



Územní studie
**Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury
ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území
ve vybrané části regionu Podkrkonoší**

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D. | Ing. Jan Kovařík



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8

listopad 2016



Zadavatel



Královéhradecký kraj

Pivovarské náměstí 1245

500 03 Hradec Králové

Pořizovatel

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu – Oddělení územního plánování

Pivovarské náměstí 1245

500 03 Hradec Králové

Zpracovatel

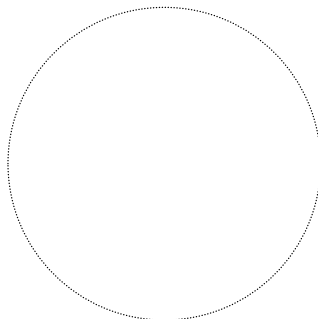


HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Sokolovská 100/94

186 00 Praha 8

Zodpovědný projektant



.....
Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

autorizovaný architekt pro obor architektura, osvědčení ČKA č. 04 019

Autoři

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

Ing. Jan Kovařík

Spolupráce

Jakub Vik (GIS)

Vojtěch Václavík (letecká doprava)

Obsah

Text

Východiska	5
Předmět územní studie	7
Postup zpracování územní studie	11
Návod na použití územní studie	12
Řešené území	14
Návrh	21
Silniční doprava	25
Železniční doprava	137
Vodní doprava	173
Letecká doprava	203
Cyklistická doprava	231
Doprava v klidu	245
Turistika	287
Celkový návrh	329
Závěry	333
Zdroje	347

Výkresy

- 1 Výkres řešených dílčích záměrů
- 2 Výkres dílčích záměrů určených k dalšímu sledování



Východiska





Předmět územní studie

Předmětem územní studie, pořízené dle § 30 stavebního zákona, je zejména posouzení stanovených okruhů otázek spojených s dopravní infrastrukturou (stávající i navrhovanou v platných územně plánovacích dokumentacích nebo prověřovanou v rámci dříve pořízených územních studií) v řešeném území ve vazbě na stávající situaci v území a dále s ohledem na záměry na provedení změn v území zejména v oblasti rekreace, cestovního ruchu a zvýšení atraktivity území z pohledu rozvoje ekonomiky, včetně návrhu možných řešení.

Cílem územní studie je vyhodnotit jednotlivé problémové okruhy a témata v oblasti dopravní infrastruktury v řešeném území a doporučit / navrhnout nejvhodnější řešení, a to s ohledem na stávající i budoucí potřeby řešeného i širšího území (cca do roku 2030) a hodnoty a limity využití území. Cílem studie je rovněž navrhnout časovou posloupnost / etapizaci jednotlivých navrhovaných řešení a posoudit ekonomickou a technickou náročnost navrhovaných řešení.

Úkolem řešení územní studie je dále posouzení a vyhodnocení dopadu navrhovaných řešení na územně plánovací dokumentace v řešeném území a stanovení požadavků na jejich změny, včetně doporučení případné potřeby zpracování dalších územně plánovacích podkladů, prověřujících vybrané nebo související otázky k řešení v podrobnějším měřítku.

Územní studie zohledňuje dopravní vazby jak na celostátní úrovni (vazba na D11 nebo D35, celostátní železniční trať 030), tak regionální - krajské (silnice II. a III. tříd), a to na úseku dopravy silniční, železniční, letecké, cyklistické, vodní – sportovní a rekreační, dopravy v klidu.

V problematice silniční dopravy je úkolem územní studie analýza stávajícího dopravního zatížení řešeného území a jeho výhledového dopravního zatížení do roku 2030, vycházející z celostátního sčítání dopravy, ale i z podkladů poskytnutých v rámci úsekového měření rychlosti stacionárním měřičem rychlosti, provozovaným městem Dvůr Králové nad Labem a dalších dostupných podkladů (např. dopravní průzkumy, statistiky apod.). Cílem je všechna navrhovaná opatření na silniční síti prověřit v rámci makroskopického dopravního modelu silniční sítě řešeného území, který zhodnotí a ověří navrhovaný rozsah potřebné dopravní infrastruktury, a to ve vazbě na očekávaný nárůst přepravních potřeb související s potenciálem a možným rozvojem řešeného území.

Z časového hlediska je úkolem územní studie řešit nejenom stávající situaci v území, ale bude zohledňovat i navrhovaná řešení obsažená v platných územně plánovacích dokumentacích (např. D11, D35, rozvojové plochy bydlení, výroby), ale i budoucí (potenciální) záměry na využití území, uvedené v této zadávací dokumentaci.

