélné podhorské ose s posílením podmínek zpřístupnění okrajových poloh Železnobrodska a Semilska ve směrech od aglomerací Liberecko-Jablonecké a Hradecko-Pardubické. Koridor však zcela míjí dopravní uzel a významné sídelní centrum Turnov. Přepravní účinnost této varianty ve vztahu k nárokům dopravy na stávající silnici I/35 je oproti var. jižní výrazně vyšší. Tato koncepce v žádném případě nevylučuje potřebu obchvatu Turnova na stávající silnici I/35.

V návaznosti na obchvat Turnova je navrhováno i samostatné napojení Semilska ve směru od R10 shodně s var. jižní. Trasa využívá navrhovaný jižní obchvat Turnova a úsek navazující stávající silnice I/35 až po Kyselov. Zde se napojuje nově navrhovaná přeložka silnice

II/283 s obchvaty Lestkova, Tatobitů, Hořenska a Slané s napojením na stávající II/289 na jihovýchodním okraji Semil (délka přeložky 14,500 km).

Porovnání základních technických ukazatelů navrhovaných variantních tras v parametrech R 25,5 dle studie Valbek

Tab. 10

Porovnání základních ukazatelů variantních tras kapacitní silnice S5 v parametrech R 25,5			
Základní ukazatel	**Varianta severní**	**Varianta jižní**	**Varianta superseverní**
Kategorie dle ČSN 736101	R 25,5/100/130	R 25,5/100/130	R 25,5/100/130
Celková délka v úseku Rádelský Mlýn – Úlibice (v km)	45,3	64,5	44,4
Z toho délka nové čtyřpruhové trasy (R35) – novostavba (v km) z toho v jednotlivých krajích	35,0 z toho: 18,5 na území LBK 16,5 na území KHK	41,3 z toho: 14,4 na území StřK 26,9 na území KHK	44,4 z toho: 35,8 na území LBK 5,6 na území KHK
Délka trasy vedené po stávající čtyřpruhové silnici (v km)	10,4 po R35	23,2 z toho 10,4 po R35, 12,8 po R10	0
Celková výška stoupání (v m)	285,8	306,5	428,7
Délka nových tunelů (v km)	4,4	0,9	8,9
Délka nových mostů (v km)	3,2	2,9	6,8
Počet mimoúrovňových křižovatek	7	7	8
Délka vyvolaných přeložek silnic I. třídy (v km)	3,7	6,1	1,9
Délka vyvolaných přeložek silnic II. a III. třídy (v km)	5,0	7,5	7,5
Jízdní doba v relaci Rádelský Mlýn – Úlibice; osobní voz / nákladní voz (v min.)	24,6 / 34,0	33,2 / 47,7	26,3 / 36,5
Investiční náklady na 1 km trasy (v tis. Kč/km)	563 115,0	352 476,0	831 116,0

Zdroj: Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 (Valbek, spol. s r.o., 2009)

C.2 Hodnocení navrhovaných parametrů a kategorie kapacitní silnice S5 ve vztahu k předpokládané výhledové intenzitě a požadované úrovni kvality dopravy

Základním ukazatelem pro kvantifikaci dopravy na pozemních komunikacích je její intenzita, tj. počet vozidel, které projedou daným profilem (místem) komunikace za jednotku času, zpravidla za 24 hodin. Na základě intenzity dopravy (s možným rozlišením jednotlivých druhů vozidel) lze stanovit významnost komunikace i její výkonnost (určující je zejména podíl nákladních vozidel). Pro modelování - predikci výhledové intenzity a pro možné stanovení potřebných parametrů výhledové sítě s ohledem na zajištění dostatečného komfortu a bezpečnosti (tzv. požadovaná úroveň kvality dopravy) se vychází z výsledků celostátního

sčítání dopravy na silniční síti ČR a stanovených výhledových koeficientů. V případě tzv. dopravně inženýrské prognózy dále z matematického modelu sítě. Silnice a dálnice v ČR se navrhují na příslušnou výhledovou padesátirázovou intenzitu (intenzita špičkové hodiny překročená 50x do roka, zpravidla v pátek odpoledne), uvažovanou pro 20. rok po zprovoznění. Potřeba dalších jízdních pruhů se uvažuje v období do 30-ti let po zprovoznění silnice nebo dálnice.

Pro analýzu a hodnocení intenzit dopravy ve sledovaném koridoru S5 lze vycházet z následujících dokumentů:

- Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 - Dopravní model pro posuzované koridory a varianty R35 (Valbek/CityPlan, 2008) – dále studie Valbek,
- Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR (ŘSD ČRČR, 2009).

Jako samostatná součást studie Valbek byla firmou CityPlan provedena prognóza intenzit dopravy na budoucím úseku I/35 - R35 (část: Dopravní model pro posuzované koridory a varianty rychlostní silnice R35, CityPlan, spol. s r.o., 2008). Predikce dopravy v této studii zohlednila následující dokumentace a jejich výsledky:

- CSD 2005 s výhledovými koeficienty stanovenými na základě aktuálního sčítání dopravy (ŘSD ČRČR, 2006),
- Směrový průzkum na hraničních přechodech v r. 2005 (ŘSD ČRČR, 2006).

Zpracovaná prognóza dopravy současně vychází z předpokládaného výhledového rozsahu následujících souvisejících dopravních staveb, realizovaných a zprovozněných do roku 2025:

⇒ R35 Úlibice - Zámrsk – Mohelnice,

⇒ D11/R11 Hradec Králové - Královec – hranice ČR/PL,

⇒ I/14 Liberec - Jablonec nad Nisou – Smržovka, přeložka.

Model dopravy byl prováděn pro koridor S5 v parametrech rychlostní čtyřpruhové silnice (R35) kategorie R 25,5/120 a modelován v prostředí PTV VISION. Na základě výsledků CSD 2005 byly pro jednotlivé variantní trasy kapacitní silnice S5, tj. var. severní, var. jižní, var. superseverní, vypočteny předpokládané výhledové intenzity dopravy v r. 2008, 2025 a 2040. Následující tab. 11 udává vypočtené intenzity dopravy v jednotlivých profilech variantních tras kapacitní silnice S5 pro roky 2025 a 2040.

Tab. 11

Výhledové intenzity dopravy v jednotlivých variantách kapacitní silnice S5 dle studie Valbek		
Varianta kapacitní silnice S5 / profil	**Intenzita dopravy** (počet voz/24h)	
	r. 2025	**r. 2040**
Varianta severní		
Turnov - Rovensko	20 670	24 120
Rovensko - Jinolice	15 200	18 120
Jinolice - Úlibice	14 390	17 140
Varianta jižní		
Mnichovo Hradiště (R10) - Kněžmost	11 780	13 270
Kněžmost - Sobotka	13 920	16 420
Sobotka - Holín	21 960	25 950
Holín - Úlibice	17 530	21 160

Výhledové intenzity dopravy v jednotlivých variantách kapacitní silnice S5 dle studie Valbek		
Varianta kapacitní silnice S5 / profil	**Intenzita dopravy** (počet voz/24h)	
	r. 2025	**r. 2040**
Varianta superseverní		
Rádelský Mlýn - Rychnov u Jablonce n. N.	23 890	26 270
Rychnov u Jablonce n. N. - Železný Brod	14 890	16 830
Železný Brod - Semily	13 910	15 950
Semily - Lomnice	13 520	15 260
Lomnice - Úlibice	15 890	17 830

Zdroj: Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35; část: Dopravní model pro posuzované koridory a varianty rychlostní silnice R35 (CityPlan, spol. s r.o., 2008)

Dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic jsou stanovena orientační rozpětí úrovňových intenzit pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací. Rozpětí úrovňových intenzit je uvedeno v následující tab. 12 pro vybrané kategorie pozemních komunikací s těmito podmínkami:

- Návrhová rychlost 120 km/hod. pro rychlostní silnici (R), 100 km/hod. pro silnici kategorie S 24,5 a 90 km/hod. pro ostatní kategorie.
- Podíl pomalých vozidel 15%.
- Podélný sklon 2 % pro rychlostní silnici, 4 % pro směrově rozdělené silnice a pro ostatní silnice, třída stoupání 3 (rychlost návrhového pomalého vozidla 40 - 55 km/hod.)
- Úroveň kvality dopravy C pro rychlostní silnici a C-D pro silnice ostatní

Tab. 12

Doporučená rozpětí intenzit dopravy pro jednotlivé druhy pozemních komunikací a kategorií					
Rozpětí intenzit (počet voz/24 hod.)	**Druh a kategorie pozemní komunikace**				
	S[6] 11,5/90	S 14,75/90[7]	S 20,75/90	S 24,5/100	R[7] 25,5/120
Minimální doporučená intenzita	11 100	11 100	18 000	36 000	44 000
Maximální doporučená intenzita	18 000	25 000	41 000	46 000	56 000

Zdroj: ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

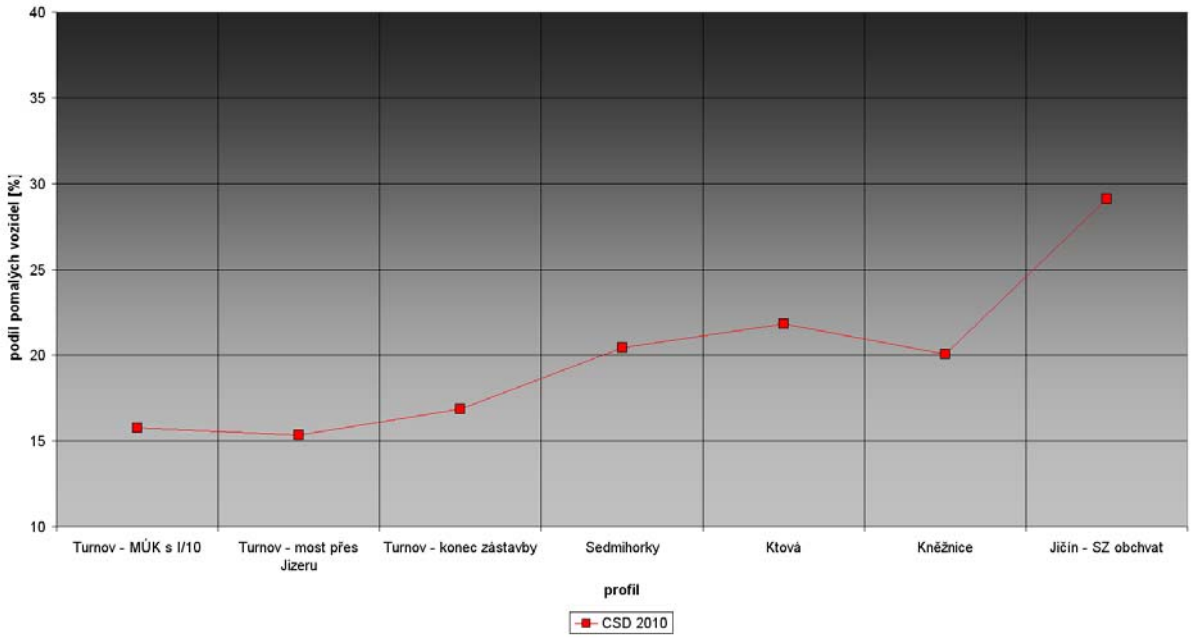
V hodnoceném úseku variuje podíl pomalých vozidel (těžkých motorových vozidel) v rozmezí 15 % - 29% (viz. graf na obr. 10), což však vzhledem k absolutním hodnotám uvedeným na obr.11 nevnáší možnost potenciálních kapacitních problémů, neboť absolutní počet pomalých vozidel je v celém úseku v podstatě konstantní a výrazně se mění pouze počet osobních automobilů. V úsecích s nejvyšší intenzitou dosahuje podíl nákladních vozidel pouze 15 %, tudíž lze konstatovat, že hodnocený úsek je v normou daných podmínkách pro úrovňové intenzity z obrázku 15 a 17.

[6] S - silnice

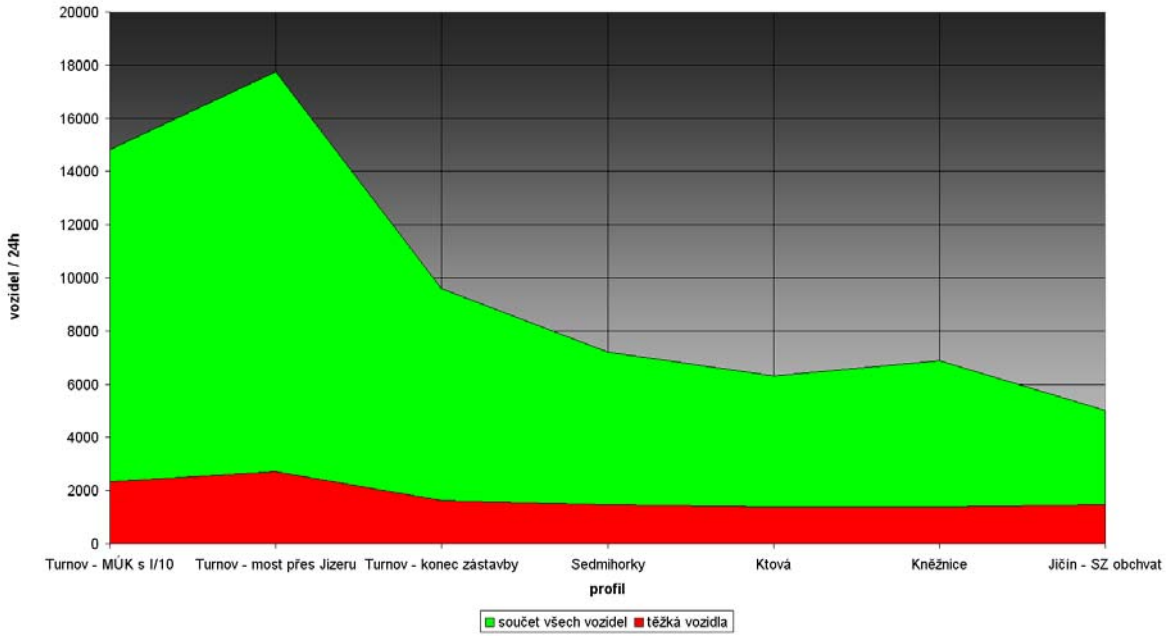
[7] R – rychlostní silnice

[7] Jedná se o kategorii tzv. vystřídaného třípruhu, nebo také uspořádání 2+1, která je odvozena od kategorie S 11,5 a navíc doplněna o záchytný systém (betonové/lanové svodidlo) šířky 1,25 m v ose jízdních "pásů"

Obr. 10 Podíl pomalých vozidel v dopravním proudu v jednotlivých profilech

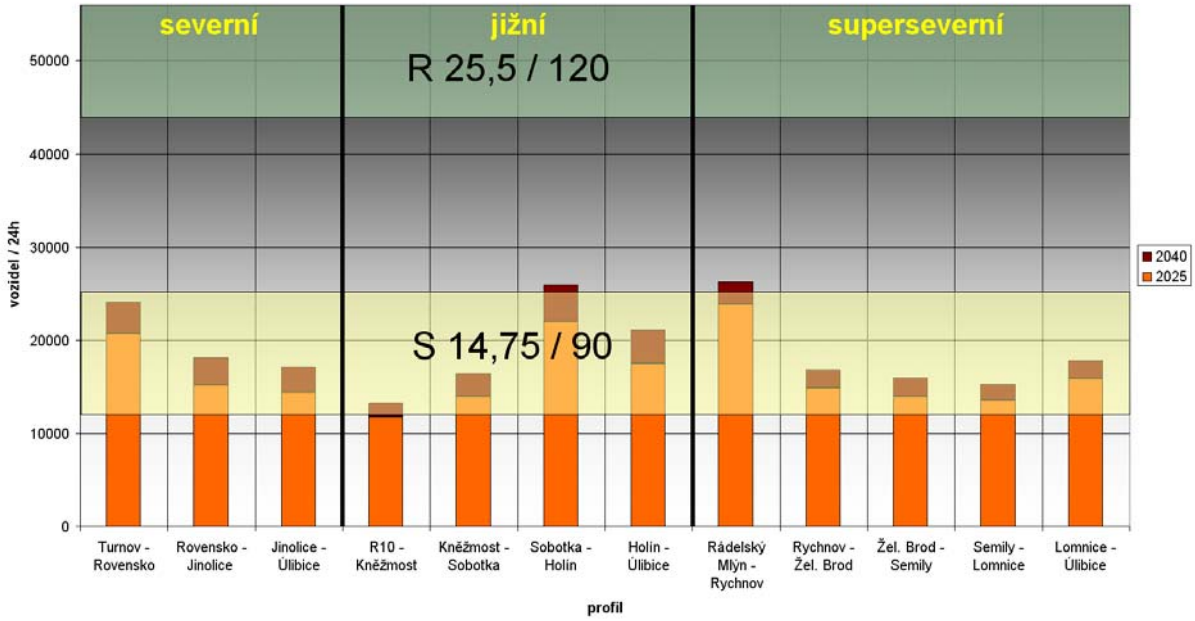


Obr. 11 Průběh intenzit osobních automobilů a pomalých vozidel v jednotlivých profilech



Výhledové dopravní zatížení predikované ve studii Valbek ve vztahu k rozpětí úrovňových intenzit navrhované kategorie R 25,5 a nejnižší možné kategorie kapacitní silnice (S 14,75 – vystřídaný třípruh, uspořádání 2+1) jsou znázorněny v grafu na následujícím obr. 12.

Obr. 12: Graf porovnání vypočtených intenzit dopravy pro roky 2025 a 2040 s doporučenými úrovňovými rozpětími intenzit pro kategorie R 25,5/120 (studie Valbek) a S 14,75/90



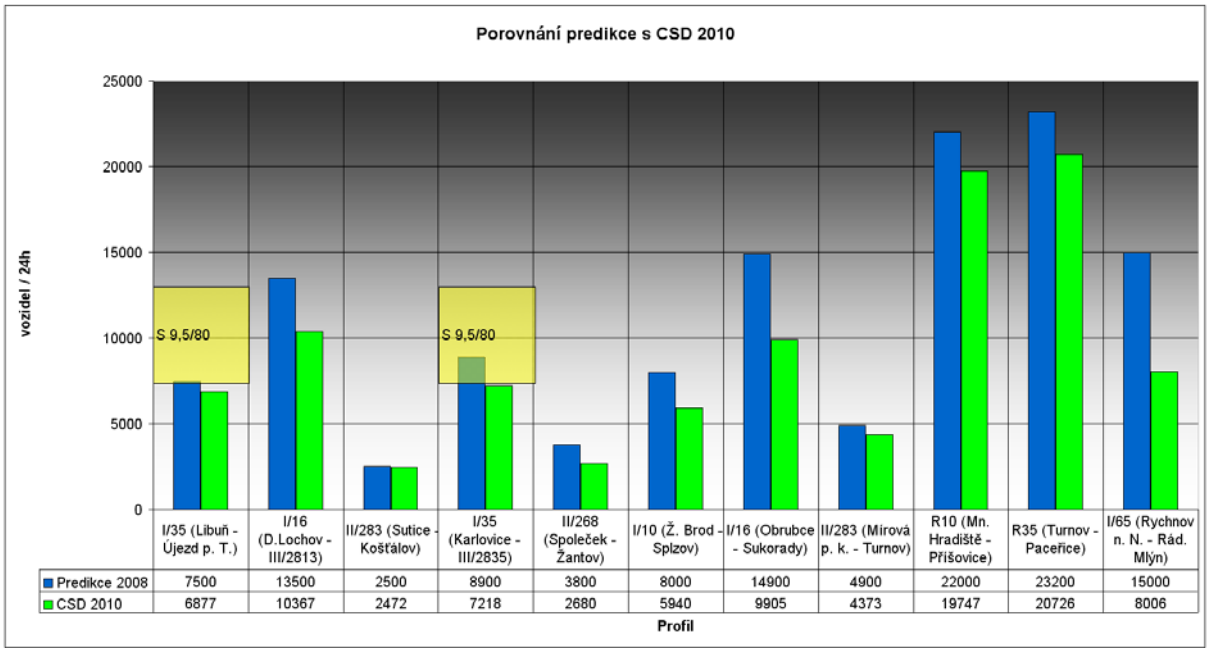
Z grafu na obr. 12 je patrné, že predikovaná výhledová intenzita v r. 2025 a 2040 v převážné většině profilů nepřesáhne horní hranici úrovňové intenzity pro kategorii silnice S 14,75/90. Výjimku tvoří úseky:

- ⇒ <u>Sobotka – Holín</u> pro var. jižní, což je způsobeno peáží se silnicí I/16 (Mladá Boleslav – Turnov),
- ⇒ <u>Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce nad Nisou</u> pro var. superseverní, což je způsobeno peáží se silnicí I/65 (Rádelský Mlýn – Jablonec nad Nisou).

Z grafu je dále patrné, že ani v horizontu roku 2040 nedosáhne žádný ze sledovaných profilů ani spodní hranice úrovňové intenzity dopravy pro kategorii R 25,5/120 pro požadovanou úroveň kvality dopravy C. Značná rezerva kapacity se pak velmi negativně projevuje v hodnocení ekonomické rentability celého úseku, což potvrzují i závěry studie Valbek.

Pro ověření reálnosti základního modelu prognózy dopravy (predikce) zpracované ve studii Valbek, bylo v rámci ÚzS provedeno porovnání predikovaných intenzit pro rok 2008 na základě CSD 2005 (studie Valbek) se skutečnými výsledky CSD 2010 (ŘSD ČRČR). Výsledky porovnání znázorňuje graf na následujícím obr. 13.

Obr. 13 Graf porovnání prognózy pro rok 2008 (studie Valbek) a výsledků CSD 2010



	I/35 (Libuň - Újezd p. T.)	I/16 (D.Lochov - III/2813)	II/283 (Sutice - Košťálov)	I/35 (Karlovice - III/2835)	II/268 (Společek - Žantov)	I/10 (Ž. Brod - Splzov)	I/16 (Obrubce - Sukorady)	II/283 (Mirová p. k. - Turnov)	R10 (Mn. Hradiště - Příšovice)	R35 (Turnov - Pacefice)	I/65 (Rychnov n. N. - Rád. Mlýn)
Predikce 2008	7500	13500	2500	8900	3800	8000	14900	4900	22000	23200	15000
CSD 2010	6877	10367	2472	7218	2680	5940	9905	4373	19747	20726	8006

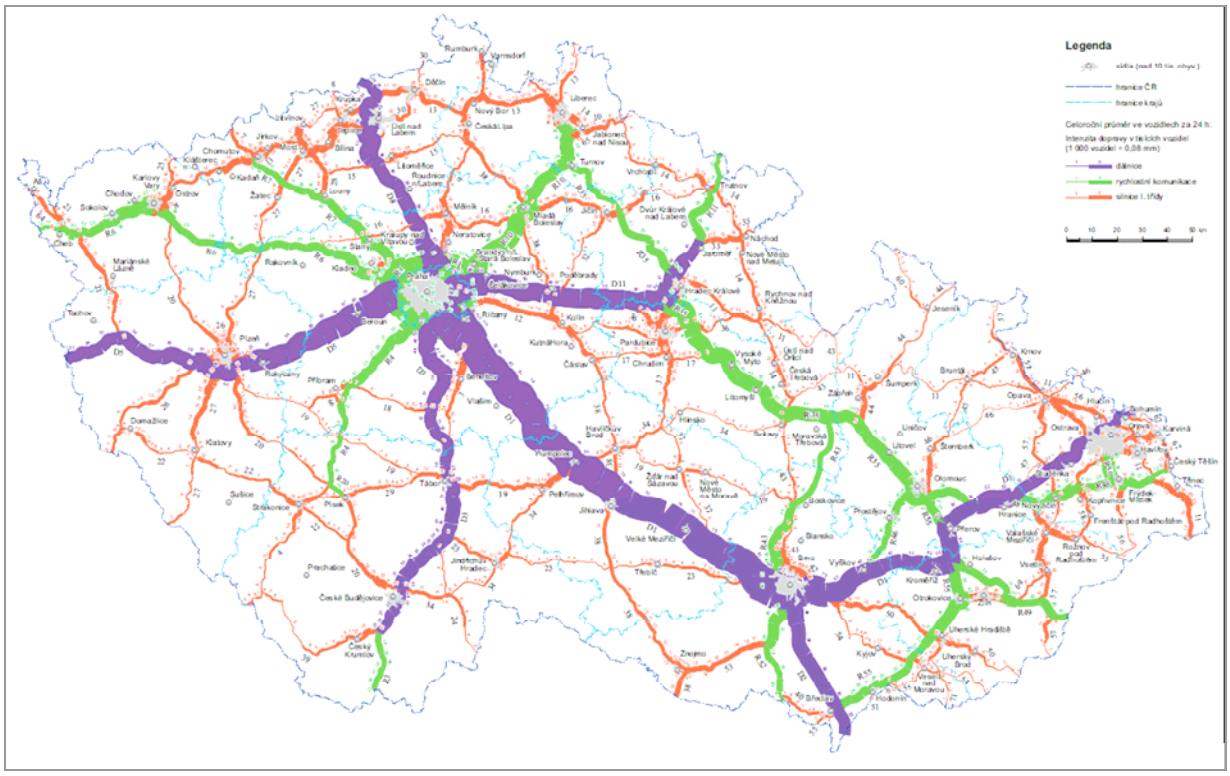
Z grafu na obr. 13 je patrné, že intenzita dopravy na silnici I/35 a dalších souvisejících silnicích I. a II. třídy, prognózovaná ve studii Valbek pro r. 2008 na základě CSD 2005, je vždy vyšší než reálná intenzita z CSD 2010, tedy o dva roky později. Rozdíl je způsoben jak stagnací zejména nákladní dopravy mezi r. 2005 – 2010, tak zčásti změnou metodiky sčítání nákladních vozidel s přívěsy a návěsy.

Na základě předchozího porovnání lze předpokládat, že výsledky predikce dopravy pro r. 2025 a 2040, zpracované firmou CityPlan jako součást studie Valbek, vykazují dle stávajících a očekávaných výhledových tendencí dostatečnou rezervu. Jako maximální hraniční hodnoty mohou být využity pro celkové zhodnocení přepravní účinnosti i pro doporučení výsledného koridoru a kategorie kapacitní silnice S5.

Pro ilustraci je graf na obr. 13 pro stávající silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín dále doplněn rozpětím úrovňových intenzit dopravy pro kategorii S 9,5/80. Z grafu je patrné, že reálné intenzity dle výsledků CSD 2010 nejsou ve stávající kategorii silnice I/35 - S 9,5/80 v žádném profilu tohoto úseku dosud přesahovány.

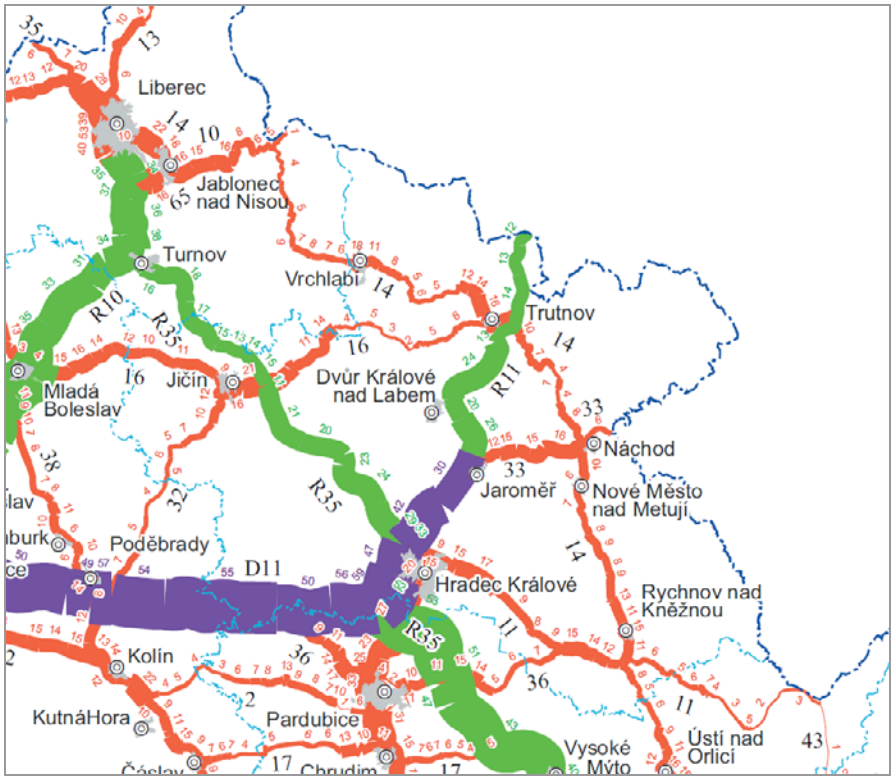
Druhým významným podkladem pro celkové hodnocení koridoru S5 je dokument „Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040“, který vychází z prognózy dopravy pro rok 2040 a je součástí dalšího zmíněného dokumentu „Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR“. Podkladem pro navrhovanou kategorizaci silniční sítě do roku 2040 jsou modelované výhledové intenzity dopravy pro rok 2040, zpracovávané pro celé území ČR (ŘSD ČRČR, CityPlan) – viz obr. 14a, zvětšený výřez zájmového území – obr. 14b.

Obr. 14a Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v roce 2040



Zdroj: Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR (ŘSD, 2009)

Obr. 14b Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v roce 2040 – zájmové území

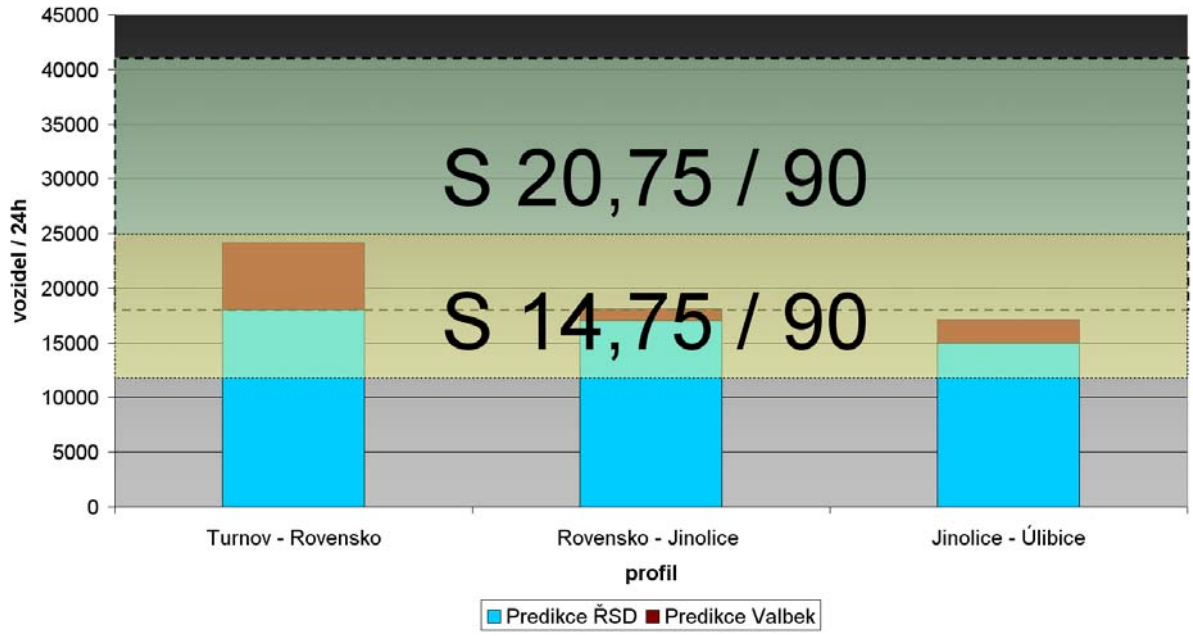


Zdroj: Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR (ŘSD, 2009)

Z obr. 14a a 14b je patrné, že výhledové **intenzity na sledovaném úseku kapacitní silnice S5 v r. 2040 variují v rozmezí 13 000 - 18 000 voz/24hod.,** což je v úseku Turnov – Rovensko **až o cca 6 000 voz/24h méně**, v ostatních úsecích o cca 4 000 voz/24hod. **méně než predikuje studie Valbek.**

Rozdíl obou predikcí ilustruje graf na obr. 15, kde jsou promítnuty úrovňové intenzity dopravy pro kategorie S 14,75 a S 20,75. Rozdíl v prognóze dle studie Valbek oproti prognóze ŘSD ČR může způsobovat modelování dopravy v podrobnější úrovni se zahrnutím sítě silnic II. třídy. V případě varianty severní v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami (rozdíl až +6000 voz/24hod.) především využití kapacitní silnice současně i pro nově koncipované napojení Semilska v relaci Turnov – Rovensko pod Troskami s návazností navrhované přeložky II/283 Rovensko pod Troskami – Semily.

Obr. 15 Porovnání predikcí výhledových intenzit dopravy pro rok 2040 dle studie Valbek a dle prognózy ŘSD



Pro další porovnání predikovaných intenzit dopravy v roce 2040 dle výsledků studie Valbek a dle modelu CityPlanu zpracovávaného pro Kategorizaci silniční sítě pro rok 2040 je dále vypočtena výhledová intenzita dopravy ve vybraném úseku silnice I/35 v prostoru Turnova na základě koeficientu prognózy dopravy pro výhledový rok 2040 - TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy. Výchozím údajem je intenzita dopravy a skladba přepravního proudu v daném úseku dle výsledků CSD 2010.

Výpočet výhledové intenzity dopravy pro r. 2040 pomocí koeficientů prognózy intenzity dopravy udává tab. 13:

Tab.13

Intenzita dopravy v r. 2010 a 2040 dle koeficientů vývoje dopravy			
Intenzita dopravy r. 2010/2010 **Koeficient vývoje**	**Lehká voz.** (počet voz-/24 hod.) – koeficient vývoje	**Těžká voz.** (počet voz-/24 hod.) – koeficient vývoje	**Voz. celkem** (počet voz-/24 hod.) – koeficient vývoje
Výchozí intenzita dopravy v r. 2010 (voz/24 hod.)	7 971	1 617	9 588
Koeficient vývoje intenzity dopravy pro rok 2010	1,16	1,09	1,15
Koeficient vývoje intenzity dopravy pro rok 2040	1,84	1,21	1,70
Koeficient prognózy intenzity dopravy	1,59	1,11	1,48
Výhledová intenzita dopravy v r. 2040 (voz/24 hod.)	12 674	1 795	**14 469**

Zdroj: TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy

Výpočet výhledové intenzity dopravy pomocí koeficientu prognózy dopravy, představující pouze zjednodušenou predikci výhledové intenzity dopravy pro r. 2040, se svými hodnotami blíží výsledkům modelovaným pro účely kategorizace silniční sítě dle ŘSD ČRČR firmou CityPlan, spol. s r.o..

Porovnání výsledků výhledové intenzity dopravy na kapacitní silnici S5 v r. 2040 v úseku Turnov – Rovensko dle jednotlivých podkladů:

Studie Valbek:	24 120 voz./den[8]
Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040:	13 000 – 18 000 voz/24 hod.
TP 225 – výpočet pomocí koeficientů prognózy dopravy:	14 469 voz/24 hod.

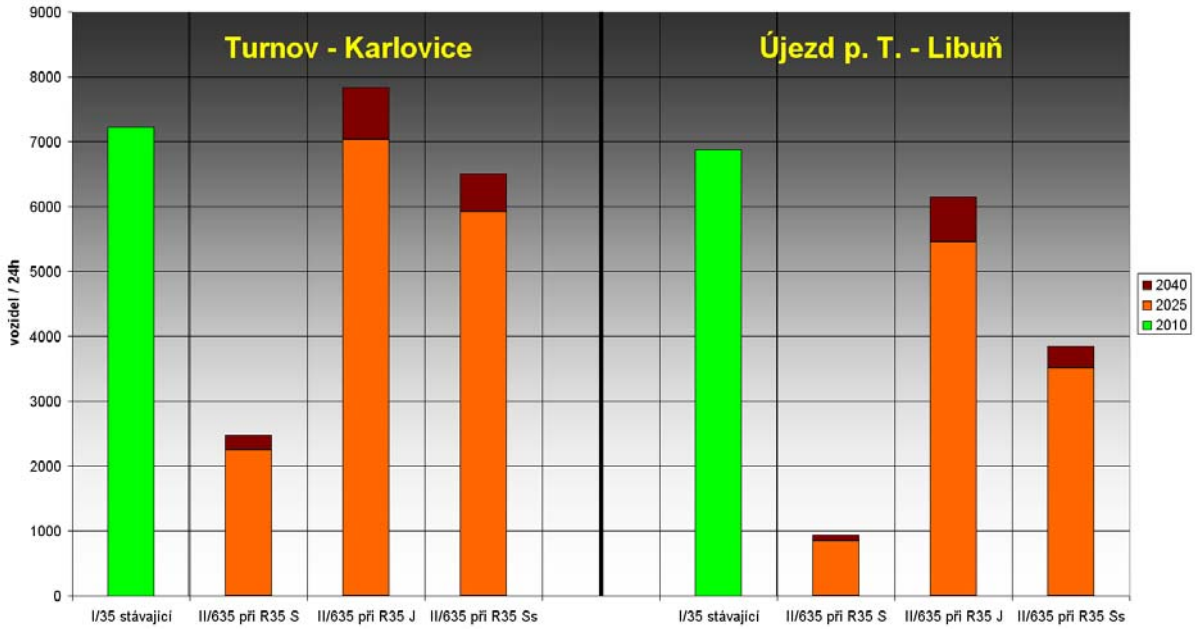
Zjištěné poznatky podporují a posilují předpoklad, že studie Valbek má z hlediska současného očekávání vývoje dopravního zatížení pro r. 2040 (stejně jako pro r. 2025) započtenou dostatečnou rezervu, která ve smyslu předběžné opatrnosti může dostatečně kompenzovat možné nejistoty v prognózovaném vývoji dopravy.

Vyhodnocení účelnosti a výhledové dopravní účinnosti jednotlivých koncepčních variant koridoru S5

Pro výběr a doporučení výsledné koncepční varianty koridoru S5 v úseku (Rádelský Mlýn -) Turnov - Úlibice je mimo jiné rozhodující i míra dopravního zklidnění stávající silnice I/35, která ve stávající trase prochází silně urbanizovaným územím, na průjezdech sídly se sdruženou funkcí obslužnou (centra sídel). Porovnání účinnosti jednotlivých koncepčních variant koridoru S5 na zklidnění dopravy na stávající silnici I/35 vychází z výsledků modelování dopravy dle studie Valbek – viz graf na obr. 16.

[8] Zvýšená hodnota je zčásti způsobená převedením silničního spojení Turnov – Semily do společné trasy kapacitní silnice v úseku Turnov – Rovensko.

Obr. 16 Graf porovnání účinnosti jednotlivých variant na zklidnění dopravy na stávající I/35 (budoucí II/635)



Graf na obr. 16 umožňuje porovnání stávajících intenzit na silnici I/35 v daném profilu s výhledovými intenzitami v r. 2025 a 2040 ve stejném profilu po realizaci a zprovoznění dané koncepční varianty koridoru S5 (S, J, Ss). Míru odlehčení stávající silnice I/35 (výhledově pro var. S a Ss - II/635) v hodnocených úsecích Turnov – Karlovice a Újezd pod Troskami – Libuň po realizaci a zprovoznění kapacitní silnice S5 udává tab. 14.

Tab.14

Účinnost jednotlivých variant na zklidnění dopravy na stávající I/35 - II/635				
Úseky na stávající I/35 – II/635	**Intenzita dopravy na I/35 v r. 2010** (počet voz/24h.)	**Intenzita dopravy na stávající I/35 - II/635 po realizaci a zprovoznění kapacitní silnice v jednotlivých variantách v r. 2025 / 2040** (počet voz/24h.)		
		Po zprovoznění var. severní	Po zprovoznění var. jižní	Po zprovoznění var. superseverní
Turnov - Karlovice	7 218	2 240 / 2 480	7 030 / 7830	5 920 / 6 500
Karlovice - Újezd pod Trosky - Libuň	6 877	840 / 930	5 460 / 6140	3 510 / 3 840

Jako nejpřínosnější pro odlehčení stávající silnici I/35 lze považovat koncepční variantu severní (S). Po realizaci a zprovoznění kapacitní silnice ve variantě severní zůstává na stávající silnici I/35 (výhledově II/635) v r. 2025 pouze cca 30% z původní dopravní zátěže, v roce 2040 pak cca 35 %.

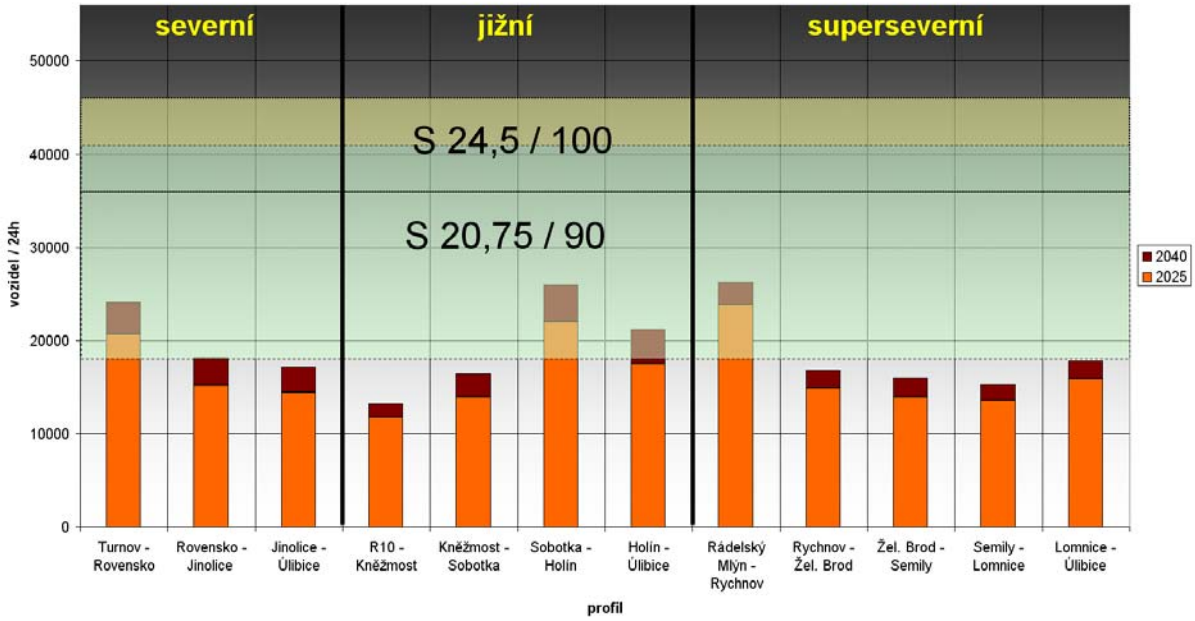
Nejméně přínosná je v tomto hodnocení koncepční varianta jižní (J), která je mimo jiné podmíněna i souběžnou realizací řady obchvatů sídel na stávající I/35.

C.3 Návrh a vyhodnocení alternativních parametrů kapacitní silnice S5

Na základě předchozí analýzy a souhrnných zjištění o neoprávněnosti výhledové kategorie R 25,5, navrhované ve studii Valbek pro koridor kapacitní silnice S5 ve všech hodnocených variantách (kap. C.2), je dále zpracováno posouzení a návrh možných alternativních parametrů kapacitní silnice S5.

Pro tyto účely ÚzS využívá predikci dopravy zpracovanou ve studii Valbek a ověřenou na základě reálných výsledků CSD 2010 a normové parametry v souladu s ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Porovnání vypočtených výhledových intenzit dopravy pro roky 2025 a 2040 s doporučenými rozpětími úrovňových intenzit pro kategorie S 20,75/90[9] a S 24,5/100[10] ukazuje graf na následujícím obr. 17.

Obr. 17 Graf porovnání výhledových intenzit pro roky 2025 a 2040 s doporučenými rozpětími úrovňových intenzit pro kategorie S 20,75/90 a S 24,5/100



Z grafu na obr. 17 je patrné, že predikované intenzity zasahují do doporučených mezí pro kategorii S 20,75/90 a nedosahují doporučených mezí ani pro kategorii S 24,5/100. Rezerva kapacity však není zdaleka tak veliká jako u kategorie R 25,5/120 – viz. obr.12.

Kategorie S 20,75/90 a S 24,5/100 jsou čtyřpruhovými směrově rozdělenými silnicemi s mimoúrovňovými křižovatkami, jež jsou v ČR uplatňovány na mnoha úsecích silnic I. třídy. Příkladem jsou dílčí úseky silnic I/13, I/16, I/44 či I/35. Porovnání návrhových parametrů pro jednotlivé kategorie silnice (S) a rychlostní silnice (R) ukazuje tab. 15.

[9] Kat. S 20,75/90 – čtyřpruhová směrově rozdělená silnice I. třídy s šířkou jízdních pruhů 3,25 m, šířkou zpevněné krajnice 2,25 m a šířkou středního dělícího pásu 1,25 (betonové svodidlo, nebo jiný záchytný systém) pro návrhovou rychlost 90 km/hod.

[10] Kat. S 24,5/100 – čtyřpruhová směrově rozdělená silnice I. třídy s šířkou jízdních pruhů 3,50 m, šířkou zpevněné krajnice 2,50 m a šířkou středního dělícího pásu 3,0 m pro návrhovou rychlost 100 km/hod,

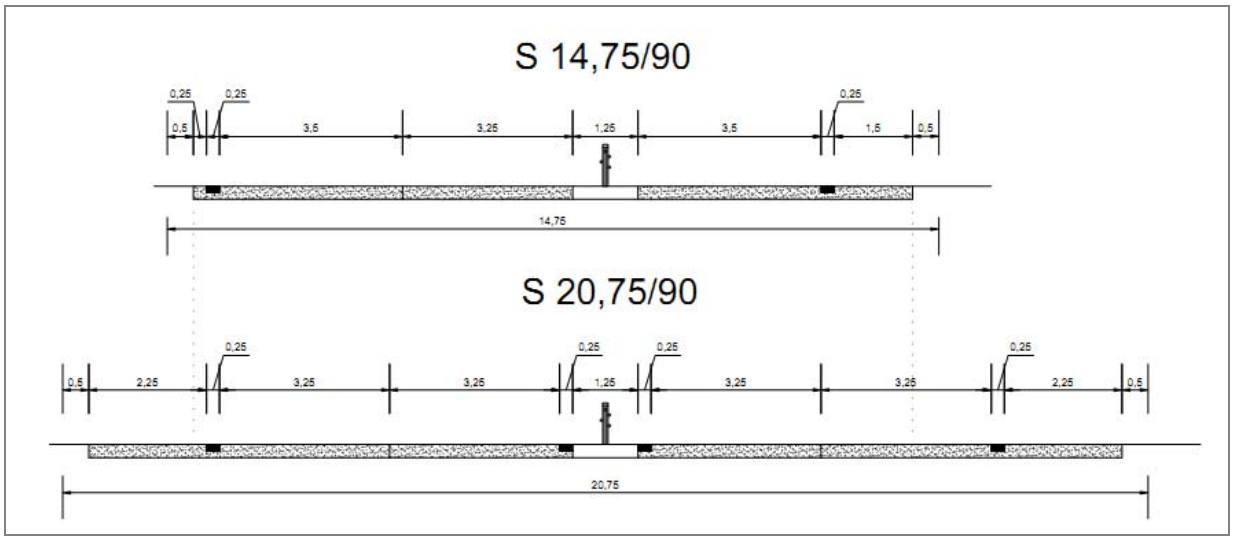
Tab. 15

Návrhové parametry pro jednotlivé kategorie pozemních komunikací				
Parametr / kategorie	**P A H O R K O V I T É Ú Z E M Í**			
	S 14,75	**S 20,75**	**S 24,5**	**R 25,5**
Šířka	14,75 m	20,75 m	24,5 m	25,5 m
Návrhová rychlost	80	80	80	100
R_{min} (p=6%, $v_{NÁVRH}$)	384 m	384 m	384 m	600 m
Maximální podélný sklon	6%	6%	6%	4,5%
Maximální výsledný sklon	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%
Požadovaná úroveň kvality dopravy	C-D	C-D	C-D	C
Minimální intenzita[11] (voz/24h)	11 000	18 000	36 000	44 000
Maximální intenzita[9] (voz/24h)	25 000	41 000	46 000	56 000
Typ křižovatek	MÚK	MÚK	MÚK	MÚK

Pozn.: V obou směrech, pro požadovanou úroveň kvality dopravy, podíl pomalých vozidel 15 %, podélný sklon 4 %, křivolakost 75-150g/km, Zdroj: ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

Pro informaci je dále zobrazeno normové šířkové uspořádání kategorií S 14,75 a S 20,75, doporučovaných pro kapacitní silnici S5.

Obr. 18



Trasování kapacitní silnice S5 v parametrech kategorie S 14,75 a S 20,75 z hlediska výškových poměrů umožňuje příznivější přizpůsobení se terénu a tím redukci záboru území, zmenšení objemu zemních prací a menší podíl inženýrských objektů v trase. Z hlediska směrových parametrů je velice vhodné zachovat nízkou úroveň křivolakosti trasy z důvodů komfortu a bezpečnosti budoucí kapacitní silnice.

Mezní hodnoty úrovňových intenzit dopravy udávané normou pro jednotlivé kategorie silnic a rychlostních silnic dle tab. 15 (minimální intenzita – maximální intenzita) jsou v následující

[11] V obou směrech, pro požadovanou úroveň kvality dopravy, podíl pomalých vozidel 15 %, podélný sklon 4%, křivolakost 75-150g/km

tab. 16 pro jednotlivé koncepční varianty koridoru S5 a dílčí úseky, odpovídající členění dle grafu na obr. 17, porovnány s predikovanými intenzitami v roce 2040 dle studie Valbek. V tabulce 16 je uvedena procentuální míra předpokládaného naplnění kapacitního rozmezí příslušné kategorie v r. 2040.

Tab. 16

Výhledová intenzita dopravy v hodnocených koncepčních variantách ve vztahu k dolní hranici rozpětí intenzit jednotlivých kategorií dle ČSN 736101												
	Procento překročení výhledové intenzity v r. 2040 v jednotlivých úsecích a koncepčních variantách nad minimální mez dle ČSN (v %)											
Kategorie	**Var. severní (S) - úseky**			**Var. jižní (J) - úseky**				**Var. superseverní (Ss) - úseky**				
	1	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
S 14,75[12]	90	50	45	10	40	110	70	115	40	35	30	50
S 20,75	25	0	0	0	0	50	20	50	0	0	0	0
S 24,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R 25,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Z provedené analýzy promítnuté do tab.16 vyplývá následující:

- Ani pro jednu hodnocenou koncepční variantu koridoru S5 (S, J, Ss) se z hlediska výhledových intenzit **neprokazuje odůvodněnost** a potřebnost **kategorií R 25,5 a S 24,5.**
- Pro všechny tři koncepční varianty a jejich dílčí úseky je **s dostatečnou rezervou** opodstatněná **kategorie S 20,75.**
- **Kategorie S 14,75** v případě jižní a superseverní varianty vždy v jednom úseku výhledová intenzita dle studie Valbek přesahuje o 10 – 15% horní mez normového rozmezí intenzity dané kategorie. V případě varianty severní v úseku Turnov – Rovensko kategorie S 14,75 dosahuje v r. 2040 cca 90% normou doporučeného rozmezí intenzit. Důvodem je ve studii Valbek uvažovaná koncepce dopravního spojení Turnov – Semily s využitím kapacitní silnice S5 v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami a dále v nové trase přeložky silnice II/283 Rovensko pod Troskami – Semily. Tato koncepce však není jediným rozhodujícím kritériem pro výsledný návrh a prostorové uspořádání kapacitní silnice S5.

[12] Podklad pro hodnocení – viz graf na obr. 12

C.4 Orientační zhodnocení ekonomické náročnosti kapacitní silnice S5 v alternativních parametrech

Pro orientační vzájemné porovnání investiční náročnosti koncepčních variant koridoru S5 v alternativních kategorijních parametrech jsou využity Cenové normativy pro ocenění staveb pozemních komunikací; standard „Komunikace“, schválené MD č.j: 556/2010-910-IPK/2 ze dne 14.7.2010 (viz tab. 17).

Vzhledem k tomu, že se jedná o koncepční varianty koridoru S5 v alternativních kategorijních parametrech, které dosud nebyly technicky prověřovány, jsou pro orientační posouzení ekonomické náročnosti použity pouze základní cenové normativy pro vlastní komunikaci. Cenový standard „Komunikace“ neobsahuje náklady na realizaci mostů, tunelů, mimoúrovňových křižovatek a ostatních souvisejících objektů.

Tab. 17

Cenové normativy jednotlivých kategorií pozemních komunikací			
Kategorie kapacitní silnice	**Charakteristika**	**Měrná jednotka**	**Cena dle CN2010, standard „Komunikace“** (v Kč bez DPH)
S 11,5	Dvoupruhová silnice I. třídy, extravilán, novostavba, rovinaté a pahorkovité území (neomezený přístup vozidel)	km	48 700 000
	Dvoupruhová silnice I. třídy, extravilán, novostavba, hornaté území (neomezený přístup vozidel)	km	58 000 000
S 14,75[13]	Vystřídaná třípruhová silnice I. třídy (2+1), extravilán, novostavba, rovinaté a pahorkovité území (neomezený přístup vozidel)	km	69 900 000
	Vystřídaná třípruhová silnice I. třídy (2+1), extravilán, novostavba, hornaté území (neomezený přístup vozidel)	km	81 300 000
S 20,75	Čtyřpruhová silnice I. třídy, extravilán, novostavba, rovinaté a pahorkovité území (neomezený přístup vozidel)	km	108 800 000
	Čtyřpruhová silnice I. třídy, extravilán, novostavba, hornaté území (neomezený přístup vozidel)	km	124 000 000
S 24,5	Čtyřpruhová silnice I. třídy, extravilán, novostavba, rovinaté a pahorkovité území (neomezený přístup vozidel)	km	119 700 000
	Čtyřpruhová silnice I. třídy, extravilán, novostavba, hornaté území (neomezený přístup vozidel)	km	136 600 000
R 25,5	Čtyřpruhová rychlostní silnice, extravilán, novostavba, rovinaté a pahorkovité území	km	143 900 000
	Čtyřpruhová rychlostní silnice, extravilán, novostavba, hornaté území	km	164 000 000

Zdroj: Cenové normativy pro ocenění staveb pozemních komunikací; standard „Komunikace“ - schváleno MD č.j: 556/2010-910-IPK/2 ze dne 14.7.2010

[13] Cenový normativ uváděn pro kategorii S 11,5. Cenový normativ pro kategorii S 14,75 - tzv. vystřídaný třípruh, nebo také uspořádání 2+1, je pro účely ÚzS zpracován interpolací A odvozením od kategorie S 20,75 a S11,5.

Procentuální porovnání jednotkové ceny dle CN 2010 (standard „Komunikace“) kategorií S 14,75, S 20,75 a S 24,75 pro hornatý terén s jednotkovou cenou kategorie R 25,5 pro hornatý terén (procentuální podíl ze základního cenového normativu pro kategorii R 25,5):

- R 25,5: 164,0 mil.,- Kč 100 %
- S 24,5: 136,6 mil.,- Kč 83,2 %
- S 20,75: 124,0 mil.,- Kč 75,6 %
- S 14,75: 81,3 mil.,- Kč 49,5%

Rámcová orientační bilance ekonomické náročnosti kapacitní silnice v jednotlivých koncepčních variantách a alternativních parametrech (bez nákladů na mosty, tunely, MÚK a ostatní související stavby) vychází z cenových normativů r. 2010 pro hornaté území. Délka trasy (novostavby) jednotlivých koncepčních variant je převzata ze studie Valbek (délka trasy navrhované pro kategorii R 25,5). Případné rozdíly v trasování kapacitní silnice S5 v alternativních parametrech oproti délce trasy v kategorii R 25,5 nejsou pro účely tohoto porovnání rozhodující.

Délky nových tras (novostavby) jednotlivých variant koridoru kapacitní silnice S5 (dle studie Valbek):

- Varianta severní: 35,0 km
- Varianta jižní: 41,3 km
- Varianta superseverní: 44,4 km

Tab. 18

Orientační ekonomická náročnost novostavby kapacitní silnice v jednotlivých koncepčních variantách a kategoriích pozemních komunikací – CN 2010, standard „Komunikace“[14] (v mil. Kč)				
Kategorie kapacitní silnice	**CN 2010** (v mil. Kč/km)	**Varianta severní**	**Varianta jižní**	**Varianta superseverní**
S 14,75	81,3	2 846 mil.,-	3 358 mil.,-	3 610 mil.,-
S 20,75	124,0	4 340 mil.,-	5 121 mil.,-	5 505 mil.,-
S 24,5	136,6	4 781 mil.,-	5 641 mil.,-	6 065 mil.,-
R 25,5	164,0	5 037 mil,-	5 943 mil.,-	6 389 mil.,-

Pro přiblížení se k reálnějším hodnotám předpokládané investiční náročnosti celé stavby kapacitní silnice S5 včetně rozhodujících nákladů inženýrských staveb jsou uvedeny hodnoty ekonomické náročnosti rychlostní silnice R35 pro kategorii R 25,5 zpracované v úrovni technické studie ve studii Valbek se započtením odhadu nákladů na mosty, tunely, MÚK, zemní práce a ostatní vyvolané stavby (CN 2008) – viz tab. 19.

Tab. 19

Celkové náklady na rychlostní silnici R35 v kategorii R 25,5 dle studie Valbek		
	Cena celkem	**Cena na 1 km délky - kategorie R 25,5**
Varianta severní	19 675, 81 mil.,- Kč	563,12 mil.,- Kč
Varianta jižní	14 567,5 mil.,- Kč	352,48 mil.,- Kč
Varianta superseverní	36 874,1 mil.,- Kč	831,12 mil.,- Kč

Zdroj: „Studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R35“ (VALBEK, spol. s r.o., 02/2009)

[14] Cenový standard „Komunikace“ neobsahuje náklady na realizaci mostů, tunelů, mimoúrovňových křižovatek a ostatních souvisejících staveb a objektů.

Jak je patrné z tab.18 a 19, výsledné hodnoty nákladů u kategorie R 25,5 se řádově odlišují. Do ceny rychlostní silnice R35 dle studie Valbek se jednoznačně promítá zpracovaný návrh technického řešení a možný výpočet nákladů na zemní práce, inženýrské stavby (tunely, mosty), vyvolané přeložky dopravní a technické infrastruktury apod.. Z geomorfologického hlediska jsou značně náročné podmínky pro trasování u varianty superseverní, částečně severní (nákladné inženýrské stavby a zemní práce). To odpovídá i uváděným cenám na 1 km trasy v kategorii R 25,5 dle studie Valbek (tab. 19), kde varianta jižní představuje cca 62,6 % nákladů za 1 km trasy varianty severní, varianta superseverní pak cca 148 % ceny za 1 km trasy ve variantě severní.

Z porovnání jednotkových cen zpracovaných ve studii Valbek lze odvodit i proporce a míru technické náročnosti a z toho vyplývající rozdílnosti ekonomických nákladů jednotlivých koncepčních variant při zahrnutí rozhodujících nákladů inženýrských staveb, zemních prací a vyvolaných ostatních staveb, které v žádném případě neobsahují hodnoty orientační ekonomické náročnosti v tab. 18.

Kapitola C – shrnutí

⇒ Na základě analýzy a porovnání predikovaných intenzit v r. 2025 a 2040 v úseku Turnov - Úlibice s doporučenými rozpětími intenzit pro kategorii R 25,5/120 dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic se jednoznačně potvrzuje, že koridor kapacitní silnice S5 v kategorii **R 25,5 nedosáhne v r. 2040 ani minimální hranice doporučené intenzity dané platnou ČSN.**

⇒ Výhledová **kategorie rychlostní silnice R 25,5** pro koridor kapacitní silnice S5 ve všech koncepčních variantách při zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy je **neopodstatněná, ekonomicky nerentabilní.**

⇒ Pro zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy pro výhledové intenzity dopravy v r. 2040 lze pro všechny tři koncepční varianty s dostatečnou rezervou považovat **kategorii S 20,75.**

⇒ **Kategorii S 14,5** při zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy pro výhledové intenzity dopravy v r. 2040, lze sledovat pouze ve variantě severní za podmínky, že bude zpracována aktuální prognóza dopravy pro r. 2040, která na základě reálných znalostí a aktuálních tendencí vývoje dopravy k r. 2040 prokáže přiměřenost této kategorie.

⇒ Z hlediska předpokládaného rozložení přepravních vztahů a **dopravní účinnosti** je jako **nejpříznivější koncepční varianta** koridoru S5 hodnocena **varianta severní**. V úseku Turnov – Úlibice v maximální míře přebírá dopravní zatížení ze stávající silnice I/35 (nejvyšší míra účinnosti) a umožňuje tak výrazné zklidnění především na průjezdech obytným územím dotčených sídel. Její vysoká přepravní účinnost současně nevyvolává potřebu dalších doprovodných a podmiňujících staveb a obchvatů sídel jako v případě varianty jižní. Z hlediska potenciální délky trasy mezi „uzlovými body“ Rádelský Mlýn – Úlibice představuje nejkratší spojení.

⇒ Varianta severní dosahuje nejkratší délky jak mezi „uzlovými body“ Rádelský Mlýn – Úlibice, tak v délce novostavby Turnov – Úlibice. V této koncepční variantě, jako v jediné, lze uplatnit kategorii vystřídaného třípruhu – **S 14,75**. **Ekonomická náročnost** této kategorie v hodnotách cenových normativů (CN2010) dosahuje cca **50 % ekonomické náročnosti kategorie R 25,5**.

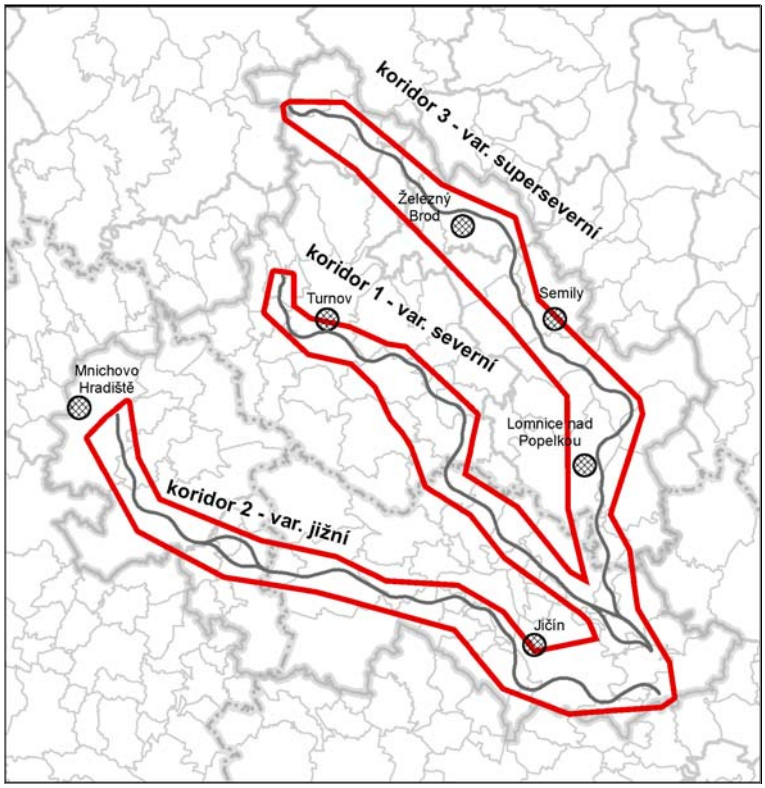
D. POSOUZENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK KONCEPČNÍCH VARIANT KORIDORU S5

D.1 Územní vymezení a zpřesnění koridoru S5 v jednotlivých koncepčních variantách

Pro účely komplexního zhodnocení a porovnání jednotlivých koncepčních variant koridoru S5 je provedeno zpřesnění a územní vymezení koncepčních variant koridoru S5. V porovnání s koridorem kapacitní silnice S5 dle ZÚR (600 m), územně vymezený na základě navrhovaných tras dle studie Valbek, nově navrhované tzv. „zpřesněné koridory S5“ v jednotlivých koncepčních variantách jsou územně vymezené tak, aby umožňovaly prověřit územní podmínky a předpoklady pro průchod kapacitní silnice v alternativních silničních parametrech s možností více se přizpůsobovat terénu a místním podmínkám. V tomto smyslu jsou územně vymezeny a označeny varianty zpřesněného koridoru S5 takto:

Koridor 1 - varianta severní (S):	(Rádelský Mlýn -) Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice
Koridor 2 - varianta jižní (J):	Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice
Koridor 3 - varianta superseverní (Ss):	Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice nad Popelkou – Úlibice

Obr. 19 Schéma vymezení variant zpřesněného koridoru S5



Územní průmět zpřesněného koridoru S5 dle správního členění udává následující tab. 20.

Tab. 20

Územní identifikace variant zpřesněného koridoru S5 – dotčená území			
Varianta	**Kraj**	**ORP**	**Dotčená obec**
KORIDOR 1 – VAR.IANTA SEVERNÍ	**Liberecký kraj**	Turnov	Holenice
			Karlovice
			Klokočí
			Ktová
			Lažany
			Loučky
			Mírová pod Kozákovem
			Modřišice
			Ohrazenice
			Přepeře
			Radostná pod Kozákovem
			Rakousy
			Rovensko pod Troskami
			Tatobity
			Turnov
			Žernov
		Semily	Veselá
	Královehradecký kraj	Jičín	Brada - Rybníček
			Dílce
			Dřevěnice
			Jinolice
			Kbelnice
			Kněžnice
			Libuň
			Podůlší
			Radim
			Soběraz
			Újezd pod Troskami
			Úlibice
			Valdice
			Železnice
KORIDOR 2 – VARIANTA JIŽNÍ	**Středočeský kraj**	Mladá Boleslav	Dobšín
			Dolní Bousov
			Obruby
			Přepeře
			Rohatsko
		Mnichovo Hradiště	Boseň
			Kněžmost
			Mnichovo Hradiště
	Královehradecký kraj	Jičín	Březina
			Dolní Lochov
			Holín
			Jičín
			Kacákova Lhota
			Lužany
			Markvartice

Územní identifikace variant zpřesněného koridoru S5 – dotčená území			
Varianta	**Kraj**	**ORP**	**Dotčená obec**
			Ohařice
			Ohaveč
			Osek
			Ostružno
			Podhradí
			Samšina
			Sobotka
			Staré Místo
			Úlibice
KORIDOR 3 – VARIANTA SUPERSEVERNÍ	**Liberecký kraj**	Jablonec nad Nisou	Dalešice
			Pulečný
			Rádlo
			Rychnov u Jablonce nad Nisou
		Liberec	Jeřmanice
		Semily	Bradlecká Lhota
			Chuchelná
			Košťálov
			Libštát
			Lomnice nad Popelkou
			Nová Ves nad Popelkou
			Semily
			Slaná
			Stružinec
			Syřenov
			Záhoří
		Turnov	Malá Skála
		Železný Brod	Koberovy
			Líšný
			Skuhrov
			Železný Brod
	Královehradecký kraj	Jičín	Dřevěnice
			Kyje
			Radim
			Soběraz
			Úlibice
			Železnice

D.2 Uspořádání území dotčeného variantami koridoru S5 a záměry na provedení změn ve využití území

Charakteristika z hlediska uspořádání území dotčených krajů

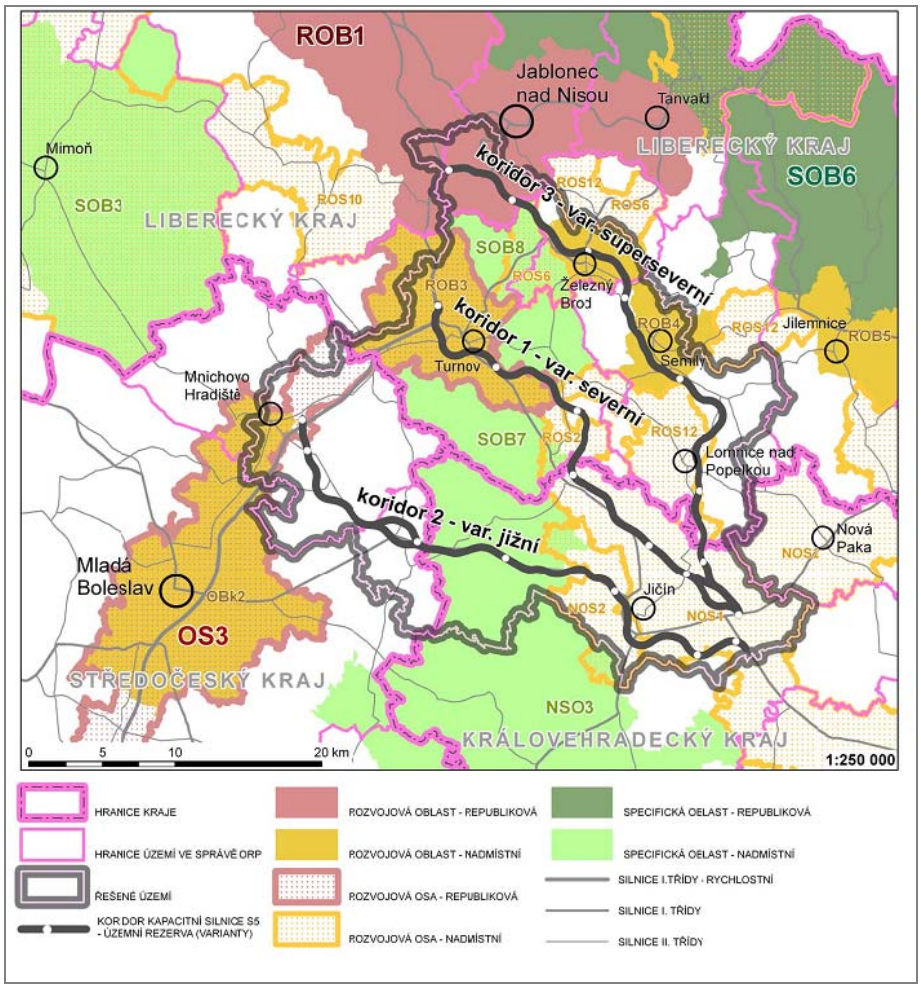
Uspořádání území v rozsahu řešeného území a variant zpřesněného koridoru S5 je převzato z vydaných Zásad územního rozvoje krajů Libereckého, Královehradeckého a Středočeského. Podrobnou specifikaci uvádí tab. 21 a ilustruje obr. 20.

Tab. 21

Uspořádání území dotčených krajů ve vztahu k variantám zpřesněných koridorů S5			
Kra j/ oblasti, osy	**Označení rozvojových os, oblastí, specifických oblastí v rozsahu variantních koridorů**		
	1 – varianta severní	**2 – varianta jižní**	**3 – varianta super-severní**
Kraj Liberecký			
Rozvojová oblast republikového významu	-	-	ROB1
Rozvojová osa republikového významu	OS3	-	OS3
Rozvojová oblast nadmístního významu	ROB3	-	ROB4
Rozvojová osa nadmístního významu	ROS2, ROS12	-	ROS6, ROS12
Specifická oblast nadmístního významu	SOB7, SOB8	-	SOB8
Kraj Královehradecký			
Rozvojová oblast republikového významu	-	-	-
Rozvojová osa republikového významu	-	-	-
Rozvojová oblast nadmístního významu	-	-	-
Rozvojová osa nadmístního významu	NOS1	NOS1, NOS2	NOS1
Specifická oblast nadmístního významu	-	NSO3	-
Kraj Středočeský			
Rozvojová oblast republikového významu	-	-	-
Rozvojová osa republikového významu	OS3	OS3	-
Rozvojová oblast nadmístního významu	-	Obk2	-
Rozvojová osa nadmístního významu	-	-	-
Specifická oblast nadmístního významu	-	-	-

Zdroj: PÚR ČR 2008, ZÚR Libereckého kraje, ZÚR Královehradeckého kraje, ZÚR Středočeského kraje

Obr. 20 Uspořádání řešeného území dle ZÚR dotčených krajů



Charakteristika variant zpřesněných koridorů S5 z hlediska záměrů na provedení změn ve využití území

V rozsahu variant zpřesněných koridorů S5 jsou pro účely ÚzS sledovány republikové a nadmístní liniové záměry dopravní (dále DI) a technické infrastruktury (dále TI), obsažené ve vydaných Zásadách územního rozvoje dotčených krajů Libereckého, Královehradeckého a Středočeského. Přehled vybraných záměrů uvádí tab. 22.

Tab. 22

Přehled dotčených záměrů na provedení změn ve využití území dopravní a technické infrastruktury republikového a nadmístního významu			
Kraj / infrastruktura	**Záměry (VPS), územní rezerva**		
	1 – varianta severní	**2 – varianta jižní**	**3 – varianta superseverní**
Kraj Liberecký			
Dopravní infrastruktura	II/283 Semily – S5 (var. přes Tatobity – var. B (územní rezerva); II/283 Semily – I/35 (var. přes Tatobity a Radostnou p. K. – var.C (územní rezerva); Trať Praha – Liberec, pře-	-	II/283 Semily – S5 (var. přes Tatobity – var. B (územní rezerva) II/283 Semily – I/35 (trasa přes Tatobity a Radostnou p. K.– var.C (územní rezerva); Trať Turnov – Semily –

Přehled dotčených záměrů na provedení změn ve využití území dopravní a technické infrastruktury republikového a nadmístního významu			
Kraj / infrastruktura	**Záměry (VPS), územní rezerva**		
	1 – varianta severní	**2 – varianta jižní**	**3 – varianta superseverní**
	ložka Příšovice - Ohrazenice – Liberec (D26); Trať Praha – Liberec, novostavba Příšovice – Čtveřín (územní rezerva); Trať Turnov – Rovensko p.T., modernizace a elektrizace (D29A); Trať Turnov – Semily – Košťálov, optimalizace, elektrizace (D31A);		Košťálov, optimalizace, elektrizace (D31A);
Technická infrastruktura	-	-	Vedení VVN 110 kV, úsek odboč. ze stáv. vedení do TR Jablonec n.N., jih (E14C); Vedení VVN 110 kV, úsek odboč. ze stáv. vedení do TR Železný Brod (E13A);
Kraj Královehradecký			
Dopravní infrastruktura	Rychlostní silnice R35 Úlibice – Hradec Králové (DS2); II/286, Železnice, přeložka (DS20); II/286 Valdice – Jičín s napojením na I/16, přeložka (DS21);	Rychlostní silnice R35 Úlibice – Hradec Králové (DS2); I/32, Staré Město, přeložka (DS8); II/286 Valdice – Jičín s napojením na I/16, přeložka (DS21);	Rychlostní silnice R35 Úlibice – Hradec Králové (DS2); II/286, Železnice, přeložka (DS20);
Technická infrastruktura	-	Nadzemní vedení 2x110 kV TR Nový Bydžov – Vinary – Jičíněves – TR Staré Místo (TE3)	-
Kraj Středočeský			
Dopravní infrastruktura	-	II/268 Boseň, obchvat (D139); II/268 Kněžmost, obchvat (D140); Trať 070 Mnichovo Hradiště, přeložka (územní rezerva);	-
Technická infrastruktura	-	-	-

Zdroj: ZÚR Libereckého kraje, ZÚR Královehradeckého kraje, ZÚR Středočeského kraje

Koridory záměrů dopravní a technické infrastruktury, sledované ve vydaných ZÚR jako veřejně prospěšné stavby nebo územní rezervy, je v souladu s PÚR ČR 2008 a republikovou prioritou (23) žádoucí vzájemně koordinovat s cílem minimalizovat rozsah fragmentace krajiny. V případě že je to účelné, umísťovat stavby a zařízení souběžně.

D.3 Socioekonomické charakteristiky území dotčeného koncepčními variantami koridoru S5

Území řešené ÚzS zahrnuje celkem 95 obcí, které přísluší do těchto vyšších administrativně správních celků a statisticky sledovaných jednotek:

- 3 kraje (Středočeský, Liberecký a Královehradecký)
- 5 okresů (Mladá Boleslav, Liberec, Jablonec n Nisou, Semily, Jičín)
- 8 ORP (Mladá Boleslav, Mnichovo hradiště, Jablonec nad Nisou, Liberec, Semily, Turnov, Železný Brod, Jičín)
- 9 POÚ (Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Jablonec nad Nisou, Liberec, Lomnice nad Popelkou, Semily, Turnov, Železný Brod, Jičín, Sobotka)

Obce dotčené variantami zpřesněných koridorů S5 jsou pouze neúplnou součástí nejnižších administrativně správních celků i celého řešeného prostoru. Proto je hodnocení založeno pouze na hodnocení souboru obcí bezprostředně dotčených jednotlivými variantami zpřesněných koridorů S5.

Koridor 1 – varianta severní

Administrativně správní vazby - v koridoru 1 – var. severní se nalézá celkem 36 obcí. Dotčené obce přísluší do Libereckého (18 obcí) a Královehradeckého kraje (18 obcí). Zpřesněný koridor S5 prochází v Libereckém kraji územím obvodem ORP Turnov (POÚ Turnov a POÚ Lomnice nad Popelkou), v Královehradeckém kraji pouze obvodem POÚ Jičín.

Tab. 23

Administrativně správní vazby – varianta severní		
Správní obvody POÚ	**Dotčené obce**	
	Absolutní - počet	**%**
Turnov	8	22,2
Lomnice nad Popelkou	1	2,8
Jičín	17	47,2
Celkem	**36**	**100,0**

Sídelní struktura a hustota osídlení - více jak polovinu obcí (60 %) tvoří malé obce do 500 obyvatel, kde žije pouze 10% z obyvatel dotčených obcí severní varianty. Méně četně jsou zde zastoupeny obce v kategorii 500-999 obyvatel (20 %), kde však žije mírně vyšší podíl obyvatel než v kategorii předchozí.

Tab. 24

Sídelní struktura – severní varianta						
Velikostní kategorie	**Obce**		**Obyvatelstvo**		**Rozloha**	**Hustota**
	Počet	%	počet	%	ha	Počet obyvatel /km^2
1-499 obyvatel	21	60	5001	10,2	9188	54,4
500-999 obyvatel	8	20	5796	11,9	10541	55,0
1000-1999	5	14,3	6927	14,2	4872	142,2
2000-4999	0	0	0	0,0	0	0,0
5000-9999	0	0	0	0,0	0	0,0
10000 a více	2	5,7	31187	63,8	4768	654,1
Celkem	**36**	**100**	**48911**	**100,0**	**29369**	**166,5**

Zásadní roli v sídelní struktuře hrají dvě velká města Turnov a Jičín, kde žije 65 % z celkového počtu obyvatel dotčených obcí severní varianty. Relativně četně jsou zastoupeny tzv. velké obce nad 1000 obyvatel, které mají charakter venkovských sídelních středisek. Největšími jsou Mírová pod Kozákovem s 1 644 obyvateli na Trutnovsku a Valdice s 1 575 obyvateli na Jičínsku.

Tab. 25

POÚ	Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	Počet obyvatel 2011
Turnov	Ohrazenice	1 125
	Rovensko pod Troskami	1 288
	Mírová pod Kozákovem	1 644
Jičín	Železnice	1 295
	Valdice	1 575
	Města	**Počet obyvatel 2011**
Turnov	Turnov	14 395
Jičín	Jičín	16 792

Dotčené obce mají celkovou rozlohu 29 369 ha. Průměrná hustota je díky vysokému zastoupení malých obcí relativně nízká 166,5 obyvatel/km^2 V ryze venkovském prostoru dosahuje přitom pouze 54 osoby/m^2. V urbanizovaném prostoru 654 osob/m^2.

Obyvatelstvo

Vývoj počtu obyvatel - vývoj početních stavů v desetiletí 2001-2011 stagnoval. Relativně dynamicky (index vývoje 112,4) se vyvíjelo venkovské osídlení i venkovská sídelní centra a ostatní obce nad 1000 obyvatel (index vývoje 110,2). Nejvyšší relativní přírůstky (+20 %) jsou zaznamenány u Mírové pod Kozákovem na Turnovsku a u Železnice na Jičínsku.

Naopak počet obyvatel velkých měst stagnoval, respektive u Turnova došlo k 2% přírůstku, u Jičína k 0,3% úbytku početních stavů.

Tab. 26

Typ osídlení	Počet obyvatel 2001	Počet obyvatel 2011	Index vývoje
Venkovský prostor (obce do 1000 obyvatel)	9610	10 797	112,4
Venkovská sídelní centra a obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	6287	6927	110,2
Velká města	30895	31187	100,9
Celkem	**48793**	**48911**	**100,2**

Pohyb přirozenou měnou a migrací - v mezidobí 2006-2010 je nárůst početních stavů obyvatel ovlivněn především migrací (+1558 osob) To se týká jak všech kategorií obcí s tím, že v přepočtených hodnotách na 1000 obyvatel došlo k nejvyšším migračním ziskům v obcích venkovského prostoru, k nejnižším ve velkých městech jako celku. Kladné migrační saldo má ale pouze Jičín, samotný Turnov je v malé míře ztrátový.

Pohyb přirozenou měnou měl v sledovaném souboru obcí okrajový vliv na nárůst početních stavů a to na všech úrovních sledované skladby obcí. Situace se však výrazně odlišuje u konkrétních sídel. Zejména v kategorii malých obcí byl často vývoj přirozenou měnou ztrátový, stejně tak jako u některých venkovských sídelních center (konkrétně Rovensko pod Troskami).

Tab. 27

Pohyb přirozenou měnou a migrací – severní varianta					
	Přirozený přírůstek 2006-2010	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Migrační saldo 2006-2010**	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Střední stavy obyvatel 2006-2010**
Venkovský prostor celkem	**44**	**4,2**	**753**	**73**	**10382**
Venkovská sídelní centra	**53**	**8**	**262**	**40**	**6597**
v tom:					
Ohrazenice	16	14	30	27	1114
Rovensko pod Troskami	-23	-19	67	54	1239
Železnice	17	14	142	115	1238
Valdice	28	20	-85	-59	1430
Mírová pod Kozákovem	15	10	108	68	1577
Velká města celkem	**-10**	**0**	**543**	**17**	**31050**
v tom:					
Turnov	-70	-5	-32	-2	14452
Jičín	60	4	575	35	16598
Celkem obce	**87**	**1,8**	**1558**	**32,4**	**48029**

Věková skladba - soubor obcí severní varianty charakterizuje nízký podíl dětské složky (14 %), velmi vysoký podíl složky produktivního věku (69,3%) a zvýšený podíl nejstarší složky populace (16,7 %). Vzájemný poměr nejmladší a nejstarší skupiny obyvatel (index stáří 119,5) nedává výhledový předpoklad nárůstu počtu obyvatel přirozenou měnou, ale naopak charakterizuje obyvatelstvo jako stárnoucí a ztrátové přirozenou měnou v dalších letech.

Situaci ovlivňují negativně především velká města, kde je podíl nejstarší složky populace téměř 18 %, v Turnově téměř 20 %. Nejvyváženější věkovou skladbu mají venkovská centra osídlení. Zde je předpoklad stabilizovaného vývoje přirozenou měnou.

Tab. 28

Věková skladba – severní varianta							
	Obyvatelstvo celkem	**0 - 14**	**%**	**15 - 64**	**%**	**65 a více včetně nezjištěno**	**%**
Venkovský prostor	**10 797**	**1 602**	**14,8**	**7 508**	**69,5**	**1 687**	**15,6**
Venkovská sídelní centra	**6 927**	**1 022**	**14,8**	**4 980**	**71,9**	**925**	**13,4**
v tom:							
Ohrazenice	1 125	159	14,1	837	74,4	129	11,5
Rovensko pod Troskami	1 288	187	14,5	919	71,4	182	14,1
Železnice	1 295	205	15,8	905	69,9	185	14,3
Valdice	1 575	193	12,3	1 208	76,7	174	11,0
Mírová pod Kozákovem	1 644	278	16,9	1 111	67,6	255	15,5
Města celkem	**31 187**	**4 209**	**13,5**	**21 424**	**68,7**	**5 554**	**17,8**
Turnov	14 395	1 993	13,8	9 587	66,6	2 815	19,6
Jičín	16 792	2 216	13,2	11 837	70,5	2 739	16,3
Severní varianta celkem	**48 911**	**6 833**	**14,0**	**33 912**	**69,3**	**8 166**	**16,7**

Bydlení

Vývoj a obložnost bytového fondu - obyvatelstvo dotčených obcí severní varianty žije v současnosti v 9 699 obydlených domech a v 18 353 bytech. Na jeden byt připadá v průměru 2,7 osob. Nejvyšší obložnost bytů nalézáme ve větších obcích a venkovských sídelních centrech (3 osoby/byt), nejnižší ve velkých městských centrech (2,6 osoby/ byt).

Vývoj domovního i bytového fondu 2011/2001 je progresivní ve všech sledovaných kategorií obcí. Nejvyšší absolutní i relativní přírůstky nalézáme v souboru obcí do 1000 obyvatel. Z celkového nárůstu 728 obydlených domů je v této kategorii obcí lokalizováno 48,5% domů. Z celkového přírůstku bytů evidovaných v rozsahu 523 bytů připadá na obce do1000 obyvatel nižší podíl a to 47,6 %.

Tab. 29

Vývoj a obložnost bytového fondu – severní varianta									
	Obydlené domy 2011	**Počet trvale obydl. domů 2001**	**Index vývoje obydlených domů 2011/2001**	**Nárůst domů 2001-2011**	**Počet trvale obydl.bytů (TOP) 2001**	**Obydlené byty 2011**	**Počet obyvatel / byt 2011**	**Index vývoje bytů 2011/2001**	**Nárůst bytů**
Venkovské obce	**3192**	**2839**	**112,4**	**353**	**3583**	**3832**	**2,8**	**106,9**	**249**
Venkovská sídelní střediska	**1 609**	**1 461**	**110,1**	**148**	**2 202**	**2 347**	**3**	**106,6**	**145**
Ohrazenice	253	215	117,7	38	352	390	2,9	110,8	38
Rovensko pod Troskami	350	336	104,2	14	461	468	2,8	101,5	7
Železnice	368	345	106,7	23	399	420	3,1	105,3	21

Vývoj a obložnost bytového fondu – severní varianta									
	Obydlené domy 2011	Počet trvale obydl. domů 2001	Index vývoje obydlených domů 2011/2001	Nárůst domů 2001-2011	Počet trvale obydl.bytů (TOP) 2001	Obydlené byty 2011	Počet obyvatel / byt 2011	Index vývoje bytů 2011/2001	Nárůst bytů
Valdice	168	154	109,1	14	496	503	3,1	101,4	7
Mírová pod Kozákovem	470	411	114,4	59	494	566	2,9	114,6	72
Turnov	2 606	2487	104,8	119	5701	5 796	2,5	101,7	95
Jičín	2 292	2184	104,9	108	6344	6 378	2,6	100,5	34
Města celkem	**4 898**	**4 671**	**104,9**	**227**	**12 045**	**12 174**	**2,6**	**101,1**	**129**
Severní varianta celkem	**9 699**	**8 971**	**108,1**	**728**	**17 830**	**18 353**	**2,8**	**102,9**	**523**

Dokončené byty - příznivý vývoj v domovním a bytovém fondu byl jednoznačně ovlivněn intenzitou nové bytové výstavby v letech 2006-2010. V tomto období zde bylo na 1000 obyvatel středního stavu postaveno 15,8 bytů. Celkem bylo v obcích severní varianty dokončeno 761 nových bytů, z toho 270 bytů (35,4 %) v obcích do 1000 obyvatel.

Největší počet a podíl dokončených bytů je situován ve velkých městech, nejvyšší nárůst má Turnov. To se ale neprojevilo v konečném nárůstu rozsahu obytné funkce ve městech. V kontextu s celkovými nízkými přírůstky bytů ve městech v období 2001-2011 je zřejmé, že byl vývoj ve městech doprovázen i relativně vysokou intenzitou odpadu bytového fondu.

Tab. 30

Vývoj dokončených bytů – severní varianta			
	Dokončené byty 2006-2010	na 1000 obyvatel středního stavu	Střední stavy obyvatel 2006-2010
Venkovské obce	**270**	**26,0**	**10382**
Venkovská sídelní střediska	**97**	**14,7**	**6596,5**
Ohrazenice	27	24,2	1113,5
Rovensko pod Troskami	13	10,5	1239
Železnice	18	14,5	1237,5
Valdice	5	3,5	1429,5
Mírová pod Kozákovem	34	21,6	1577
Města celkem	**394**	**12,7**	**31050**
Turnov	229	15,8	14452
Jičín	165	9,9	16598
Severní varianta celkem	**761**	**15,8**	**48029**

Hospodářství

V rozvojových osách a oblastech republikového a nadmístního významu je začleněno celkem 28 obcí, ve kterých žije 45,5 tis. obyvatel, tedy velmi vysoký podíl obyvatel dotčených obcí severní varianty. Převážně se jedná o osy a oblasti nadmístního významu, pouze 9 obcí

leží na osách republikového významu. Žádná z obcí však nepatří do rozvojové oblasti republikového významu.

Ve specifické oblasti nadmístního významu jsou začleněny 4 obce a to Mírová pod Kozákovem, Olešenice, Radostná pod Kozákovem a Ktová – všechny příslušejí do správního obvodu Semily.

Tab. 31

Obce v rozvojových oblastech osách a specifických oblastech – severní varianta		
Rozvojové předpoklady obcí	**Počet obcí**	**Počet obyvatel**
Obce na rozvojových osách a v rozvojových oblastech celkem	**28**	**45533**
v tom:		
Rozvojové osy republikového významu	9	19545
Rozvojové oblasti republikového významu	0	0
Rozvojové oblasti nadmístního významu	9	19 546
Rozvojové osy nadmístního významu	20	25 988
Obce ve specifických oblastech nadmístního významu	**4**	**2 422**

Začlenění obcí do FUA – intenzivní pracovní spjatost obcí s centry pracovních příležitostí - převaha obcí severní varianty (28 obcí z 36 obcí) má intenzivní pracovní spjatost s centry osídlení (FUA). V těchto obcích žije celkem 48 tis obyvatel (92,2 %) z celkového počtu obyvatel obcí severní varianty.

Obce, které nespojují s centry FUA intenzivní pracovní vazby jsou zastoupeny máločetně (v 8 případech) a žije zde pouze 2,9 tis. obyvatel, tj. 5,6 % z obyvatelstva dotčených obcí severní varianty celkem. Mírně vyšší počet obyvatel přitom připadá na obce Jičínska.

Tab. 32

Obce začleněné do FUA – severní varianta			
	Počet obcí	**Počet obyvatel**	**%**
Obce začleněné do FUA Turnov	15	23478	48,0
Obce začleněné do FUA Jičín	13	22547	46,1
Obce s nízkou spjatostí s centry osídlení celkem	8	2886	5,9
v tom:			
Obce mimo vliv center osídlení na Turnovsku	3	1373	47,6
Obce mimo vliv center osídlení na Jičínsku	5	1513	52,4
Severní varianta celkem	**36**	**48911**	**100**

Ekonomická aktivita a zaměstnanost - ekonomicky aktivní obyvatelstvo (EA) tvořilo k datu sčítání 2011 celkem 24 tis., tj. téměř 50 % z obyvatelstva obcí úhrnem. Skutečně zaměstnaných osob bylo v roce 2011 necelých 22 tis. a 92 % z ekonomicky aktivních. Zbývajících 8 % tvořily osoby hledající práci.

Nejvyšší stupeň ekonomické aktivity (51,1 %) nalézáme ve venkovském prostoru, srovnatelnou vykazují i venkovská sídelní centra jako celek. Na této úrovni jsou ale patrné relativně velké rozdíly. Nejvyšší ekonomickou aktivitu má Rovensko pod Troskami na Turnovsku, kde je ale evidována nízká skutečná zaměstnanost (87,9 %). Částečně to může být vlivem okrajové polohy ve spádovém obvodu Turnova jako centra FUA. Celkově tak z venkovských center dosahují nejlepší hodnocení Valdice s 52 % ekonomicky aktivních a 96,4 % zaměstnaných osob z EA. Nejnižší míru pracovního zapojení vykazují velká města jako celek s 48,3 % ekonomicky aktivních.

Tab. 33

Ekonomická aktivita a zaměstnanost – severní varianta						
	Ekonomicky aktivní 2011	**% z obyvatel**	**z toho zaměstnaní**	**% z EA**	**EA 2001**	**Index vývoje EA 20011/2001**
Venkovský prostor	**5 482**	**51,1**	**5 046**	**92,0**	**4 963**	**110,4**
Venkovská sídelní centra	**3 533**	**51**	**3 222**	**91,2**	**3 388**	**104,3**
v tom:						
Ohrazenice	615	54,7	558	90,7	556	110,6
Rovensko pod Troskami	686	53,3	603	87,9	633	108,4
Železnice	590	45,6	528	89,5	577	102,3
Valdice	819	52	765	93,4	876	93,5
Mírová pod Kozákovem	823	50,1	768	93,3	746	110,3
Města	**15 075**	**48,3**	**13 864**	**92**	**16 448**	**91,7**
v tom:						
Turnov	6 982	48,5	6 358	91,1	7588	92
Jičín	8 093	48,2	7 506	92,7	8860	91,3
Severní varianta celkem	**24 090**	**49,3**	**21 891**	**91,9**	**24 799**	**97,1**

Odvětvová orientace hospodářství - zemědělství, lesnictví a vodní hospodářství hraje v souboru dotčených obcí okrajovou roli, na celkové ekonomické aktivitě se v roce 2001 podílelo pouze 4 %. Dnes lze předpokládat spíše snížení tohoto podílu nebo stagnaci. Zásadní význam nemají primérní aktivity ani pro venkovský prostor.

Zaměstnanost v průmyslových aktivitách a ve stavebnictví zde byla v roce 2001 stále ještě relativně vysoká (42 %), na sekundární aktivity se orientovali ve větší míře obyvatelé venkova, resp. malých obcí bez konkurenční nabídky práce ve službách. Města měla již jednoznačně dominantní orientaci na třetí sektor (59 %). Během deseti let od minulého sčítání se podíl pracujících v třetím sektoru posílil na úkor priméru, ale i sekundéru.

Tab. 34

Odvětvová skladba zaměstnanosti 2001– severní varianta							
		Primér		**Sekundér**		**Terciér**	
	EA 2001	počet	% z EA	počet	% z EA	počet	% z EA
Venkovský prostor	**4 963**	**461**	**9,3**	**2 441**	**49,2**	**2 061**	**41,5**
Venkovská sídelní centra	**3388**	**174**	**5,1**	**1543**	**45,5**	**1 671**	**49,3**

Odvětvová skladba zaměstnanosti 2001– severní varianta							
		Primér		Sekundér		Terciér	
	EA 2001	počet	% z EA	počet	% z EA	počet	% z EA
Ohrazenice	556	18	3,2	293	52,7	245	44,1
Rovensko pod Troskami	633	42	6,6	276	43,6	315	49,8
Železnice	577	51	8,8	202	35,0	324	56,2
Valdice	876	21	2,4	330	37,7	525	59,9
Mírová pod Kozákovem	746	42	5,6	442	59,2	262	35,1
Města celkem	**16448**	**365**	**2,2**	**6420**	**39,0**	**9 663**	**58,7**
Turnov	7588	129	1,7	3305	43,5	4 154	54,7
Jičín	8860	236	2,7	3116	35,2	5 508	62,2
Severní varianta. celkem	**24799**	**1000**	**4,0**	**10404**	**42,0**	**13 395**	**54,0**

Nezaměstnanost - míra nezaměstnanosti 2010 byla v řešeném prostoru relativně vysoká (8,5 %). Vyšší míru nezaměstnanosti mají zejména venkovská centra (9,1%), nejproblematičtější situaci má Železnice s 12,2 % nezaměstnaností. Situace není příznivá ani ve velkých městech, vysokou míru nezaměstnanosti (9,8 %) vykazuje zejména Turnov. Z celkové skupiny 2,1 tis. hledajících práci je 32 % dlouhodobě nezaměstnaných (nad 12 měsíců).

Tab. 35

Nezaměstnanost – severní varianta					
	Ekonomicky aktivní 2011	**Počet uchazečů o zaměstnání k 31.12. dosažitelní**	**Míra nezaměstnanosti**	**Počet uchazečů - evidence nad 12 měsíců**	**% z uchazečů celkem**
Venkovský prostor	**5 482**	**474**	**8,6**	**141**	**29,7**
Venkovská sídelní centra	**3 533**	**320**	**9,1**	**95**	**29,7**
Ohrazenice	615	56	9,1	20	35,7
Rovensko pod Troskami	686	74	10,8	26	35,1
Železnice	590	72	12,2	13	18,1
Valdice	819	58	7,1	14	24,1
Mírová pod Kozákovem	823	60	7,3	22	36,7
Města	**15 075**	**1 323**	**8,8**	**449**	**33,9**
v tom:					
Turnov	6 982	686	9,8	236	34,4
Jičín	8 093	637	7,9	213	33,4
Severní varianta celkem	**24799**	**2 117**	**8,5**	**685**	**32,3**

Pracovní místa - lze bilancovat pouze z údajů ze sčítání 2001. Dojížďkovými pracovními centry byla pouze města Jičín a Turnov. Z ostatních venkovských středisek tuto roli nemělo žádné, všechny vykazují nízkou pracovní soběstačnost. Nejlepší pozici měly Valdice s 783 pracovními místy a podílem dojíždějících na 100 vyjíždějících 80,1. I zde tedy převažovala vyjížďka za prací nad dojížďkou.

Lze důvodně předpokládat, že od roku 2001 nabídka pracovních míst pravděpodobně poklesla. Vypovídá o tom skutečnost, že i při snížení rozsahu složky ekonomicky aktivního obyvatelstva o 600 osob se míra nezaměstnanosti oproti r. 2001 výrazně zvýšila. Pokles pracovních míst se bezesporu váže především na velká města jako dojížďková pracovní centra, kde je evidována i vysoká míra nezaměstnanosti (zejména v Turnově).

Tab. 36

Pracovní místa – severní varianta							
	Pracovní místa	**na 100 EA**	**Vyjíždějící do zaměstnání mimo obec**	**% z EA**	**Počet dojíždějících**	**Počet dojíždějících na 100 vyjíždějících**	**Rozdíl dojíždějící - vyjíždějící**
Venkovský prostor	**3 244**	**65,4**	**3 038**	**61,2**	**1319**	**43,4**	**-1 719**
Venkovská sídelní centra	**2255**	**67,0**	**1898**	**56,0**	**765**	**40,0**	**-1133**
v tom:							
Ohrazenice	209	38,0	402	72,3	55	13,7	-347
Rovensko pod Troskami	449	71,0	279	44,1	95	34,1	-184
Železnice	416	72,0	306	53,0	145	47,4	-161
Valdice	783	89,0	467	53,3	374	80,1	-93
Mírová pod Kozákovem	398	53,0	444	59,5	96	21,6	-348
Města celkem	**23045**	**140,0**	**2483**	**15,1**	**9080**	**366,0**	**5023**
v tom:							
Turnov	10729	141,0	1049	13,8	4190	399,4	3141
Jičín	12316	139,0	1434	16,2	4890	341,0	3456
Severní varianta celkem	**28 544**	**115,1**	**7 419**	**29,9**	**11 164**	**150,5**	**2 171**

Cestovní ruch - obce v severní variantě mají předpoklady především pro rozvoj městského turismu ve spojení s památkami, v menší míře pro rozvoj přírodně orientovaného cestovního ruchu. Nalézají se zde celkem tří centra cestovního ruchu:

- dvě historická města; Jičín s národním významem a Turnov s nadregionálním významem,
- Karlovice v CHKO Český ráj, které jsou přírodní atraktivitou s pískovcovými skalními útvary.

Podíl lesních ploch je relativně nízký, tvoří 21,6% z celkové rozlohy začleněných obcí, vodní plochy tvoří pouze 1,5 % z rozlohy obcí. Vysoký podíl lesních ploch mají některé obce zejména na Turnovsku (Holenice – 48 %), Hrubá Skála (42%) ale i Holín (42 %) na Jičínsku.

Koridor 2 – varianta jižní

Administrativně správní vazby - ve zpřesněném koridoru 2 - variantě jižní se nalézá celkem 30 obcí. Dotčené obce přísluší do Středočeského a do Královehradeckého kraje. Koridor prochází ve Středočeském kraji územním obvodem ORP Mladá Boleslav (resp. POÚ Mladá Boleslav) a ORP Mnichovo Hradiště (resp. POÚ Mnichovo Hradiště), v Královéhra-

deckém kraji ORP Jičín, resp. obvodem POÚ Jičín a POÚ Sobotka. Největší podíl obcí je situován v POÚ Jičín..

Tab. 37

Administrativně správní vazby – jižní varianta		
Správní obvody POÚ	**Dotčené obce**	
	Absolutní - počet	**%**
Mladá Boleslav	5	16,7
Mnichovo Hradiště	4	13,3
Jičín	13	43,3
Sobotka	8	26,7
Jižní varianta celkem	**30**	**100,0**

Sídelní struktura - převahu obcí (83 %) ve variantě jižní tvoří malé obce do 500 obyvatel, kde však žije pouze 17,4 % z obyvatel dotčených obcí. Velká část populace (65 %) žije ve městech nad 5 tis. obyvatel. K větším obcím neměstského typu patří pouze Kněžmost (1,8 tis. obyvatel) v POÚ Mnichovo Hradiště a Dolní Bousov na Mladoboleslavsku. Z center jmenovaných spádových obvodů jsou v jižní variantě zahrnuty následující:

- Jičín s 16,8 tis. obyvateli,
- Mnichovo Hradiště s 8,3 tis. obyvateli,
- Sobotka s 2,4 tis. obyvateli.

Hustota osídlení - dotčené obce mají celkovou rozlohu 30 554 ha. Průměrná hustota je díky vysokému podílu malých obcí velmi nízká, a to 1,3 osob/ha. V ryze venkovském prostoru dosahuje přitom pouze 0,4 osoby na ha a s rostoucí městskostí se hustota osídlení přirozeně zvyšuje až na 6,7 osob na ha v městě Jičíně.

Tab. 38

Sídelní struktura – jižní varianta						
Velikostní kategorie	**Obce**		**Obyvatelstvo**		**Rozloha**	**Hustota**
	Počet	%	počet	%	ha	Počet obyvatel /km^2
1-499 obyvatel	25	83,3	6718	17,4	16217,7	41,4
500-999 obyvatel	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
1000-1999	1	3,3	1840	4,8	4045,1	45,4
2000-4999	2	6,7	5000	12,9	4364,0	114,5
5000-9999	1	3,3	8355	21,6	3432,0	243,4
10000 a více	1	3,3	16792	43,4	2495,0	673,0
Jižní varianta celkem	**30**	**100,0**	**38 705**	**100,0**	**30 554,0**	**126,7**

Obyvatelstvo

Vývoj počtu obyvatel - vývoj početních stavů obyvatel je v posledním desetiletí mírně růstový, a to jak v městském tak ve venkovském prostoru. Od roku 2001 do r. 2011 došlo v řešeném území jižní varianty k 5,8% nárůstu početních stavů, v samotném venkovském prostoru (u obcí do 500 obyvatel) je relativní nárůst významně vyšší a to 14,8%. Naopak u center osídlení se přírůstky pohybují v rozmezí 1,8 % (Mnichovo Hradiště) po 5,8 % (So-

botka). Největší město (Jičín) vykazuje nárůst 2,1 % obyvatelstva. Z větších obcí je nejdynamičtější vývoj u Kněžmostu s 1,8 tis. obyvateli.

Pohyb přirozenou měnou a migrací (2006-2010) - vymezený prostor je v sledovaných letech 2006-2010 ztrátový přirozenou měnou, migračně naopak ziskový (+1770 osob). Na 1000 obyvatel středního stavu se jedná o přírůstky 46,3 obyvatel. Na migračních ziscích se venkovský prostor (obce do 500 obyvatel) podílí 30 %. V přepočtu na obyvatele zde došlo k nárůstu 84,1 osob na 1000 obyvatel – tedy k vyšším relativním přírůstkům než u větších obcí městského typu.

Z obcí městského typu vykazuje největší absolutní migrační přírůstky Jičín (+576 osob). V přepočtených hodnotách není ale migrační atraktivita města Jičín nikterak vysoká (+34,6 osob/ 1000 obyvatel). Příznivější pozici má Sobotka (+65,1 osob na 1000 obyvatel) a zejména další dvě větší obce bez vyššího významu v osídlení Kněžmost (+ 99,7 osob na 1000 obyvatel) a Dolní Bousov (+70,9 osob na 1000 obyvatel), kde na jejich migrační atraktivitu působí významně dostupnost Mladé Boleslavi, se kterou jsou pracovně silně spjaté (začleněné do FUA) včetně nabídky místní vybavenosti.

Přirozenou měnou jsou evidovány mírné ztráty (- 52 osob), v přepočtených hodnotách se jedná o úbytek -1,3 osob na 1000 obyvatel středního stavu. Úbytky přirozenou měnou jsou relativně vyšší u obcí s nízkými migračními zisky. Tam kde byl potenciál výrazněji posílen mladými imigranty jsou přírůstky přirozenou měnou kladné, i když nikterak vysoké (Kněžmost, Dolní Bousov, Jičín). Sobotka je i přes kladné saldo migrace mírně ztrátová přirozenou měnou, stejně tak jako celý venkovský prostor (- 5,1 osob na 1000 obyvatel).

Tab. 39

Pohyb přirozenou měnou a migrací – jižní varianta					
	Přirozený přírůstek 2006-2010	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Migrační saldo 2006-2010**	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Střední stavy obyvatel 2006-2010**
Venkovský prostor celkem	**-33**	**-5,1**	**540**	**84,1**	**6425**
Kněžmost	16	9,2	173	99,7	1735
Sobotka	-4	-1,6	164	65,1	2518
Dolní Bousov	22	8,8	177	70,9	2497
Mnichovo Hradiště	-113	-13,4	141	16,7	8460
Jičín	60	3,6	575	34,6	16598
Celkem obce – jižní varianta	**-52**	**-1,4**	**1 770**	**46,3**	**38 233**

Věková skladba - samotný ztrátový vývoj přirozenou měnou již ukazuje na problematickou věkovou skladbu v území jižní varianty jako celku. Dětská složka má nízké (13,6 %) zastoupení a naopak obyvatelé postproduktivního věku (64 a více let) jsou zastoupeni 16,5 %. Vzájemný poměr dětské a nejstarší složky populace proto signalizuje i výhledově regresivní vývoj přirozenou měnou, pokud nedojde k výraznějšímu migračnímu posílení prostoru jako celku.

Tab. 40

Věková skladba – jižní varianta		
Věková skupina	**Počet obyvatel 2011**	**%**
0-14 let	5 282	13,6
15-64 let	27 050	69,9
65 a více let	6 373	16,5
Index stáří	120,7	

Venkovský prostor má jako celek mírně příznivější věkovou skladbu než celé území začleněné v jižní variantě. Dětská složka je zastoupena 14,5 % a nejstarší skupina obyvatel nad 65 a více let tvoří „pouze“ 15,6 %. V rámci souboru venkovských obcí je ale situace výrazně diferencovaná v závislosti na dostupnosti vyšších center osídlení, intenzitě nové výstavby a tím i migrační atraktivitě.

Bydlení

Vývoj a obložnost bytového fondu - obyvatelstvo dotčených obcí jižní varianty žije v současnosti v 7953 obydlených domech a 14320 bytech. Na jeden byt připadá 2,7 osob.

Vývoj v obydleném domovním a bytovém fondu byl v posledním desetiletí příznivý, celkem došlo k nárůstu 264 domů a 556 bytů. Přírůstky domovního a bytového fondu vykazuje jak venkovský prostor, tak centra osídlení a velké obce. Nejvyšší relativní přírůstky vykazuje Kněžmost a Dolní Bousov. Příznivý vývoj v domovním a bytovém fondu je spojen zejména s procesem nové bytové výstavby, se zvyšováním obydlenosti domů a bytů a s omezením odpadu domovního a bytového fondu převodem na nebytové funkce nebo z jiných důvodů.

Tab. 41

Vývoj a obložnost bytového fondu – jižní varianta								
	Obydlené domy 2011	**Počet trvale obydlených domů2001**	**Index vývoje obydlených domů 2011/2001**	**Nárůst domů 2001-2011**	**Obydlené byty 2011**	**Trvale obydlené byty 2001**	**Index vývoje 2011/2001**	**Nárůst bytů 2001-2011**
Jižní varianta celkem	**7 953**	**7 240**	**110**	**713**	**14 320**	**13 764**	**104**	**556**
v tom:								
Venkovský prostor	**2084**	**1820**	**114,5**	**264**	**2385**	**2195**	**108,7**	**190**
Kněžmost	467	385	121,3	82	644	521	123,6	123
Sobotka	639	613	104,2	26	920	835	110,2	85
Dolní Bousov	739	645	114,6	94	896	842	106,4	54
Mnichovo Hradiště	1 732	1593	108,7	139	3 097	3027	102,3	70
Jičín	2 292	2184	104,9	108	6 378	6344	100,5	34

Dokončené byty - údaje o dokončených bytech jsou sledovány v období 2006-2010, kdy bylo v obcích jižní varianty dokončeno celkem 592 bytů, z toho 32 % ve venkovském prostoru, 51 % v centrech POÚ a zbývajících 17 % ve dvou větších obcích bez vyšší funkce v osídlení (Kněžmost a Dolní Bousov). V přepočtu na obyvatele vykazuje venkovský prostor výrazně vyšší dynamiku dokončovaných bytů než města, nebereme-li v úvahu velmi příznivou situaci v obci Kněžmost, jejíž komparativní výhodou je velmi dobrá dostupnost Mladé Boleslavi.

Tab. 42

Vývoj dokončených bytů – jižní varianta		
	Dokončené byty 2006 až 2010	**na 1000 obyvatel středního .stavu**
Jižní varianta celkem	**592**	**15**
v tom:		
Venkovský prostor	**189**	**29,4**
Kněžmost	52	30,0
Sobotka	23	9,1
Dolní Bousov	48	19,2
Mnichovo Hradiště	115	13,6
Jičín	165	9,9

Hospodářství

Z celkového počtu 30 obcí začleněných v rozvojových osách a oblastech republikového a nadmístního významu se ve variantě jižní nachází 13 obcí buď na rozvojové ose nebo v rozvojové v oblasti nadmístního významu. Na ose republikového významu leží pouze Mnichovo Hradiště a malá obec Březina, které jsou současně začleněny i v oblastech a osách nadmístního významu. V obcích s tzv. dobrými rozvojovými předpoklady žije celkem 28 tis. obyvatel, tj. vysoký podíl (72 %) všech obyvatel dotčených obcí.

Snížené podmínky pro ekonomický rozvoj mají obce mimo tyto osy a oblasti. Celkem se to týká 16 obcí a 10,3 tis. obyvatel. Část z nich je dokonce začleněna do specifických oblastí nadmístního významu .Tuto pozici zaujímá 7 obcí, ve kterých žije 11 % obyvatel. Všechny tyto obce jsou začleněny v POÚ Sobotka.

Tab. 43

Obce v rozvojových oblastech, osách a specifických oblastech – jižní varianta		
Rozvojové předpoklady obcí	**Počet obcí**	**Počet obyvatel**
Obce na rozvojových osách a v rozvojových oblastech celkem	**14**	**28426**
v tom:		
Rozvojové osy republikového významu	2	8740
Rozvojové oblasti republikového významu	0	0
Rozvojové oblasti nadmístního významu	1	8355
Rozvojové osy nadmístního významu	12	19686
Obce ve specifických oblastech nadmístního významu	**7**	**4393**
Obce nezačleněné	9	5886
Obce celkem – jižní varianta	**30**	**38705**

Začlenění obcí do FUA – intenzivní pracovní spjatost obcí s centry pracovních příležitostí - většina obcí jižní varianty má intenzivní pracovní spjatost s pracovními centry a patří do spádového obvodu FUA centra Mladá Boleslav nebo Jičín. Výjimkou je pouze 5 obcí na Mlado-

boleslavsku s celkovým počtem 4252 obyvatel (10 % z počtu obyvatel dotčených obcí jako celek).

Tab. 44

Obce začleněné do FUA – jižní varianta			
	Počet obcí	**Počet obyvatel**	**%**
Obce začleněné do FUA Mladá Boleslav	9	14232	36,8
Obce začleněné do FUA Jičín	16	20221	52,2
v tom:			
Obce mimo vliv center osídlení na Jičínsku	0	0	0
Obce mimo vliv center osídlení na Mladoboleslavsku	5	4252	11,0
Jižní varianta celkem	**30**	**38705**	**100**

Ekonomická aktivita a zaměstnanost - ekonomicky aktivní obyvatelstvo 2011 tvoří počtem 18 822 celkem 48,6 % z počtu obyvatel celkem. Velká část z této skupiny je přitom zapojena do pracovního procesu (93,3 %), ostatní (6,7 %) jsou osoby hledající práci. Počet ekonomicky aktivních obyvatel se během posledních deseti let mírně snížil a výhledově lze předpokládat další pokles rozsahu této složky obyvatel. Pokles rozsahu ekonomicky aktivního obyvatelstva je vázán především na obce městského typu, ve venkovském prostoru se počet i podíl EA naopak zvýšil a to o 481 osob a 16,6 % výchozího stavu 2001. Stupeň zaměstnanosti přitom dosahuje stejných hodnot jako v řešeném území jižní varianty jako celku.

Tab. 45

Ekonomická aktivita a zaměstnanost – jižní varianta						
	EA 2011	**% z obyvatel**	**z toho zaměstnaní**	**% z EA**	**EA 2001**	**Index vývoje EA 2011/2001**
Jižní varianta celkem	**18822**	**48,6**	**17570**	**93,3**	**19264**	**97,7**
v tom:						
Venkovský prostor celkem	**3377**	**52,6**	**3142**	**93,0**	**2896**	**116,6**
Kněžmost	919	49,9	875	95,2	789	116,5
Sobotka	1 137	47,0	1 064	93,6	1158	98,2
Dolní Bousov	1 210	46,9	1 140	94,2	1151	105,2
Mnichovo Hradiště	4 086	48,9	3 843	94,1	4410	92,6
Jičín	8 093	48,2	7 506	92,7	8860	91,3

Odvětvová orientace hospodářství - odvětvovou skladbu zaměstnanosti je možné posoudit pouze z údajů ze sčítání 2001, kterou lze i dnes v zásadních proporcích považovat za relevantní. Situaci charakterizuje nízká zaměstnanost v zemědělství, lesnictví a vodním hospodářství a relativně vysoká zaměstnanost v sekundéru. Dominantním odvětvím zaměstnanosti je i v tomto prostoru (tak jako ostatně téměř všude) oblast obchodu a služeb.

Nízký podíl pracujících v primérních aktivitách je ovlivněn dominantním podílem městského obyvatelstva. V ryze venkovských obcích má zaměstnanost v zemědělství a dalších primérních oborech vyšší váhu – týká se 14,5 % ekonomicky aktivních obyvatel. Vysoká orientace

na zemědělství je evidována i u větší obce městského typu Kněžmostu s 1,8 tis. obyvateli. Nezanedbatelný 8 % podíl pracujících v zemědělství má i město Sobotka.

Tab. 46

Odvětvová skladba zaměstnanosti – jižní varianta					
	EA 2001	Primér		Sekundér	
		počet	% z EA	počet	% z EA
Jižní varianta celkem	**19 264**	**1 046**	**5,4**	**8 036**	**41,7**
v tom:					
Venkovský prostor celkem	2896	420	14,5	1285	44,4
Kněžmost	789	117	14,8	343	43,5
Sobotka	1158	95	8,2	537	46,3
Dolní Bousov	1151	54	4,7	673	58,5
Mnichovo Hradiště	4410	124	2,8	2083	47,2
Jičín	8860	236	2,7	3116	35,2

Nezaměstnanost - ve sledovaném souboru obcí jižní varianty byla v roce 2010 evidovaná 7,5% nezaměstnanost. Tato hodnota není nikterak dramatická, výrazně zvýšené hodnoty jsou však evidovány u některých malých obcí na Jičínsku, neboť v samotném centru není situace zvlášť příznivá. Na Mladoboleslavsku se to týká zejména obcí položených mimo sféru ekonomického vlivu samotného města Mladá Boleslav s rozvinutým průmyslem a obslužnou funkcí resp. mimo FUA Mladá Boleslav (spádový obvod s těsnou pracovní vazbou na Mladou Boleslav).

Tab. 47

Nezaměstnanost – jižní varianta					
	Ekonomicky aktivní 2011	**Počet uchazečů o zaměstnání k 31.12. dosažitelní**	**Míra nezaměstnanosti**	**Počet uchazečů - evidence nad 12 měsíců**	**% z uchazečů celkem**
Jižní varianta celkem	**18822**	**1 403**	**7,5**	**428**	**30,5**
v tom:					
Venkovský prostor celkem	**3377**	**277**	**8,2**	**79**	**28,5**
Kněžmost	919	49	5,3	7	14,3
Sobotka	1 137	71	6,2	16	22,5
Dolní Bousov	1 210	81	6,7	16	19,8
Mnichovo Hradiště	4 086	288	7,0	97	33,7
Jičín	8 093	637	7,9	213	33,4

Závažnějším problémem než samotná míra nezaměstnanosti byl u obcí jižní varianty podíl dlouhodobě nezaměstnaných (30 % z uchazečů) a to zejména v centrech osídlení Mnichovo Hradiště a Jičín.

Pracovní místa - oprávněně lze usuzovat, že v celém území sledovaných obcí došlo v důsledku krize k poklesu počtu pracovních míst, které byly v roce 2001 evidovány v rozsahu 20 tis. míst. Současně došlo k snížení pracovní nabídky zejména v centrech Jičín a Mnichovo Hradiště. V Jičíně bylo v roce 2001 bilancováno cca 12,3 tis. pracovních příleži-

tostí, Jičín byl významným dojížďkovým pracovním centrem s 5 tis. spádovým okruhem dojíždějících.

Mnichovo Hradiště s 3,6 tis. pracovních míst nebylo ani v roce 2001 pracovně soběstačné, natož aby mělo charakter dojížďkového pracovního centra. Situaci proto charakterizovala zvýšená vyjížďka za prací (42 % z ekonomicky aktivního obyvatelstva). Také Sobotka jako centrum POÚ vykazovala v roce 2001 nízkou pracovní soběstačnost, na 100 EA zde bylo vytvořeno pouze 73 pracovních míst, Vyjížďka za prací zde byla proto více jako dvojnásobně vyšší než pracovní dojížďka (40 dojíždějících na 100 vyjíždějících za prací)

Cestovní ruch - v jižní variantě jsou identifikována 4 centra cestovního ruchu (Mnichovo Hradiště, Jičín, Kněžmost, Mladějov). Nejvýznamnějším centrem je Jičín, který je historickým městem národního významu, druhé město Mnichovo Hradiště je historickým městem regionálního významu. Kněžmost patří mezi střediska letní rekreace u vody a Mladějov k centrům s nabídkou přírodních atraktivit, konkrétně pískovcových skalních útvarů.

Plochy lesních porostů (6488 ha) tvoří v jižní variantě 21 % z celkové rozlohy území. Vodní plochy se nalézají na 550 ha a podílí se 1,8 % na celkové rozloze dotčených obcí. Vysoký podíl lesních ploch mají Ohařice (54%) V POÚ Sobotka, Dobšín (45%) na Mladoboleslavsku a Holín (42%) na Jičínsku.

KORIDOR 3 – var. superseverní

Administrativně správní vazby - území zpřesněného koridoru 3 – varianta superseverní zahrnuje 29 obcí, z nichž převaha patří do Libereckého kraje (20 obcí), menší část (9 obcí) do Královehradeckého kraje. Obce v Královéhradeckém kraji přísluší všechny do spádového obvodu POÚ Jičín. Ze souboru obcí příslušných do Libereckého kraje mají nejvyšší zastoupení obce z POÚ Lomnice nad Popelkou na Semilsku. Zcela okrajově se koridor dotýká osídlení Turnova.

Tab. 48

Administrativně správní vazby – superseverní varianta		
Správní obvody POÚ	**Dotčené obce**	
	Absolutní - počet	**%**
Jablonec nad Nisou	4	13,8
Jičín	9	31,0
Lomnice nad Popelkou	7	24,1
Semily	4	13,8
Turnov	1	3,4
Železný Brod	4	13,8
Superseverní var. celkem	**29**	**100,0**

Sídelní struktura a hustota osídlení - soubor dotčených obcí superseverní varianty obsahuje všechny velikostní kategorie sídel a pestré spektrum různých typů sídel ve volné dynamické krajině. Nejvyšší zastoupení mají malé obce do 500 obyvatel, kde však žije pouze okrajový podíl obyvatel (4 %). Srovnatelné zastoupení má výskyt velikostní kategorie obcí s 500-999 obyvateli, kde již žije 11,5 % z obyvatel dotčených obcí. Dohromady žije v obcích venkovského typu 8,6 tis. obyvatel.

Tab. 49

Sídelní struktura – superseverní varianta						
Velikostní kategorie	**Obce**	**Obyvatelstvo**		**Rozloha**		**Hustota**
	Počet	%	počet	%	ha	Počet obyvatel /km^2
1-499 obyvatel	10	34,5	2259	4,1	4731	47,7
500-999 obyvatel	9	31,0	6339	11,4	8950	70,8
1000-1999	5	17,3	6714	12,0	5278	127,2
2000-4999	1	3,4	2637	4,7	1225	215,3
5000-9999	3	10,3	20951	37,6	6440	325,3
10000 a více	1	3,5	16792	30,2	2495	673,0
Superseverní varianta celkem	**29**	**100**	**55692**	**100**	**29119**	**191,3**

Specifickým rysem sídelní struktury obcí v superseverní variantě je vysoké zastoupení velkých obcí v kategorii 1000-1999 obyvatel. Sem patří obce Koberovy, Malá Skála, Železnice, Valdice a Košťálov, kde žije 12 % obyvatel dotčených obcí. Spolu s pěti městy vytvářejí četnou nabídku obslužných a pracovních center různých kategorií. Z velkých měst je v koridoru začleněn pouze Jičín s 16,7 tis. obyvateli.

Ve městech žije 72 % obyvatel. Struktura osídlení s vysokým zastoupením měst a větších obcí se projevuje i ve zvýšené hustotě obyvatel (191 osob/km^2) v porovnání s variantou severní a jižní. V rámci velikostních kategorií a typů sídel je situace takto diferencovaná:

- obce do 1000 obyvatel mají jako celek hustoty 62,9 osob/km^2,
- velké obce v kategorii 1000-1999 obyvatel dosahují průměrné hustoty 127 osob/km^2,
- ve městech jsou průměrné dosažené hustoty 397 osob/km^2, s tím že nejvyšší hustotu má přirozeně Jičín (672 osob/km^2), druhé nejvyšší okresní město Semily (536 osob/km^2); s velikostí měst hustota klesá.

Obyvatelstvo

Vývoj počtu obyvatel - v období 2001-2011 byl mírně růstový (+2,9 %). Nejvyšší relativní přírůstky jsou evidovány ve venkovském prostoru v zázemí měst (+10 %), mírně nižší ve velkých obcích typu venkovských sídelních center (+7,3 %), nejméně ve městech jako celku (+0,8 %). V rámci měst má zvláštní postavení nejmenší město Rychnov u Jablonce nad Nisou, kde byly přírůstky 32 % a jednoznačně zde působí efekt polohy v Liberecko-Jablonecké aglomeraci. Ostatní města početně stagnovala, nebo měla vývoj regresivní (Semily, Lomnice nad Popelkou).

Tab. 50

Vývoj počtu obyvatel – superseverní varianta			
Typ osídlení (k r. 2011)	**Počet obyvatel**		**Index vývoje**
	2001	**2011**	**2011/2001**
Venkovský prostor - obce do 1000 obyvatel	7818	8598	110,0
Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	6257	6714	107,3
Města	40072	40380	100,8

Vývoj počtu obyvatel – superseverní varianta			
Typ osídlení (k r. 2011)	**Počet obyvatel**		**Index vývoje**
	2001	**2011**	**2011/2001**
v tom:			
Rychnov u Jablonce nad Nisou	1994	2 637	132,2
Lomnice nad Popelkou	6114	5 765	94,3
Železný Brod	6431	6 448	100,3
Semily	9080	8 738	96,2
Jičín	16453	16 792	102,1
Superseverní varianta celkem	**54147**	**55692**	**102,9**

V období 2006-2010 byla hlavním zdrojem přírůstků početních stavů migrace. Přírůstky přirozenou měnou se na celkovém kladném saldu 1461 osob podílely pouze 19 %. Nejvyšší migrační zisky v přepočtu na obyvatele se váží na malé obce Jablonecka (Rádlo, Pulečný, Dalešice) a na větší obec Železnici na Jičínsku. Nejnižší relativní přírůstky mají města jako celek, výjimkou je vysoce migračně atraktivní malé město Rychnov u Jablonce nad Nisou.

Tab. 51

Pohyb přirozenou měnou a migrací - superseverní varianta					
	Přirozený přírůstek 2006-2010	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Migrační saldo 2006-2010**	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Střední stavy obyvatel 2006-2010**
Venkovský prostor (obce do 1000 obyvatel)	**39**	**4,7**	**381**	**45,7**	**8338**
Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	**41**	**6,3**	**208**	**32,1**	**6485**
Města	**195**	**4,8**	**597**	**14,8**	**40245**
v tom:					
Rychnov u Jablonce nad Nisou	96	38,2	258	102,7	2511
Lomnice nad Popelkou	-9	-1,5	-87	-14,9	5831
Železný Brod	43	6,6	44	6,8	6494
Semily	5	0,6	-193	-21,9	8811
Jičín	60	3,6	575	34,6	16598
Superseverní varianta celkem	**275**	**5,0**	**1186**	**21,5**	**55068**

Věková skladba - je v souboru sledovaných obcí jako celku nevyvážená, s vysokým podílem obyvatel 65 a více let a nízkým podílem dětské složky. Nejproblematičtější věkovou skladbu s předpokladem silně regresivního vývoje přirozenou měnou mají města jako celek, zejména pak Semily a Lomnice nad Popelkou. Naprostou výjimkou je opět malé město Rychnov u Jablonce nad Nisou, kde díky migračním přírůstkům žije i celkově mladá a výhledově i demograficky vitální populace.

Tab. 52

Skladba obyvatel podle základních věkových skupin 2011 - superseverní varianta							
	0 – 14 let	**%**	**15 – 64 let**	**%**	**65 a více let včetně nezjištěno**	**%**	**Index stáří**
Venkovský prostor - obce do 1000 obyvatel	**1323**	**15,4**	**5856**	**68,1**	**1419**	**16,5**	**107,3**
Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	**969**	**14,4**	**4722**	**70,3**	**1023**	**15,2**	**105,6**
Města	**5650**	**14,0**	**28096**	**69,6**	**6634**	**16,4**	**117,4**
v tom:							
Rychnov u Jablonce nad Nisou	508	19,3	1 846	70,0	283	10,7	55,7
Lomnice nad Popelkou	788	13,7	3 993	69,3	984	17,1	124,9
Železný Brod	927	14,4	4 453	69,1	1 068	16,6	115,2
Semily	1 211	13,9	5 967	68,3	1 560	17,9	128,8
Jičín	2 216	13,2	11 837	70,5	2 739	16,3	123,6
Superseverní varianta celkem	**7942**	**14,3**	**38674**	**69,4**	**9076**	**16,3**	**114,3**

Bydlení

Vývoj bytového fondu - domovní a bytový fond měl v období 2001-2011 mírně progresivní vývoj v ukazatelích počtu obydlených domů a bytů. Počet domů se zvýšil o 648 domů, tj. o 6,8 % výchozího stavu, počet bytů o 280 jednotek a 1,4 % výchozího stavu. Vývoj domovního fondu byl tedy dynamičtější než v bytovém fondu a to díky regresivnímu vývoji bytového fondu v některých městech (Lomnice nad Popelkou, Železný Brod a Semily). Nárůst bytů o 25 % naopak zaznamenal migračně atraktivní Rychnov u Jablonce. Přírůstky bytového fondu charakterizují i vývoj ve venkovském (příměstském) prostoru a ve venkovských sídelních střediscích, kde se ve větší míře než ve městech koncentrují rodinné domácnosti. Dokládá to rozdílná průměrná obložnost bytů.

Tab. 53

Vývoj a obložnost bytového fondu - superseverní varianta									
	Obydlené domy	**Počet obydlených domů 2011**	**Index vývoje domů 2011/2001**	**Nárůst domů**	**Počet trvale obydlených bytů (TOP) 2001**	**Obydl. byty 2011**	**Index vývoje**	**Nárůst bytů**	**Počet osob na byt**
Venkovský prostor (obce do 1000 obyv.)	**2426**	**2211**	**109,7**	**215**	**2791**	**2957**	**105,9**	**166**	**2,9**
Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	**1522**	**1423**	**107,0**	**99**	**2265**	**2333**	**103,0**	**68**	**2,9**
Města	**6202**	**5868**	**105,7**	**334**	**15160**	**15206**	**100,3**	**46**	**2,7**
v tom:									
Rychnov u Jablonce n. Nisou	518	407	127,3	111	726	911	125,5	185	2,9
Lomnice n. P.	1 198	1166	102,7	32	2180	2 127	97,6	-53	2,7
Železný Brod	1 031	1001	103,0	30	2493	2 453	98,4	-40	2,6
Semily	1 163	1110	104,8	53	3417	3 337	97,7	-80	2,6
Jičín	2 292	2184	104,9	108	6344	6 378	100,5	34	2,6
Superseverní var. celkem	**10150**	**9502**	**106,8**	**648**	**20216**	**20496**	**101,4**	**280**	**2,7**

Dokončené byty 2006-2010 - intenzita bytové výstavby byla ve sledovaném souboru obcí průměrná, ročně bylo v období 2006-2010 dokončeno 2,2 byty na 1000 obyvatel, v celém sledovaném období to bylo 626 bytů, tj. 11,4 bytů na 1000 obyvatel středního stavu. Na města, kde žije 72 % obyvatel, připadá 373 dokončených bytů, tedy 59 % z celkové počtu. V přepočtu na obyvatele je intenzita bytové výstavby výrazně snížená oproti venkovskému prostoru. Výjimkou je opět dynamicky rostoucí město Rychnov u Jablonce nad Nisou, kde připadá na 1000 obyvatel středního stavu 35,4 dokončených bytů, tedy více jak trojnásobek průměru. Naopak velmi nízkou intenzitu dokončených bytů vykazují Semily (4,3 byty na 1000 obyvatel středního stavu) a Železný Brod (5,9 bytů na 1000 obyvatel).

V obcích do 1000 obyvatel byl dokončen dvojnásobně vyšší počet bytů v přepočtu na obyvatele než ve městech. Výrazně vyšší intenzitu výstavby než města vykazují i venkovská sídelní střediska (15,6 dokončených bytů na 1000 obyvatel).

Tab. 54

Vývoj dokončených bytů – superseverní varianta			
	Dokončené byty 2006 až 2010	**na 1000 obyvatel středního stavu**	**Střední stavy 2006-2010**
Venkovský prostor (obce do 1000 obyvatel)	**152**	**18,2**	**8338**
Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	**101**	**15,6**	**6485**
Města	**373**	**9,3**	**40245**
v tom:			
Rychnov u Jablonce nad Nisou	89	35,4	2511
Lomnice nad Popelkou	43	7,4	5831
Železný Brod	38	5,9	6494
Semily	38	4,3	8811
Jičín	165	9,9	16598
Superseverní var. celkem	**626**	**11,4**	**55068**

Hospodářství

<u>Začlenění obcí v rozvojových osách a oblastech republikového a nadmístního významu –</u> v rozvojových osách republikového významu leží pouze 4 obce a to Rychnov u Jablonce nad Nisou, Rádlo, Pulečný, a Dalešice: všechny přísluší do POÚ Jablonec nad Nisou. Současně leží i tyto obce v rozvojové oblasti republikového významu. V těchto obcích žije velmi malý podíl obyvatel souboru dotčených obcí (7,7 %). Velká část obcí (celkem 14) je začleněna do rozvojových os nadmístního významu. Žije v nich 32 % obyvatel dotčených obcí.

Tři z nich (Železný Brod, Semily a Slaná) přísluší i do rozvojové oblasti nadmístního významu. Další skupina obcí, která sice leží na nadmístní rozvojové ose, ale patří současně do problémové části území - nadmístní specifické oblasti. Jedná se o Malou Skálu na Turnovsku, Líšný a Koberovy na Železnobrodsku. Dohromady zde žije 2421 obyvatel tj. necelých 5 % z obyvatel sledovaného souboru obcí.

Tab. 55

Obce v rozvojových oblastech, osách a specifických oblastech – superseverní varianta		
Rozvojové předpoklady obcí	**Počet obcí**	**Počet obyvatel**
Obce na rozvojových osách a v rozvojových oblastech celkem	**21**	**50077**
v tom:		
Rozvojové osy republikového významu	4	3879
Rozvojové oblasti republikového významu	4	3979
Rozvojové oblasti nadmístního významu	3	15 875
Rozvojové osy nadmístního významu	14	30 323
Obce ve specifických oblastech nadmístního významu	**3**	**2 421**
Obce nezačleněné	8	5615
Obce celkem – superseverní varianta	**29**	**55692**

Začlenění obcí do FUA – intenzivní pracovní spjatost obcí s centry pracovních příležitostí - život obyvatel v území superseverní varianty významně ovlivňuje existence významných dojížďkových pracovních center, kterými jsou ze souboru dotčených obcí Jičín, Semily a zázemí Jablonce nad Nisou. Intenzivní vazby na tato centra má však pouze polovina obcí koridoru, ve kterých žije 64,5 % obyvatel. Nejvíce obyvatel žije v obcích s vazbou na město Jičín, nízký počet obyvatel má těsné vazby na Jablonec nad Nisou. Obce začleněné do FUA Semily jsou tři (z celkového počtu 4 obcí ze Semilska) s celkovým počtem obyvatel 10,4 tis., z toho mají samotné Semily 8,7 tis. obyvatel. Mimo silný vliv města je položena obec Záhoří.

Obce s nízkou pracovní vazbou na tři uvedená centra FUA jsou četně zastoupeny 14 obcemi, ve kterých žije celkem 20 % obyvatel dotčených obcí. Obce mají administrativně správní příslušnost do těchto správních obvodů:

- 7 obcí ve kterých žije 10,5 tis. obyvatel přísluší do ORP Semily (z toho 6 obcí do POÚ Lomnice nad Popelkou a 1 obec do POÚ Semily),
- 3 obce ve kterých žije 7,7 tis. obyvatel přísluší do ORP a POÚ Železný Brod,
- 3 obce, ve kterých žije pouze 383 obyvatel jsou z Jičínska,
- 1 obec (Malá Skála) s 1138 obyvateli je z Turnovska.

Tab. 56

Obce začleněné do FUA – superseverní varianta			
	Počet obcí	**Počet obyvatel**	**%**
Obce začleněné do FUA celkem	**15**	**35915**	**64,5**
v tom:			
obce začleněné do FUA Jablonec	5	4405	7,9
obce začleněné do FUA Jičín	7	21107	37,9
obce začleněné do FUA Semily	3	10402	18,7
Obce s nízkou spjatostí s centry osídlení celkem	**14**	**19777**	**35,5**
Superseverní varianta celkem	**29**	**55692**	**100,0**

Ve skupině obcí s nízkou vazbou na hlavní pracovní centra se vyskytují často větší obce, které mají charakter venkovských sídelních středisek (např. Koberovy, Libštát, Malá Skála) nebo centra ORP jako je Železný Brod nebo obce s pověřeným obecním úřadem jako je Lomnice nad Popelkou.

Pracovní místa - pracovní význam center osídlení a rozsah jejich spádových okruhů s těsnou vazbou je postaven na údajích o pohybu za prací z roku 2001. U měst Lomnice nad Popelkou nebo Železný Brod, která nejsou zařazena mezi významná dojížďková centra, ukazuje bilance pracovních míst jejich plnou pracovní soběstačnost a určitý převis nabídky nad místní potřebou. U Železného Brodu je proto evidována relativně vysoká dojížďka za prací, která ale převýšila počet vyjíždějících pouze o 320 osob. U Lomnice nad Popelkou byla bilance pohybu za prací téměř vyvážená. Třetí město Rychnov u Jablonce nad Nisou má saldo pohybu za prací záporné a spojeno těsnými pracovními vazbami s Jabloncem nad Nisou.

Následující tabulka dále dokládá nízkou pracovní soběstačnost venkovského prostoru a vysoké záporné saldo pohybu za prací. Ukazuje i o něco příznivější situaci u větších obcí v kategorii 1000-1999 obyvatel.

Tab. 57

Pohyb za prací – superseverní varianta							
	Pracovní místa	**na 100 EA**	**Vyjíždějící do zaměstnání mimo obec**	**% z EA**	**Počet dojíždějících na 100 vyjíždějících**	**Rozdíl dojíždějící - vyjíždějící**	**Počet dojíždějících za prací**
Venkovský prostor (obce do 1000 obyvatel)	**2811**	**71**	**2164**	**54,8**	**47**	**-1140**	**1024**
obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	**2401**	**75**	**1617**	**50,3**	**50**	**-814**	**803**
města	**25880**	**122**	**4325**	**20,3**	**206**	**4588**	**8913**
v tom:							
Rychnov u Jablonce nad Nisou	711	70	598	59,3	50,2	-298	300
Lomnice nad Popelkou	3156	102	678	21,9	109,6	65	743
Železný Brod	3792	109	774	22,3	141,3	320	1094
Semily	5906	121	841	17,3	224,3	1045	1886
Jičín	12316	139	1434	16,2	341,0	3456	4890
Superseverní varianta celkem	31092	109	8106	28,5	132,5	2634	10740

V průběhu deseti let od sčítání 2001došlo zcela jistě k jisté změně v pracovní nabídce území, potřebě pracovních míst i v saldu pracovního pohybu. Z aktualizovaných údajů jsou k dispozici údaje o ekonomické aktivitě a zaměstnanosti, průběžně (každoročně) je na úrovni obcí sledován i počet osob hledajících práci a z toho odvozená míra nezaměstnanosti. Tyto údaje jsou komentovány a dokladovány v následujícím textu.

Ekonomická aktivita a zaměstnanost - od r. 2001 došlo k poklesu rozsahu ekonomicky aktivního obyvatelstva v souboru obcí jako celku o 1574 osob, i k mírnému poklesu zastoupení této složky na obyvatelstvu celkem z 49,6 % na 48,3 %. K úbytkům ekonomicky aktivních obyvatel došlo pouze v městském prostoru s výjimkou Rychnova u Jablonce nad Nisou, který vykazuje dynamický růst populace. Nárůst ekonomicky aktivní složky obyvatel je evidován

i u venkovských obcí do 1000 obyvatel, stagnace u větších obcí – venkovských sídelních center.

Pracovní uplatnění na trhu práce mělo v průměru k datu sčítání 2011 pouze necelých 91 % z ekonomicky aktivních. V rámci sídelní typologie prostoru není situace významně odlišná, výrazné odchylky jsou mezi jednotlivými městy a obcemi. Snížený podíl zaměstnaných osob je evidován u Železného Brodu a v Semilech. Proto i obce v těchto mikroregionech patří k obcím s nevyšší mírou nezaměstnanosti.

Tab. 58

Ekonomická aktivita a zaměstnanost – superseverní varianta						
	EA 2011	**% z obyvatel**	**z toho zaměstnaní**	**% z EA**	**EA 2001**	**Index vývoje EA 2011/2001**
Venkovský prostor (obce do 1000 obyvatel)	**4257**	**49,5**	**3879**	**91,1**	**3950**	**107,7**
Obce v kategorii 1000-1999 obyvatel	**3243**	**48,3**	**2942**	**90,7**	**3215**	**100,9**
Obce městského typu a města	**19410**	**48,1**	**17635**	**90,9**	**21292**	**91,2**
v tom:						
Rychnov u Jablonce nad Nisou	1333	50,5	1224	91,8	1009	132,2
Lomnice nad Popelkou	2798	48,5	2533	90,5	3091	90,5
Železný Brod	2984	46,3	2601	87,2	3472	86,0
Semily	4202	48,1	3771	89,7	4861	86,4
Jičín	8093	48,2	7506	92,7	8859	91,3
Superseverní varianta celkem	**26910**	**48,3**	**24456**	**90,9**	**28457**	**94,6**

Nezaměstnanost - současná míra nezaměstnanosti je v souboru obcí jako celku značně vysoká a dokládá problematickou situaci na trhu práce v celém regionu. Celkové hodnoty ovlivňuje zejména vysoký podíl osob hledajících práci v začleněných městech, kde žije převaha obyvatel prostoru. Velmi vysoká míra nezaměstnanosti (15 %) je v Železném Brodě, kde došlo k silnému útlumu průmyslových aktivit. Relativně nejlépe je na tom Jičín s 7,9% nezaměstnaností. Míra nezaměstnanosti ve venkovském prostoru u malých obcí i venkovských sídelních center je srovnatelná – mírně pod 10 %.

Z obcí v kategorii 1000-1999 obyvatel má výrazně zvýšenou nezaměstnanost Železnice na Jičínsku a Košťálov na Semilsku v POÚ Lomnice nad Popelkou. V tomto spádovém obvodu se také objevuje převaha venkovských sídel s nejvyšší mírou nezaměstnanosti do 1000 obyvatel. Velké problémy mají některé obce Železnobrodska.

Tab. 59

Nezaměstnanost – superseverní varianta					
	Ekonomicky aktivní 2011	**Počet uchazečů o zaměstnání k 31.12. dosažitelní**	**Míra nezaměstnanosti**	**Počet uchazečů - evidence nad 12 měsíců**	**% z uchazečů celkem**
Venkovská sídla	**4 257**	**410**	**9,6**	**129**	**31,5**
Venkovská sídlení střediska	**3 243**	**314**	**9,7**	**90**	**28,7**
v tom:					
Koberovy	**3377**	**277**	**8,2**	**79**	**28,5**
Malá Skála	919	49	5,3	7	14,3
Železnice	1 137	71	6,2	16	22,5
Valdice	1 210	81	6,7	16	19,8
Košťálov	4 086	288	7,0	97	33,7
Města celkem	8 093	637	7,9	213	33,4
v tom:					
Rychnov u Jablonce nad Nisou	1 333	128	9,6	36	28,1
Lomnice nad Popelkou	2 798	310	11,1	120	38,7
Železný Brod	2 984	452	15,1	193	42,7
Semily	4 202	491	11,7	181	36,9
Jičín	8 093	637	7,9	213	33,4
Superseverní varianta celkem	**34 410**	**3 466**	**10,1**	**1 181**	**34,1**

Cestovní ruch - podmínky pro cestovní ruch ve variantě superseverní vytváří u souboru obcí zejména příroda a krajina. Neopominutelná je však přitažlivost Jičína jako historického města republikového významu. V koridoru trasy se současně nalézají i města s určitou nižší atraktivitou pro městskou turistiku. V kategorizaci center jsou zařazena mezi tzv. ostatní města. Je to město Semily a Lomnice nad Popelkou. Ani u jednoho z nich ale nelze předpokládat výrazný podíl kulturně historicky orientovaného cestovního ruchu na ekonomické prosperitě těchto měst. Mimo trasu, avšak v bezprostřední návaznosti je Jablonec nad Nisou, který patří mezi historická města nadregionálního významu.

Pro cestovní ruch je dále využitelná i přírodní památka Vranov Pantheon se skalním městem, jeskyní a hradem u Malé Skály na Železnobrodsku. Tato přírodní památka je známým rekreačním střediskem v oblasti Suchých skal (horolezecký terén) nazývaných České Dolomity. Potenciál pro přírodně orientovaný cestovní ruch tvoří volná zalesněná krajina s dynamickým reliéfem.

Tab. 60

Lesní plochy – superseverní varianta	
Obce s nejvyšším rozsahem lesních ploch	**Lesní plochy** (v ha)
Lomnice nad Popelkou	929,2
Železný Brod	884,1
Rádlo	563,8
Košťálov	509,1

Téměř 30 % z ploch obcí tvoří lesy. Ty jsou evidovány v celkovém rozsahu 84,6 km^2. U některých obcí jako je např. Brádlo na Jablonecku a Bradlecká Lhota v POÚ Lomnice nad Popelkou přesahují lesní plochy 50 % rozlohy obce.

D.4 Charakteristika přírodních poměrů dotčeného území

Klimatické charakteristiky

Dle Quittovy klasifikace klimatických oblastí se území variant zpřesněných koridorů S5 nachází v mírně teplých oblastech. Severozápad leží v oblastech, které jsou průměrně chladnější, směrem na jihovýchod přechází do oblastí teplejších. Koridor 1 – varianta severní začíná u Turnova v oblasti MT10, přechází přes MT9 a končí v MT11. Koridor 2 – varianta jižní je z hlediska klimatického nejvyrovnanější. Začíná v oblasti MT11, za Sobotkou zasahuje do MT10 a končí opět v MT11. Koridor 3 - varianta superseverní začíná v klimatické oblasti MT4, přechází přes oblast MT2 v okolí Semil a končí u Jičína v oblasti MT11.

Charakteristika klimatických oblastí

MT2 - Krátké léto, mírné až mírně chladné, mírně vlhké, zima je normálně dlouhá s mírnými teplotami, suchá s normálně dlouhou sněhovou pokrývkou. Letních dnů: 20-30, ledový dnů: 40-50, se sněhovou přikrývkou.: 80-100, roční srážkový úhrn: 700 - 800 mm.

MT4 - Krátké léto, mírné, suché až mírně suché, zima je normálně dlouhá, mírně teplá a suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Letních dnů: 20-30, ledový dnů: 40-50, se sněhovou přikrývkou.: 60-80, roční srážkový úhrn: 600 - 750 mm.

MT9 - Dlouhé léto, teplé, suché až mírně suché, krátká zima, mírná, suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Letních dnů: 40-50, ledový dnů: 30-40, se sněhovou přikrývkou.: 60-80, roční srážkový úhrn: 650 - 750 mm.

MT10 - Dlouhé léto, teplé a mírně suché, krátká zima mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.Letních dnů: 40-50, ledový dnů: 30-40, se sněhovou přikrývkou.: 50-60, roční srážkový úhrn: 600 - 700 mm.

MT11 - Dlouhé léto, teplé a suché, krátká zima, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Letních dnů: 40-50, ledový dnů: 30-40, se sněhovou přikrývkou.: 50-60, roční srážkový úhrn: 550 - 650 mm.

Geomorfologie

Z hlediska geomorfologického členění náleží jižní část území do soustavy Česká tabule, severní část do soustavy Krkonošsko-jesenické (Czudek a kol.).

Varianta severní a varianta jižní jsou vedeny výhradně soustavou Česká tabule, a to celkem Jičínská pahorkatina, podcelkem Turnovská pahorkatina. V jižním koridoru je území velmi málo zvlněné, v koridoru severním je charakteristickým územím okrsek Libuňská brázda – sníženina mezi Kozákovskou částí hřbetu na severu a Vyskeřskou vrchovinou (okrsek Turnovské pahorkatiny) na jihu.

Koridor varianty superseverní je veden zejména Krkonošsko-jesenickou soustavou. Prochází dvěma geomorfologickými celky: Ještědsko-kozákovský hřbet, Krkonošské podhůří. Na východě zasahuje u Jičína i do soustavy České tabule – celku Jičínská pahorkatina. Reliéf je členitý, s hlubokými údolími Jizery a dalších vodních toků.

Biogeografie

Dle členění na bioregiony (Culek M. a kol.) zasahují hodnocené koridory do bioregionů nížinného a pahorkatinného charakteru (1.6 Mladoboleslavský, 1.9 Cidlinsko-Chrudimský), směrem k severu se jedná o bioregiony charakteru vrchovin (1.35 Hruboskalský, 1.36 Železnobrodský, 1.37 Podkrkonošský). Znamená to, že jižní varianta prochází především oběma nížinnými bioregiony (a nereprezentativní částí bioregionu Hruboskalského), severní varianta bioregionem Hruboskalským na západě a Cidlinsko-Chrudimským na východě, zatímco nejsevernější varianta superseverní oběma bioregiony vrchovinného, podhorského charakteru (Železnobrodský, Podkrkonošský), pouze v krátkém východním závěru bioregionem Cidlinsko-Chrudimským. Těmto skutečnostem odpovídá i zařazení území k územním jednotkám fytogeografického členění (BÚ ČSAV) – na jihu se jedná o jednotky termofytika – okresy Rožďalovická pahorkatina (13) a Cidlinská pánev (14), k severu o jednotky mezofytika – okresy Český ráj (55) a Podkrkonoší (56). Potenciálními přirozenými společenstvy (Neuhauslová a kol.) jsou zejména černýšové dubohabřiny (7) v termofytiku a k severu podél Jizery, bikové bučiny (24) v mezofytiku, dále též střemchové jaseniny (1) – zejména u varianty severní, bikové a jedlové doubravy (36) – zejména u varianty jižní, bučiny s kyčelnicí devítilistou – u varianty superseverní.

Zvláště chráněná území přírody

Velkoplošná zvláště chráněná území přírody

Chráněná krajinná oblast Český ráj

CHKO Český ráj je území s harmonicky utvářenou krajinou. Georeliéf je modelován kvádrovými pískovci, jež jsou proraženy útvary neovulkanického původu, a dále je členěn údolími vodních toků. Současná podoba skalních útvarů je výsledkem dlouhotrvajícího působení sil z nitra Země a trvalé erozní činnosti. Skalní města a vrchy třetihorního vulkanického původu jsou základem jedinečnosti území. K zajímavým prvků skalních měst patří jeskyně, pseudozávrty, sklaní brány a okna. Symbolem kraje jsou tvarově unikátní Trosky se zříceninou hradu. Rostlinná a živočišná říše je zastoupena převážně druhy skalních měst a mokřadů, a to i přes velkou rozmanitost přírodních stanovišť. Druhovou pestrost organismů obohacují horské i teplomilné druhy. Přírodě blízkým hospodařením se zde již neolitu vyvíjela vyvážená krajina s pestrou mozaikou přirozených lesních a mokřadních ekosystémů i trvalých travních porostů. Dochovaly se četné památky historického osídlení.

CHKO Český ráj má v ochraně přírody ČR výlučné postavení, byla první vyhlášenou CHKO u nás. Zřízena byla vyhláškou Ministerstva kultury ČSR dne 1.3.1955. V roce 2002 došlo k rozšíření a území CHKO zasahuje do okresů Semily, Mladá Boleslav, Jičín a Jablonec nad Nisou. Celková výměra činila původně 92,53 km^2, nyní má výměru 181,5 km^2.

Území CHKO není celistvé, skládá se ze tří samostatných částí:

- centrální část – prostor mezi Turnovem, Sobotkou a Mnichovým Hradištěm,
- Prachovsko – skalní město s blízkým okolím,
- Maloskalsko.

Centrální část a Prachovsko jsou odděleny dobývacím prostorem těžby písku, centrální část a Maloskalsko jsou odděleny jednak městem Turnovem a jednak pásem zemědělské krajiny,

který má v nejužším bodě šířku cca 2,5 km. V tomto prostoru vede v současné době stávající silnice I/35, v návrhu je zde situován zpřesněný koridor varianty severní.

Do území CHKO Český ráj zasahují zpřesněné koridory S5 ve všech třech variantách. Koridor varianty superseverní zasahuje na území CHKO pouze okrajově u Železného Brodu (Maloskalsko). Koridor varianty severní svým vymezením okrajově zasahuje do všech tří částí CHKO Český ráj. Rovněž zpřesněný koridor varianty jižní je vymezen na území CHKO - centrální části a části Prachovské.

Maloplošná zvláště chráněná území přírody

Zpřesněné varianty koridoru S5 zasahují do těchto maloplošných zvláště chráněných území:

Koridor/úsek	Zvláště chráněné území
1/S2	PR Hruboskalsko
1/S2	PR Bažantník
1/S3	PR Na víně
1/S4	PR Na víně
1/S4	PR Úlibická bažantnice
1/S4	PP Rybník Vražda
1/S5	PR Zebín
1/S6	PR Zebín
1/S6	PR Úlibická bažantice
2/J4	PP Dubolka
2/J4	PR Prachovské skály
2/J4	PP Rybník Jikavec
2/J4	PP Svatá Anna
2/J4	PP Ostruženské rybníky
2/J5	PP Ostruženské rybníky
2/J6	PR Úlibická bažantice
3/Ss3	PR Údolí Jizery u Semil a Bitouchova

Území Natura 2000

Zpřesněné varianty koridoru S5 zasahují do těchto lokalit soustavy Natura 2000:

Koridor/úsek	Území soustavy Natura 2000
1/S2	EVL Podtrosecká údolí
1/S5	EVL Libosad - obora
2//J2	EVL Údolí Plakánek
3/Ss2	EVL Údolí Jizery a Kamenice
3/Ss3	EVL Údolí Jizery a Kamenice

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek je definován (dle zákona č. 114/1992 Sb.) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Mezi VKP „ze zákona“ patří lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Kromě toho mohou být VKP i jiné části krajiny, pokud je orgán státní správy v ochraně přírody zaregistruje s ohledem na jejich ekologickou a krajinotvornou funkci.

Ve smyslu §6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů se v území zpřesněných koridorů S5 nacházejí tyto registrované významné krajinné prvky.

Koridor/úsek	Registrovaný VKP
1/S1	Farářství, Turnov
1/S2	Volavecká stráň, Radostná p.Kozákovem
1/S2	Volavecká stráň, Rovensko p.Troskami
1/S2	Blatec, Rovensko p.Troskami
3/Ss1	Louka nad koupalištěm, VKP č.78, Rychnov u Jablonce n.N
3/Ss1	Líska – Košovy, VKP č. 16, Pulečný
3/Ss1	Pelíkovická lipová alej, VKP č.5, Rychnov u Jablonce n.N
3/Ss1	Lipová alej Rychnov – Košovy, VKP č.10, Rychnov u Jablonce n.N
3/Ss2	Park pod kostelem, Železný Brod
3/Ss3	Park pod kostelem, Železný Brod
3/Ss4	Palackého sady v Semilech, městský park s řadou cenných dřeviny
3/Ss5	Ploužnice, těleso dráhy s výskytem odkrytého tzv. „Ploužnického obzoru“
3/Ss5	Rybníčky, Lomnice nad Popelkou
3/Ss6	Bradlec, zbytek kvalitní bučiny pod zříceninou hradu

Zpřesněné koridory S5 ve všech třech variantách mnohonásobně zasahují významné krajinné prvky „ze zákona“. Významné zásahy do VKP byly v měřítku zpracování identifikovány v koridoru varianty superseverní, která zasahuje do rozsáhlých lesních porostů (VKP „ze zákona). V této variantě se nachází rovněž několik „registrovaných“ VKP.

Památné stromy

V území zpřesněných koridorů S5 jsou vyhlášeny tyto památné stromy ve smyslu § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

Koridor/úsek	Památný strom
1/S1	Lipová alej u silnice Turnov – Sedmihorky, stromořadí
1/S2	Lipová alej u silnice Turnov – Sedmihorky, stromořadí
1/S2	Alej podél silnice k lázním Sedmihorky
2/J1	Boseňská lípa, skupina stromů

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) krajiny je zákonem č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Na regionální a nadregionální úrovni jsou biocentra a biokoridory ÚSES závazně vymezeny ve vydaných Zásadách územního rozvoje krajů Libereckého, Královehradeckého a Středočeského.

V širším prostoru zpřesněných koridorů S5 jsou vymezena 2 nadregionální biocentra: Příhrazské skály na jihu (nejblíže variantě jižní) a Údolí Kamenice a Jizery na severu (zpřesněný koridor varianty superseverní v přímém kontaktu). Významným nadregionálním biokoridorem, tvořeným několika osami, je údolí řeky Jizery, které prochází širším řešeným územím od severovýchodu k jihozápadu. Biocentrem Údolí Kamenice a Jizery je tento biokoridor rozdělen na dvě části: severovýchodní je označena NRBK Údolí Kamenice a Jizery – Rašeliniště Jizery, delší (v rámci posuzovaného území) jihozápadní NRBK Údolí Kamenice a Jizery – Příhrazské skály. Z NRBC Příhrazské skály je veden k východu „suchý“ nadregionální biokoridor NRBK Příhrazské skály – Les Království. Do cípu území na severozápadě zasahuje okrajově i NRBK Studený vrch – Poledník (týká se pouze varianty superseverní). Propojená síť biocenter a biokoridorů nadregionální úrovně významnosti je doplněna biocentry a biokoridory regionálního významu (viz grafická část) a dále na lokální (místní) úrovni biocentry

a biokoridory lokálními (místními), případně i tzv. interakčnímu prvky – závazné vymezení je provedeno v územních plánech.

Geopark Český ráj

Zpřesněné koridory S5 ve všech variantách zasahují na území Geoparku Český ráj. Tato kategorie územní ochrany nemá zakotvení v české legislativě.

Evropské geoparky UNESCO tvoří síť, která se stará o zachování jedinečných geologických oblastí. Geopark Český ráj byl do prestižního seznamu evropské sítě zařazen v říjnu 2005. Území geoparku se rozkládá na ploše necelých 700 km^2. Park zahrnuje širokou škálu geologických fenoménů, paleontologické, mineralogické a archeologické lokality i historické památky.

Geopark Český ráj zasahuje na území 3 krajů a jeho přibližná hranice vede obcemi: Turnov - Žďár - Mnichovo Hradiště - Sobotka - Jičín - Nová Paka - Studenec - Martinice - Jilemnice - Roprachtice - Železný Brod - Frýdštejn. Geopark Český ráj přináší obraz o geologické historii Země a zároveň dokládá význam přírodních podmínek pro ekonomický a kulturní rozvoj lidské společnosti v průběhu několika tisíciletí. Myšlenka geoparků se zaměřuje více na činnosti, které na území probíhají, než pouze na ochranu památek a geologického dědictví. Pro hodnocená území neplyne zvláštní přímé omezení ve vztahu ke stavbám, dopravní infrastruktuře a podobně.

Krajina a krajinný ráz území

Pro krajinu řešeného území je charakteristická pestrost geologického podloží, která v kombinaci s morfologickými projevy povrchových vod, srážkové činnosti, klimatu atd. dala vzniknout pestrému georeliéfu. Krajina Českého ráje (části Jičínské pahorkatiny) je charakteristická výchozy kvádrových křemenných pískovců – skalní města u Turnova se vytvořila v pískovcích mladšího březenského souvrství. K dnešní malebnosti a dramatičnosti krajiny přispělo rozlámání křídových vrstev v důsledku geologických pochodů na konci křídy, podél puklin v terciéru pak v některých lokalitách vystupovaly čedičové či trachytické horniny. V důsledku dlouhodobého působení eroze, projevující se zejména zvětráváním a odnosem méně odolných křídových sedimentů, reliéf postupně výrazně obohatily vrchy budované těmito terciérními vulkanity. V celkových pohledech na krajinu v současnosti tyto výrazné vyvýšeniny (Trosky, Vyskeř, Mužský) společně s linií Kozákovského hřbetu a zaříznutým údolím Jizery definují krajinný ráz území; pískovcové skalní věže či skalní města se obvykle uplatňují až při detailnějším měřítku krajinné matrice. Výjimkou jsou Suché skály v severní části CHKO Český ráj, jejichž charakteristický rozeklaný ostrý hřeben je i ve vegetačním období nepřehlédnutelný.

Jižní pás širšího řešeného území zasahuje do okrajové oblasti Polabí, krajina je výrazně zemědělsky využívána, pouze v okolí Sobotky zasahuje pestřejší a harmoničtější krajina s vyšší úrovní ekologické stability až k jižní hranici řešeného území. Nižší stupeň intenzity zemědělského využívání souvisí s vyšší nadmořskou výškou a výraznější modelací reliéfu.

Severní pás řešeného území tvoří krajina s dynamickým reliéfem, v poměrně ostrých přechodech se střídají vyvýšené a snížené části reliéfu, tvořené hřbety a vrcholy na straně jedné a zaříznutými údolími vodních toků na straně druhé. Krajina je převážně lesní, s většími sídly výhradně v údolích vodních toků.

Horninové prostředí

Řešené území se nachází v Českém masivu. Z hlediska regionálního geologického členění náleží širší řešené území k jednotkám Česká křídová pánev, v severní části Podkrkonošský permokarbon a Železnobrodské krystalinikum.

Geologické podloží v převážné části území, tj. v části střední a jižní, tvoří usazené horniny mezozoika, místy proražené tělesy terciérních vulkanických hornin. V severní části je území budováno horninami převážně paleozoického stáří - nemetamorfovanými horninami permu (slepence, jílovce, pískovce, prachovce, tufity) a karbonu (slepence, arkózy, prachovce, pískovce), místy i staršími horninami paleozoika až proterozoika (melafyry, diabasy, porfyry) a rovněž mladšími terciérními vulkanity. Dále k severu navazují metamorfované a zvrásněné horniny spodního paleozoika (fylity, pískovce, slepence, místy vápence). V údolí Jizery a v dolní části mělkého údolí Libuňky se vyskytují jako geologický podklad holocenní fluviální a deluviofluviální sedimenty (povodňové hlíny, jíly, písčité jíly, písčité štěrky, štěrky). Mezozoické křídové mořské sedimenty (písky, písčité štěrky, prachovité jíly až jílovce, pískovce, opuky, slínovce) ve střední a jižní části území jsou místy překryty eolickými pleistocénními sedimenty – sprašemi a sprašovými hlínami.

Voda

Řešené území náleží z převážné většiny k povodí řeky Jizery, pouze ve východních úsecích u Jičína zasahují všechny tři posuzované koncepční varianty do povodí Cidliny.

Řeka Jizera protéká územím od severovýchodu k jihozápadu, v jižní části území od severu k jihu. V severní části náleží území k hlavnímu povodí Jizery č.h.p. 1-05-01 Jizera po Kamenici, ve větší jižní části k hlavnímu povodí č.h.p. 1-05-02 Jizera od Kamenice po Klenici. Řeka Jizera (č.h.p. 1-05-01-001) je vodním tokem II. řádu, který pramení v Jizerských horách v Polsku v nadmořské výšce cca. 1 060 m (na východním svahu Smrku). Celková délka toku je 165,5 km (v ČR 163,9 km), ústí zprava do Labe u Lázní Toušeň (169 m n.m.) v Mělnické kotlině.

U Jičína náleží řešené území k hlavnímu povodí Cidlina po Bystřici, č.h.p. 1-04-02. Řeka Cidlina (č.h.p. 1-04-02-001) je vodním tokem II. řádu, pramení v řešeném území v Košově (580 m n.m.) na západním svahu vrchu Tábor, po 89,7 km délky toku ústí zprava do Labe u Libic nad Cidlinou (186 m n.m.) v Nymburské kotlině.

Na těchto řekách a jejich přítocích se nevyskytují přehradní nádrže. Většími vodními plochami v řešeném území jsou některé rybníky v Jičínské pahorkatině, v jižní části řešeného území, tzn. zejména v širším okolí zpřesněného koridoru varianty jižní. Největšími z nich jsou Komárovský rybník (54 ha) na Kněžmostce, Žabakor (45 ha) na Žehrovce, Červenský rybník (45 ha), jako největší ze soustavy rybníků na Klenici, Ostruženský rybník (23 ha) na potoce Malý Porák. Zpřesněným koridorem varianty jižní je přímo dotčen Červenský rybník společně s rybníkem Šlejferna (9 ha) na Klenici, východně od Horního Bousova.

Půda

Půdy v širším řešeném území náležejí k různým typům a druhům. K zemědělskému využití nejvhodnější, tzn. produkčně nejkvalitnější půdy se vyskytují především v odlesněných, k zemědělství tradičně využívaných plochých a mírně zvlněných územích. Jedná se v nej-

větším plošném zastoupení o hnědozemě modální. V rámci širšího řešeného území se tyto půdy nacházejí v jižní části (dotčené koridorem 2 – J), kvalitní zemědělsky využívané půdy se nacházejí i ve sníženině Libuňské brázdy a jejím okolí (dotčené koridorem 1 – S) – zde jde především o luvizemě modální. V severní části území se nacházejí především k zemědělství málo vhodné mělké půdy s malou vrstvou humusu na méně úživných půdotvorných substrátech, které i vzhledem k vysoké sklonitosti jsou využívány k extenzivnímu zemědělství a především k lesnictví. Pedologicky se řadí ke kambizemím (modálním, dystrickým) či kambickým podzolům.

Lesní porosty

Řešené území je mírně nadprůměrně zalesněno. Z důvodů morfologie terénu, geologické skladby podloží, nadmořské výšky apod. byla historicky k zemědělství odlesněna zejména zarovnaná území nížin a mírně zvlněných pahorkatin na jihu území a v jeho střední části (Libuňská brázda). Naopak v severní části s dramatickým reliéfem se zemědělství rozvinulo v menší míře, tudíž lesní porosty zaujímají i v současné době poměrné rozsáhlá a souvislá území.

Z hlediska vegetační stupňovitosti, odvozené od zastoupení hlavních dřevin přirozených lesů, jsou v řešeném území zastoupeny:

- vegetační stupeň „buko-dubový“ – zonálně výlučně v termofytiku, avšak v závislosti na expozici a substrátu až do nadmořských výšek cca 400 m,
- vegetační stupeň „dubo-bukový“ – v pahorkatinách a vrchovinách v nadmořských výškách cca 300 – 500 m,
- vegetační stupeň „bukový“ – na vrchovinách v nadmořských výškách cca. 400 – 700 m.

Většina lesních porostů má vlivem po staletí trvajícího využívání člověkem uměle vytvořenou druhovou, věkovou a prostorovou skladbu tak, aby způsoby hospodaření v lese umožňovaly maximalizaci produkce dřevní hmoty (lesy s primárně hospodářskou funkcí – lesy hospodářské). Z důvodů obtížné přístupnosti se však ve svazích strmých údolí vodních toků (Jizera a její přítoky) či místy i ve skalních městech a na svazích výrazných vyvýšenin reliéfu zachovaly i lesy do značné míry přirozené, zejména fragmenty bučin a smíšených suťových lesů. Tyto lesy mají významné funkce ochranné a ekologické (lesy ochranné, lesy zvláštního určení). Případné odlesnění v polohách významných pro ochranu půd či vod či ochranu přírody a krajiny, které by se týkalo zejména koridoru varianty superseverní, by tedy mělo významný negativní dopad nejen plošným rozsahem zásahu do lesů, ale též zásahem do ekologické stability, stability území z hlediska svahových deformací (sesuvy) atd.

Z hlediska příslušnosti k přírodním lesním oblastem (PLO, zákon č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů) náleží většina řešeného území k Přírodní lesní oblasti Severočeská pískovcová plošina a Český ráj (PLO 18); zejména koridor jižní varianty zasahuje do PLO Polabí (17), naopak nejsevernější koridor varianty superseverní do PLO Podkrkonoší (23).

D.5 Rozbor a hodnocení charakteristických úseků koncepčních variant koridoru S5

Vymezení charakteristických úseků koncepčních variant koridorů S5

Pro hodnocení územních podmínek s přihlédnutím k přepravním a kapacitním nárokům možného vedení kapacitní silnice S5 jsou jednotlivé koncepční varianty zpřesněného koridoru S5 rozděleny na dílčí úseky, odpovídající základnímu charakteru - typologii území, kterým daný úsek koridoru S5 prochází.

Základní typologie území

A - úsek v kontaktu s významným sídelním centrem

B - úsek v kontaktu s menšími sídly

C - úsek vedený dynamickou zalesněnou krajinou

D - úsek vedený zemědělskou krajinou

Vymezení charakteristických úseků jednotlivých variant koridoru S5, které budou dále předmětem rozboru a hodnocení, je specifikováno v tab. 58.

Tab. 61

Charakteristické úseky koncepčních variant koridoru S5				
Koridor – varianta	**Ozn. úseku**	**Vymezení úseku**	**Délka úseku** (v km)	**Charakteristický úsek**
Koridor 1 - severní varianta	**S1**	Ohrazenice – Turnov - Valdštejnsko	6,5 – 7,5	A - úsek v kontaktu s velkým sídelním centrem
	S2	Valdštejnsko – Štěpánovice	5,0 – 6,0	B - úsek v kontaktu s menšími sídly
	S3	Štěpánovice – Rovensko pod Troskami – Semínova Lhota	4,5 – 6,0	B - úsek v kontaktu s menšími sídly
	S4	Semínova Lhota – Kněžnice – Dílce	7,8 – 8,2	D - úsek vedený zemědělskou krajinou
	S5	Dílce –- Valdice	2,0 – 2,2	A - úsek v kontaktu s velkým sídelním centrem
	S6	Valdice –- Úlibice	6,8 – 7,0	D - úsek vedený zemědělskou krajinou
	S1 – S6	**Ohrazenice - Úlibice**	**32,6 – 36,9**	
Koridor 2 jižní varianta	**J1**	Mnichovo Hradiště – Boseň	2,2 – 2,3	B - úsek v kontaktu s menšími sídly
	J2	Boseň – Horní Bousov	10,5 – 11,5	D - úsek vedený zemědělskou krajinou
	J3	Horní Bousov – Sobotka – Samšina	6,3 – 6,5	B - úsek v kontaktu s menšími sídly
	J4	Samšina – Březina	7,5 – 8,5	D - úsek vedený zemědělskou krajinou
	J5	Březina – Jičín – Robousy	8,0 – 9,0	A - úsek v kontaktu s velkým sídelním centrem
	J6	Robousy – Úlibice	3,4 – 4,0	D - úsek vedený zemědělskou krajinou
	J1 – J6	**Mnichovo Hradiště - Úlibice**	**37,9 – 41,8**	

Charakteristické úseky koncepčních variant koridoru S5				
Koridor – varianta	**Ozn. úseku**	**Vymezení úseku**	**Délka úseku** (v km)	**Charakteristický úsek**
Koridor 3 - super-severní varianta	**Ss1**	Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce n.N. – Pulečný	5,2 – 5,8 (z toho 2,7 – 2,9 přestavba I/65)	A - úsek v kontaktu s velkým sídelním centrem
	Ss2	Pulečný – Chlístov	6,0 – 6,5	C - úsek vedený dynamickou zalesněnou krajinou
	Ss3	Chlístov – Železný Brod - Semily – Nedvězí	10,5 – 11,5	C - úsek vedený dynamickou zalesněnou krajinou
	Ss4	Nedvězí – Lomnice nad Popelkou	8,5 – 9,5	B - úsek v kontaktu s menšími sídly
	Ss5	Lomnice nad Popelkou – Železnice	5,0 – 5,3	B - úsek v kontaktu s menšími sídly
	Ss6	Železnice – Úlibice	6,8 – 7,2	D – úsek vedený zemědělskou krajinou
	Ss1 – Ss6	**Rádelský Mlýn – Úlibice**	**42,0 – 45,8**	

Analýza charakteristických úseků koncepčních variant koridoru S5 – problémy, střety, rizika

Následující analýza je zaměřena na zhodnocení stavu a vývoje dotčeného území a sídel z hlediska urbanistického uspořádání, kulturních hodnot, podmínek ochrany přírody a krajiny, životního prostředí, veřejného zdraví s průměten územně technických a dopravně inženýrských podmínek a nároků na možný průchod a vedení kapacitní silnice v daném koridoru. Pro tyto účely jsou stanoveny následující hodnotící ukazatele.

Základní hodnotící ukazatele:

Urbanistická charakteristika

- ⇒ Charakter dotčené sídelní struktury
- ⇒ Charakter dotčené krajiny
- ⇒ Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území

Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví

- ⇒ Prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny
- ⇒ Povrchové a podzemní vody
- ⇒ Půdy
- ⇒ Horninové prostředí
- ⇒ Krajina
- ⇒ Obyvatelstvo

Územně technické a dopravně inženýrské podmínky

- ⇒ Územně technická podmínky v koridoru S5
- ⇒ Náročnost a nákladovost stavby
- ⇒ Problémové úseky

- ⇒ Predikce intenzity dopravy v koridoru S5 - r. 2025 / 2040 dle studie Valbek[15]
- ⇒ Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5
- ⇒ Predikce intenzity dopravy na II/635 - r. 2025 / 2040 po zprovoznění kapacitní silnice S5 v příslušné variantě

Analýza charakteristických úseků je zpracovaná pro každou koncepční variantu a charakteristický úsek formou následujících „identifikačních listů“.

KORIDOR 1 - SEVERNÍ VARIANTA

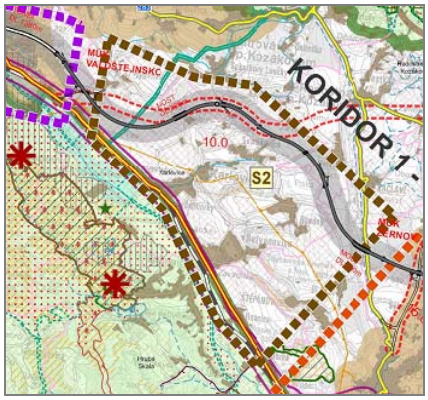
Ohrazenice – Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín – Úlibice

[15] výhledové intenzity pro r. 2040 dle studie Valbek jsou a cca 6 000 voz/24 hod. vyšší, než jsou zvažovány v prognóze dopravy ČR, která byla pro ŘSD ČRČR podkladem pro kategorizaci dálnic a silnic I. třídy do r. 2040 (podrobněji viz komentář a obr. 14a, 14b a 15 v kap. C.2).

SEVERNÍ VARIANTA (S)	
ÚSEK S1	
Územní vymezení:	**Ohrazenice – Turnov – Valdštejnsko**
Délka úseku:	6,5 – 7,5 km
Charakteristický úsek:	**A - úsek v kontaktu s významným sídelním centrem**

Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Koridor pro kapacitní silnici S5 prochází jižním okrajovým pásmem Turnova (cca 14 500 obyv.). Dotčená zástavba představuje mix funkcí v okolí Jizery: dopravní a technická infrastruktura, výroba, bydlení, rekreace. Forma zástavby - dva výběžky JZ a JV, oddělené nezastavitelným záplavovým územím Jizery; JZ výběžek - převažující výroba a TI, JV výběžek - převažující bydlení a OV.
Charakter dotčené krajiny	Krajina má příměstský ráz, zahrnuje nivu Jizery (záplavové území) se slepými rameny a doprovodnou břehovou zelení, s levostranným přítokem potoka Libuňka. Hranice koridoru tvoří CHKO Český ráj, územím prochází svazek turistických cest – mj. tzv. zlatá stezka Českého ráje – propojení jižní a severní části CHKO (zejm. Valdštejn – Dlaskův statek aj.)
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Koridor pro kapacitní silnici S5 - předpoklad pro odsun tranzitní dopravy z centra Turnova; možnost kultivace uvolněného dopravního prostoru (čtyřpruh a MÚK). Koridor je nekonfliktní vůči hlavním rozvojovým oblastem města – směr SZ a S. Možný je rozvojový efekt S5 při průchodu výrobní zónou (Přepeře). Předpokládaná negativa - řešení složité MÚK Ohrazenice, technické stavby (násypy a estakády) v doteku s Jizerou - omezení atraktivnosti nivy řeky pro příměstskou rekreaci. Obtížný průchod koridoru S5 výběžkem zástavby (JV); alternativy řešení: vedení koridoru S5 přes Mašov, Pelešany (zástavba RD ve styku s CHKO); alternativa - tunelový úsek Výšinka – Vrchhůra (rizika negativních vlivů na ŽP, sesuvná území aj.). *Pozn.: Tunelové řešení je v závěru ÚzS doporučeno zcela opustit.*
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	2.,4. zóna CHKO Český ráj, skladebné části ÚSES – NRBK K31 V,N, NRBK 31 M,B, NRBK K31 B, BRC 386 Hruboskalsko, RBK 675, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Záplavové území Jizery a Libuňky, CHOPAV Severočeská křída, křížení vodních toků – Jizera, Libuňka, Odolenovický potok, OP VZ 2.stupně.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Ložiska nebilancovaná.
Krajina	Urbanizovaná krajina.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Přepeře, Ohrazenice, Turnov.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky	
Územně technické podmínky v koridoru S5, související záměry	MÚK Ohrazenice – nezbytná přestavba stávající MÚK na R10 včetně koordinace s navrhovanou přeložkou a modernizací tratě (V.TŽK); přemostění Jizery a záplavového území – jih Turnova; průchod JV okrajem Turnova – var. s tunelem cca 1,5 km pod Výšinkou, var. oddálení v koordinaci s modernizací tratě, přemostění a napojení na stávající I/35, situování MÚK- Turnov, jih. Nepříznivé terénní převýšení, sesuvné území.
Náročnost a nákladovost stavby	Náročnější technická řešení a opatření (mosty, var. tunel, umělé stavby – překrytí), koordinace silnice x železnice. Zvýšená náročnost a nákladovost stavby - rozhodující výsledná kategorie a technické parametry.
Problémové úseky	JV Turnova – velkoplošné sesuvné území (nad 25 ha), koordinace staveb silnice-železnice, terénní převýšení - var. tunelového řešení Výšinka, blízkost 2. zóny CHKO.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	20 670 / 24 120 voz/24 hod. (výsledky studie Valbek – předpokládaná rezerva)
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 (10% rezerva - r.2040) – S 20,75/90 (75% rezerva – r. 2040). Kategorie S 14,75/90 podmíněna podrobným prověřením v koordinaci s koncepcí dopravy města Turnova.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	2 240 / 2 480 voz/24hod. (max. odlehčení dopravy na stávající I/35 - budoucí II/635)

SEVERNÍ VARIANTA (S)	
ÚSEK S2	
Územní vymezení:	**Valdštejnsko – Štěpánovice**
Předpokládaná délka úseku:	5,0 – 6,0 km
Charakteristický úsek:	**D - úsek vedený zemědělskou krajinou**

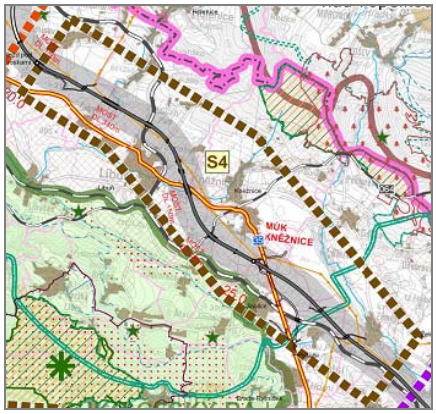


Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Rozdrobené venkovské osídlení přimknuté k silnici I/35 (Radvánovice cca 360 obyv., Sedmihorky cca 150 obyv.) zahrnující zemědělská výrobní zařízení. Uskupení sídel Karlovice – Svatoňovice a Zavadilka – Radvánovice - Roudný vytváří dva pásy zástavby kolmé na silnici I/35 – obtížně prostupné pro S5.
Charakter dotčené kraji	Úsek koridoru je vymezen hranicemi CHKO (zahrnuje potok Libuňka, železniční trať, silnici I/35). Na SV je koridor vymezen úpatím Ještědsko - kozákovského hřbetu (vrstevnice 350 - 400 m n.m.) - zvlněná krajina s výrazným podílem lesíků a rozptýlené zeleně. Krajina v rámci koridoru je převážně zemědělská, bezlesá. Přilehlé území CHKO představuje významnou rekreační oblast - Lázně Sedmihorky – Hruboskalsko (zahrnuje I. a II. zónu CHKO).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Přínos kapacitní silnice S5 - odklonění průjezdné dopravy z téměř souvisle obestavěné trasy silnice I/35 (Karlovice - Hořensko, Radvánovice - Zavadilka a další sídla); při výrazném odklonu koridoru S5 od I/35 riziko dopravního zatížení dosud klidného zázemí uvedených sídel (mj. nutno respektovat seskupení rybníků: Nohavice, Křižák, Cihlový rybník); Na opačné straně je limitem koridoru S5 přiměřený odstup od Lázní Sedmihorky a rekreační oblasti Hruboskalsko.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	2. zóna CHKO Český ráj, PP Borecké skály, skladebné části ÚSES – NRBK K31 B; RBC 386 Hruboskalsko, RBK 685, VKP-R Radostná pod Troskami, Rovensko pod Troskami, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Záplavové území Libuňky, CHOPAV Severočeská křída, křížení vodních toků – Karlovický potok, Václavický potok.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Ložiska nebilancovaná, poddolované území.
Krajina	Zemědělská krajina v jejíž struktuře převažují středně velké plochy, menší sídla venkovského charakteru.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel Turnov, Žernov.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky v koridoru S5, související záměry	Území bez výraznějšího terénního převýšení, mostní objekty přes vodoteče a údolí, variantní vedení ve společném koridoru s navrhovanou modernizací tratě - předpokládaná technická opatření a umělé stavby v blízkosti obytné zástavby a CHKO – ochranná opatření (zahloubení trasy, překrytí s ozeleněním apod.).
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná až zvýšená nákladovost přiměřená charakteru území, technickým parametrům navržené kategorie, případně rozsahu umělých staveb (ochranná opatření) a objektů.
Problémové úseky	Blízkost rekreačního území Sedmihorek , 2. zóna CHKO, citlivost průchodu koridoru v blízkosti obytné zástavby, varianta souběžného vedení s modernizací tratě – podmínka územní i stavební koordinace.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	20 670 / 24 120 voz/24 hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou za předpokladu, že napojení Semil bude koncepčně ponecháno ve stávajících přepravních vztazích, nikoli s využitím koridoru S5 dle studie Valbek – v tomto případě podmíněno aktuálním modelem výhledové intenzity dopravy. Ve variantě společného vedení dle studie Valbek - kategorie S 20,75/90 (rezerva 75% - r. 2040).
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	2 240 / 2 480 voz/24 hod. (max. odlehčení dopravy na stávající I/35 - budoucí II/635)

SEVERNÍ VARIANTA (S)	
ÚSEK S3	
Územní vymezení:	**Štěpánovice – Rovensko pod Troskami – Semínova Lhota**
Předpokládaná délka úseku:	4,5 – 6,0 km
Charakteristický úsek:	**B - úsek v kontaktu s menšími sídly**

Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Hlavním článkem sídelní struktury je Rovensko pod Troskami (cca 1200 obyvatel, standardní druhy zástavby, kulturně historické hodnoty) - město bezprostředně netrpí zatížením tranzitní dopravou po I/35; podél silnice I/35 je však rozptýlená obytná zástavba jiných obcí, mj. obec Ktová - turisticky atraktivní polohou v blízkosti Trosek.
Charakter dotčené kraji	Od SV zasahují do koridoru kopcovité a zalesněné výběžky Ještědsko – kozákovského hřbetu (vrstevnice 350-400 m n.m.) s charakteristickými plochami sadů (mezi Žernovem a Tatobity); jádro koridoru tvoří údolí potoka Veselka a útvar skalního města Borecké skály (chráněné území přírody); JZ okraj koridoru tvoří hranice CHKO; celá krajina ovládána dominantou zříceniny hradu Trosky – symbolický útvar Českého ráje a CHKO.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Alternativy pro koridor kapacitní silnice S5: po SV okraji města – přetnutí výběžků zástavby k Žernovu s přínosem pro dopravní obsluhu ovocnářských podniků (za podmínky tunelového úseku); současně negativní vliv na krajinné rekreační a obytné zázemí: Liščí Kotce – koupaliště, dětský letní tábor, lesní masiv Kámen (zmírnění neg. vlivů vedením S5 v tunelovém úseku; existuje též námět na delší odklonění trasy S5); alternativa přiblížení koridoru ke stávající I/35 – problematika stísněných poměrů a rizikový vztah k blízké zříceníně Trosky. Pro zkoumání vedení koridoru S5 není vyloučena ani alt. průchodu mezi městem a Boreckými skalami - úzké hrdlo mezi zástavbou a chráněným územím přírody.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	2. a 4. zóna CHKO Český ráj, PP Na víně, Geopark Unesco.
Podz. a povrch.vody	CHOPAV Severočeská křída, křížení vodních toků: Tisovka, Veselka, Koudelka.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Ložiska nebilancovaná, poddolované území.
Krajina	Zemědělská krajina, charakter území ovlivněn blízkostí CHKO Český ráj, území poměrně významně pohledově exponované z vyhlídkových míst.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel Žernov, Kněžnice.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky v koridoru S5, související záměry	V oddálené variantě po SV okraji Rovenska p. T. předpoklad tunelových úseků, mostní objekty přes vodoteče, drobnější údolí a železnici (max. cca dl. 150 m), varianty částečného vedení ve společném koridoru s navrhovanou modernizací tratě - podmíněno technickými opatřeními a umělými stavbami v blízkosti CHKO, PP, obytné zástavby (zahloubení trasy, překrytí s ozeleněním apod.), situování MÚK s II/282.
Náročnost a nákladovost stavby	Zvýšená náročnost stavby a související zvýšená nákladovost – mosty, tunely (v oddálené variantě), v bližší variantě přiměřená charakteru území, technickým parametrům výsledné navržené kategorie, případně rozsahu umělých staveb (ochranná opatření) a objektů.
Problémové úseky	Blízkost 2. zóny CHKO a PP Borské skály, citlivost průchodu v blízkosti obytné zástavby, varianta souběžného vedení s modernizací tratě – podmínka územní i staveb. koordinace.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	20 670 / 24 120 voz/24 hod. po MÚK Rovensko p. T. dle studie Valbek a koncepce napojení Semil přes kapacitní silnici S5 Turnov – Rovensko p. Troskami 15 200 / 18 120 voz/24hod. od Rovenska p. Troskami směrem na Úlibice.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou za předpokladu, že napojení Semil bude koncepčně ponecháno ve stávajících přepravních vztazích, nikoli s využitím koridoru S5 dle studie Valbek – v tomto případě podmíněno aktuálním modelem výhledové intenzity dopravy. Ve variantě společného vedení dle studie Valbek - kategorie S 20,75/90 (rezerva 75% - r. 2040). S 14,75/90 v úseku Rovensko p. T – Semínova Lhota s rezervou cca 50% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	2 240 / 2 480 voz/24 hod. (max. odlehčení dopravy na stávající I/35 - budoucí II/635).

SEVERNÍ VARIANTA (S)	
ÚSEK S4	
Územní vymezení:	**Semínova Lhota – Kněžnice – Dílce**
Předpokládaná délka úseku:	7,8 – 8,2 km
Charakteristický úsek:	**D - úsek vedený zemědělskou krajinou**



Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Charakteristický venkovský a zemědělský ráz sídel, kompaktní ucelená zástavba typická pro Újezd pod Troskami a Libuň (současně kulturně historické hodnoty – jedno z nástupních míst do CHKO); obec Kněžnice je specifická výrazným severním výběžkem zástavby (překážka pro vedeni trasy S5), Jinolice a Dolní Podůlší (tradiční zástavba), Horní Podůlší (novodobá zástavba - izolované rodinné domy). Dolní Podůlší současně tvoří další nástupní místo do CHKO – Prachovské skály. Všechna jmenovaná sídla výrazně dotčena nebo rozdělena průjezdem stávající silnice I/35.
Charakter dotčené kraji	Převažuje bezlesá zemědělská výrobní krajina, která se mění směrem S a SV ve zvlněnou krajinu - úpatí Ještědsko - kozákovského hřbetu s výrazným podílem lesíků a rozptýlené zeleně (vrch Tábor - 678 m.m., turistický a kulturně historický bod s rozhlednou) - limit pro vymezení koridoru. Na JZ straně koridor pro vedení kapacitní silnice S5 přiléhá k výběžku CHKO (Prachovské skály); této charakteristice se vymyká vztah k blízkému Hrdoňovickému pískovcovému lomu (rozdělující prvek mezi východní a západní částí CHKO).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Koridor pro vedení kapacitní silnice umožňuje relativně bezkonfliktní přeložení silnice mimo zástavbu obcí dotčených silnicí I/35. Pouze v prostoru Kněžice by bylo eventuelní vedení přeložky této silnice ze severní strany komplikované, vzhledem k nutnosti překonat výběžek zástavby obce.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	2., 3. zóna CHKO Český ráj, skladebné části ÚSES – NRBK 35, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	CHOPAV Severočeská křída, křížení vodních toků: Boučnice, Libuňka.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Poddolované území.
Krajina	Zemědělská krajina, ve struktuře převažují velké a středně velké plochy s menším zastoupením lesních ploch, menší sídla zemědělského charakteru.
Obyvatelstvo	Újezd p.Troskami, Čimyšl, Libuň, Kněžnice, Dolní Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Zámezí.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky v koridoru S5, související záměry	Území zvlněné, mostní objekty přes vodoteče, drobnější údolí, železnici (dl. max. 150 - 350 m), situování MÚK s I/35. Vedení koridoru S5 v blízkosti železnice – nezbytná územní koordinace s případnými výhledovými záměry přestavby železniční tratě – v současné době pouze v podobě prověřovaných námětů SŽDC.
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná náročnost a nákladovost přiměřená charakteru území a technickým parametrům výsledné navržené kategorie.
Problémové úseky	Blízkost 2. zóny CHKO, koordinace se železnicí.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	15 200 / 18 120 voz/24hod. v úseku Semínova Lhota – Jinolice, 14 390 / 17 140 voz/24 hod. v úseku Jinolice – Úlibice.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou 50 – 55% v obou úsecích v r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	840 / 930 voz/24hod. (max. odlehčení dopravy na stávající I/35 - budoucí II/635).

SEVERNÍ VARIANTA (S)	
ÚSEK S5	
Územní vymezení:	**Dílce – Valdice**
Předpokládaná délka úseku:	2,0 – 2,2 km
Charakteristický úsek:	**A - úsek v kontaktu s významným sídelním centrem**

Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Hlavním článkem sídelní struktury v tomto úseku koridoru jsou Valdice – (cca 1400 obyvatel), sídelní útvar s městským statutem a specifickou funkcí (nápravné zařízení v historickém areálu kláštera), urbanisticky navazující na Jičín; ve vzdálenosti cca 700 m od Valdic situováno město podobné velikosti Železnice (cca 1200 obyvatel), vykazující významné kulturně historické hodnoty (MPZ, rašelinné lázně, vlastivědné muzeum).
Charakter dotčené kraji	Zemědělská výrobní krajina, provázaná s kulturně historicky významným místem bitvy u Jičína (1866), v místě je zřízena naučná stezka; část koridoru má též vztah k historickým krajinným úpravám v okolí Jičína. SV okraj koridoru se dotýká výběžků Ještědsko – kozákovského hřbetu. Koridor je veden tak, aby umožnil průchod kapacitní silnice S5 mezi krajinnými dominantami vrchů Zebín a Železný.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Předpokládanými pozitivními vlivy vedení kapacitní silnice S5 v rámci koridoru je zlepšení dopravních poměrů v Jičíně – omezení průjezdné dopravy městem po silnici I/16 a též zlepšení dopravní dostupnosti Valdic a severní rozvojové části Jičína. Řešení v rámci koridoru nenaruší rozvojové trendy Jičína ani Valdic – orientované zejména na přestavbu vnitřních částí měst a jejich vzájemné přibližování.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	PP Zebín, skladebné části ÚSES – NRBK 35, Natura 2000 – EVL Libosad, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Křížení vodních toků Cidlina, Ploužnický potok, Šibeňák.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Prognózní zdroj – cihlářská surovina.
Krajina	Zemědělská krajina bez významných krajinných dominant, jejíž charakter je ovlivněn blízkostí velkého sídla (Jičín).
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Soběraz, Valdice.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky v koridoru S5, související záměry	Území zvlněné, mostní objekty přes vodoteče, drobnější údolí (dl. 50 - 70 m), situování MÚK s II/286 - koordinace s navrhovanými přeložkami silnice II/286 s východními obchvaty Jičína a Železnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná náročnost a nákladovost přiměřená charakteru území a technickým parametrům výsledné navržené kategorie.
Problémové úseky	Koordinace se železnicí.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	14 390 / 17 140 voz/24hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s cca 55% rezervou – r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	840 / 930 voz/24hod. (max. odlehčení dopravy na stávající I/35 - budoucí II/635).

SEVERNÍ VARIANTA (S)	
ÚSEK S6	
Územní vymezení:	**Valdice – Úlibice**
Předpokládaná délka úseku:	6,8 – 7,0 km
Charakteristický úsek:	**D - úsek vedený zemědělskou krajinou**

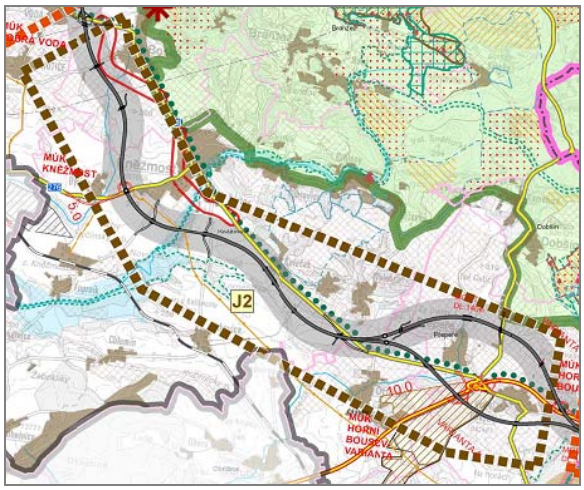
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Rámec vymezení koridoru pro kapacitní silnici S5 tvoří na SV obce Soběraz, Radim, Dřevěnice, Studeňany (kulturně historické hodnoty - MPZ - lidová architektura Jičínska). Jedná se o drobné venkovské osídlení přimykající se již ke Krkonošskému podhůří - bez vztahu ke stávající silnici I/35. Naopak na jižním okraji koridoru je situována obec Úlibice, silně poznamenaná vlivy tranzitní dopravy po silnicích I/16 a I/35.
Charakter dotčené kraji	Koridor prochází zemědělskou rovinatou a bezlesou krajinou. Ze západní strany je vymezen příměstským územím Jičína a Valdic, z východu k němu přiléhá Krkonošské podhůří. Pro území je charakteristická vysoká kvalita zemědělského půdního fondu. Jižní část koridoru je protnuta nadmístními zařízeními dopravní a technické infrastruktury.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Koridor umožňuje relativně neutrální průtah kapacitní silnice S5 bez významných přímých pozitivních či negativních vlivů na venkovské osídlení. Lze však očekávat důsledky týkající se fragmentace krajiny, zábory hodnotných zemědělských ploch, přerušení účelových cest apod. Výjimkou v tomto směru je obce Úlibice, v jejímž případě je řešení kapacitní silnice S5 možno jednoznačně spojovat s omezením negativních vlivů tranzitní dopravy v obci.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	PR Úlibická bažantnice, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	CHOPAV Východočeská křída, Úlibický potok, Trnávka, Studénka, Dvorecký rybník.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Prognózní zdroj – cihlářská surovina.
Krajina	Plochá zemědělská krajina s dominantním zastoupením nečleněných velkých ploch.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Soběraz, Lháň, Radim, Studeňany Úlibice, Lužany.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky v koridoru S5, související záměry	Území rovinaté, drobné mostní objekty přes vodoteče, příp. silnice III. třídy, místní komunikace a polní cesty (dl. 50 - 70 m), MÚK se silnicí I/16 (součást stavby Jičín – Úlibice).
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná až nižší technická náročnost a nákladovost stavby.
Problémové úseky	Průchod trasy ve volné krajině v meziprostoru sídel Radim a Studeňany – v nižší kategorii kapacitní silnice vhodné upřednostnit vedení trasy v příměstském prostoru Jičínu a zanechat celistvost venkovské krajiny (omezení fragmentace).
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	14 390 / 17 140 voz/24hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou cca 55% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Nebyla sledována.

KORIDOR 2 - JIŽNÍ VARIANTA
Mnichovo Hradiště – Horní Bousov – Úlibice

JIŽNÍ VARIANTA (J)	
ÚSEK J1	
Územní vymezení:	**Mnichovo Hradiště – Boseň**
Předpokládaná délka úseku:	2,2 – 2,3 km
Charakteristický úsek:	**B - úsek v kontaktu s menšími sídly**

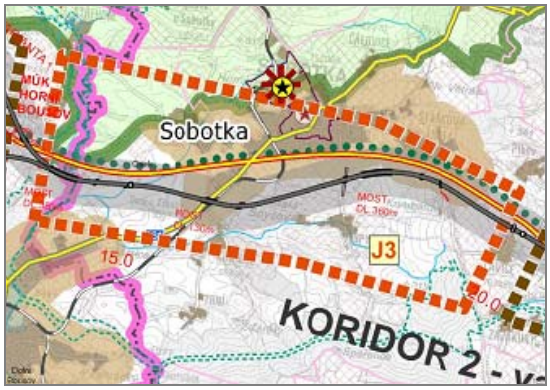
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Úsek v kontaktu s městem Mnichovo Hradiště (cca 8 000 obyvatel), menší sídelní středisko rozprostřené převážně mezi dvěma územními limity - Jizera a koridory silnice R10a železniční trati, kulturní a výrobní potenciál. Územní rozvoj bydlení a vybavenosti postupuje formou adice JZ směrem, dále přestavbou a modernizací v centrální části města, k silnici R10 a železnici přiléhá výrobní zóna. V koridoru též zahrnuta obec Dobrá Voda, dotčena průjezdnou dopravou na silnici II. třídy.
Charakter dotčené krajiny	Zemědělská krajina (ZPF – vysoké třídy ochrany), sledovaný úsek se přibližuje k JZ okraji CHKO – včetně I. zóny ochrany, oblast kumulace krajinných a historicko-kulturních hodnot (zřícenina skalního hradu Valečov, skalní útvary Mužský, Drábské světničky), území protíná významná turistická trasa z Mnichova Hradiště do prostoru CHKO.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Mnichovo Hradiště – změna územních podmínek rozvoje, křižovatka (MÚK) kapacitní silnice S5 a rychlostní silnice R10, zvýraznění již dopravně výhodné polohy města (dosud MÚK R10 x II/268); problém dostatečné vzdálenosti obou MÚK. Otevřené otázky vlivu nového dopravního napojení na uspořádání přilehlé části města; zdůraznění Mnichova Hradiště jako nástupiště do CHKO. Problematické přiblížení kapacitní S5 k atraktivní oblasti CHKO (negativní vlivy dopravy), mj. křížení významné turistické trasy, fragmentace intenzivně využité zemědělské krajiny. Pravděpodobnost zvýšení tranzitní dopravní zátěže v přilehlém venkovském osídlení (Dobrá Voda – vazba na MÚK S5 x II/268).
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	CHOPAV Severočeská křída.
Půdy	Zábor ZPF vysoké kvality, PUPFL.
Horninové prostředí	Sesuvné území.
Krajina	Zemědělská krajina s drobnými sídly.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Úlibice, Lužany.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území mírně zvlněné, bez větších mostních objektů, napojení na stávající R10 novou MÚK, situování MÚK s II/268. V místě MÚK s R10 – nutná koordinace se záměry modernizace tratě (V.TŽK). Podmiňující stavby na stávající I/35 – obchvaty sídel: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p. T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná náročnost a nákladovost vlastní stavby přiměřená charakteru území a technickým parametrům výsledné navržené kategorie. Celkové zásadní navýšení nákladovosti podmiňujícími záměry na stávající I/35 (obchvaty sídel).
Problémové úseky	Napojení na R10 (MÚK) a koordinace se záměry přestavby železniční tratě – modernizace V.TŽK Praha – Liberec.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	11 780 / 13 270 voz/24hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s cca 90% rezervou – r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 7 030 / 7 830 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 5 460 / 6 140 voz/24hod. (min. odlehčení dopravy na stávající I/35, odpovídá cca současnému stavu – při S5 ve var. jižní zřejmě nebude I/35 převedena do II. třídy).

JIŽNÍ VARIANTA (J)	
ÚSEK J2	
Územní vymezení:	**Boseň – Horní Bousov**
Předpokládaná délka úseku:	10,5 – 11,5 km
Charakteristický úsek:	**D – úsek vedený zemědělskou krajinou**



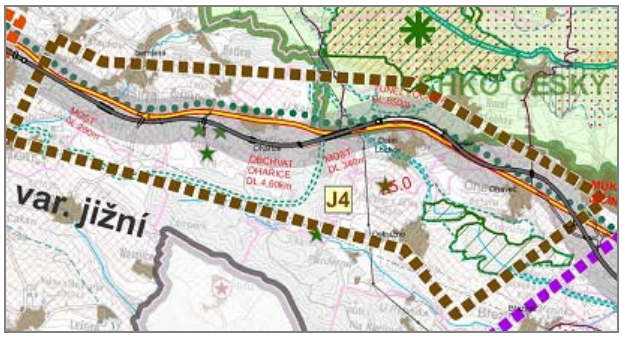
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Na západní straně koridoru těžiště osídlení – obce Kněžmost (cca 1500 obyvatel) a Boseň (cca 420 obyvatel), střediska základní vybavenosti i pracovních příležitostí pro okolní obce, turistické východiště do přiléhající části CHKO. Obě obce jsou nepříznivě ovlivněny průjezdnou dopravou po silnici II. třídy (plánovaná přeložka této silnice). Východní okraj koridoru je typický drobným venkovským osídlením. Ovlivnění navrhovanou MÚK se silnicemi I/16 a II/268.
Charakter dotčené kraji	Úsek koridoru prochází zemědělskou krajinou; jižní a jihozápadní okraj koridoru je vymezen ochranou intenzivně využívané bezlesé zemědělská krajiny, severní okraj koridoru se přibližuje k hranici CHKO Český ráj a zasahují do něj výběžky krajinných typů, které tvoří CHKO.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Vedení kapacitní silnice S5 v rámci koridoru by významně změnilo ráz území, z dosavadní zemědělské klidové oblasti na dopravně frekventovanou oblast; předpoklad významného ovlivnění venkovského osídlení kapacitní silnicí S5 (zmírnění tranzitní dopravy v dotčených obcích na silnici II třídy, lepší dopravní dostupnost S5 – rozvojové podněty, změny v principech územního rozvoje sídel – přiblížení komerčně výrobních částí k S5 a oddálení obytných a rekreační funkcí od silnice). Nejvýraznější vliv S5 lze předpokládat v koncových částech úseku koridoru poblíže MÚK na S5 (obce Horní Bousov a Boseň).
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	RBC Nový rybník a mokřady, RBK Nový rybník – Příhrazské skály, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Záplavové území Q_{100} Kněžnostka, Přepeřský potok, rybníky, CHOPAV Severočeská křída.
Půdy	Zábor ZPF vysoké kvality.
Horninové prostředí	CHLÚ Obruby (štěrkopísky), CHLÚ Obruby I. (štěrkopísky), výhradní ložisko bilancované Horní Bouzov – Obruby, dobývací prostor Obruby (písek, štěrkopísek); výhradní ložisko bilancované Horní Nouzov (psamity, štěrk), dobývací prostor Dolní Nouzov (štěrkopísek).
Krajina	Zemědělská krajina s relativně výraznými prvky krajinné zeleně a drobnými sídly.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Kněžmost, Bížina, Solec, Malobratřice, Obruby, Přepeře, Střehon, Ošťovice, Dolní Bousov.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území mírně zvlněné, mostní objekty přes drobné vodoteče a údolí (dl. cca 150 m), situování MÚK s II/276 a MÚK s I/16; podmiňující stavby na stávající I/35 – obchvaty sídel: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p. T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná náročnost a nákladovost vlastní stavby přiměřená charakteru území a technickým parametrům výsledné navržené kategorie. Celkové zásadní navýšení nákladovosti podmiňujícími záměry na stávající I/35 (obchvaty sídel).
Problémové úseky	Nejsou identifikovány.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	11 780 / 13 270 voz/24hod. v úseku Mnichovo Hradiště – Kněžmost, 13 920 / 16 420 voz/24hod. v úseku Kněžmost – Horní Bousov (MÚK s I/16).
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou v obou úsecích – cca 90% a 60% v r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 7 030 / 7 830 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 5 460 / 6 140 voz/24hod. (min. odlehčení dopravy na stávající I/35, odpovídá cca současnému zatížení.

JIŽNÍ VARIANTA (J)	
ÚSEK J3	
Územní vymezení:	**Horní Bousov – Sobotka – Samšina**
Předpokládaná délka úseku:	6,3 – 6,5 km
Charakteristický úsek:	**B - úsek v kontaktu s menšími sídly**



Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Úsek koridoru prochází mezi Sobotkou a Dolním Bousovem. Dominantní je město Sobotka (cca 2 400 obyvatel) – situováno mezi hranicemi CHKO a jižním obchvatem silnice I/16, středisko vybavení i pracovních příležitostí pro okolní drobné osídlení, významná kulturní historie města – dominanta zámku Humprecht, jižní vstupní brána do CHKO; rozvojové směry města: sever a východ bydlení a vybavenost, jižní směr výroba (v kontaktu s obchvatem silnice I/16). Město Dolní Bousov (cca 2 500 obyvatel), významné složky výroby přibližující se k silnici I/16 i předpokládané S5.
Charakter dotčené kraji	Koridor je osově rozdělen silnicí I/16, pro vedení kapacitní silnice S5 je možné pouze území jižně od této osy; charakter území - zvlněná zemědělsky intenzivně využívaná krajina, ZPF vysoké třídy ochrany. V minulosti rybničná oblast, v současnosti zachována jen část historické soustavy (zejména Červenský rybník, Šlejferna – součást CHKO).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Koridor pro kapacitní silnici S5 - bez podstatných rušivých vlivů na zónování a rozvoj Sobotky a Dolního Bousova, předpoklad zlepšení dopravní dostupnosti, význam pro rozvoj výroby, zvýraznění role (Sobotky) jako nástupiště do CHKO. Na druhé straně potřebám území neadekvátní paralelní vedení kapacitní silnice S5 se silnicí I/16, vznik obtížné překážky - širokého dopravního koridoru, nevyužitelný mezilehlý prostor. Problematický průchod koridoru S5 úzkým hrdlem mezi rybníky Červenský a Šlejferna (tvořící hranici CHKO), který je již v současnosti zatížen průchodem silnice I/16.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	CHKO Český ráj, 3. a 4.zóna, RBK Křižánek – Údolí Plakálek, RBC Zajokury, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Spyšovský potok, Čálovický potok, CHOPAV Severočeská křída.
Půdy	Zábor ZPF vysoké kvality.
Horninové prostředí	Sesuvné území.
Krajina	Zemědělská krajina, středně velké plochy, občasné enklávy krajinné zeleně.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Osek, Kdanice, Sobotka, Spyšova.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území pahorkovité, nezbytné mostní objekty přes okraj Červenského rybníka, (dl. cca 350 m) přes železnici a hluboké údolí J od Sobotky (dl. cca 360 m), situování MÚK s II/276. Podmiňující stavby na stávající I/35 – obchvaty sídel: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p. T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Zvýšená technická náročnost a nákladovost vlastní stavby – přechod Červenského rybníka a hlubokého údolí pravděpodobně v kategorii silničního čtyřpruhu. Celkové zásadní navýšení nákladovosti podmiňujícími záměry na stávající I/35 (obchvaty sídel).
Problémové úseky	Průchod silně zavodněným územím – Červenský rybník, prostorově omezená průchodnost územím, blízkost CHKO Český ráj.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	21 960 / 25 950 voz/24hod. (kapacitní silnice již přebírá dopravu z I/16 v relaci Mladá Boleslav - Jičín).
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 20,75/90 s rezervou cca 50% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 7 030 / 7 830 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 5 460 / 6 140 voz/24hod. (min. odlehčení dopravy na stávající I/35, odpovídá cca současnému zatížení.

JIŽNÍ VARIANTA (J)	
ÚSEK J4	
Územní vymezení:	**Samšina – Březina**
Předpokládaná délka úseku:	7,5 – 8,5 km
Charakteristický úsek:	**D - úsek vedený zemědělskou krajinou**



Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Drobné venkovské osídlení; některá sídla dotčena nepříznivými vlivy průjezdné dopravy na silnici I/16 (zvl. Ohaveč, Ohařice); v kontaktu s hranicí CHKO obce Dolní Lochov, Ohaveč - vstupní prostory do CHKO; v prostoru předělu mezi oddělenou západní a východní částí CHKO situována významnější obec Samšina.
Charakter dotčené kraji	Zemědělská výrazně zvlněná krajina s lesními plochami a s řadou příčných údolí a soustavou rybníků. Vymezený koridor pro kapacitní silnici S5 je v přímém dotyku s CHKO (část Prachovské skály); mimo CHKO leží charakteristické útvary - zalesněné vrchy Svatá Anna, Houser a soustava rybníků (Ostružecký, Čeperka, Lhotecký, Vyplatil). Úsek je protnut významnou turistickou trasou se vstupem do CHKO.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Nelze očekávat přínos silnice S5 pro venkovské osídlení z hledisek hospodářského rozvoje, soudržnosti obyvatel území ani životního prostředí. Dopravní potřeby obcí zabezpečeny silnicí I/16; kapacitní silnice S5 - další zátěž tranzitní dopravou, souběh obou silnic – nevyužitelný prostor, bariera v krajině, problematický průchod S5 úzkým v úseku Dolní Lochov – Ostružno; riziko poškození krajinných hodnot CHKO nebo přilehlé krajiny (charakteristické útvary – kopce a vodní plochy).
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	CHKO Český ráj 1 a 3. zóna, PP Dubovka, PP Svatá Anna, PP Ostruženské rybníky, RBK 692, RBC Prachovské skály, RBK 693, RBC Ostruženské rybníky, RBK 694, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Červenský rybník, CHOPAV Severočeská křída.
Půdy	Zábor ZPF vysoké kvality.
Horninové prostředí	Sesuvné území.
Krajina	Lesozemědělská krajiny s přírodními a krajinnými hodnotami.
Obyvatelstvo	Ohaveč, Ostružno, Dolní Lochov, Ohařice, Drštěkryje, Samčina, Zajakury.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území zvlněné, mostní objekty přes příčná údolí a vodoteč (dl. cca 200 - 350 m), předpoklad tunelu u Dolního Lochova (dl. cca 600 – 850 m), situování MÚK s I/16 + návaznost na stávající I/35; podmiňující stavby na stávající I/35 – obchvaty sídel: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p. T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Zvýšená technická náročnost a nákladovost vlastní stavby (mostní objekty, tunel) pravděpodobně v kategorii silničního čtyřpruhu. Celkové zásadní navýšení nákladovosti podmiňujícími záměry na stávající I/35 (obchvaty sídel).
Problémové úseky	Prostorově omezená průchodnost územím, blízkost CHKO, těsný souběh až „překryv“ se stávající I/16 - zbytkové území, tunelový úsek – nejistota ve znalosti podloží.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	21 960 / 25 950 voz/24hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 20,75 s rezervou cca 50% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 7 030 / 7 830 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 5 460 / 6 140 voz/24hod. (min. odlehčení dopravy na stávající I/35, odpovídá cca současnému zatížení.

JIŽNÍ VARIANTA (J)	
ÚSEK J5	
Územní vymezení:	**Březina – Jičín – Robousy**
Předpokládaná délka úseku:	8,0 – 9,0 km
Charakteristický úsek:	**A - úsek v kontaktu s velkým sídlením centrem**

Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Jičín (cca 17 000 obyvatel), město vysoké kulturní hodnoty, středisko práce a vybavenosti pro široké spádové venkovské zázemí. V popisovaném úseku koridoru pro S5 se nalézá jižní část Jičína - čtvrť Nové město (průmyslová zóna a smíšená obytná zóna) a dále řada drobných prostorově samostatných příměstských sídel - Moravčice, Popovice, Robousy.
Charakter dotčené kraji	Příměstská hustě osídlená zemědělská krajina, rovinatá a bezlesá, zahrnuje jižní obchvat silnice I/16, koridory a uzlová zařízení technické infrastruktury a letiště; ke sledovanému úseku koridoru přiléhá krajinná dominanta čedičového vrchu s hradní zříceninou Veliš. Pro území v širokém rozsahu je charakteristická vysoká kvalita zemědělského půdního fondu.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Koridor pro vedení kapacitní silnice S5 nezasahuje negativně hlavní rozvojové záměry Jičína (rozvoj severním směrem a formou přestavby vnitřních částí města). Jižní zázemí města a drobná sídla by však byla vedením kapacitní silnice ovlivněna nepříznivě. Došlo by ke zvýšení zátěže území tranzitní dopravou, k degradaci území zdvojením kapacitních silnic (nevyužitelný meziprostor a těžko prostupná bariera). U drobných sídel by byly nutné změny v orientaci jejich rozvojových záměrů.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	RBK 694.
Podzemní a povrchové vody	Malá Porák, Velký Porák Cidlina, záplavové území Cidliny.
Půdy	Zábor ZPF vysoké kvality.
Horninové prostředí	Výhradní ložisko bilancované Popovice u Jičína (sprašová hlína, spraš), dobývací prostor Popovice u Jičína.
Krajina	Urbanizovaná krajina s kulturními hodnotami.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Březina, Vokšice, Jičín, Čejkovice, Popovice.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území rovinaté, drobné mostní objekty přes vodoteč, most přes železnice (dl. cca 200 – 400 m), situování MÚK s I/32. Podmiňující stavby na stávající I/35 – obchvaty sídel: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p. T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná až mírně zvýšená náročnost a nákladovost vlastní stavby přiměřená charakteru území a technickým parametrům výsledné navržené kategorie. Celkové zásadní navýšení nákladovosti podmiňujícími záměry na stávající I/35 (obchvaty sídel).
Problémové úseky	Prostorově omezená průchodnost územím, zbytkové nepřístupné území v souběhu se stávající I/16.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	17 530 / 21 160 voz/24hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75 s rezervou cca 30% - r. 2040; S 20,75/90 s rezervou cca 80% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 7 030 / 7 830 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 5 460 / 6 140 voz/24hod. (min. odlehčení dopravy na stávající I/35, odpovídá cca současnému zatížení.

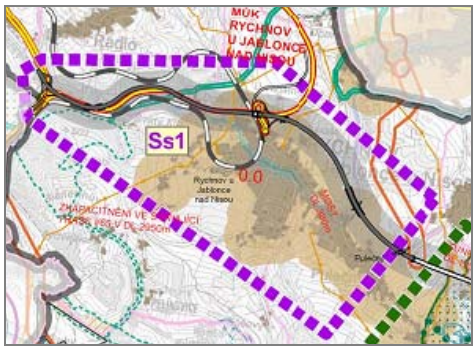
JIŽNÍ VARIANTA (J)	
ÚSEK J6	
Územní vymezení:	**Robousy – Úlibice**
Předpokládaná délka úseku:	3,4 – 4,0 km
Charakteristický úsek:	**D - úsek vedený zemědělskou krajinou**

Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	V popisovaném úseku se nalézá obec Úlibice - Řeheč (cca 240 obyvatel) silně poznamenaná vlivy tranzitní dopravy po silnicích I/16 a I/35, okrajově do koridoru zasahují obce Lužany a Kacákova Lhota. Vybavení a pracovní příležitosti obcí zahrnují zejm. zemědělské a zahradnické provozy, služby a zařízení typické pro zázemí města střední velikosti.
Charakter dotčené kraji	Úsek koridoru leží většinou v zemědělské rovinaté krajině, výjimku tvoří charakteristické prvky - Dvorecký rybník a lesnaté plochy včetně bažantnice v okolí Úlibic. Ze západní strany je koridor vymezen příměstským územím Jičína a Valdic, z východu k němu přiléhá krajina krkonošského podhůří. Pro území je charakteristická vysoká kvalita zemědělského půdního fondu.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	V tomto úseku koridoru lze očekávat nepříznivé důsledky týkající se dalšího zatížení území tranzitní dopravou, fragmentace a technizace příměstské krajiny, zábor hodnotných zemědělských pozemků, přerušení účelových cest apod. Pro obec Úlibice je řešení kapacitní silnice S5 možno spojovat se zlepšením životního prostředí a omezením negativních vlivů tranzitní dopravy.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	PP Zebín, PR Úlibická Bažantnice, skladebné části ÚSES - RBK 731, RBK HO18.
Podzemní a povrchové vody	CHOPAV Východočeská křída.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Horninové prostředí	Prognózní zdroj – cihlářská surovina.
Krajina	Plochá zemědělská krajina s dominantním zastoupením nečleněných velkých ploch.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Úlibice, Lužany.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Mostní objekty přes vodoteč, situování MÚK kapacitní silnice s obchvatem Úlibic a napojením na I/16 (dvoupruh), vyvolaná změna koncepce napojení na připravovanou R35 Hradec Králové – Úlibice (stupeň DÚR). Podmiňující stavby na stávající I/35 – obchvaty sídel: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p. T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná náročnost a nákladovost vlastní stavby přiměřená charakteru území a technickým parametrům výsledné navržené kategorie. Celkové zásadní navýšení nákladovosti podmiňujícími záměry na stávající I/35 (obchvaty sídel).
Problémové úseky	Změna koncepce napojení na připravovanou R35 Hradec Králové – Úlibice.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	17 530 / 21 160 voz/24hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75 s cca 30% rezervou – r. 2040; S 20,75/90 s cca 80% rezervou – r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 7 030 / 7 830 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 5 460 / 6 140 voz/24hod. (min. odlehčení dopravy na stávající I/35, odpovídá cca současnému zatížení.

KORIDOR 3 - SUPERSEVERNÍ VARIANTA

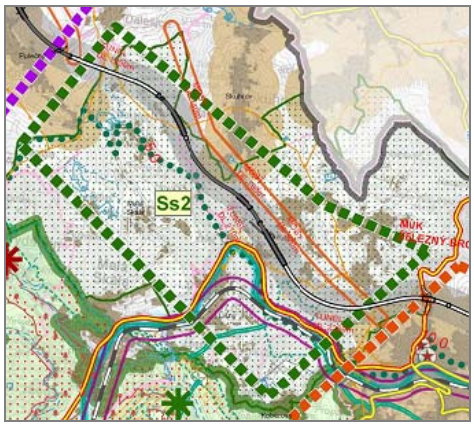
Rádelský Mlýn – Semily – Lomnice nad Popelkou – Úlibice

SUPERSEVERNÍ VARIANTA (Ss)	
ÚSEK Ss1	
Územní vymezení:	**Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce n. N. – Pulečný**
Předpokládaná délka úseku:	5,2 – 5,8 km (z toho 2,7 - 2,9 km přestavba I/65)
Charakteristický úsek:	**A – úsek v kontaktu s velkým sídlením centrem**



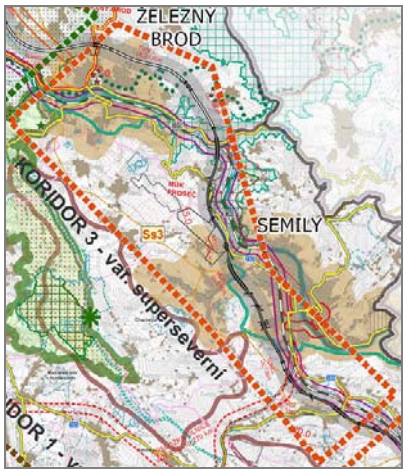
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Koridor zahrnuje Rychnov u Jablonce nad Nisou (malé město - cca 2 500 obyvatel), s plnou základní vybaveností, dobře dopravně napojené na silnice i železnice (R35, I/35, I/65, železniční trať do Liberce), město v satelitní poloze u Jablonce nad Nisou (cca 45 000 obyvatel)
Charakter dotčené kraji	Krajinný prostor Rychnovské kotliny, mezi Ještědsko – kozákovským hřbetem a úpatím podhůří Jizerských hor, součástí území je údolí říčky Mohelka (pravobřežní přítok Jizery), nadmořská výška kotliny cca 440 m n.m., okolní terén přesahující 520 m n.m. (klimaticky drsnější podmínky).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	V rámci koridoru předpoklad vedení kapacitní silnice S5 v návaznosti na úsek silnice I/65, z toho plyne poloha S5 v severním zázemí města v členité krajině; značný zásah do krajinného prostředí (terénní zářezy, mosty); nepříznivý vliv předpokládaného vedení koridoru S5 na rozvojové záměry města Rachnova U J.n.N. (omezení nebo ústup od rozvojových ploch pro bydlení na severním okraji města) - další posun koridoru kapacitní silnice severním směrem je limitován složitější terénní konfigurací a vstupem do soustavy sídel Jablonecka.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	RBC 1252, NRBK K19MB.
Podzemní a povrchové vody	Mohelka, Jeřmanický potok, Rádelský mlýn, záplavové území Q_{100} Mohelka.
Půdy	Zábor ZPF a PUPFL.
Krajina	Příměstská krajina s dynamicky modelovaným reliéfem, s vysoký podílem lesních ekosystémů; ve struktuře krajiny převažují středně velké plochy.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Rychnov u Jablonce n. J., Pulečný.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území s výrazným terénním převýšením a členitostí, mostní objekt přes hluboké údolí Mohelky (dl. cca 350 – 380 m), mostní objekty přes příčná údolí, hluboké zářezy. Nezbytná přestavba stávající I/65 (Rádelský Mlýn –Rychnov u Jablonce n.N) na čtyřpruh, situováno MÚK s odpojením I/65.
Náročnost a nákladovost stavby	Zvýšená technická náročnost a nákladovost stavby.
Problémové úseky	Omezená znalost skladby podloží pro hluboké zářezy a objekty. Klimatologicky nepříznivé podmínky ve vrcholových úsecích a hlubokých zářezech - zvláštní technická opatření proti námraze a sněhu.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	23 890 / 26 270 voz/24 hod. v úseku Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce n.N. (souběh s I/65, dle kategorizace výhledově s I/10 – vazba na Jablonec n. N.), 14 890 / 16 830 voz/24 hod. v úseku Rychnov u Jablonce n.N. - Železný Brod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 20,75/90 v úseku Rádelský Mlýn – Rychnov u Jablonce n.N. s rezervou cca 50% - r. 2040, S 14,75/90 v úseku Rychnov u Jablonce n.N. - Železný Brod s rezervou cca 60% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 5 920 / 6 500 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 3 510 / 3 840 voz/24hod. (oproti var. severní zůstává vyšší zatížení=nižší účinnost pro zklidnění stávající I/35 - II/635, oproti var. jižní je var. severní příznivější).

SUPERSEVERNÍ VARIANTA (Ss)	
ÚSEK Ss2	
Územní vymezení:	**Pulečný – Chlístov**
Předpokládaná délka úseku:	6,0 – 6,5km
Charakteristický úsek:	**C – úsek vedený dynamickou zalesněnou krajinou**



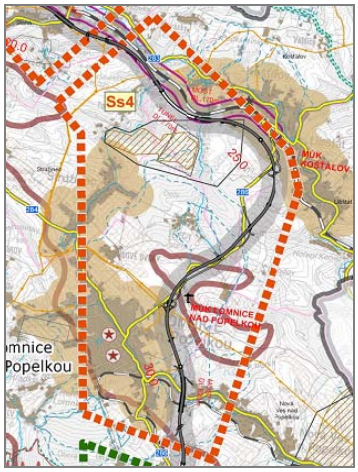
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Západní část koridoru charakteristická drobným rozptýleným osídlením v podhorském území, výrazný podíl rekreačního bydlení; východní část koridoru – těžiště osídlení v údolí Jizery a kolem souběžných dopravních tras (silnice, železnice) s vyšším podílem výrobních ploch.
Charakter dotčené kraji	Úsek koridoru vedený krajinářsky vysoce hodnotným územím se statutem přírodního parku Maloskalsko, lesnatá dynamická krajina vytváří krajinný předěl mezi Rychnovskou kotlinou a údolím Jizery; velké rozdíly v nadmořské výšce od 400 – 500 m n.m. (ve vyšších polohách drsnější klima).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Předpokládané vedení kapacitní silnice představuje velkou zátěž pro hodnotnou krajinu i pro osídlení – dosud se nacházející v klidovém prostředí; vedení kapacitní silnice ve složitém terénu technicky náročné – předpoklad řešení tunelovými a mostními stavbami, vedení koridoru S5 je též imitováno ochranou vodních zdrojů a potřebou vyloučit velké zásahy do lesních porostů.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	CHKO Český ráj 2. a 3. zóna, PP Na Vápenci, NRBK K31 V,N, NRBK K31 MB, NRBC Údolí Jizery a Kamenice, NRBK K30MB, NRBK K30V, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Záplavové území Q_{100} Jizera, Huntířovský potok, Široký potok.
Půdy	Zábor méně kvalitních zemědělských půd, zábor lesních ekosystémů.
Horninové prostředí	Poddolované území.
Krajina	Přírodní podhorská krajina s pestrým reliéfem významně ovlivněným tokem Jizery, vysoké zastoupení lesních porostů, malá a středně velká sídla.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel Mukařov, Malá Skála, Bobov, Sněhov, Dalešice, Skuhrov, Huntíř, Splzov, Bzí, Dupanda, Těpeře.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území s výrazným terénním převýšením a členitostí, mostní objekty přes příčná údolí, hluboké zářezy (dl. cca 150 – 520 m), dlouhé tunelové úseky.
Náročnost a nákladovost stavby	Vysoká technická náročnost a nákladovost stavby (mosty, tunely, hluboké zářezy).
Problémové úseky	Omezená znalost skladby podloží pro hluboké zářezy, mosty a tunely. Klimatologicky nepříznivé podmínky ve vrcholových úsecích a hlubokých zářezech – zvláštní technická opatření proti námraze a sněhu, omezená prostorová průchodnost územím.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	14 890 / 16 830 voz/24 hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou cca 60% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 5 920 / 6 500 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 3 510 / 3 840 voz/24hod. (oproti var. severní zůstává vyšší zatížení=nižší účinnost pro zklidnění stávající I/35 - II/635, oproti var. jižní je var. severní příznivější).

SUPERSEVERNÍ VARIANTA (Ss)	
ÚSEK Ss3	
Územní vymezení:	**Chlístov – Železný Brod – Semily – Nedvězí**
Předpokládaná délka úseku:	10,5 – 11,5 km
Charakteristický úsek:	**C – úsek vedený dynamickou zalesněnou krajinou**



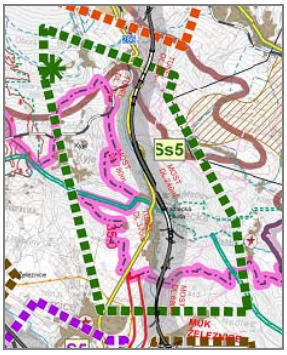
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Koridor zahrnuje Železný Brod (cca 6 500 obyvatel) a jen několik km vzdálené Semily (cca 8 800 obyvatel). Obě města v rámci ZÚR Libereckého kraje vytvářejí společnou rozvojovou oblast místního významu. Těžištěm osídlení je intenzivně využité údolí Jizery, současný rozvoj se odehrává především na okrajích měst. Obě města jsou též nástupišti do rekreačních oblastí – Český ráj, Krkonoše a Jizerské hory.
Charakter dotčené kraji	Vymezení koridoru je limitováno terénním útvarem Ještědsko – kozákovského hřbetu, zahrnuje sevřené údolí Jizery s dynamickou zalesněnou krajinou a navazujícími čtyřmi příčnými údolími pravostranných přítoků (včetně říčky Kamenice). V celku se jedná o údolní kotlinu s mimořádnou hodnotou danou provázáním krajiny s osídlením (zvláštní pozornost si v meziprostoru obou měst zasluhuje soutok Kamenice a Jizery – lokalita Spálov).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Vedení kapacitní silnice S5 severně nebo jižně od Železného Brodu a jižně od Semil je problematické, na jedné straně by přineslo zlepšení dopravní dostupnosti obou měst, současně by však zasáhlo negativně do hodnotné příměstské krajiny (terén a lesní plochy), dotklo by se územních limitů a rozvojových záměrů měst především pro bydlení. Překonání terénních překážek je náročné a neobejde se bez velkých technických staveb, které nekorespondují s měřítkem krajiny (tunely s portály, větrací šachty, mosty, zářezy apod.).
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	PP Údolí Jizery u Semil a Bitouchova, NRBK K31 V,N, NRBK K31 MB, NRBC Údolí Jizery a Kamenice, NRBK K30MB, NRBK K3V, EVL Údolí Jizery a Kamenic, Geopark Unesco.
Podz. a povrch. vody	Záplavové území Q_{100} Jizera, Kamenice, Oleška.
Půdy	Zábor méně kvalitních zemědělských půd, zábor lesních ekosystémů.
Horninové prostředí	Poddolované území, dobývací prostory Železný Brod (čedič), Smrčí (čedič), Záhoří – Proseč (kámen, čedič), Chuchelná(čedič), Chuchelná – Slap (čedič), výhradní bilancovaná ložiska – dolomitický vápenec dále čedič, bazalit.
Krajina	Podhorská krajina s dynamicky utvářeným reliéfem zvýšených přírodních a krajinných hodnot s poměrně vysokou hustotou osídlení.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Železný Brod, Malá Horka, Pelechov, Horská Kamenice, Spálov, Proseč, Morava, Semily, Bitouchov, Slap, Poříčí.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Mostní objekty přes hluboká údolí Jizery s vedenou železnicí, Chuchelského, Hořenského potoka a dalších drobnějších vodotečí (dl. cca 100 – 650 m), tunel kolem Železného Brodu (dl. cca 950 – 1 050 m), situovány MÚK s I/10 a MÚK s II/292.
Náročnost a nákladovost stavby	Vysoká technická náročnost a nákladovost stavby (mosty, tunely, hluboká zářezy).
Problémové úseky	Omezená znalost skladby podloží pro hluboké zářezy, mosty a tunely, omezená prostorová průchodnost územím. Klimatologicky nepříznivé podmínky ve vrcholových úsecích a hlubokých zářezech.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	13 910 / 15 950 voz/24 hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou cca 65% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 5 920 / 6 500 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 3 510 / 3 840 voz/24hod. (oproti var. severní zůstává vyšší zatížení=nižší účinnost pro zklidnění stávající I/35 - II/635, oproti var. jižní je var. severní příznivější).

SUPERSEVERNÍ VARIANTA (Ss)	
ÚSEK Ss4	
Územní vymezení:	**Nedvězí – Lomnice nad Popelkou**
Předpokládaná délka úseku:	8,5 – 9,5 km
Charakteristický úsek:	**B – úsek v kontaktu s menšími sídly**



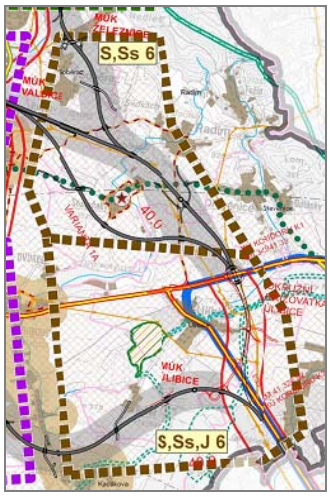
Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Koridor prochází mezi Lomnicí nad Popelkou (město menší velikosti, cca 6000 obyvatel - kulturní, pracovní i nižší administrativní středisko) a obcemi Košťálov (cca 1700 obyvatel) a Libštát (cca 1000 obyvatel).
Charakter dotčené kraji	Krajina je charakterizovaná jako rozmezí Českého ráje a Krkonoš, nadmořská výška dosahuje 500 m n.m. (drsnější klima); Odklonění koridoru kapacitní silnice z údolí Jizery jižním směrem je ovlivněno směřováním k MÚK Úlibice; na západní straně jsou pro koridor limitující výběžky Ještědsko – kozákovského hřbetu; krajinný prostor mezi uvedenými sídly je zatížen rozsáhlou těžbou kamene (dobývací prostor, výhradní bilancované ložisko, chráněné ložiskové území).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Vedení koridoru by pro zajištění dopravní dostupnosti uvedených sídel znamenalo značný přínos. Potýká se však s těmito problémy: vedení kapacitní silnice je logické v souběhu se železnicí po západní hranici Košťálova a Libštátu - problematické je v tomto úseku úzké hrdlo mezi kamenolomem, železniční tratí a areálem koupaliště; pokračování S5 v kontaktu s Lomnicí n. P. je možné, s ohledem na konfiguraci terénu však pouze po východním okraji města – zde jsou však vymezeny hlavní rozvojové plochy pro bydlení, které by mohly být kapacitní silnicí nepříznivě ovlivněny.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Záplavové území Q_{100} Oleška.
Půdy	Zábor ZPF, PUPFL.
Horninové prostředí	Poddolované území, dobývací prostor Košťálov I (melafyr), Košťálov II (melafyr).
Krajina	Podhorská oblast lesozemědělského charakteru s malými až středními sídly.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Nedvězí, Bořkov, Pohoří, Košťálov, Libštát, Želechy, Nové Dvory, Lomnice n.Popelkou.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území podhorského charakteru, mostní objekty přes údolí Stružineckého a Želešského potoka (dl. cca 70 – 170 m), tunelový úsek pod vrchem Pavlenka (dl. cca 650 – 770 m), most nad údolím Popelky s železnicí východně od Lomnice n. Popelkou (dl. cca 550 – 620 m), hlubší zářezy, situování MÚK s II/286.
Náročnost a nákladovost stavby	Zvýšená technická náročnost a nákladovost stavby (mosty, tunel).
Problémové úseky	Omezená prostorová průchodnost územím, omezená znalost skladby podloží pro tunelovou stavbu a zakládání.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	13 520 / 15 260 voz/24 hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou cca 70% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 5 920 / 6 500 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 3 510 / 3 840 voz/24hod. (oproti var. severní zůstává vyšší zatížení=nižší účinnost pro zklidnění stávající I/35 - II/635, oproti var. jižní je var. severní příznivější).

SUPERSEVERNÍ VARIANTA (Ss)	
ÚSEK Ss5	
Územní vymezení:	**Lomnice nad Popelkou – Železnice**
Předpokládaná délka úseku:	5,0 – 5,3 km
Charakteristický úsek:	**B – úsek v kontaktu s menšími sídly**



Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Rozptýlené drobné venkovské osídlení v zalesněném a kopcovitém terénu na dopravní spojnici Jičín – Lomnice nad Popelkou (silnice II. třídy); počtem obyvatel nejvýznamnější je obec Bradelská Lhota (cca 230 obyvatel), ostatní sídla mají řád desítek trvale žijících obyvatel, avšak vysoký podíl chalupářství a rekreačního využití objektů (částečné zachování rázovité a lidové architektury); existují zde rekreační zařízení místního významu pro letní i zimní turistiku (mj. letní dětský tábor).
Charakter dotčené kraji	Úsek koridoru je charakteristický doznívánim Ještědsko - kozákovského hřbetu; lesnatá zvlněná krajina s několika význačnými vrchy kolem 500 m n.m. z nichž vyniká turisticky atraktivní vrch Tábor 678 m n. m. (cíl turistických cest, rozhledna) a vrch Kozinec 468 m n.m.; pro celý úsek koridoru je charakteristická vyšší průměrná nadmořská výška (drsnější klima).
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Na vlastní osídlení a hodnoty krajiny by mělo vedení kapacitní silnice S5 v rámci koridoru převážně negativní vlivy. Dopravní význam pro dotčené osídlení by byl minimální (přes území prochází S5 pouze jako dopravní spojnice širších vztahů).V současnosti klidová a rekreačně atraktivní oblast; Vnesení dopravní zátěže S5 by změnilo charakter území, vedlo by k fragmentaci krajiny a způsobilo její zatížení technickými stavbami (lze předpokládat velký podíl mostů a tunelů); Vlivy dopravy by se nepříznivě dotkly i dalších parametrů životního prostředí a snížily by rekreační potenciál území.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	NRBK K35, RBC Bradlec, VKP registrovaný Ploužnice těleso dráhy s výskytem odkrytého tzv. "Ploužnického obzoru", Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	Ploužnice.
Půdy	Zábor ZPF a lesních ekosystémů.
Horninové prostředí	Poddolované území.
Krajina	Podhorská oblast zemědělského charakteru s velkým počtem malých sídel.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Chlum, Ploužnice, Dřevěnice, Radim, Soběraz, Železnice, Brádlecká Lhota, Žďár u Kumburku, Kyje.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území zvlněné s příčným přechodem Ještědsko-kozákovského hřbetu - mostní objekty přes údolí Ploužnického potoka (dl. cca 650 - 800 m), tunelové úseky východně od Ploužnice (dl. cca 110 - 500 m), situování MÚK s III/2849 a vazbou na II/286.
Náročnost a nákladovost stavby	Zvýšená technická náročnost a nákladovost stavby (mosty, tunel).
Problémové úseky	Omezená prostorová průchodnost územím, omezená znalost podloží pro zakládání a tunelové stavby.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	15 890 / 17 830 voz/24 hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou cca 50% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 5 920 / 6 500 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 3 510 / 3 840 voz/24hod. (oproti var. severní zůstává vyšší zatížení=nižší účinnost pro zklidnění stávající I/35 - II/635, oproti var. jižní je var. severní příznivější).

SUPERSEVERNÍ VARIANTA (Ss)	
ÚSEK Ss6	
Územní vymezení:	**Železnice – Úlibice**
Předpokládaná délka úseku:	6,8 – 7,2 km
Charakteristický úsek:	**D – úsek vedený zemědělskou krajinou**



Urbanistická charakteristika	
Charakter dotčené sídelní struktury	Rámec vymezení koridoru pro kapacitní silnici S5 tvoří na SV obce Soběraz, Radim, Dřevěnice, Studeňany (kulturně historické hodnoty, MPZ - lidová architektura Jičínska); drobné venkovské osídlení přimykající se již ke Krkonošskému podhůří - bez vztahu ke stávající silnici I/35; rozdílná charakteristika na jižním okraji koridoru se týká obce Úlibice, silně poznamenané vlivy tranzitní dopravy (silnice I/16 a I/35).
Charakter dotčené kraji	Koridor prochází zemědělskou rovinatou a bezlesou krajinou. Ze západní strany je vymezen příměstským územím Jičína a Valdic, z východu k němu přiléhá Krkonošské podhůří; pro území je charakteristická vysoká kvalita zemědělského půdního fondu; jižní část koridoru protnuta nadmístními zařízeními dopravní a technické infrastruktury.
Vliv na hodnoty a rozvojové záměry v území	Koridor umožňuje relativně nekonfliktní průtah kapacitní silnice S5 bez významných pozitivních či negativních vlivů na venkovské osídlení; lze však očekávat důsledky týkající se fragmentace krajiny, zábory hodnotných zemědělských ploch, přerušení účelových cest apod. Výjimkou v tomto směru je obce Úlibice, v jejímž případě je řešení kapacitní silnice S5 možno spojovat s omezením současných negativních vlivů tranzitní dopravy v obci.
Ochrana životního prostředí a veřejného zdraví	
Prvky v zájmu ochrany přírody	PR Úlibická bažantnice, Geopark Unesco.
Podzemní a povrchové vody	CHOPAV Východočeská křída, Úlibický potok, Trnávka, Studénka, Dvorecký rybník.
Půdy	Zábor ZPF a lesních ekosystémů.
Horninové prostředí	Prognózní zdroj – cihlářská surovina.
Krajina	Plochá zemědělská krajina s dominantním zastoupením nečleněných velkých ploch.
Obyvatelstvo	Riziko ovlivnění kvality obytného a životního prostředí sídel: Soběraz, Lháň, Radim, Studeňany, Úlibice, Lužany.
Územně technické a dopravně inženýrské podmínky koridoru S5	
Územně technické podmínky, související záměry	Území rovinaté, drobné mostní objekty přes vodoteče, příp. silnice III. třídy, místní komunikace a polní cesty (dl. 50 - 70 m), situování MÚK se silnicí I/16 (součást stavby Jičín – Úlibice).
Náročnost a nákladovost stavby	Průměrná technická náročnost a nákladovost stavby.
Problémové úseky	Nebyly identifikovány.
Intenzita v koridoru S5 – r. 2025 / 2040	15 890 / 17 830 voz/24 hod.
Vyhovující kategorie kapacitní silnice S5	S 14,75/90 s rezervou cca 50% - r. 2040.
Intenzita na II/635 – r. 2025 / 2040	Turnov – Karlovice: 5 920 / 6 500 voz/24hod., Karlovice – Libuň: 3 510 / 3 840 voz/24hod. (oproti var. severní zůstává vyšší zatížení=nižší účinnost pro zklidnění stávající I/35 - II/635, oproti var. jižní je var. severní příznivější).

E. HODNOCENÍ KONCEPČNÍCH VARIANT Z HLEDISKA UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

E.1 Problémová analýza koncepčních variant koridoru S5 - SWOT

Na základě vyhodnocení jednotlivých koncepčních variant koridoru S5 z hlediska přepravních vztahů, potřebné výhledové kapacity sítě, přiměřené kategorie kapacitní silnice (kap. B, C) a dále z hlediska socioekonomických podmínek (kap. D.4), urbanistických a environmentálních souvislostí (kap. D.6) je pro jednotlivé koncepční varianty zpracována SWOT analýza, jejíchž výsledky budou využity jako jeden z podkladů pro výběr a doporučení výsledné koncepční varianty koridoru S5.

Severní varianta	
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Odlehčení tranzitní dopravy na stávající I/35 – II/635 na průtazích sídly v úseku Turnov – Úlibice; podnět pro zvýšení kvality života a podmínek pro bydlení zlepšením životního prostředí. Předpoklad zlepšení, možné úpravy a posílení dopravně společenské a obslužné funkce stávající silnice I/35. (zejména Sedmihorky, Zavadilka, Hnanice, Újezd pod Troskami, Libuň, Kněžnice, Podůlší, Kbelnice, Úlibice).	Sociální neklid spojený s potenciálními konflikty vedení S5 v blízkosti zástavby a krajinných hodnot (úzká hrdla → zejména v prostoru Turnova, Karlovic, Rovenska pod Troskami). Kapacitní silnice v některých úsecích může působit jako nová bariéra v prostupnosti území (dělící efekt), stížené podmínky pro přímou obsluhu a zpřístupnění sídel a pozemků.
Snížení zátěže průjezdnou dopravou v Turnově a uvolnění vnitroměstského prostoru zabraného dopravními stavbami (I/35 čtyřpruh a MÚK) → předpoklady pro urbanistický rozvoj (kultivaci) vnitřních částí města Turnova.	Nepříznivé podmínky pro průchod obchvatu kapacitní silnice S5 jihovýchodní okrajovou částí města Turnova → kontakt s břehy Jizery - rekreační potenciál, obytná funkce území.
Předpoklad územní a technické koordinace kapacitní silnice se záměry modernizace železniční tratě Turnov – Rovensko p. Troskami a dále – Jičín (souběh dopravních tras a omezení fragmentace území).	Omezená průchodnost území pro kapacitní silnici S5 v úseku Turnov, východ – Rovensko p. Troskami – relativně kompaktní obytná zástavba sídel v doteku s CHKO Český ráj.
Předpoklad zlepšení dopravní dostupnosti a zvýšení atraktivity střední části CHKO Český ráj – zejména turistických oblastí: Trosky, Hrubá Skála, Lázně Sedmihorky.	Riziko negativních vlivů na hodnoty dotčeného území střední části CHKO Český ráj → zesílení nepříznivých vlivů z průchodu dopravní cesty a z provozu automobilové dopravy (vizuální zatížení, hluk, exhalace, dělící efekt), zejména v okolí Trosek, Hrubé Skály, Lázní Sedmihorky, průchod koridoru S5 územím naučné stezky Bitva u Jičína (míra vlivů v přímé závislosti na konkrétním technickém řešení kapacitní silnice S5).
Předpoklad nabídky pracovní příležitostí a zvýšení potenciálu pro bydlení v Turnově, Jičíně a v dalších dotčených sídlech (zvýšení intenzity bytové výstavby a omezení odpadu bytového fondu).	Nízká migrační atraktivita měst, stagnující počet obyvatel měst, nevyvážená věková skladba a výhledově stárnoucí populace přirozenou měnou (zejména ve městech), pomalý růst celkového potenciálu pro bydlení ve městech.

Severní varianta	
Předpoklady ekonomického oživení prostoru Jičínska (shodně s ostatními koncepčními variantami), předpoklad nabídky nových pracovních příležitostí a zvýšení potenciálu pro bydlení v Jičíně. Potvrzující a upřesňující argumenty: – stagnující počet obyvatel města Jičín, – nevyvážená věková skladba a výhledově stárnoucí populace přirozenou měnou, zejména ve městech a na Jičínsku, – riziko silného stárnutí obyvatelstva a koncentrace ekonomicky slabých skupin, – u Jičína riziko nedostatečného zajištění reprodukce bytového fondu (náhrady za odpad bytového fondu) a riziko postupného stárnutí bytového fondu.	Riziko negativního ovlivnění nástupních lokalit a rekreačních center CHKO Český ráj provozem automobilové dopravy.
Předpoklady vyšší bezpečnosti a nižšího počtu nehod v souvislosti s územně technickým řešením S5 (relativně nižší počet tunelů a mostů, relativně nižší nadmořská výška → mírnější klima)	
II. Pilíř hospodářství	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Poloha koridoru S5 ve variantě severní optimálně zabezpečuje všechny sledované úrovně dopravních vztahů → mezikrajské (spojení Hradec Králové – Liberec), regionální (spojení Jičín – Turnov), lokální (odlehčení průjezdné dopravy na průtazích v menších sídlech situovaných podél silnice I/35). Zlepšení regionálních a mezikrajských dopravních vazeb může pozitivně ovlivnit situaci na místním trhu práce (zlepšení dostupnosti dalších pracovních center, posílení kooperačních vazeb se vzdálenějšími cíli apod.).	Ponechání průjezdné dopravy v širším koridoru stávající silnice I/35 v blízkosti a dosahu CHKO Český ráj → narušení a snížená atraktivita území pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu.
V regionálním vztahu Turnov - Jičín předpoklad příznivé dělby přepravní práce mezi dopravou silniční a železniční (podmíněno mimo jiné modernizací železniční tratě Turnov – Rovensko p. Troskami, výhledově – Jičín).	Nedostatečně prověřené podmínky technického řešení souběhu kapacitní silnice S5 s navrhovanou modernizací železniční tratě v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami (problémový úsek → omezená prostupnost území).
Poloha a vymezení koridoru S5 v plném rozsahu koresponduje s rozvojovými oblastmi a rozvojovými osami ROB3, ROS2, NOS1 vymezenými v ZÚR Královehradeckého kraje a Libereckého kraje. Potvrzující a upřesňující argumenty: – celkově migračně ziskový prostor, – existence dvou velkých center osídlení a v rámci koridoru vysoký podíl obyvatel žijících ve městech (64%), – relativně vyvážená struktura osídlení s nízkým podílem obyvatel žijících v malých obcích, – vysoká migrační atraktivita venkovských center osídlení a obcí v zázemí velkých měst, – progresivní vývoj domovního a bytového fondu 2001-2011, zejména ve venkovských obcích a centrech venkovského osídlení,	Nadměrné využívání přírodních památek, jejich devastace a ohrožení nabídky cestovního ruchu pro budoucí generace.

Severní varianta	
– předpoklad ekonomického oživení prostoru (zejména na Turnovsku), které zachová a posílí obytnou atraktivitu obcí, – vysoký stupeň ekonomické integrace venkovských obcí s centry, – relativně rovnoměrné rozmístění nové bytové výstavby mezi městy a mezilehlým venkovským prostorem, – oživení ekonomiky v centrech regionu, zvýšení počtu pracovních příležitostí a příchod mladých rodin.	
Částečné zkvalitnění obslužnosti a napojení prostoru Semil a Železné Rudy (tj. rozvojové oblasti nadmístního významu ROB4 dle ZÚR Libereckého kraje) s využitím dílčího úseku kapacitní silnice S5.	Nízká pracovní soběstačnost obcí v meziprostoru mezi Turnovem a Jičínem.
Snížení silné pracovní závislosti obyvatel venkova na městech a posílení stávajících slabých ohnisek ekonomických aktivit, podpora realizace záměrů obcí na rozšíření nabídky pro ekonomický rozvoj.	
Zvýraznění nabídky území pro kulturně historický i přírodně orientovaný cestovní ruch. Zvýšení podílu zaměstnanosti v cestovním ruchu u obyvatel malých obcí v zázemí atraktivní nabídky.	
Předpoklady nižší nákladovosti a náročnosti realizace kapacitní silnice v rámci koridoru (včetně délky koridoru novostavby).	
Předpoklady relativně nízké nákladovosti a náročnosti provozu a údržby kapacitní silnice v rámci koridoru (nejkratší délka trasy mezi uzlovými body Rádelský mlýn – Úlibice, nižší nadmořská výška – klima, tunely a mosty)	
III. Pilíř životního prostředí	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Koridor S5 v základní koncepci sleduje historickou a přirozenou stopu silnice I/35 → řešení stávající kritické situace v dotčeném území tzn. v porovnání s dalšími dvěma variantami nedochází k přesunu řešení problému do oblasti tímto problémem v současnosti nedotčené → nejnižší vlivy na fragmentaci krajiny.	Prodlužování současného stavu → nepřijatelné hygienické a zdravotní podmínky obyvatel žijících v sídlech na průtahu stávající silnice I/35.
Šíře vymezeného koridoru vytváří podmínky pro vedení kapacitní silnice v takové vzdálenosti od obytného území, které umožňuje průchod dopravní cesty v relativně dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.	Relativně významný zásah do rekreačně intenzivně využívané oblasti → přiblížení koridoru k turisticky atraktivní lokalitě skalních měst v oblasti Valdštejna (východně od Turnova), ovlivnění kvality panoramatických pohledů z významných vyhlídkových míst (Trosky, Zebín) - ovlivnění turisticky atraktivních krajinných dominant, přechod naučné stezky Bitva u Jičína.
Předpokládaný nejnižší zábor ZPF a nejnižší objem zemních prací.	Další urbanizace prostoru mezi centrální a maloskalskou částí CHKO Český ráj.
Zlepšení hygienických a zdravotních podmínek obyvatel žijících v zastavěném území při stávající trase silnice I/35.	Významné kumulativní vlivy (vlivy na obyvatelstvo, obytné prostředí, vlivy na vodní zdroje, kvalitu a režim podzemních vod, CHOPAV, nadregionální biokoridory a další skladebné části ÚSES,

Severní varianta	
	dělící efekt mezi částmi CHKO, ovlivnění krajinných dominant, vizuální a hlukové narušení turisticky atraktivních oblastí, narušení faktoru pohody).
Minimalizace stávajících negativních vlivů na obyvatelstvo → významné zlepšení kvality životního prostředí.	Turnov JV – sesuvné území, nejistota ve skladbě podloží.
	Zvýšení imisních zátěží v místě případného vyústění tunelu v Turnově (zastavěné území), případně v místě vyústění odvětrávacích šachet tunelů v údolí Jizery.
	Potřeba alternativních technických řešení „citlivých“ úseků kapacitní silnice v doteku s CHKO Český ráj, obytnou zástavbou sídel, přírodně hodnotných lokalit včetně částečného zamezení otevřených pohledů na dopravní trasu z významných vyhlídkových míst (tunely, umělé stavby – překrytí a ozelenění apod.).

Jižní varianta	
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Předpoklady ekonomického oživení prostoru Jičínska (shodně s ostatními koncepčními variantami), zachování a posílení obytné atraktivity oblasti dotčené severní, příp. superseverní variantou, předpoklad nabídky nových pracovních příležitostí a zvýšení potenciálu pro bydlení v Jičíně. Potvrzující a upřesňující argumenty: – stagnující počet obyvatel města Jičín, – nevyvážená věková skladba a výhledově stárnoucí populace přirozenou měnou, zejména ve městech a na Jičínsku, – u Jičína vzniká riziko nedostatečného zajištění reprodukce bytového fondu (náhrady za odpad bytového fondu) a riziko postupného stárnutí bytového fondu, – riziko silného stárnutí obyvatelstva a koncentrace ekonomicky slabých skupin.	Poloha koridoru S5 umožňuje pouze minimální odlehčení průjezdné dopravy na stávající I/35 a na průtazích menšími sídly v úseku Turnov – Úlibice, současně neřeší problém potřebného odvedení průjezdné dopravy z města Turnova → nezbytné obchvaty sídel na stávající I/35: Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd pod Troskami, Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší, Kbelnice.
Koridor koncepční varianty jižní přináší předpoklady ekonomického oživení, zachování a posílení obytné atraktivity dalších dotčených sídel zejména Sobotka – Dolní Bousov, Kněžmost. Potvrzující a upřesňující argumenty: – progresivní vývoj početních stavů 2001-2011 ve všech velikostních kategoriích obcí (přes ztrátový vývoj přirozenou měnou v souboru obcí jako celku), – migrační atraktivita všech kategorií obcí, zejména venkovského prostoru a venkovských center osídlení včetně malého města Sobot-	Koridor S5 v svoji polohou v souběhu s I/16 nepřináší zkvalitnění podmínek na této trase ve vztahu k Mladé Boleslavi. Přepravní význam silnic I/16 je zcela nezávislý na vedení koridoru S5 v jižní variantě. Přepravní vztahy Mladé Boleslavi k Liberci se uskutečňují výhradně prostřednictvím rychlostí silnice R10, vztahy Jičín – Mladá Boleslav po silnici I/16, která je nezávisle na výsledné variantě koridoru S5 v úseku Mladá Boleslav – Sobotka připravovaná k přestavbě v kategorii 2+1, navazující úsek Sobotka – Jičín je pro výhledové vztahy vyhovující ve stávající kategorii S11,5.

Jižní varianta	
ky,. – přírůstky přirozenou měnou v části venkovského prostoru, zejména ve větších venkovských obcích (Dolní Bousov, Kněžmost) na Mladoboleslavsku, – progresivní vývoj domovního a bytového fondu 2001-2011, zejména na Mladoboleslavsku (Kněžmost, Dolní Bousov), ale i v Sobotce a ve venkovském prostoru jako celku.	
Koridor jižní varianty vytváří předpoklady ke zlepšení dopravní dostupnosti a zvýšení atraktivity jižní části CHKO Český ráj – zejména turistických oblastí: hrad Kost, údolí Plakánek, Sobotka a okolí, Prachovské skály ale i dalších atraktivit soustředěných v obcích Kněžmost, Boseň, Mladějov. Poloha koridoru posiluje předpoklady pro využití nabídky území pro kulturně historický cestovní ruch soustředěné v Mnichově Hradišti a v Jičíně.	Sociální neklid spojený s potenciálními konflikty vedení S5 v blízkosti zástavby a krajinných hodnot (úzká hrdla → zejména v prostoru mezi rybníky Červenský a Šlejferna - hranice CHKO, který je již zatížen průchodem silnice I/16 a v úseku Dolní Lochov – Ostružno), riziko narušení krajinných hodnot CHKO nebo přilehlé krajiny s charakteristickými kopcovitými útvary a vodními plochami. Lze předpokládat, že kapacitní silnice S5 bude v celém úseku Sobotka - Jičín svým paralelním vedením v souběhu se silnicí I/16 Jičín působit jako nová bariéra v prostupnosti území (dělící efekt), ztížené podmínky pro přímou obsluhu a zpřístupnění sídel a pozemků. Meziprostor koridoru S5 a stávající I/16 by se stal obtížně využitelným územím (ne-li znehodnoceným územím).
Předpoklad vyšší bezpečnosti a nižšího počtu nehod v souvislosti s územně technickým řešením S5 (předpoklad technického řešení s min. rozsahem tunelů a mostů, nízká nadmořská výška – teplé klima ovlivňující celoročně dobrou sjízdnost).	Nízká migrační atraktivita měst, především Jičína, stagnující počet obyvatel měst, nevyvážená věková skladba a výhledově stárnoucí populace přirozenou měnou (zejména ve městech), pomalý růst celkového potenciálu pro bydlení především v Jičíně.
	Riziko negativního vlivu na hodnoty dotčených území jižní části CHKO Český ráj → zesílení nepříznivých vlivů z existence nové dopravní cesty a z provozu automobilové dopravy - vizuální zatížení, hluk, exhalace (míra ovlivnění v přímé závislosti na konkrétním technickém řešení kapacitní silnice S5).
	Nadměrné využívání přírodních památek, jejich devastace a ohrožení nabídky cestovního ruchu pro budoucí generace.
II. Pilíř hospodářství	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Koridor jižní varianty (shodně s ostatními koncepčními variantami) na západní straně řešeného území vychází z rozvojové osy republikového významu OS3 vymezené v PÚR ČR. Jižní varianta se v tomto ohledu navíc dotýká Mnichova Hradiště - slabá síla pracovního centra přes komparativní výhody polohy na silnici R10 (okraj OBk2, rozvojová oblast nadmístního významu Mladá Boleslav - vymezeno v ZÚR Středočeského kraje). Mladá Boleslav velmi příznivě ovlivňuje hospodářskou situaci v západní části území jižní varianty.	Varianta nezabezpečuje všechny sledované úrovně dopravních vztahů – mezikrajské (spojení Liberec - Hradec Králové) – prodloužení mezi uzlovými body o cca 20 km - tj. cca o 20%), regionální spojení Jičín – Turnov (koridor veden mimo Turnov), neřeší místní dopravní problematiku (odlehčení průjezdné dopravy na průtazích v menších sídlech situovaných podél silnice I/35, včetně Turnova).

Jižní varianta	
Venkovské osídlení dotčené koridorem, i když nezařazené do rozvojových oblastí a os, charakterizováno převážně dobrými rozvojovými předpoklady, mimo jiné dáno spjatostí s pracovními centry - součást spádového obvodu FUA centra Mladá Boleslav nebo Jičín – jižní varianta by tyto předpoklady posílila (např. zvýšením podílu zaměstnanosti v cestovním ruchu u obyvatel malých obcí v zázemí atraktivní nabídky).	Koridor jižní varianty prochází pouze v malém územním rozsahu rozvojovými oblastmi a rozvojovými osami vymezenými v ZÚR dotčených krajů (rozvojové oblasti nadmístního významu v prostoru Jičína NOS1 a NOS2 - vymezeno v ZÚR Královehradeckého kraje a dotyk s OBk2, rozvojová oblast nadmístního významu u Mladé Boleslavi - vymezeno v ZÚR Středočeského kraje).
Venkovské osídlení dotčené koridorem, nezařazené do rozvojových oblastí a os má specifické problémy k jejichž řešení by vedení koridoru S5 v jižní variantě přispělo. Potvrzující a upřesňující argumenty: – vysoká míra nezaměstnanosti ve venkovském prostoru se zvýšenou orientací na zemědělské aktivity, – nízká ekonomická aktivita obyvatel a snižování počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva, – nízký pracovní význam centra POÚ – Sobotky a zařazení všech obcí POÚ Sobotka do specifické oblasti.	Nadměrné využívání přírodních památek, jejich devastace a ohrožení nabídky cestovního ruchu pro budoucí generace.
Předpoklady relativně nízké přímé nákladovosti a náročnosti realizace kapacitní silnice v rámci koridoru (nezahrnuje vyvolané náklady na nezbytné obchvaty sídel na stávající I/35).	Zvýšená celková nákladovost způsobená rozsahem vyvolaných přeložek na stávající silnici I/35 (nízká dopravní účinnost jižní varianty na zklidnění stávající I/35).
Předpoklady relativně nízké náročnosti provozu a údržby realizace S5 v rámci koridoru (nízká nadmořská výška – klima, předpoklad trasy téměř bez tunelů a mostů).	Zvýšené provozní náklady dané délkou trasy mezi uzlovými body, tj. Rádelský Mlýn – Úlibice (ze všech koncepčních variant nejdelší trasa o cca 20 km).
III. Pilíř životního prostředí	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Šíře vymezeného koridoru vytváří příznivé předpoklady pro vedení kapacitní silnice v relativně dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.	Prodlužování současného stavu → nepřijatelné hygienické a zdravotní podmínky obyvatel žijících v sídlech na průtahu stávající silnice I/35.
Území s průměrným počtem obcí a nejnižším počtem obyvatel na km^2 - nejmenší vlivy na obyvatelstvo.	Přesun řešení problému průjezdné dopravy ze silnice I/35 do oblasti tímto problémem v současnosti nedotčené - velká část dopravní zátěže zůstane v trase stávající silnice I/35 - přetrvávající špatné hygienické podmínky v sídlech (Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p.T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší,,Kbelnice).
Zlepšení hygienických a zdravotních podmínek obyvatel žijících v území při stávající trase silnice I/16.	Okrajový zásah do CHKO Český ráj (předpoklad tunelového řešení).
Nedochází k ovlivnění meziprostoru oddělujícího jednotlivé části CHKO Český ráj.	Přiblížení koridoru k turisticky atraktivní lokalitě Prachovského skalního města (minimalizace vlivu podmíněna tunelovým řešením).
Předpoklad nejnižší délky tunelových úseků → nejmenší riziko ovlivnění kvality a režimu podzemních vod.	Průchod chráněným ložiskovým územím, dobývacími prostory, územím výhradního ložiska bilancovaného, ovlivnění skladebných částí ÚSES.
	Ovlivnění kvality krajinného rázu v krajinářsky cenných oblastech (okolí Mnichova Hradiště, Hor-

Jižní varianta	
	ní Bousov, Sobotka, oblast Ostruženských rybníků).
	Ovlivnění panoramatických pohledů z významných vyhlídkových míst (Prachovské skály, Velíš, Humprecht, Dolní Bousov, Valečov, Mužský.
	Významný zábor kvalitních zemědělských půd, ovlivnění kvality a režimu podzemních vod.

Superseverní varianta	
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
Předpoklady ekonomického oživení prostoru Jičínska (shodně s ostatními koncepčními variantami), předpoklad nabídky nových pracovních příležitostí a zvýšení potenciálu pro bydlení v Jičíně. Potvrzující a upřesňující argumenty: – stagnující počet obyvatel města Jičín, – nevyvážená věková skladba a výhledově stárnoucí populace přirozenou měnou, zejména ve městech a na Jičínsku, – u Jičína vzniká riziko nedostatečného zajištění reprodukce bytového fondu (náhrady za odpad bytového fondu) a riziko postupného stárnutí bytového fondu, – riziko silného stárnutí obyvatelstva a koncentrace ekonomicky slabých skupin.	Poloha koridoru S5 umožňuje pouze částečné odlehčení průjezdné dopravy na stávající I/35 – na průtazích menšími sídly v úseku Turnov – Úlibice; neřešení omezení tranzitní dopravy na I/35 ve městě Turnově.
Poloha koridoru S5 ve variantě superseverní vytváří předpoklady pro zásadní zkvalitnění dopravního napojení a dostupnosti Železnobrodska, Semilska a Lomnice nad Popelkou k vyšším centrům, tj. Liberci a Jičínu.	Sociální neklid spojený s potenciálními konflikty vedení S5 v blízkosti zástavby a krajinných hodnot (úzká hrdla → zejména v prostoru přírodního parku Maloskalsko, při průchodu Ještědsko – kozákovským hřbetem, v okolí sídelních středisek Železný Brod, Semily, Libštát).
Poloha koridoru S5 ve variantě superseverní vytváří předpoklady pro zlepšení dopravní dostupnosti severní části CHKO Český ráj a vyšší využití přírodních a krajinných podmínek pro rozvoj cestovního ruchu a zaměstnanost v tomto odvětví.	Riziko negativního vlivu na hodnoty dotčených území severní části CHKO Český ráj - zesílení nepříznivých vlivů z průchodu dopravní cesty a z provozu automobilové dopravy (vizuální zatížení, hluk, exhalace, dělící efekt). Nadměrné zatížení přírodních hodnot, jejich devastace, ohrožení atraktivity pro cestovního ruch pro budoucí generace.
	Riziko snížené bezpečnosti v průběhu roku, riziko vyššího počtu nehod v souvislosti s územně technickým řešením S5 (předpoklad - vyšší rozsah tunelů a mostů, vyšší nadmořská výška – drsnější klima ovlivňující negativně sjízdnost S5 zvláště v zimním období).
II. Pilíř hospodářství	
Poloha a vymezení koridoru S5 v plném rozsahu koresponduje s rozvojovou oblastí nadmístního významu ROB4 (Semily – Železný Brod), a rozvojovými osami nadmístního významu ROS6,	Poloha koridoru nezabezpečuje všechny sledované úrovně dopravních vztahů – neřešení potřebu zkvalitnění významného regionálního spojení Jičín – Turnov, neřeší odklon průjezdné dopravy

Superseverní varianta	
ROS12, NOS1 – vymezeno v ZÚR Královehradeckého kraje a Libereckého kraje (v souhrnu se týká cca 46 tis. obyvatel). Potvrzující a upřesňující argumenty: – vyvážená struktura a migrační atraktivita osídlení s existencí četných venkovských sídelních středisek a měst, – vysoký stupeň ekonomické integrace venkovských obcí s centry, – zvýšení přitažlivosti Semil, Lomnice nad Popelkou a Železného Brodu pro nové investice do místní ekonomické základny, – posílení ekonomické základny a růst významu Semil, Lomnice nad Popelkou a Železného Brodu jako pracovních center, – rozvoj vybavenosti a služeb v těchto městech a kvality společenského života, – renesance vyšší pracovní soběstačnosti venkovských sídelních středisek, – nízká intenzita bytové výstavby ve městech, zejména v Železném Brodě a Semilech, – předpoklad silně regresivního vývoje přirozenou měnou v zejména ve městech Lomnice nad Popelkou, Semilech a v Železném Brodě a v obcích v zázemí těchto center, – nízká migrační atraktivita měst, záporné saldo migrace v Semilech a Lomnici nad Popelkou, – stagnující počet obyvatel v městech prostoru jako celku, pokles početních stavů v Lomnici nad Popelkou a v Semilech, – velmi problematická situace na trhu práce na Lomnicku a Železnobrodsku. Vysoká míra nezaměstnanosti nad 10 %, – nízká nabídka pracovních míst v menších městech (Lomnice nad Popelkou, Železný Brod, Rychnov u Jablonce nad Nisou) a velmi nízká ve venkovských sídelních centrech.	z centra Turnova, výrazněji neřeší lokální problematiku nežádoucích průtahů dopravy na silnici I/35 menšími sídly.
Poloha a vymezení koridoru S5 (shodně s ostatními koncepčními variantami) na západní straně řešeného území vychází z rozvojové osy republikového významu OS3 vymezené v PÚR ČR. Superseverní varianta se v tomto ohledu navíc napojuje na rozvojovou oblast republikového významu ROB1 Liberec, Jablonec nad Nisou, vymezenou v PÚR ČR. Potvrzující a upřesňující argumenty: – progresivní hospodářský a demografický vývoj venkovského prostoru a města Rychnov u Jablonce nad Nisou, – dynamický vývoj domovního a bytového fondu v Rychnově u Jablonce nad Nisou.	Předpoklady vysoké nákladovosti a technické náročnosti realizace kapacitní silnice ve variantě superseverní (velký rozsah tunelů, mostů, zemních prací).

Superseverní varianta	
III. Pilíř životního prostředí	
Silné stránky a příležitosti	**Slabé stránky a rizika**
relativně nejnižší účinky dělícího efektu vzhledem k počtu tunelů, velkému počtu mostů a členitému terénu→ nejsnazší realizace podchodů.	Prodlužování současného stavu → nepřijatelné hygienické a zdravotní podmínky obyvatel žijících v sídlech na průtahu stávající silnice I/35.
Minimální rozsah záboru ZPF.	Přesun řešení problému průjezdné dopravy ze silnice I/35 do oblasti tímto problémem v současnosti nedotčené → snížení kvality rekreačního charakteru dotčeného území, které lze označit za vstupní území do prostoru Jizerských hor a západních Krkonoš → značná část dopravní zátěže zůstane v trase stávající silnice I/35 – pouze mírné zlepšení hygienických podmínek v sídlech (Turnov, Hnanice, Ktová, Újezd p.T., Libuň, Kněžnice, Jinolice, Podůlší,,Kbelnice).
Minimalizace stávajících negativních vlivů na obyvatelstvo na průtazích silnice II/288 a II/283 ve spojení Železný Brod – Semily – Lomnice nad Popelkou - Úlibice.	Největší délka tunelových úseků → riziko ovlivnění kvality a režimu podzemních vod. Riziko zvýšených imisních zátěží v okolí portálů nebo odvětrávacích šachet; vyústění tunelů ve špatně větraném údolí Jizery. Největší celková výška stoupání → vysoké emise.
Částečné zlepšení hygienických a zdravotních podmínek obyvatel žijících v území při stávající silnici I/35.	Potenciálně nejvýznamnější rozsah vlivů ve vztahu ke krajinnému rázu (průchod PPk Maloskalsko, údolí Jizery), narušení území navrhované Krajinné památkové zóny Maloskalsko, významný rozsah zásahu do lesních porostů.
	Průchod chráněným ložiskovým územím a územím výhradního ložiska, Průchod ochrannými pásmy vodních zdrojů I.a II.stupně, ovlivnění kvality a režimu podzemních vod.
	Narušení panoramatických pohledů z významných vyhlídkových míst (Zebín, Rumburk, Tábor, Tehník, Kozákov, Kopanina, Sokol).

E.2 Vyhodnocení koncepčních variant koridoru S5 z hlediska vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje území

Hodnocení jednotlivých koncepčních variant ve vztahu k vyváženosti jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území

Na základě komplexního posouzení jednotlivých koncepčních variant koridoru S5 a výsledků jejich problémové analýzy (kap. E.1) je v následující tabulkové části provedeno souhrnné hodnocení jednotlivých koncepčních variant ve vztahu k vyváženosti jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území (dále URÚ).

Použité bodové hodnocení:

1 - vhodné řešení

2 - existence problémů, přesto předpoklad dosažitelnosti kompromisního řešení

3 - nevhodné řešení, nebo není řešeno

Tab. 62

Hodnocení koncepční varianty koridoru S5 z hlediska vyváženosti pilířů URÚ					
Severní varianta					
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	Bodové hodnocení	**II. Pilíř hospodářství**	Bodové hodnocení	**III. Pilíř životního prostředí**	Bodové hodnocení
a) Omezení průjezdné dopravy v sídlech na silnici I/35	1	a) Posílení nadregionálních ekonomických vazeb - efektivita pro mezikrajské přepravní vztahy Hradec Králové – Liberec	1	a) Vliv na kvalitu obytného a rekreačního prostředí	2
b) Předpokládané vlivy na osídlení a jejich rozvoj	2	b) Posílení regionálních ekonomických vazeb - efektivita pro regionální přepravní vztahy Turnov – Jičín	1	b) Ovlivnění přírodně a krajinářsky cenných území	2
c) Rizika z hlediska údržby a bezpečnosti motorového a nemotorového provozu v průběhu roku (nadmořská výška – klima, tunely, mosty)	1 - 2	c) Předpokládaná nákladnost a náročnost realizace (novostavba)	2	c) Ovlivnění územních limitů v oblasti životního prostředí	2
d) Předpokládané provozní náklady (délka trasy mezi uzlovými body Rádelský Mlýn – Úlibice,	1	d) Poloha koridoru S5 v rozvojových oblastech a osách dle ZÚR	1	d) Předpokládaný rozsah fragmentace území	1 - 2
BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**5 - 6**	BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**5**	BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**7 - 8**

Tab. 63

Hodnocení koncepční varianty koridoru S5 z hlediska vyváženosti pilířů URÚ					
Jižní varianta					
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	Bodové hodnocení	**II. Pilíř hospodářství**	Bodové hodnocení	**III. Pilíř životního prostředí**	Bodové hodnocení
a) Omezení průjezdné dopravy v sídlech na silnici I/35	3	a) Posílení nadregionálních ekonomických vazeb - efektivita pro mezikrajské přepravní vztahy Hradec Králové – Liberec	3	a) Vliv na kvalitu obytného a rekreačního prostředí	1
b) Předpokládané vlivy na osídlení a jejich rozvoj	2	b) Posílení regionálních ekonomických vazeb - efektivita pro regionální přepravní vztahy Turnov – Jičín	3	b) Ovlivnění přírodně a krajinářsky cenných území	2

Hodnocení koncepční varianty koridoru S5 z hlediska vyváženosti pilířů URÚ					
Jižní varianta					
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	Bodové hodnocení	**II. Pilíř hospodářství**	Bodové hodnocení	**III. Pilíř životního prostředí**	Bodové hodnocení
c) Rizika z hlediska údržby a bezpečnosti motorového a nemotorového provozu v průběhu roku (nadmořská výška – klima, tunely, mosty)	1	c) Předpokládaná nákladnost a náročnost realizace (novostavba)	1	c) Ovlivnění územních limitů v oblasti životního prostředí	2
d) Předpokládané provozní náklady (délka trasy mezi uzlovými body Rádelský Mlýn – Úlibice,	3	d) Poloha koridoru S5 v rozvojových oblastech a osách dle ZÚR	3	d) Předpokládaný rozsah fragmentace území	1
BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**9**	BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**12**	BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**6**

Tab. 64

Hodnocení koncepční varianty koridoru S5 z hlediska vyváženosti pilířů URÚ					
Superseverní varianta					
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	Bodové hodnocení	**II. Pilíř hospodářství**	Bodové hodnocení	**III. Pilíř životního prostředí**	Bodové hodnocení
a) Omezení průjezdné dopravy v sídlech na silnici I/35	2	a) Posílení nadregionálních ekonomických vazeb - efektivita pro mezikrajské přepravní vztahy Hradec Králové – Liberec	1	a) Vliv na kvalitu obytného a rekreačního prostředí	2
b) Předpokládané vlivy na osídlení a jejich rozvoj	2	b) Posílení regionálních ekonomických vazeb - efektivita pro regionální přepravní vztahy Turnov – Jičín	3	b) Ovlivnění přírodně a krajinářsky cenných území	3
c) Rizika z hlediska údržby a bezpečnosti motorového a nemotorového provozu v průběhu roku (nadmořská výška – klima, tunely, mosty)	3	c) Předpokládaná nákladnost a náročnost realizace (novostavba)	3	c) Ovlivnění územních limitů v oblasti životního prostředí	3
d) Předpokládané provozní náklady (délka trasy mezi uzlovými body Rádelský Mlýn – Úlibice,	2	d) Poloha koridoru S5 v rozvojových oblastech a osách dle ZÚR	1	d) Předpokládaný rozsah fragmentace území	1 - 2
BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**9**	BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**8**	BODOVÉ HODNOCENÍ CELKEM	**9 - 10**

Závěr hodnocení koncepčních variant z hlediska udržitelného rozvoje území

Tab. 65

Souhrnné porovnání bodového hodnocení koncepčních variant z hlediska URÚ			
Pilíř	Počet bodů v jednotlivých koncepčních variantách		
	Severní varianta	**Jižní varianta**	**Superseverní var.**
I. Pilíř soudržnosti územního společenství	5 - 6	9	9
II. Pilíř hospodářství	5	12	8
III. Pilíř životního prostředí	7 - 8	6	9 - 10

Souhrnné porovnání bodového hodnocení jednotlivých koncepčních variant **z hlediska vybraných ukazatelů udržitelného rozvoje území** (v tab. 66) jednoznačně potvrzuje následující zjištění a doporučení:

- Jako **nejvhodnější koncepční varianta** koridoru S5 je hodnocena **varianta severní**, vedená ve spojení (Rádelský Mlýn –) Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice s napojením na již stabilizovaný koridor kapacitní silnice R35b Úlibice – Hradec Králové (E442); koridor S5 ve variantě severní je územně vymezený v podobě územní rezervy jako jedna ze tři koncepčních variant ve vydaných ZÚR Královehradeckého kraje a jako jedna ze dvou koncepčních variant v ZÚR Libereckého kraje.

F. VÝBĚR KORIDORU KAPACITNÍ SILNICE S5 A PODMÍNKY JEHO ÚZEMNÍ OCHRANY V ÚROVNI PÚR ČR A NAVAZUJÍCÍ ÚPD

F.1 Doporučený koridor kapacitní silnice S5 a jeho návrhová kategorie

Vymezení doporučeného koridoru S5

Na základě komplexního vyhodnocení všech třech koncepčních variant zpřesněného koridoru S5 (severní, jižní, superseverní) včetně hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, zpracovaného v předchozích kapitolách této ÚzS, je jako nejvhodnější a dopravně nejúčinnější vybrán a **doporučen k územní ochraně na úrovni PÚR ČR koridor S5 ve variantě severní,** vedený ve spojení **Rádelský Mlýn – Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice**.

ÚzS doporučuje soustředit pozornost na **podrobné prověření, zpřesnění a stabilizaci koridoru S5 pouze v doporučené variantě severní.** Ostatní koncepční varianty je doporučeno definitivně opustit jak v aktualizaci ZÚR dotčených krajů, tak v předprojektové přípravě záměru.

Územně zpřesněný koridor S5 (Rádelský Mlýn –) Ohrazenice – Turnov – Rovensko p. Troskami – Úlibice o průměrné délce 35 km je pro úroveň **PÚR ČR** vymezen v **proměnlivé šířce od cca 1 km do cca 4 km**, umožňující zpřesnění koridoru v ZÚR dotčených krajů na základě územně technického prověření trasy v alternativních parametrech a v měřítku a podrobnosti technické studie.

Tab. 66

Územní vymezení doporučeného koridoru S5 – dotčené území		
Kraj	**ORP**	**Dotčená obec**
Liberecký	Turnov	Holenice, Karlovice, Klokočí, Ktová, Lažany, Loučky, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rakousy, Rovensko pod Troskami, Tatobity, Turnov, Žernov
	Semily	Veselá
Královehradecký	Jičín	Brada – Rybníček, Dílce, Dřevěnice, Jinolice, Kbelnice, Kněžnice, Libuň, Podůlší, Radim, Soběraz, Újezd pod Troskami, Úlibice, Valdice, Železnice

Územní průmět doporučeného koridoru S5 a jeho charakteristických úseků

Dle metodického pojetí ÚzS zpřesněný koridor S5 ve svých jednotlivých charakteristických úsecích (1 – 6) prochází třemi druhy typologických úseků, tj. v kontaktu s významným sídelním centrem, v kontaktu s menšími sídelními centry a v kontaktu se zemědělskou krajinou (viz textová část – kap. D.5 a grafická část dokumentace - 1.Problémový výkres koncepčních variant koridoru S5).

Úsek 1 Ohrazenice – Turnov – Valdštejnsko je charakteristický kontaktem s významným sídelním centrem Turnovem. Koridor S5 prochází jihozápadním zázemím města Turnova, poloha nabývá současně formu obchvatu města, čímž vytváří i předpoklad pro odsun tranzitní dopravy z centra Turnova a možnou „kultivaci“ odlehčeného dopravního prostoru (čtyřpruh a MÚK). Koridor je nekonfliktní vůči hlavním rozvojovým oblastem města – směr SZ a S. Možný je rozvojový efekt koridoru S5 při průchodu výrobní zónou (Přepeře).

Předpokládaná negativa a problémová území:

- složitost řešení MÚK Ohrazenice – nezbytná zásadní přestavba,
- technické stavby (násypy a estakády) v doteku s Jizerou,
- omezení atraktivnosti nivy řeky pro příměstskou rekreaci,
- obtížný průchod koridoru S5 jihovýchodním výběžkem zástavby města,
- technicky náročné řešení souběhu nebo křížení s železniční tratí, případně koordinace s její navrhovanou modernizací v jihovýchodní okrajové části Turnova,
- územní limity v jihovýchodní okrajové části Turnova (sesuvné území, CHKO, ÚSES).

Úsek 2 Valdštejnsko – Štěpánovice je veden v převažujícím kontaktu se zemědělskou krajinou. Přínos kapacitní silnice S5 spočívá v odklonění průjezdné dopravy z téměř souvisle obestavěné trasy silnice I/35 menšími sídly venkovského charakteru (Karlovice - Hořensko, Radvánovice - Zavadilka a další sídla). Při výrazném odklonu koridoru S5 od stávající silnice I/35 však vzniká riziko dopravního zatížení dosud klidného krajinného zázemí uvedených sídel (mj. nutno respektovat seskupení rybníků: Nohavice, Křižák, Cihlový rybník). Na opačné jižní straně je limitem pro vedení kapacitní silnice CHKO Český ráj a požadavek na přiměřený odstup, případně nadstandardní ochranu lázní Sedmihorky a rekreační oblasti Hruboskalsko.

Významnou linií je v tomto úseku železniční trať Turnov – Jičín, která je vedena v jižním souběhu se stávající silnici I/35 po hranici CHKO Český ráj. Pro omezení rozsahu fragmentace území se nabízí využití společného koridoru (tělesa) pro vedení obou dopravních tahů, zvláště pak v případě její sledované modernizace.

Předpokládaná negativa a problémová území:

- obtížný průchod koridoru S5 v kontaktu se zástavbou menšími sídly,
- technicky náročné řešení souběhu nebo křížení s železniční tratí, případně koordinace s její navrhovanou modernizací v doteku s CHKO Český ráj, v blízkosti lázní Sedmihorky a rekreační oblasti Hruboskalsko,
- narušení volné krajiny v případě oddalování trasy od stávající silnice I/35, železnice a ostatních územních limitů.

Úsek 3 Štěpánovice – Rovensko pod Troskami – Semínova Lhota; typologicky se jedná o úsek v kontaktu s menšími sídly. Alternativy pro průchod kapacitní silnice S5 v rámci doporučeného koridoru jsou následující:

- vedení kapacitní silnice po SV okraji Rovenska pod Troskami s rizikem přetnutí výběžků zástavby k Žernovu, s možným přínosem pro dopravní obsluhu ovocnářských podniků

→ současně však negativní vliv na vazby ke krajinnému rekreačnímu a obytnému zázemí Liščí Kotce – koupaliště, dětský letní tábor a lesní masiv Kámen - zmírnění uvedených negativních vlivů je možné vedením kapacitní silnice v tunelu,

- přiblížení kapacitní silnice ke stávající silnici I/35 a železniční trati Turnov - Jičín by se muselo vyrovnat se stísněnými prostorovými poměry respektujícími hranice CHKO a s rizikovým vztahem k blízké zřícenině Trosky (podmínka průchodu kapacitní silnice pouze v kategorii S 14,75),
- průchod kapacitní silnice mezi Rovenskem pod Troskami a Boreckými skálami - úzké hrdlo mezi zástavbou a chráněným územím přírody (podmínka průchodu kapacitní silnice pouze v kategorii S 14,75).

Úsek 4 Semínova Lhota – Kněžnice – Dílce je veden zemědělskou krajinou. Vymezení a poloha koridoru S5 umožňuje relativně bezkonfliktní vedení kapacitní silnice mimo zástavbu obcí dotčených silnicí I/35 ve vazbě na železniční trať Turnov - Jičín. Pouze v prostoru Kněžice by bylo eventuální vedení přeložky této silnice ze severní strany komplikovanější, vzhledem k nutnosti překonat výběžek zástavby obce.

Úsek 5 Dílce – Valdice je veden v kontaktu s významným sídelním centrem – Jičínem. Předpokládanými pozitivními vlivy polohy koridoru S5 je předpokládané výhledové zlepšení dopravních poměrů města Jičína, tj. omezení průjezdné dopravy na peážním úseku silnic I/16 a I/35, zlepšení dopravní dostupnosti Valdic a severní rozvojové části Jičína. Vedení kapacitní silnice v rámci koridoru nenaruší rozvojové trendy Jičína ani Valdic, orientované zejména na přestavbu vnitřních částí měst a vzájemné přibližování se obou sídel.

Úsek 6 Valdice – Úlibice je veden zemědělskou krajinou. Koridor umožňuje průchod kapacitní silnice bez významných přímých pozitivních či negativních vlivů na venkovské osídlení. Lze však očekávat důsledky týkající se zvětšení rozsahu fragmentace krajiny, záboru hodnotných zemědělských ploch, přerušení účelových komunikací apod. Výjimkou v tomto směru je obec Úlibice, v jejímž případě lze oddálenou polohou kapacitní silnice S5 dosáhnout výrazného omezení negativních vlivů průjezdné dopravy v obci.

Návrhová kategorie kapacitní silnice S5 v doporučené severní variantě

Návrhová kategorie kapacitní silnice S5 v doporučeném koridoru severní varianty vychází jak z výsledků hodnocení přepravního významu koridoru S5 v dálkových vztazích, tak z navrhovaných parametrů a kategorie ve vztahu k předpokládané výhledové intenzitě a požadované úrovni kvality dopravy v koridoru S5 (viz kap. C.2, C.3).

Základní východiska pro návrh kategorizace koridoru S5:

⇒ dle výsledků analýzy přepravního významu a polohy kapacitní silnice S5 v mezinárodních dálkových vztazích není prokázána její potenciální přepravní účinnost a využitelnost v páteřních dálkových přepravních řetězcích,

⇒ koridor S5, součást globální sítě TEN-T a doplňkového mezinárodního tahu E, bude představovat pouze doplňující – spojovací článek páteřních multimodálních sítí mobility,

⇒ z hlediska center osídlení potřebu kapacitního spojení nezakládají přeshraniční vazby, které jsou relativně slabé, ale propojení velkých aglomerací s metropolitními regiony, na území ČR s regionem Prahy (Liberec – Praha, Hradec Králové – Praha),

⇒ vzájemné vazby center stejné úrovně (Liberec – Hradec Králové) jsou relativně slabé, významnější vazby jsou v regionální úrovni (Turnov – Jičín, Jičín – Hradec Králové),

⇒ dle výsledků analýzy a porovnání predikovaných intenzit v r. 2025 a 2040 v úseku Turnov - Úlibice s doporučenými rozpětími úrovňových intenzit pro kategorii R 25,5/120 dle ČSN
73 6101 Projektování silnic a dálnic se jednoznačně potvrzuje, že koridor kapacitní silnice S5 v kategorii R 25,5 nedosáhne v r. 2040 ani minimální hranice doporučené úrovňové intenzity dané platnou ČSN,

⇒ výhledová kategorie rychlostní silnice R 25,5 pro koridor kapacitní silnice S5 ve všech koncepčních variantách při zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy je neopodstatněná, ekonomicky nerentabilní,

⇒ pro zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy pro výhledové intenzity dopravy v r. 2040 lze s dostatečnou rezervou považovat kategorii S 20,75,

⇒ výběr kapacitně opodstatněné a ekonomicky rentabilní návrhové kategorie bude zásadním způsobem rozhodující pro územní nároky na prostorovou průchodnost a trasování kapacitní silnice, zvláště pak v tak citlivém a hodnotném území jako je prostor Turnov - Rovensko p. Troskami,

⇒ kategorii S 14,75 při zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy pro výhledové intenzity dopravy v r. 2040 lze v doporučené severní variantě sledovat za podmínky, že aktuální prognóza dopravy pro r. 2040, zpracovaná na základě reálných znalostí a aktuálních tendencí vývoje dopravy k r. 2040, prokáže přiměřenost a dostatečnost této „minimalistické“ kategorie,

⇒ kategorie S 14,75 se svými normovými parametry vytváří příznivé předpoklady pro umístění koridoru kapacitní silnice S5 v souběhu s dopravní a technickou infrastrukturou v souladu s prioritou (23) PÚR ČR s cílem zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny.

Na základě výše uvedených východisek ÚzS doporučuje pro koridor S5 následující:

- **kapacitní silnici S5 sledovat v kategorii S** (v koncepci rozvoje dopravních sítí ČR vyřadit ze sítě rychlostních silnic),
- nejvýše přípustná návrhová kategorie kapacitní silnice S5 - **S 20,75** (dle ČSN 736101 - čtyřpruhová směrově dělená silnice se středním dělícím pásem a mimoúrovňovými křižovatkami),
- minimální návrhová kategorie kapacitní silnice S5 - **S 14,75** (vystřídaný třípruh; uspořádání 2 + 1 se středovým svodidlem a mimoúrovňovými křižovatkami) za podmínky, že bude prokázána dostatečná rezerva ve vztahu k výsledkům aktualizovaného modelu výhledového zatížení do r. 2040 při zohledněním koncepce dopravního spojení Turnov - Semily.

F.2 Návrh uspořádání a kategorizace související silniční sítě

Územní studií navrhovaná změna kategorizace kapacitní silnice S5 v úseku Ohrazenice – Úlibice současně vyvolává potřebu přehodnocení některých souvisejících silničních tahů dotčeného prostoru ve vztahu k jejich reálným a výhledovým přepravním vztahům (zohledněna dálnice a rychlostní silnice D11 / R11), přepravnímu významu a jejich případnému přečíslování. To se v dotčeném území týká jak vnitrostátní sítě, tak i mezinárodních tahů zařazených do evropské sítě AGR (s označením E) s přesahem především na území sousedního Polska.

V tomto smyslu je pozornost zaměřena především na silniční tahy a silnice, u kterých je, a po dostavbě nadřazené silniční sítě (především D11/R11) bude patrná „tahová a významová nehomogenita“:

⇒ I/35 E442; hranice ČR/SRN/Polsko – Liberec – Turnov (R10) – Jičín – Hradec Králové (D11)

⇒ R10 – I/10 E65) Praha – Liberec – Železný Brod – Harrachov – hranice ČR/Polsko

Silnice I/35 E442 hranice ČR/SRN/Polsko – Liberec – Turnov (R10) – Jičín – Hradec Králové (D11)

Za předpokladu, že koridor S5 (silnice č. 35) v úseku Ohrazenice - Úlibice bude dle doporučení ÚzS sledován v silniční kategorii (S), je pro zajištění relativní „tahové homogenity“ kapacitní silnice v úseku Ohrazenice (R10) – Úlibice – Hradec Králové s napojením na dálnici D11 doporučeno převedení celého úseku Ohrazenice – Hradec Králové do silniční sítě (S). Šířkové uspořádání celého úseku bude proměnlivé, reagující na reálný přepravní význam a opodstatněnou kapacitu daného dílčího úseku.

⇒ Úsek Ohrazenice (R10) – Úlibice (I/16); kategorie S 20,75 – S 14,75,

⇒ Úsek Úlibice (I/16) – Hradec Králové (D11); kategorie S 24,5.

Kategorie S 24,5 v úseku Úlibice – Hradec Králové je zcela oprávněná relativně silnými vazbami Jičína k Hradci Králové a současně pro napojení Královehradecka na silnici I/16 a to jak ve směru na Mladou Boleslav, tak přes Novou Paku do západní části Krkonoš.

Přepravní význam silnice I/35 ve smyslu „tahové homogenity“ ve směru od dálnice D11 a od Hradce Králové končí na stávající rychlostní silnici R10 – MÚK Ohrazenice. Ve směru na Liberec je „tahová homogenita“ vázaná na převažující přepravní vztahy aglomerace Liberec – Jablonec nad Nisou k hlavnímu městu Praze s využitím R10. Trasa Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou je významným radiálním tahem, umožňujícím spojení ve směru na Görlitz/Zgorzelec.

Doporučení k přeřazení a revizi dokumentu Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040:

- silnici I/35 E 442 v úseku Ohrazenice (R10) – Hradec Králové (D11) sledovat jako kapacitní silnici v kategorii silnic I. třídy (S),
- stávající úsek R35 – I/35 Ohrazenice (R10) – Liberec – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/SRN/Polsko pasportově přeřadit jako součást tahu R10 – I/10 Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – Görlitz/Zgorzelec.

Rychlostní silnice R10 – I/10 (E65); Praha – Liberec – Železný Brod – Harrachov – hranice ČR/Polsko

Z hlediska významnosti přepravních vztahů silnice R10 – I/10 je jednoznačně určující „tahová homogenita“ ve spojení Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/SRN/Polsko. Silniční úsek I/10 navazující v MÚK Ohrazenice na rychlostní silnici I/10 MÚK Ohrazenice (R10 x I/10 x I/35) – Železný Brod – Harrachov – hranice ČR/Polsko svým charakterem a uspořádáním nesplňuje podmínky mezinárodního tahu E. Spojení Turnov - Jelenia Góra nelze považovat za významné dálkové přeshraniční spojení. Prioritu v přepravních vztazích vázaných na Jeleniu Góru má především spojení Liberec – Jelenia Góra, vedené přes Jablonec nad Nisou (I/14) a Tanvald.

V dokumentu Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040 je sledován k přesměrování s využitím dílčího úseku a peáží s rychlostní silnicí R10 v úseku MÚK Ohrazenice – Rádelský Mlýn, se silnicí I/65 Rádelský Mlýn – Jablonec nad Nisou a se silnicí I/14 Jablonec nad Nisou – Tanvald s napojením do stávající trasy silnice I/10. Silnice I/10 v úseku Turnov - Tanvald je ve zmíněném dokumentu navržena k převedení do sítě silnic II. třídy.

Na základě analýzy širších souvislostí a rozhodujících přepravních vztahů v dotčeném území ÚzS doporučuje změnu navržené pasportizace a přeřazení rychlostní silnice R10 a silnice I/10 v „tahové homogenitě“ Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – Görlitz/Zgorzelec. .

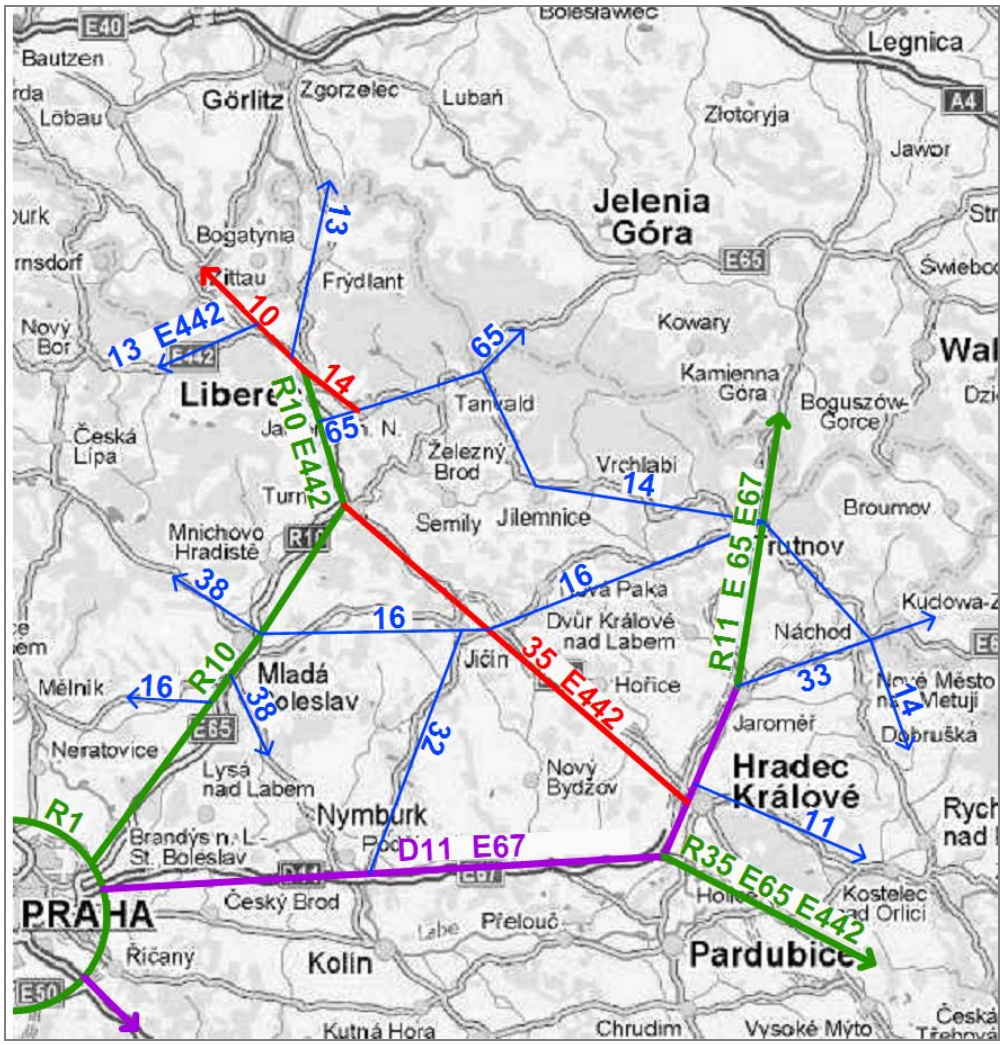
Mezinárodní tah E65, v současné době na území ČR vedený ve spojení hranice ČR/SR – Brno – Praha – Turnov – Harrachov – hranice ČR/Polsko a dále směr Legnica (vedení v trase R10 – I/10), bude po dokončení dálnice D11 a navazující rychlostní silnice R11 převeden ve směru od Legnice přes Lubawku a Trutnov s využitím R11 – D11 do Hradce Králové a dále po rychlostní silnici R35 na Svitavy, návazně po R43 na Brno (D1) a dále již ve stávající relaci na hranice se Slovenskem. V úseku Hradec Králové – Trutnov – Lubawka – Kamienna Góra budou vedeny společně dva mezinárodní tahy E65 a E67 (Praha – Wroclaw – Warszawa). Přesměrování silnice R10 a I/10 ve směru na Görlitz/Zgorzelec pro výhledové vedení mezinárodního tahu E 65 směřujícího od Brna na polskou Legnicu nebude tímto návrhem oslabeno.

Doporučení k přeřazení a revizi dokumentu Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040:

- přesměrování rychlostní silnice R10 a navazující silnice I/10 do „tahově homogenního“ spojení Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – Görlitz/Zgorzelec,
- respektování návrhu přeřazení úseku Turnov – Tanvald do sítě silnic II. třídy s prioritou obsluhy území,
- „tahovou homogenitu“ vázanou na polskou Jeleniu Góru přesměrovat do spojení Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Jelenia Góra.

Návrh uspořádání a kategorizace silniční sítě širšího zájmového území znázorňuje následující obr. 21

Obr. 21



F.3 Územní ochrana koridoru kapacitní silnice S5 v úrovni PÚR ČR

Výběrem a doporučením výsledného koridoru kapacitní silnice S5 ve spojení Rádelský Mlýn – Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice je naplněno zadání územní studie a splněny úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, uložené v článku (114) PÚR ČR 2008.

Na základě výsledků této studie lze formulovat znění pro aktualizaci PÚR ČR a článku (114) takto:

S5

<u>Vymezení</u>

Úsek Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice (E442)

<u>Důvody vymezení:</u>

Zkvalitnění silničního spojení Turnov – Jičín (– Hradec Králové). Součást globální sítě TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady

Technickou studií včetně aktuálního modelu výhledového zatížení dopravy v r. 2040 prověřit varianty možného vedení trasy kapacitní silnice v kategorii S 14,75 – S 20,75 s ohledem na zvýšené krajinné a přírodní hodnoty dotčeného území s cílem stabilizovat koridor možného průchodu územím s minimálním rozsahem fragmentace krajiny. Připravit podklady pro územní změny nutné k přípravě a realizaci rozvojového záměru.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem pro místní rozvoj.

F.4 Územní ochrana koridoru kapacitní silnice S5 v úrovni ZÚR dotčených krajů a ÚP dotčených obcí

Územní ochrana koridoru kapacitní silnice S5 v úrovni ZÚR

Výběr výsledného koridoru kapacitní silnice S5 ve spojení Rádelský Mlýn – Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice (varianta severní) umožňuje v aktualizaci ZÚR dále uvedených krajů **vypustit územní ochranu sledované územní rezervy pro koridory kapacitní silnice S5 ve variantách jižní a superseverní:**

⇒ ZÚR Libereckého kraje - jižní varianta (pouze v textové části – koridor územně vymezeno mimo Liberecký kraj),

⇒ ZÚR Středočeský kraj – jižní varianta (koridor územně vymezen),

⇒ ZÚR Královehradeckého kraje – jižní a superseverní varianta (koridor územně vymezen).

Do doby splnění úkolu stanoveného pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v aktualizované PÚR ČR postupovat v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje následovně:

⇒ v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje respektovat koridor S5 územně vymezený v šíři 600 m pro variantu severní (koridor S5 vymezený v ZÚR obou krajů je součástí širšího územního vymezení koridoru S5 v úrovni PÚR ČR v šíři cca 1 – 4 km),

⇒ zpřesnění koridoru S5 v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje, případně územní vymezení jako veřejně prospěšná stavba, bude moci být provedeno až po dokončení technické studie a stabilizaci trasy případně koridoru (úkol aktualizované PÚR ČR).

Územní ochrana koridoru kapacitní silnice S5 v úrovni ÚP

Výběr výsledného koridoru kapacitní silnice S5 ve spojení Rádelský Mlýn – Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice (varianta severní) umožňuje v aktualizaci ÚP následujících

dotčených obcí **vypustit územní ochranu sledované územní rezervy pro koridory kapacitní silnice S5 ve variantách jižní a superseverní.**

Tab. 67

Územní vymezení koridoru S5 ve variantě jižní a superseverní – vypuštění z ÚP			
Varianta	**Kraj**	**ORP**	**Obec**
Jižní	Liberecký	Semily	Bradlecká Lhota
	Královehradecký	Jičín	Holín, Jičín, Kacákova Lhota, Lužany, Markvartice, Ohařice, Ohaveč, Osek, Podhradí, Samšina, Sobotka, Staré Místo, Úlibice,
	Středočeský	Mladá Boleslav	Dolní Bousov, Obruby, Přepeře
		Mnichovo Hradiště	Boseň, Kněžmost, Mnichovo Hradiště
Superseverní	Liberecký	Jablonec nad Nisou	Pulečný, Rádlo, Rychnov u Jablonce nad Nisou
		Liberec	Jeřmanice
		Semily	Bradlecká Lhota, Chuchelna, Košťálov, Libštát, Lomnice nad Popelkou, Nová Ves nad Popelkou, Semily, Slaná, Stružinec, Záhoří
		Turnov	Malá Skála
		Železný Brod	Skuhrov, Železný Brod
	Královehradecký	Jičín	Dřevěnice, Radim, Soběraz, Úlibice, Železnice

Do doby splnění úkolu stanoveného pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v aktualizované PÚR ČR a zpřesnění koridoru S5 v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje v aktualizaci ÚP dotčených obcí postupovat následovně:

⇒ v aktualizaci ÚP dotčených obcí vycházet z koridoru S5 územně vymezeného v šíři 600 m pro variantu severní v příslušných vydaných ZÚR,

⇒ zpřesnění koridoru S5 v aktualizaci ÚP dotčených obcí, případně jeho územní vymezení jako veřejně prospěšná stavba, bude moci být provedeno až po zpřesnění koridoru kapacitní silnice S5 v aktualizaci příslušných ZÚR na základě aktualizace a vymezení v PÚR ČR.

Tab. 68

Obce dotčené koridorem doporučené varianty kapacitní silnice S5, územně vymezené v ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje (šíře 600 m)		
Kraj	**ORP**	**Obec**
Liberecký	Turnov	Karlovice, Ktová, Lažany, Mírová pod Kozákovem, Modřišice, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov
Královehradecký	Jičín	Dílce, Dřevěnice, Jinolice, Kněžnice, Libuň, Podůlší, Radim, Soběraz, Újezd pod Troskami, Úlibice, Valdice, Železnice

G. PODMÍNKY PRŮCHODNOSTI ÚZEMÍ DOPORUČENÉHO KORIDORU S5 S OHLEDEM NA NAVRŽENOU KATEGORIZACI

G.1 Přehled dosud prověřovaných variant vedení kapacitní silnice v úseku Turnov - Úlibice

V rámci přípravy staveb sítě dálnic a rychlostních silnic na území ČR byly ŘSD ČRČR v letech 1997 – 2001 pořízeny studie, které prověřovaly varianty technického řešení vedení rychlostní silnice R35 ve spojení Turnov – Úlibice. Zmíněné dokumentace navazovaly na studie zpracovávané již v 80. letech minulého století.

- Přeložka silnice I/35 Ohrazenice – Sedmihorky (GRENOP, spol. s r.o., 1997),
- Studie vedení silnice I/35 v úseku Sedmihorky – Jinolice (GRENOP, spol. s r.o., 1999),
- Technická studie rychlostní silnice R35 v úseku Jinolice – Úlibice (Transconsult, s.r.o., 2000),
- Posouzení vlivů výstavby a provozu přeložky silnice R35 na životní prostředí (ATEM, 2001),
- Studie silnice I/35 v prostoru obce Karlovice, Sedmihorky (MP-PROJEKT, Ing. Miloslav Pěch, 2001).

Navrhované a prověřované varianty z období r. 1997 - 2001 jsou podchyceny v grafické části dokumentace – výkres „Problémový výkres doporučené koncepční varianty koridoru S5“.

Kategorizace a prostorové uspořádání navrhovaných variantních tras bylo řešeno v takových technických parametrech, které měly splňovat podmínky rychlostní silnice pro návrhovou rychlost 100 km/hod. Kategorie navrhované silnice byla stanovená na základě tehdy schválené „Kategorizace silnic I. a II. třídy“ a na základě Usnesení vlády o rozvoji silniční sítě. Dle těchto podkladů byla v souladu s tehdy platnou ČSN 736101 Projektování dálnic a silnic sledovaná normová kategorie R11,5/100, tzn. dvoupruhová rychlostní silnice pro motorová vozidla (dispoziční uspořádání: 2 x 3,5 m jízdní pruhy, 2 x 1,5 zpevněná krajnice) s rychlostí vyšší než 50 km/hod., minimálním poloměrem směrového oblouku 800 m, minimálním poloměrem výškového oblouku 8 000 m, maximálním podélným sklonem 3,5%.

Navrhované varianty dvoupruhové rychlostní silnice byly prověřovány v koridoru jižního obchvatu Turnova, dále v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami v maximální délce v souběhu se stávající silnicí I/35 a železniční tratí č. 041 Turnov – Jičín – Hradec Králové. Variantně byly prověřovány i varianty oddálení trasy v prostoru Sedmihorek a navrácením se do společného koridoru stávajících dopravních tras v prostoru Karlovic. Alternativně byla prověřována trasa s průchodem úzkým hrdlem mezi dvěma částmi Karlovic. V souběhu se stávající silnicí I/35 byl řešen i úsek navazující úsek dvoupruhové rychlostní silnice Rovensko p. Troskami – Ktová (severní obchvat) – Újezd pod Troskami (severní obchvat) – Libuň

(severní obchvat) – Kněžnice (jižní obchvat). Posední úsek Kněžnice – Úlibice se severním obchvatem Jičína byl prověřován v několika variantách, které však pouze drobně oscilují okolo trasy kapacitní silnice navržené ve studii Valbek.

Navrhované varianty dvoupruhové rychlostní silnice maximálně respektovaly stávající dopravní koridory (souběh stávající silnice I/35 – výhledově II. třídy, železniční tratě č. 041 a nově navrhované R35), minimalizovaly zásahy do volné krajiny a omezovaly tak rozsah její fragmentace. Rozhodující pro možné vedení rychlostní silnice v souběhu s ostatními dopravními trasami v údolí Libuňky a po okraji CHKO Český ráj byly především navrhované parametry (dvoupruhová rychlostní silnice), které velmi citlivě reagovaly na výhledové předpoklady rozvoje silniční dopravy a na přepravní význam kapacitní silnice v úseku Turnov – Jičín (– Hradec Králové).

Na základě předchozího komplexního vyhodnocení potřebnosti a dopravní účinnosti jednotlivých kategorií kapacitní silnice S5 ve vztahu k výhledové intenzitě dopravy predikované na základě údajů CSD 2005 a 2010 lze konstatovat, že prověřované návrhy z období let 1997 – 2001 mohou být velmi významným podkladem pro aktuální technickou studii kapacitní silnice v alternativních parametrech kategorie S 14,75/90.

G.2 Vyhodnocení podmínek průchodnosti území doporučeného koridoru S5

Vyhodnocení podmínek průchodnosti území doporučeného koridoru kapacitní silnice S5 je založeno na základní identifikaci vlivů a potenciálních střetů liniové stavby s limity využití území, hodnotami a složkami ochrany životního prostředí. Cílem je identifikovat území, ve kterém lze předpokládat omezení negativních dopadů průchodu kapacitní silnice na danou složku ochrany. Výsledek vyhodnocení územní průchodnosti může být využit jako jeden z významných podkladů pro podrobnější územní prověření a návrh trasy kapacitní silnice v úrovni doporučené technické studie.

Metodika zpracování

Pro hodnocení územní průchodnosti je využita metodika „Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby“, schválené MD – OPK čj. – 505/06/120-RS/2 ze dne 7.9.2006 s účinností od 1. října 2006; ev. č. TP 181 (dále TP 181). Základními podklady pro hodnocení jsou územně analytické podklady dotčených krajů a obcí s rozšířenou působností a vydané zásady územního rozvoje příslušných krajů.

Kategorizační část

Cílem kategorizace je převést oborově velmi rozmanité informace na malý počet jasně definovaných kategorií, které reprezentují potenciální vztah daného prvku k navrhovanému záměru liniové stavby. V případě zpracovávané ÚzS se jedná o vyhodnocení rezistence (odpo-

ru) daného území vůči potenciální liniové dopravní stavbě. Rezistence krajinného prvku je modelová veličina, vyjadřující potenciální neprůchodnost prvku pro liniovou stavbu.

Rezistence nabývá libovolných hodnot v intervalu od 0 (velmi nízká - stavba je v daném prvku realizovatelná bez zvláštních omezení) do 1 (velmi vysoká - stavba je v daném prvku prakticky nerealizovatelná). Z praktických důvodů jsou prvky s blízkou rezistencí sdružovány do pěti kategorii rezistence K1 – K5. Tyto kategorie jsou v tzv. kategorizačních a následně syntetických mapách vizualizovány barevným schématem (červená barva reprezentuje území neprůchodné, zelená území bezproblémové, volné). Charakteristika kategorií použitých v ÚzS je zobrazena v tab. 69.

Tab. 69

Základní charakteristika používaných kategorií			
Kategorie rezistence	**Rezistence**	**Popis**	**Charakteristika**
K1	1,0 – 0,81	území vysoce citlivé	Území pro stavbu neprůchodné, řadí se sem pouze lokality mající nejvyšší stupeň ochrany nebo svojí hodnotou zcela výjimečné. Zařazení do této kategorie by mělo být vždy jednoznačně podloženo legislativně.
K2	0,8 – 0,61	území kompromisní, vysoce hodnotné	Území průchodné jen ve výjimečných případech a za zvláštních, často velmi rozsáhlých minimalizačních a kompenzačních opatření.
K3	0,6 – 0,41	území kompromisní, středně hodnotné	Území relativně významných střetů s příslušnými jevy, označované jako kompromisní, umožňuje hledání vhodných optimalizačních řešení.
K4	0,4 – 0,21	Území kompromisní, méně hodnotné	Území méně významných střetů, relativně průchodné. Prvek se zde vyskytuje, ale jeho rezistence je velmi malá.
K5	0,2 – 0,0	území volné	Území, kde lze z hlediska daného faktoru povolit záměr bez omezení. Většinou oblast, kde se hodnocený prvek nevyskytuje.

Pro hodnocení průchodnosti koridoru kapacitní silnice S5 v alternativních parametrech byl dále použit kategorizační klíč, který reflektuje výskyt jednotlivých složek životního prostředí v zájmovém území a dostupnost prostorových dat. Pro účely ÚzS byl použit kategorizační klíč s výběrem kategorií a prvků uvedených v tab. 70.

Tab. 70

Kategorizační klíč			
Kategorie	**Prvek**	**Kategorie rezistence**	**Rezistence**
Fragmentace krajiny	dosud nefragmentované oblasti (polygony UAT)	K4	0,40
Georizika	sesuvná území	K4	0,40
Georizika	poddolovaná území	K4	0,40
Chráněná území přírody	chráněná krajinná oblast - 1. zóna	K1	0,98
Chráněná území přírody	chráněná krajinná oblast - 2. zóna	K1	0,88
Chráněná území přírody	chráněná krajinná oblast - 3. zóna	K2	0,75
Chráněná území přírody	chráněná krajinná oblast - 4. zóna	K3	0,60
Chráněná území přírody	národní přírodní památka	K1	0,89
Chráněná území přírody	národní přírodní rezervace	K1	0,95
Chráněná území přírody	přírodní památka	K1	0,82
Chráněná území přírody	přírodní rezervace	K1	0,89
Chráněná území přírody	NATURA 2000 - ptačí oblast	K2	0,79
Chráněná území přírody	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita	K2	0,80

Kategorizační klíč			
Kategorie	**Prvek**	**Kategorie rezistence**	**Rezistence**
Chráněná území přírody	mimořádně významné botanické a zoologické lokality	K2	0,80
Chráněná území přírody	přírodní park	K2	0,71
Kulturní a archeolog. hodnoty	národní kulturní památka	K1	0,91
Kulturní a archeolog. hodnoty	ochranné pásmo národní kulturní památky - vnitřní	K2	0,80
Kulturní a archeolog. hodnoty	ochranné pásmo národní kulturní památky - vnější	K2	0,70
Kulturní a archeolog. hodnoty	ochranné pásmo kulturní památky	K2	0,75
Kulturní a archeolog. hodnoty	památková rezervace	K1	0,81
Kulturní a archeolog. hodnoty	památková zóna	K2	0,73
Kulturní a archeolog. hodnoty	archeologické naleziště	K3	0,60
Kulturní a archeolog. hodnoty	geopark UNESCO	K3	0,60
Lesní půdní fond	lesy hospodářské	K3	0,55
Lesní půdní fond	lesy ochranné	K2	0,75
Lesní půdní fond	lesy zvláštního určení	K2	0,69
Nerostné suroviny	dobývací prostory pro těžbu vyhrazených nerostů	K2	0,71
Nerostné suroviny	ostatní dobývací prostory	K3	0,56
Nerostné suroviny	chráněná ložisková území	K3	0,59
Nerostné suroviny	ložisko výhradních surovin	K3	0,59
Nerostné suroviny	evidované ložisko nevýhradních surovin	K3	0,52
Nerostné suroviny	ostatní nebilancovaná ložiska a prognózní zásoby	K4	0,40
Sídla a jejich ochrana	"obytné území"	K1	0,82
Sídla a jejich ochrana	kritické pásmo (150 m)	K2	0,70
Sídla a jejich ochrana	pásmo faktoru pohody (150 -500 m)	K3	0,54
Sídla a jejich ochrana	"neobytné území"	K3	0,47
Sídla a jejich ochrana	"obytné území - návrh"	K2	0,67
Sídla a jejich ochrana	"neobytné území - návrh"	K4	0,28
Územní systém ekologické stability	nadregionální biocentrum	K2	0,80
Územní systém ekologické stability	nadregionální biokoridor	K2	0,73
Územní systém ekologické stability	regionální biocentrum	K2	0,73
Územní systém ekologické stability	regionální biokoridor	K2	0,62
Vodní zdroje a jejich ochrana	chráněná oblast přirozené akumulace vod	K3	0,54
Vodní zdroje a jejich ochrana	ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně	K1	0,89
Vodní zdroje a jejich ochrana	ochranné pásmo vodního zdroje II., II.a a II.b stupně	K2	0,70
Vodní zdroje a jejich ochrana	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje 1. stupně	K1	0,89
Vodní zdroje a jejich ochrana	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje 2. stupně	K2	0,75
Vodní zdroje a jejich ochrana	lázeňské místo	K1	0,81
Vodní zdroje a jejich ochrana	vodárenské nádrže	K1	0,82
Vodní zdroje a jejich ochrana	významné vodní toky a vodní plochy	K2	0,64
Vodní zdroje a jejich ochrana	drobné vodní toky	K3	0,45
Vybrané významné krajinné prvky ze zákona	lesy	K3	0,57
Vybrané významné krajinné prvky ze zákona	rybníky	K3	0,60
Vybrané významné krajinné prvky ze zákona	vodní toky	K3	0,53
Záplavové území	záplavové území Q_{100}	K4	0,40
Zemědělský půdní fond	1. třída kvality půd dle BPEJ	K2	0,69
Zemědělský půdní fond	2. třída kvality půd dle BPEJ	K3	0,57
Zemědělský půdní fond	3. třída kvality půd dle BPEJ	K3	0,41
Zemědělský půdní fond	4. třída kvality půd dle BPEJ	K5	0,20
Zemědělský půdní fond	5. třída kvality půd dle BPEJ	K5	0,19

Výsledky hodnocení průchodnosti území

Výsledky hodnocení průchodnosti území pro kapacitní silnici S5 (doplněné o varianty dvoupruhové rychlostní silnice R35 prověřované v letech 1997 – 2000) jsou zobrazeny v grafické části dokumentace - výkres „3. Maximální rezistence území doporučeného koridoru S5“. Výkres zobrazuje celkovou propustnost území z hlediska ochrany životního prostředí pro průchod a potenciální realizovatelnost kapacitní silnice S5 v kategorii S 14,75/90 a S 20,75/90 z hlediska všech hodnocených složek.

Mapa maximální resistence umožňuje rychlou identifikaci cenných, z hlediska průchodnosti liniové stavby, potenciálně problémových míst. Pro zlepšení rozhodování v území je kategorie K2 dále podrobněji členěna na podkategorie K2a a K2b. Součástí grafických výstupů jsou i mapy dílčí (tématické) maximální rezistence, které dále napomáhají identifikovat míru rezistence dílčích vybraných jevů; příroda a krajina (výkres 3.1), voda a horninové prostředí (výkres 3.2), osídlení a kulturní hodnoty (výkres 3.3), zemědělský a lesní půdní fond (výkres 3.4).

Z výsledků hodnocení průchodnosti území je průkazné, že zpřesněný koridor kapacitní silnice S5 doporučený k průchodu kapacitní silnice je územím vysoce hodnotným (kategorie rezistence K2), v dílčích lokalitách vysoce citlivým (kategorie rezistence K1; obytná území, CHKO – 2. zóna).

Doporučený koridor S5, prioritně v nejcitlivějším prostoru Turnov – Rovensko pod Troskami vyžaduje vysokou míru „opatrnosti“ a přiměřenosti při rozhodování o vedení a prostorovém uspořádání kapacitní silnice (kategorie – parametry). Citlivost území a jeho omezená únosnost z hlediska zvýšené koncentrace dopravních zátěží vyžaduje hledat kompromisní a alternativní řešení, směřující v některých zvláště citlivých úsecích k nadstandardnímu technickému řešení.

Možnosti a podmínky využití území pro vedení kapacitní silnice S5 v úsecích vykazujících střety s prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny a památkové ochrany

Základní identifikované střety s limity využití území

- CHKO Český ráj (II.a III.zóna)
- Územní systém ekologické stability – regionální biocentrum RBC 386 Hruboskalsko, regionální biokoridor RBK 685
- Prohloubení procesu fragmentace
- Ochranné pásmo NKP Zříceniny hradu Trosky (Troskovice)

Podmínky využití území pro průchod kapacitní silnice S5

- CHKO Český ráj (II. a III. zóna) - podmíněno souhlasem správy CHKO se zásahem do CHKO;

  Správa CHKO vydává souhlas ke stavebním činnostem (ohlášení stavby, územní rozhodnutí, územní souhlas), závazné stanovisko k odlesňování (nad 0,5 ha), souhlas z hlediska krajinného rázu.

- Územní systém ekologické stability – podmíněno souhlasem příslušného odboru ŽP na KÚ LK a souhlas správy CHKO;

  Dle ZÚR LK - prvky ÚSES respektovat jako plochy a koridory nezastavitelné, s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny, kde lze výjimečně umístit protipovodňová opatření a stavby dopravní a technické infrastruktury.
- Ochranné pásmo NKP Zříceniny hradu Trosky – podmíněno souhlasem orgánu památkové péče.

Existence uvedených limitů, za předpokladu získání uvedených souhlasných stanovisek příslušných orgánů, **nevylučuje reálnost a využití koridoru kapacitní silnice S5 pro umístění stavby.**

G.3 Územní podmínky a předpoklady pro podrobnější technické prověření vedení a uspořádání kapacitní silnice S5

Nad rámec úkolu vyplývajícího z článku (114) PÚR ČR 2008 je doporučený koridor kapacitní silnice S5 Rádelský Mlýn – Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice (v úrovni PÚR šíře koridoru cca 1 – 4 km, podrobnější územní vymezení dle dotčených obcí - kap. F.1, tab. 67) dále podrobněji vyhodnocen z hlediska lokálních podmínek průchodnosti území. Výsledky mohou být jedním z významných podkladů pro zadání a zpracování technické studie, která prověří potřebné kategorijní parametry a upřesní vedení trasy včetně technického řešení kapacitní silnice s ohledem na územní dopady a nároky na potřebnou ochranu dotčeného území a jeho dílčích složek.

Východiska pro vymezení vnitřní průchodnosti území v rámci doporučeného koridoru kapacitní silnice S5

- Koridor S5 Rádelský Mlýn – Turnov – Úlibice, součást globální sítě TEN-T, nevykazuje významnější přepravní účinnost a podíl na mezinárodních dálkových vztazích – rozhodující přepravní funkce koridoru je v zajištění regionálních vztahů (Liberec –) Turnov – Jičín (– Hradec Králové).
- Od stávající a výhledová přepravní funkce se odvíjí i dopravní zatížení koridoru S5 v r. 2010/2040, pro které je neopodstatněná dosud sledovaná kategorie R 25,5. Kapacitně dostačující a ekonomicky rentabilní je v této ÚzS prokázaná kategorie silnice silniční (S) v parametrech S 20,75/90 (s dostatečnou rezervou), podmíněně S 14,75/90.
- Podmínkou pro návrh kategorie S 14,75/90 je průkaznost přiměřenosti a kapacitní opodstatněnosti „vystřídaného třípruhu“ (S 14,75) podložené výsledky aktuálního modelu výhledového dopravního zatížení koridoru S5 v r. 2040 při zohlednění koncepce do-

pravy a obsluhy území v navazujících souvislostech (koncepce dopravy města Turnova, napojení Semilska na Turnov a aglomeraci Liberec-Jablonec nad Nisou apod.).

- Území dotčené koridorem S5, vymezeným v úrovni PÚR ČR, je z hlediska průchodnosti a rezistence územím vysoce hodnotným až zranitelným, ve kterém je nezbytné prověřovat a stabilizovat trasu kapacitní silnice s nejvyšší mírou „citlivosti“ a přizpůsobení se požadavkům ochrany území i za cenu použití nadstandardních technických řešení a opatření.
- Jedním z významných požadavků na vedení kapacitní silnice dotčeným územím je nejenom zkvalitnění dopravní infrastruktury a zlepšení dostupnosti území a sídel, ale i zachování prostupnosti krajiny minimalizací její fragmentace - priorita (23) PÚR ČR 2008. V této souvislosti je žádoucí přednostně prověřit umístění kapacitní silnice S5 v souběhu s již stávajícími dopravními a technickými liniovými zařízeními, tj. především stávající silnice I/35, železniční trať č. 041 Turnov – Jičín, elektrické a plynovodní vedení.

Popis území a úseků doporučených pro prověření vnitřní průchodnosti kapacitní silnice S5

Prověření vnitřní průchodnosti kapacitní silnice S5 v rámci doporučeného koridoru S5 je dokumentováno v grafické části ÚzS; výkres „4. Maximální rezistence území doporučeného pro prověření průchodnosti kapacitní silnice S5“ a výkres „5. Koordinační výkres - území doporučené pro prověření průchodnosti kapacitní silnice S5“ (1 : 40 000).

Území doporučené pro vnitřní průchodnost kapacitní silnice S5 bylo provedeno mimo jiné s ohledem na návrhovou kategorii kapacitní silnice S5, výsledky modelu rezistence, předpoklad trasování a vedení liniové stavby územím a možné kombinace dílčích variant a úseků.

Územní vymezení vnitřní průchodnosti území v průmětů do dotčených obcí je specifikováno v následující tab.71.

Tab. 71

Územní vymezení vnitřní průchodnosti území koridoru S5 dle navrhované kategorie kapacitní silnice v průmětů do dotčených obcí			
Návrhová kategorie	**ORP**	**Obec**	**Dotčené k.ú.**
S 14,75 - S 20,75	Jičín	Dílce	Dílce
		Dřevěnice	Dřevěnice
		Jičín	Jičín
		Jinolice	Jinolice
		Kněžnice	Kněžnice
		Libuň	Jivany, Libuň
		Podůlší	Podůlší
		Radim	Studeňany
		Soběraz	Soběraz
		Újezd pod Troskami	Újezd pod Troskami
		Úlibice	Úlibice
		Valdice	Valdice
		Železnice	Cidlina, Těšín, Zámezí, Železnice
	Turnov	Karlovice	Karlovice
		Ktová	Ktová

Územní vymezení vnitřní průchodnosti území koridoru S5 dle navrhované kategorie kapacitní silnice v průmětů do dotčených obcí			
Návrhová kategorie	**ORP**	**Obec**	**Dotčené k.ú.**
		Lažany	Lažany u Sychrova
		Mírová pod Kozákovem	Sekerkovy Loučky
		Modřišice	Modřišice
		Ohrazenice	Ohrazenice u Turnova
		Přepeře	Přepeře u Turnova
		Radostná pod Kozákovem	Volavec
		Rovensko pod Troskami	Rovensko pod Troskami, Štěpánovice u Rovenska pod Troskami
		Turnov	Mašov u Turnova, Turnov
		Žernov	Žernov
S 14,75	Jičín	Újezd pod Troskami	Újezd pod Troskami
	Turnov	Hrubá Skála	Hnanice pod Troskami, Hrubá Skála
		Karlovice	Karlovice
		Ktová	Ktová
		Radostná pod Kozákovem	Volavec
		Rovensko pod Troskami	Rovensko pod Troskami, Štěpánovice u Rovenska pod Troskami
		Žernov	Žernov

Doporučený koridor S5 je z hlediska charakteru území, jeho rezistence a potenciálních problémů způsobených případným průchodem kapacitní silnice S5 v alternativních návrhových kategorií rozdělen na tři úseky (I. – III.), které současně zahrnutí dílčí charakteristické úseky, analyzované v kap. D.5 této územní studie;

Úsek I. – totožný s charakteristickým úsekem S1

Úsek II. – zahrnuje charakteristické úseky S2, S3

Úsek III. – zahrnuje charakteristické úseky S4, S5, S6

Úsek I.: MÚK Ohrazenice - Turnov - Valdštejnsko

Úsek I., vymezený v rámci koridoru S5 pro prověření vnitřní průchodnosti kapacitní silnice S5, zahrnuje trasu navrženou v kategorii R 25,5 ve studii Valbek (zohledněnou ve vydaných ZÚR Libereckého kraje), současně i koridor pro vedení kapacitní silnice dle zpracovaného konceptu územního plánu Turnova.

Ve východní části úseku I. ÚzS navrhuje odstoupit od tunelového řešení navrženého ve studii Valbek (koridor vymezen v ZÚR Libereckého kraje) a to z důvodu rizika pro intenzivně využité obytné území a v konceptu ÚP města navrhované silné rozvojové území „Výšinka - Vrchhůra“. ÚzS doporučuje při prověřování průchodnosti věnovat zvýšenou pozornost vedení kapacitní silnice S5 v dotyku s řekou Jizerou, vlivům překročení meandrů Jizery s ohledem na ochranu příměstského území s rekreační potenciálem. Mimořádnou pozornost vyžaduje prověření průchodnosti kapacitní silnice prostorem Mašov – Pelešany s ohledem na minimalizaci negativních vlivů dopravy vůči obytnému území (nadstandardní technické řešení – zakrytí). Zvláštní pozornost je současně nutné věnovat koordinaci navrhované kapacitní silnice s železniční tratí a její případnou modernizací a koordinací s vedením technické infrastruktu-

ru s doporučením (dle místních podmínek) souběžného vedení dopravní i technické infrastruktury.

Úsek II .: Valdštejnsko - Semínova Lhota

Z celého řešeného území a koridoru S5 je nejkomplikovanější úsek II. V celém rozsahu je v kontaktu s CHKO Český ráj (II. a III. zóna CHKO, charakteristické rekreační oblasti – Valdštejnsko, lázně Sedmihorky, zřícenina hradu Trosky). Řešení problematického průchodu oddálením od hranice CHKO naráží na limity průchodnosti kapacitní silnice především venkovským osídlením, které se rozvíjí v zázemí Turnova a volnou krajinou s narůstajícím rozsahem fragmentace krajiny.

ÚzS reaguje na tato územní omezení rozsáhlým strukturovaným vymezením vnitřního nespojitého území pro podrobné prověření průchodnosti kapacitní silnice. Strukturované vymezení současně zohledňuje rozdílné nároky a územní podmínky pro průchod kapacitní silnice v návrhových kategoriích S 14,75 a S 20,75. V principu pro návrhovou kategorii S 14,75 ÚzS připouští možnost vedení a průchodu trasy v poloze přimknuté ke stávající I/35 a železniční trati (upřednostněna priorita 23 dle PÚR ČR 2008), pro kategorii S 20,75 ÚzS vymezuje pouze území výrazně oddálené od stávající silnice I/35 a sledující v zásadě totožný koridor se studií Valbek pro R35 (koridor vymezen v ZÚR Libereckého kraje).

Vnitřní území úseku II., doporučené pro podrobné prověření průchodnosti kapacitní silnice v úrovni technické studie, se setkává s následujícími **problémovými prostory** (**A** – **F**):

A – Souběh s železniční tratí č. 041 Turnov – Jičín; navrhováno výlučně pro kategorii S 14,75, předpoklad územní a časové koordinace kapacitní silnice – železnice. Použití nadstandardních řešení ohleduplných vůči krajině a přírodě v úsecích, které jsou v dotyku s CHKO Český ráj – území vysoce hodnotné až citlivé. Nadstandardní technická řešení – současně charakteristické vysokou mírou koordinace liniových staveb a omezením nároků na území a jeho fragmentaci, respektování tradičního uspořádání a vztahu osídlení ke kapacitní silnici. Technicky náročné je i řešení překročení stávající silnice I/35 (výhledově II/635) a umístění mimoúrovňové křižovatky v prostoru Rovenska pod Troskami.

B – Úzké hrdlo v prostoru obce Karlovice ve vzdálenosti cca 700 m severně od stávající silnice I/35 na území mezi dvěma uskupeními zástavby rodinného bydlení. Minimální šíře koridoru pro možný průchod úzkým hrdlem – cca 60 m. Uvažováno výlučně pro kategorii S 14,75.

V zájmu ochrany území před negativními vlivy dopravy ÚzS předpokládá možnost technického řešení ve formě minimálně částečného zářezu s možností umělého překrytí s ozeleněním. Průchod kapacitní silnice úzkým hrdlem by si vynutil i dílčí korekci rozvojových ploch uvedených v územním plánu Karlovic. Do tohoto prostoru je situována menší rozvojová plocha pro rodinné domy. Nutná koordinace s vedením VTL plynovodu.

C – Úzké hrdlo mezi Radvánovicemi a Roudným ve vzdálenosti cca 1 km severně od stávající silnice I/35. Minimální šíře koridoru pro možný průchod - cca 200 m. Uvažováno výlučně pro kategorii S 14,75.

Také v tomto případě by si průchod kapacitní silnice úzkým hrdlem vynutil i menší korekci rozvojových ploch uvedených v územním plánu Karlovic. V blízkosti koridoru ze severní strany je situována menší rozvojová plocha pro rodinné domy. V zájmu ochrany území před ne-

gativními vlivy dopravy je žádoucí věnovat případnému průchodu kapacitní silnice tímto úzkým hrdlem zvláštní pozornost a technickým řešením minimalizovat negativní vlivy dopravy na okolí. Nutná koordinace s vedením VTL plynovodu.

D – Úzké hrdlo v místní části Štěpánovice (severozápadně od Rovenska pod Troskami), vzdálenost lokality od stávající silnice I/35 - cca 1 300 m. Minimální šíře koridoru pro možný průchod úzkým hrdlem – cca 100 m. Uvažováno výlučně pro kategorii S 14,75.

Průchod kapacitní silnice by vyžadoval menší korekci Územního plánu Rovenska pod Troskami, zejména pravděpodobné vypuštění severovýchodní rozvojové plochy pro několik rodinných domů (v ÚP klasifikováno jako smíšená obytná venkovská zástavba), které by se ocitly v blízkosti kapacitní silnice S5. ÚzS předpokládá, že vhodným technickým řešením (zářez, překrytý hloubený tunel apod.) by bylo možné minimalizovat negativní vlivy dopravy na okolí. Nutná koordinace s vedením VTL plynovodu.

E – Úzké hrdlo mezi Boreckými skalami (lokální biocentrum a MZCHÚ – Přírodní památka) a západním okrajem města Rovensko pod Troskami (v ÚP klasifikováno jako vysoký nálet na nelesní půdě s navazujícími plochami zahrádkářskými a chatovými a jednotlivými objekty venkovské obytné zástavby). Vzdálenost tohoto místa od stávající silnice I/35 - cca 750 m. Šíře pásu možného průchodu kapacitní silnice (mezi plochami vysokého náletu na nelesní půdě) je v nejužším místě cca 80 m. Uvažováno výlučně pro kategorii S 14,75.

Případné využití tohoto koridoru pro vedení kapacitní silnice by nemělo negativní vliv na rozvojové záměry Rovenska pod Troskami, které jsou všechny situovány na opačném východním okraji města. Nutná koordinace s vedením VTL plynovodu.

F – mezi problémové prostory je zařazeno i území na východním okraji města Rovensko pod Troskami, které odpovídá vedení silnice R35 ve studii Valbek (koridor vymezený v ZÚR Libereckého kraje). ÚzS toto řešení respektuje a vymezuje vnitřní území pro vedení kapacitní silnice v kategorii S 20,75 – S 14,75. Problematické je vedení kapacitní silnice z důvodů rizika zásahu do rozsáhlých sadových ploch severně od Rovenska pod Troskami. S ohledem na navrhovanou kategorii, lze na rozdíl od studie Valbek předpokládat omezení rozsahu tunelových úseků. Negativní vlivy průchodu kapacitní silnice by se dotkly i západního okraje Rovenska pro Troskami, kde ÚP města vymezuje výrazně rozvojový prostor pro smíšenou obytnou venkovskou zástavbu a venkovskou obytnou zástavbu. Vedení kapacitní silnice ve východní a jihovýchodní okrajové části města by negativně ovlivnilo rekreační zázemí města – koupaliště a navazující prostor Liščí Kotce.

Úsek III.: Semínova Lhota - Úlibice

Ve východní části úseku III. ÚzS respektuje koridor navržený ve studii Valbek (vymezený v ZÚR Libereckého kraje) a pouze zpřesňuje vnitřní území koridoru S5, doporučené pro prověření průchodnosti kapacitní silnice. Toto zpřesnění má formu koridoru proměnlivé šíře – od cca 250 m do cca 500 m. Území pro prověření průchodnosti je vymezeno tak, aby zahrnovalo i možnou koordinaci vedení kapacitní silnice s potenciální přestavbou železniční tratě Turnov – Jičín (nejistota v reálnosti záměru ze strany SŽDC). Ve východní části úseku III. se vnitřní území navrhované pro prověření průchodnosti kapacitní silnice odklání od návrhu studie Valbek (koridor vymezen v ZÚR Královehradeckého kraje). S cílem nefragmentovat uskupení venkovských sídel Studeňany – Radim – Dřevěnice – Soběraz se doporučený ko-

ridor odklání jižním směrem od obce Studeňany blíže k Jičínu a k obcím těsněji napojeným na město Jičín.

Územní vymezení všech třech úseků a problémových prostorů A. – F. je obsaženo v grafické části dokumentace – výkresy 4. a 5.

H. ZÁVĚRY A SOUHRNNÁ DOPORUČENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Předložená územní studie je odborným podkladem, jehož závěry budou využity pro plnění úkolu uloženého Ministerstvu pro místní rozvoj v článku (114) Politiky územního rozvoje ČR 2008, schválené Usnesením vlády ze dne 20. července 2009 č. 929.

Územní studie při zohlednění širších přepravních vztahů a významu koridoru S5 v přeshraničních, vnitrostátních a regionálních souvislostech, dopravně inženýrských požadavků a podmínek, urbanistických, socioekonomických a územních podmínek a limitů, s ohledem na území CHKO Český ráj a lokality Natura 2000, s ohledem na výsledky hodnocení z hlediska udržitelného rozvoje území, doporučuje výsledný koridor kapacitní silnice S5 ve variantě severní ve spojení:

Koridor kapacitní silnice S5 Turnov (R10) – Rovensko pod Troskami – Úlibice v silničních parametrech (S) a návrhové kategorii S 20,75 – S 14,75

Souhrnné zdůvodnění výběru výsledného koridoru

(1) Přepravní význam a dopravně inženýrské předpoklady koridoru kapacitní silnice S5

- ⇒ *Na základě analýzy přepravního významu a polohy kapacitní silnice S5 Rádelský Mlýn – Úlibice v mezinárodních dálkových vztazích ÚzS prokázala, že koridor S5 neprokazuje potenciální přepravní účinnost a využitelnost v páteřních dálkových (mezinárodních) přepravních řetězcích. Koridor S5, součást globální sítě TEN-T, bude představovat pouze doplňující – spojovací článek páteřních multimodálních sítí mobility.*
- ⇒ *Z hlediska center osídlení potřebu kapacitního spojení nezakládají přeshraniční vazby, které jsou relativně slabé, ale propojení velkých aglomerací s metropolitními regiony, na území ČR s regionem Prahy (spojení Liberec – Praha, Hradec Králové – Praha).*
- ⇒ *Vzájemné vazby center stejné úrovně (Liberec – Hradec Králové) jsou relativně slabé. Významnější vazby jsou v regionální úrovni (Turnov – Jičín, Jičín – Hradec Králové).*
- ⇒ *ÚzS prokázala, že koridor S5 v koncepční variantě jižní vedené přes Mnichovo Hradiště a dále souběžně se silnicí I/16 na Úlibice není účinný pro zkvalitnění silných přepravních vztahů na silnici I/16 v relaci Mladá Boleslav – Jičín. Přepravní význam vázaný především na ekonomicky silné centrum Mladá Boleslav má prioritně silnice I/16, jejíž sledovaná přestavba v úseku Mladá Boleslav – Sobotka (v uspořádání 2+1) a dále částečně v úseku Sobotka – Jičín (kategorie S11,5) jsou zcela nezávislé na poloze a vedení koridoru S5. Převedení vazeb do spojení Ohrazenice – Mnichovo Hradiště – Sobotka – Jičín není pro tyto převažující regionální vztahy účinnou a srovnatelnou náhradou.*

- ⇒ *ÚzS prokazuje, že rozložení přepravních vztahů ve variantě severní ve spojení Rádelský Mlýn – Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice je nejúčinnější. V úseku Turnov – Úlibice kapacitní silnice v maximální míře převezme dopravní zatížení ze stávající silnice I/35 (nejvyšší míra účinnosti) a umožní tak výrazné zklidnění především na průjezdech obytným územím dotčených sídel.*
- ⇒ *Varianta severní dosahuje nejkratší délky jak mezi „uzlovými body“ Rádelský Mlýn – Úlibice, tak v délce novostavby Turnov – Úlibice.*

(2) Návrhová kategorie kapacitní silnice S5 ve vztahu k prognóze rozvoje dopravy do r. 2040

- ⇒ *ÚzS prokazuje, že dosud sledovaná návrhová kategorie pro kapacitní silnici S5 v parametrech rychlostní silnice R 25,5 ve všech koncepčních variantách (S, J, Ss) při zajištění podmínek požadované úrovně kvality dopravy je z hlediska úrovňové kapacity neopodstatněná a ekonomicky nerentabilní.*
- ⇒ *Na základě analýzy a porovnání predikovaných intenzit v r. 2025 a 2040 v úseku Turnov - Úlibice s doporučenými rozpětími intenzit pro kategorii R 25,5/120 dle ČSN*
  73 6101 Projektování silnic a dálnic ÚzS jednoznačně potvrzuje, že koridor kapacitní silnice S5 v kategorii R 25,5 nedosáhne v r. 2040 ani minimální hranice doporučené intenzity dané platnou ČSN.
- ⇒ *ÚzS doporučuje jako nejvýše přípustnou návrhovou kategorii kapacitní silnice S5 v parametrech S 20,75 (dle ČSN 736101 - čtyřpruhová směrově dělená silnice se středním dělícím pásem a mimoúrovňovými křižovatkami). Jako nejnižší návrhovou kategorii doporučuje prověřit kategorii S 14,75 (vystřídaný třípruh; uspořádání 2 + 1 se středovým svodidlem a mimoúrovňovými křižovatkami) za podmínky, že bude prokázána přiměřená rezerva ve vztahu k výsledkům aktualizovaného modelu výhledového zatížení do r. 2040 při zohledněním koncepce dopravního spojení Turnov - Semily.*
- ⇒ *Ekonomická náročnost kategorie S 14,75 v hodnotách cenových normativů (CN 2010) dosahuje cca 57 % ekonomické náročnosti kategorie R 25,5.*
- ⇒ *Doporučená návrhová kategorie kapacitní silnice S5 (S 20,75 – S 14,75) vyvolává potřebu přehodnocení zatřídění tohoto spojení v koncepci rozvoje dálnic a rychlostních silnic ČR (MD ČR) a přeřazení ze sítě rychlostních silnic do sítě ostatních silnic I. třídy.*

(3) Urbanistické a environmentální hledisko:

- ⇒ *Z mnohačetných hledisek, které přicházejí v úvahu v rámci syntetického urbanistického a environmentálního posuzování variant (technická, ekonomická, demografická, sociologická, kompoziční, krajinářská hlediska aj.), se doporučený koridor v severní variantě jeví po stránce jednoznačných technicko - ekonomických argumentů jako nejvhodnější řešení (zejména pokud se týká dopravní účinnosti ve všech měřítcích přepravních vztahů, předpokládaných realizačních a provozních nákladů, počtu obsluhovaných obyvatel apod).*

⇒ *Z dalších hledisek netechnického rázu, jako jsou kulturní a environmentální hodnoty, ochrana krajiny a přírody, ochrana památek, urbanistická kompozice, se koridor S5 ve variantě severní jeví srovnatelný s ostatními variantami – tj. přináší mnohé problémy a rizika, která nejsou nepřekonatelná a lze je zmírnit nebo řešit v průběhu dalších plánovacích a projektových fází, někdy i za cenu alternativních a nákladnějších řešení.*

⇒ *Mezi přednosti severní varianty patří její průchod v rozsahu cca 2/3 rozvojovými oblastmi a osami (vymezenými v ZÚR dotčených krajů) tj. převážně urbanizovaným územím. To je základní záruka toho, že koridor nevstupuje do přírodě blízkého nezastavěného území. Severní varianta svoji nejmenší délkou také nejméně zasahuje a fragmentuje volnou krajinu. Průchod koridoru kapacitní silnice v blízkosti větších či menších sídel bude vyžadovat v některých lokalitách či okrajových přivrácených územích v rámci územních plánů částečné přehodnocení jejich rozvoje, případně částečnou změnu orientace rozvojových ploch.*

⇒ *Z hlediska kompozičních vztahů doporučený koridor severní varianty začíná a končí v zázemí relativně velkých sídelních center (Jičín a Turnov). V tomto prostředí se technická stavba koridoru S5 stane integrální součástí urbanizovaného území. Potýká se však s vysokou mírou využití území, obtížnou průchodností a složitým zajištěním zamezení negativních vlivů dopravy na okolní prostředí (zvláště závažné u Turnova - realizace záměru však přinese městu uvolnění od průjezdné dopravy a tím podnět pro kultivaci města). Vliv koridoru na urbanistický rozvoj a kompoziční hlediska Jičína je daleko méně výrazný.*

⇒ *V mezilehlém prostoru doporučený koridor S5 severní varianty prochází úseky v zemědělské krajině, která je rozdělena na dvě části menším sídelním střediskem – Rovensko pod Troskami. Prostor jihozápadní části ovládá dominanta zříceniny hradu Trosky, která dává koridoru jasný navigační motiv. Současně ale vzniká obtížný úkol jak nadmíru nezatížit hodnotné území nepříznivými vlivy z dopravy – pro řešení je nutná podrobná technická studie, zvláštní opatrnost vyžaduje umístění dopravních objektů včetně polohy mimoúrovňových křižovatek.*

⇒ *Druhá severozápadní část koridoru S5 v doporučené variantě severní je charakteristická souvislou vazbou k území CHKO Český ráj. ÚzS nabízí v zásadě tři polohy možného vedení koridoru a tedy tři možnosti řešení problému (koordinace kapacitní silnice S5 s navrhovanou modernizací železnice v těsné vazbě k CHKO, menší odstup od CHKO a stávajícího dopravního koridoru a výrazný odstup od hranic CHKO s průchodem po severním obvodě v ÚzS vymezeném koridoru). Prověření všech variant v technické studii má svoje opodstatnění. Aktivněji řeší problematiku ty polohy kapacitní silnice, které se přibližují k CHKO. Musí se však vypořádat s náročnou koordinací vedení silnice se železnicí nebo s nalezením přijatelného prostupu úzkými hrdly v drobných sídelních útvarech. Průchod územím v oddálené poloze je snadnější, ale vedl by k výraznějšímu záboru a fragmentaci krajiny.*

⇒ *Rizikové kontakty severní varianty s vysoce hodnotnou krajinou včetně CHKO Český ráj jsou v ÚzS podrobněji prověřeny hodnocením průchodnosti vnitřního území v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami s možnostmi variantního vedení. Zvlášť jsou identifikována kritická místa a úzká hrdla s doporučením zásad technického řešení a opatření pro zmírnění potenciálních střetů.*

⇒ *Identifikované potenciální střety s ochranou přírodních a kulturních hodnot (CHKO Český ráj – II. a III. zóna, územní systém ekologické stability, ochranné pásmo národní kulturní památky Zřícenina hradu Trosky) jsou s ohledem na omezený rozsah potenciálních zásahů řešitelné za podmínky souhlasu dotčených orgánů a za předpokladu uplatňování alternativního technického a architektonického řešení s maximální mírou ochrany daného územního limitu. Potenciální střety z těchto důvodů nejsou překážkou pro reálnost doporučeného záměru.*

⇒ *Z hlediska hodnocení udržitelného rozvoje území se varianta severní jeví jako relativně vyvážená ve všech třech pilířích, avšak s prokazatelným zvýšením potřebné míry ochrany v oblasti environmentální.*

Vymezení a podmínky územní ochrany doporučeného koridoru S5 v aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky

- Na základě výsledků ÚzS v předložené studii formuluje koncept znění pro aktualizaci PÚR ČR a článku (114) koridoru kapacitní silnice S5, které jednoznačně stabilizuje invariantní koridor S5 ve vymezení Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice (E442). Důvodem vymezení je zkvalitnění silničního spojení Turnov – Jičín (– Hradec Králové). Koridor S5 i přes jeho převažující regionální přepravní význam je respektován jako součástí globální sítě TEN-T.
- ÚzS doporučuje stanovit v aktualizaci PÚR ČR úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, pořídit technickou studie včetně aktuálního modelu výhledového zatížení dopravy v r. 2040, která v doporučeném koridoru S5 Turnov – Rovensko pod Troskami - Úlibice prověří varianty možného vedení trasy kapacitní silnice v kategorii S 20,75 – S 14,75 při maximální ochraně jeho krajinných, přírodních a kulturně historických hodnot, se zvláštním důrazem na minimalizaci fragmentace krajiny. Technická studie by měla být podkladem pro územní změny nutné k přípravě a realizaci rozvojového záměru.

Vymezení a podmínky územní ochrany doporučeného koridoru S5 v aktualizaci Zásad územního rozvoje dotčených krajů

- V souladu s výběrem výsledného koridoru kapacitní silnice S5 ve spojení Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice ÚzS doporučuje v aktualizaci ZÚR Libereckého, Královehradeckého a Středočeského kraje vypustit územní rezervy pro koridory kapacitní silnice S5 ve variantách jižní a superseverní.
- Do doby splnění úkolu stanoveného pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v aktualizované PÚR ČR ÚzS doporučuje respektovat v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje doporučený koridor S5 Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice jako územní rezervu vymezenou v šíři 600 m (dle studie Valbek). Koridor vymezený ve vydaných ZÚR dotčených krajů je součástí doporučeného koridoru S5 vymezeného v předložené územní studii pro aktualizaci PÚR ČR (šíře cca 1 – 4 km).
- Zpřesnění územního vymezení vybraného koridoru S5 pro výslednou kategorii (S 20,75 - S 14,75) v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje, případně jeho vymezení jako veřejně prospěšné stavby, ÚzS doporučuje řešit až na základě zpracování tech-

nické studie (doporučený úkol pro aktualizaci PÚR ČR), jejím projednání a stabilizaci reálného koridoru.

Vymezení a podmínky územní ochrany doporučeného koridoru S5 v aktualizaci ÚP dotčených obcí

- V souladu s výběrem výsledného koridoru kapacitní silnice S5 ve spojení Turnov – Rovensko pod Troskami – Úlibice ÚzS doporučuje v aktualizaci ÚP dotčených obcí Libereckého, Královehradeckého a Středočeského kraje v souladu s aktualizací příslušných ZÚR, vypustit územní rezervy pro koridory kapacitní silnice S5 ve variantách jižní a superseverní.
- Do doby splnění úkolu stanoveného pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady v aktualizované PÚR ČR a zpřesnění koridoru S5 v aktualizaci ZÚR Libereckého a Královehradeckého kraje v aktualizaci ÚP dotčených obcí vycházet z koridoru S5 územně vymezeného v šíři 600 m pro variantu severní v příslušných vydaných ZÚR,
- zpřesnění koridoru S5 v aktualizaci ÚP dotčených obcí, případně jeho územní vymezení jako veřejně prospěšné stavby, bude moci být provedeno až po zpřesnění koridoru kapacitní silnice S5 v aktualizaci příslušných ZÚR na základě aktualizace a vymezení v PÚR ČR.

Podklady, požadavky a doporučení pro zpracování technické studie

- Jako podklad pro zpracování technické studie předložená ÚzS vymezuje tzv. „vnitřní území“ doporučeného koridoru S5, které z hlediska reálné průchodnosti území pro kapacitní silnici v doporučených parametrech S 20,75 – S 14,75, které s ohledem na jeho vysokou hodnotu a citlivost, vykazuje předpoklady pro reálný průchod kapacitní silnice S5. S ohledem na charakter území je žádoucí v uzlových a problémových místech a prostorech, prioritně v úseku Turnov – Rovensko pod Troskami, uplatnit alternativní - nadstandardní technická řešení a opatření minimalizující negativní vliv z dopravy na území (viz kap. G.3, problémová místa A – F, výkres 5.).
- ÚzS doporučuje jako podklad pro zpracování technické studie vypracování aktuálního modelu prognózy dopravy k r. 2040 na základě současného vývoje. Na základě výsledků definovat podmínky a požadavky na opodstatněnou a ekonomicky rentabilní návrhovou kategorii v předpokládaném kategorijním rozmezí S 20,75/90 – S 14,75/90. Nepřiměřenou rezervu kapacity navrhované kategorie vyloučit i s ohledem na vysokou krajinářskou, přírodní a kulturně historickou hodnotu dotčeného území z důvodu nežádoucího „nasávacího efektu“ v případě realizace kapacitně nadměrné kapacitní silnice.
- Technickou studií prověřit vedení trasy kapacitní silnice S5 ve „vnitřním území“ koridoru S5, které je specifikované a územně zpřesněné v předkládané územní studii.
- Posoudit územně technické podmínky a možnosti koordinace trasy kapacitní silnice S5 s plánovanou modernizací železniční trati č. 041 Turnov – Jičín. Ověřit reálnost rozvojových záměrů SŽDC v souvislosti s nejistotami v možném převedení železniční tratě č. 041 ze sítě celostátních tratí do sítě regionálních tratí.

- Výsledky navazující technické studie projednat s dotčenými orgány, krajskými úřady a obcemi jako podklad pro změny v území v aktualizaci dotčených ZÚR.

Doporučení dalšího postupu

- Změnu kategorizace koridoru S5, případně R35b uplatnit v revizi dokumentu MD ČR; „Kategorizace dálnic a silnici I. třídy do r. 2040“. Po prověření návrhu na změny a úpravy kategorizace navazující silniční sítě předložené v územní studii, zapracovat i další související úpravy.

PŘÍLOHY

a) Použité zkratky

CR	Cestovní ruch
CSD 2005	Celostátní sčítání dopravy z roku 2005
DI	Dopravní infrastruktura
EA	Ekonomicky aktivní
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
JV	Jihovýchod
JZ	Jihozápad
MPZ	Městská památková zóna
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
NRBC	Nadregionální biocentrum
NRBK	Nadregionální biokoridor
ORP	Obec s rozšířenou působností
OP	Ochranné pásmo
OP VZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
OV	Občanská vybavenost
PLO	Přírodní lesní oblast
POÚ	Pověřený obecní úřad
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR 2008	Politika územního rozvoje České republiky 2008
R 25,5	Označení kategorie rychlostní silnice dle ČSN 736101 Projektování dálnic a silnic
R35	Označení rychlostní silnice
RBK	Regionální biokoridor
RBC	Regionální biocentrum
ŘSD ČRČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
S 14,75, S 20,75	Označení kategorie silnice dle ČSN 736101 Projektování dálnic a silnic
Studie Valbek	Studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R35 (Valbek, spol. s r.o., 2009)
SV	Severovýchod
SZ	Severozápad
TEN-T	Transevropská dopravní síť
TI	Technická infrastruktura
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
URÚ	Udržitelný rozvoj území
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚzS	Územní studie
VKP	Významný krajinný prvek
VPS	Veřejně prospěšná stavba
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje

b) Použité podklady

1. Celostátní sčítání dopravy na silniční síti ČR v r. 2005 (ŘSD ČRČR, 2006),
2. Celostátní sčítání dopravy na silniční síti ČR v r. 2010 (ŘSD ČRČR, 2011),
3. ČSN 736101 Projektování dálnic a silnic,
4. Expertní posudek rychlostní silnice R35 (Prof. Ing. František Lehovec, CSc., 2009),
5. Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do r. 2040 (MD ČR, 2010),
6. Návrh nařízení evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (03/2012),
7. Politika územního rozvoje České republiky 2008 (MD ČR, 2008),
8. Přeložka silnice I/35 Ohrazenice – Sedmihorky (GRENOP, spol. s r.o., 1997),
9. Regionální plán Horní Lužice – Dolní Sasko, 2009,
10. Rychlostní silnice R35 Liberec – Turnov – Jičín – Hradec králové – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou (ŘSD ČRČR, 07/2010),
11. Studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R35 (VALBEK, spol. s r.o. CityPlan, 02/2009),
12. Studie silnice I/35 v prostoru obce Karlovice, Sedmihorky (MP-PROJEKT, Ing. Miloslav Pěch, 2001),
13. Studie proveditelnosti železničního spojení Euroregion Nisa s Prahou a Hradcem Králové (SUDOP Praha, a.s., 06/2006),
14. Studie vedení silnice I/35 v úseku Sedmihorky – Jinolice (GRENOP, spol. s r.o., 1999),
15. TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy,
16. Technická studie rychlostní silnice R35 v úseku Jinolice – Úlibice (Transconsult, s.r.o., 2000),
17. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR (ŘSD, 2009),
18. Posouzení vlivů výstavby a provozu přeložky silnice R35 na životní prostředí (ATEM, 2001),
19. Územní plán Turnova; koncept,
20. Územní plán Rovenska pod Troskami,
21. Územní plán Ktová,
22. Územně analytické podklady Královehradeckého kraje,
23. Územně analytické podklady Libereckého kraje,
24. Územně analytické podklady Středočeského kraje,
25. Wege zu den Nachbarn - Freistaat Sachsen (Staastministerium für Wirtschaft und Arbeit, 2004),
26. Zásady územního rozvoje Královehradeckého kraje,
27. Zásady územního rozvoje Libereckého kraje,
28. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje.

c) Grafická schémata

- Širší vztahy – 1:500 000
- Intenzity dopravy dle CSD 2005 – 1:200 000
- Intenzity dopravy dle CSD 2010 – 1:200 000
- Rozdíl celkových intenzit dopravy dle CSD 2005 a CSD 2010 – 1:200 000
- Rozdíl intenzit pomalých vozidel dle CSD 2005 a CSD 2010 – 1:200 000
- Celková intenzita dopravy na evropské dálniční a silniční síti v r. 2005 – 1: 3 000 000

ÚZEMNÍ STUDIE KORIDORU KAPACITNÍ SILNICE - ÚSEK R10/R35 MNICHOVO HRADIŠTĚ - RÁDELSKÝ MLÝN - ÚLIBICE

Širší vztahy

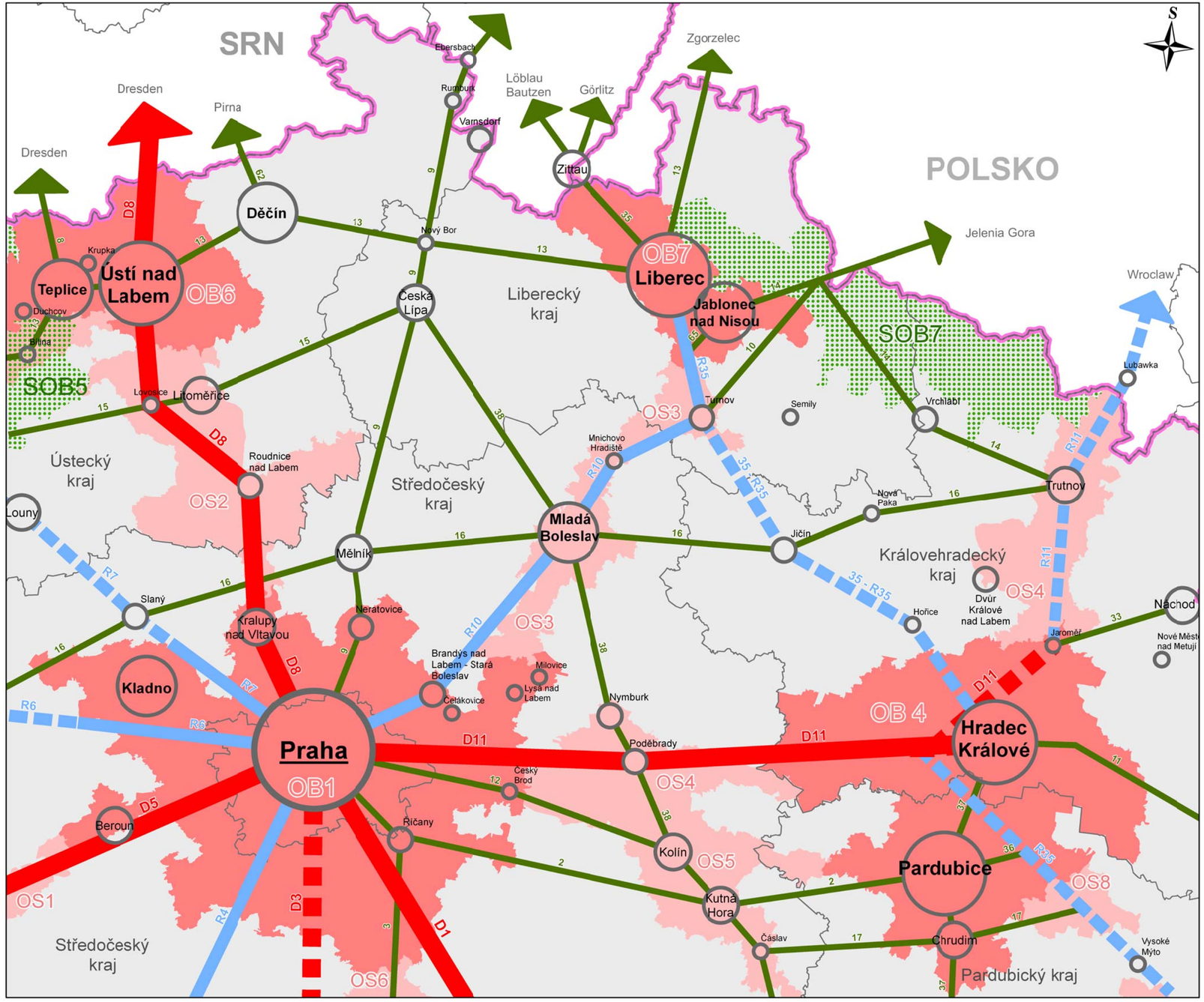
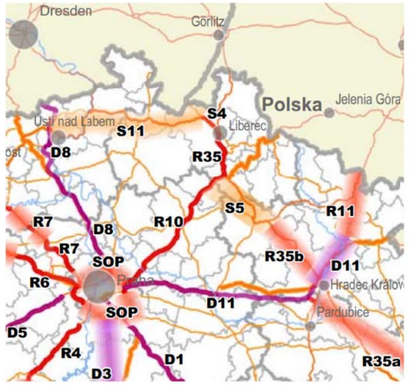


Schéma dopravy silniční dle PÚR 2008



Centra osídlení

Uspořádání území dle PÚR ČR 2008

- rozvojová oblast
- rozvojová osa
- specifická oblast

Silniční infrastruktura

Stav	Návrh	
		dálnice
		kapacitní silnice
		ostatní silnice I. třídy

1:500 000

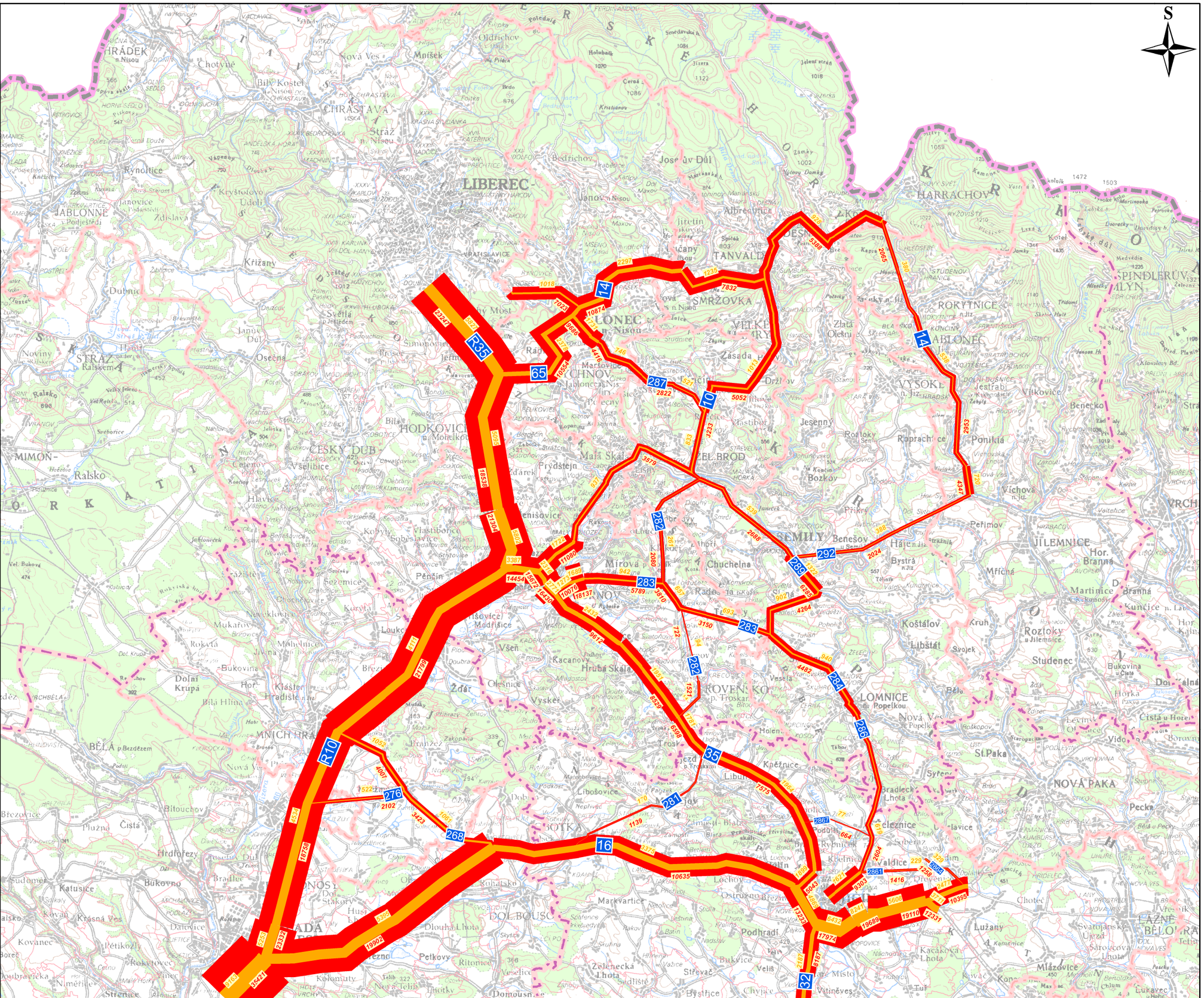
0 10 20 km

ATELIER T-plan s.r.o.

březen 2012

Územní studie koridoru kapacitní silnice – úsek R10/R35 Mnichovo Hradiště - Rádelský Mlýn - Úlibice

Intenzity dopravy dle Celostátního sčítaní dopravy 2005



Administrativní členění

- hranice státu
- hranice kraje
- hranice území ve správě ORP
- hranice obce

Intenzita dopravy za 24 hodin

- 2953 celková
- 538 pomalá vozidla

1mm = 2 000 vozidel/ 24 hodin

1mm = 2 000 pomalých vozidel/ 24 hodin

14 číslo silnice

ATELIER T-plan s.r.o.

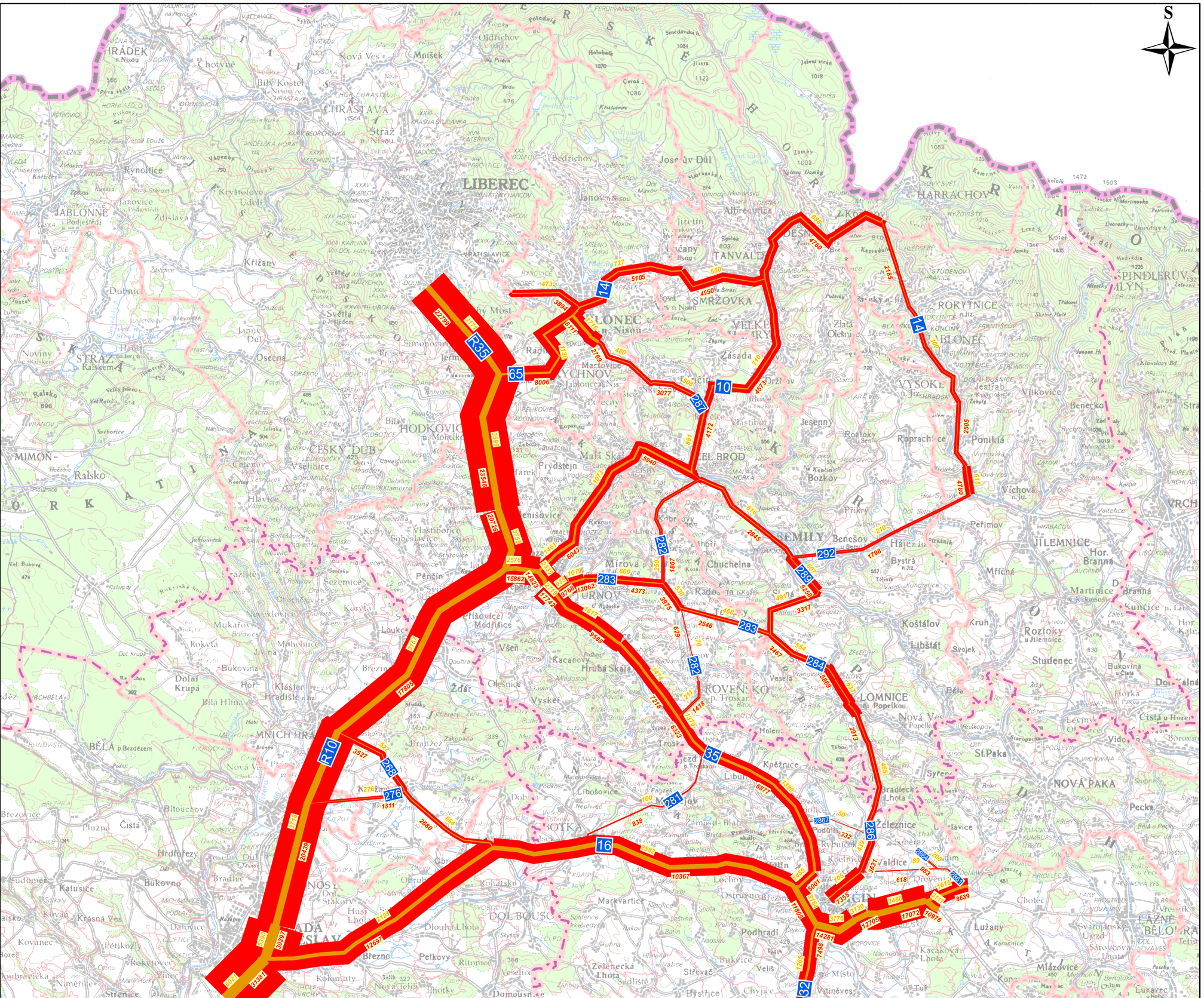
březen 2012

1:200 000

0 5 10 km

Územní studie koridoru kapacitní silnice – úsek R10/R35 Mnichovo Hradiště - Rádelský Mlýn - Úlibice

Intenzity dopravy dle Celostátního sčítaní dopravy 2010



Administrativní členění

- hranice státu
- hranice kraje
- hranice území ve správě ORP
- hranice obce

Intenzita dopravy za 24 hodin

- 2953 celková
- 538 pomalá vozidla

1mm = 2 000 vozidel/ 24 hodin

1mm = 2 000 pomalých vozidel/ 24 hodin

14 číslo silnice

ATELIER T-plan s.r.o.

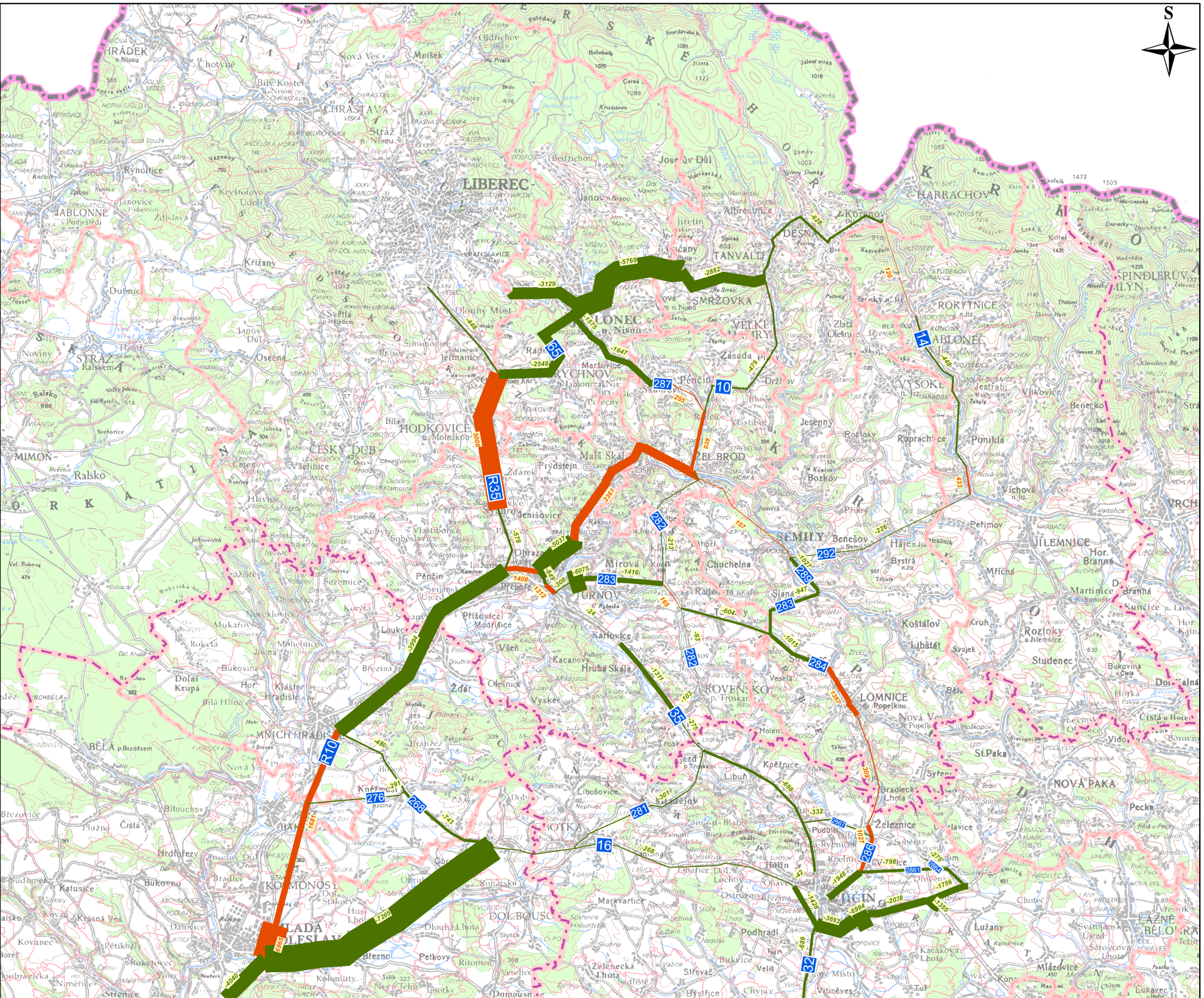
březen 2012

1:200 000

0 5 10 km

Územní studie koridoru kapacitní silnice – úsek R10/R35 Mnichovo Hradiště - Rádelský Mlýn - Úlibice

Rozdíl celkových intenzit dopravy dle Celostátního sčítaní dopravy 2005 a 2010



Administrativní členění

- hranice státu
- hranice kraje
- hranice území ve správě ORP
- hranice obce

Rozdíl intenzit dopravy za 24 hodin

- 1312 nárůst oproti roku 2005
- -24 pokles oproti roku 2005

1mm = 1 000 vozidel/ 24 hodin

14 číslo silnice

ATELIER T-plan s.r.o.

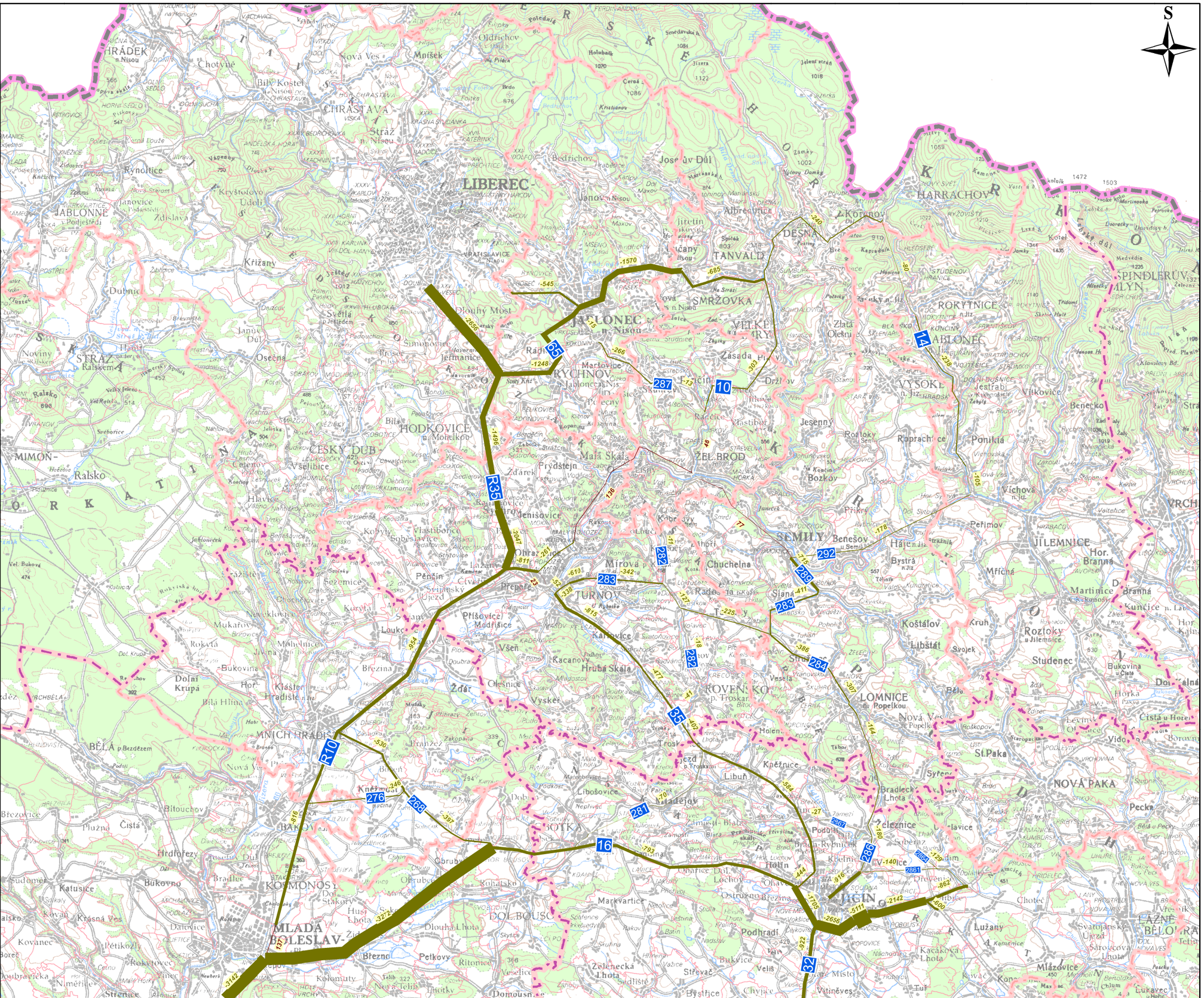
březen 2012

1:200 000

0 5 10 km

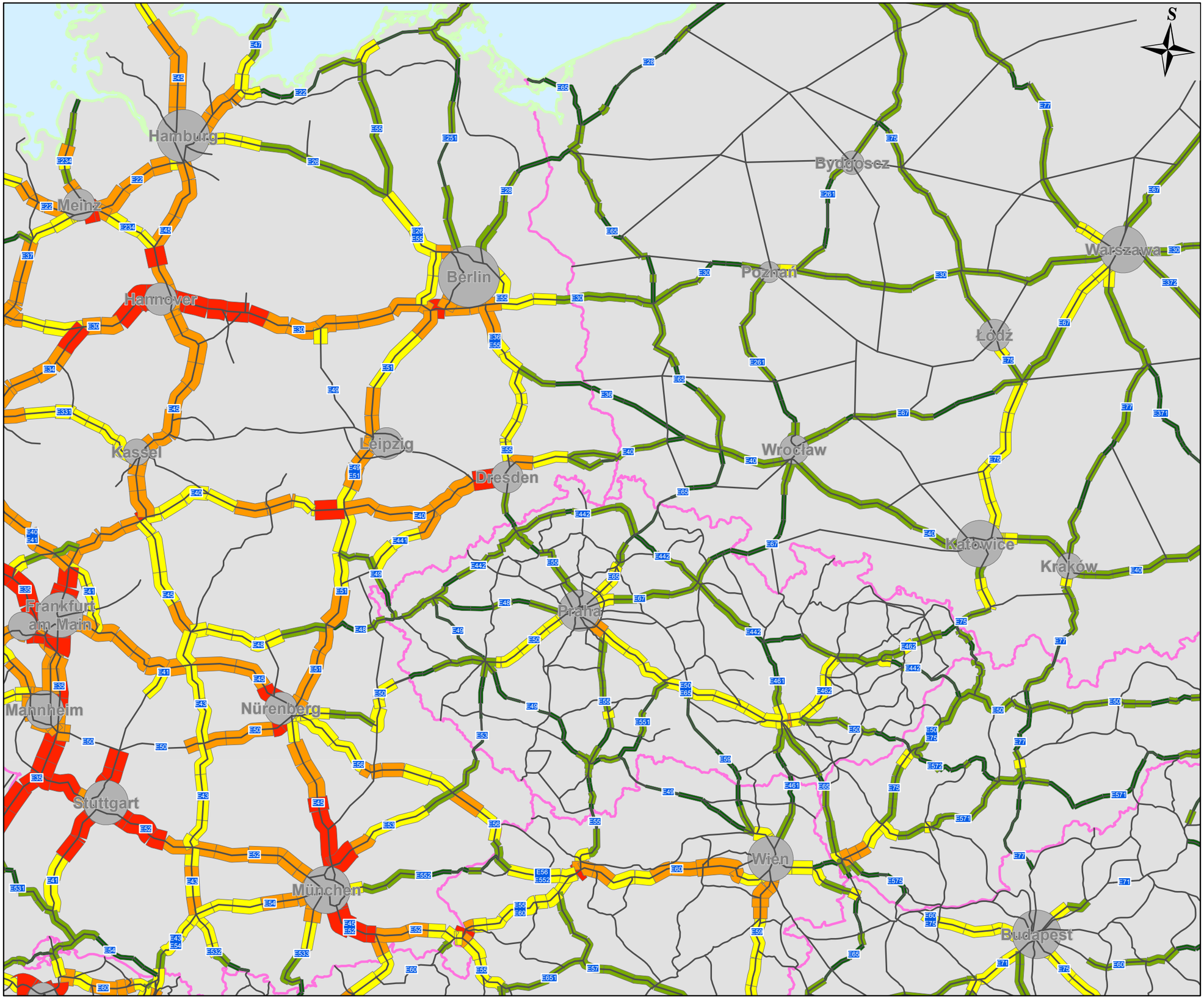
Územní studie koridoru kapacitní silnice – úsek R10/R35 Mnichovo Hradiště - Rádelský Mlýn - Úlibice

Rozdíl intenzit pomalých vozidel dle Celostátního sčítaní dopravy 2005 a 2010


S
LIBEREC
JABLONEC n. Nisou
TANVALD
SMRŽOVKA
VELKÉ HAMRY
ROKYTNICE n. Jizerou
VYSOKÉ n. Jizerou
HARRACHOV
DĚSNÁ
Albrechtice
Josefův Důl
Bedřichov
Janov n. Nisou
Rádelský Mlýn
RYCHNOV n. Jizerou
Maršovice
Zásada
Jiřetín
Malá Skála
ŽELEZNÝ BROD
Bozkov
Jesenný
Roprachtice
Poniklá
Víchová n. Jizerou
SEMILY
Benešov u Semil
Mírová
Chuchelna
TURNOV
Sloupno
Přepeře
Příšovice
Modřišice
Všeň
Kacanovy
Hrubá Skála
Olešnice
Vyskeř
ROVENSKO
Troskovice
Troskovice
Libuň
Kněžnice
Libošovice
Mladějov
BOSKA
Zimoř
Podolí
Bradlec
Lhota
Železnice
Kbely
Hlohlín
JIČÍN
Ostružno
Brzina
Podhradí
Markvartice
Dolní Lochov
Lochov
Dolní Bousov
Dlouhá Lhota
Březno
Pelkovy
Kolomuty
Ritonice
Veselice
Střevač
Bystřice
Vítěněves
Chyjice
Domousnice
Zelenecká Lhota
Sídliště
Bukvice
Veliš
Kacákova Lhota
Lužany
Svatojánský Újezd
Šárovcova Lhota
Mlázovice
Choteč
Hradec
Dřevěnice
Sobotka
Kosmonosy
MLADÁ BOLESLAV
Bakov n. Jizerou
Bělá p. Bezdězem
MNICHOVO HRADIŠTĚ
Klášter Hradiště
Dolní Krupá
Bukovina
Mukařov
Malá Hlína
Rokytá
Louka
Pěnčín
Sojovice
Sojovice
Sojovice

Územní studie koridoru kapacitní silnice – úsek R10/R35 Mnichovo Hradiště - Rádelský Mlýn - Úlibice

Celková intenzita dopravy na evropské dálniční a silniční síti - rok 2005



Intenzita dopravy za 24 hodin

- významné město
- silniční a dálniční síť
- státní hranice

Celková intenzita dopravy

- < 10000 vozidel / 24 hod
- 10001 - 25000 vozidel / 24 hodin
- 25001 - 45000 vozidel / 24 hodin
- 45001 - 75000 vozidel / 24 hodin
- 75001 - 135000 vozidel / 24 hodin

A T E L I E R
T-plan s. r. o.

březen 2012

1:3 000 000

0 50 100 km