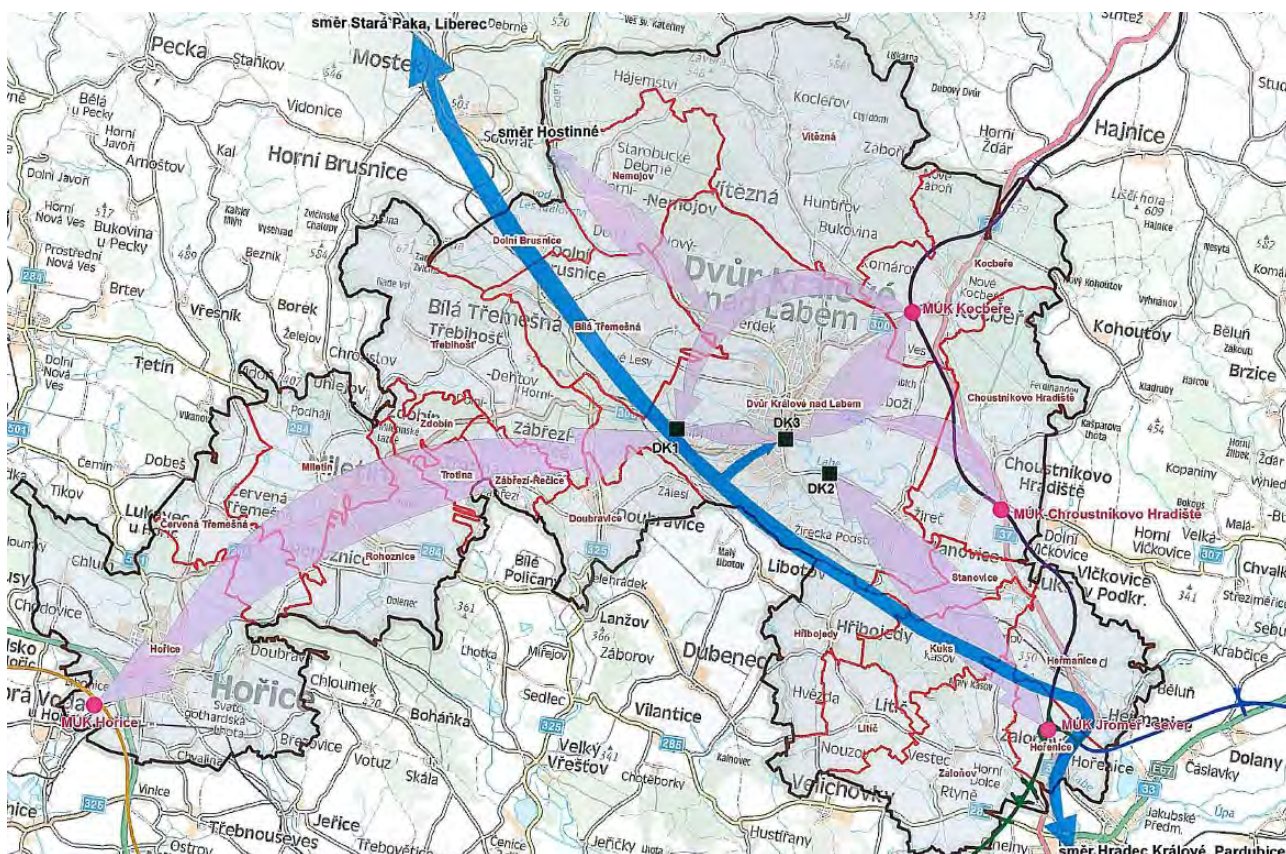
Cílem studie je řešit primárně území města Dvůr Králové nad Labem a v širších vazbách území měst a obcí: Hořice, Červená Třemešná, Miletín, Rohoznice, Zdobín, Trotina, Zábřezí-Řečice, Třebihošť, Doubravice, Bílá Třemešná, Dolní Brusnice, Nemojov, Kocbeře, Vítězná, Choustníkovo Hradiště, Stanovice, Kuks, Hřibojedy, Litíč, Heřmanice, Hořenice, Zaloňov.

Výsledkem územní studie má být doporučení k řešení v rámci územně plánovacích dokumentací dotčených měst a obcí a doporučení k řešení v rámci územně plánovací činnosti Královéhradeckého kraje.

Okruhy otázek k řešení v územní studii

V rámci Zadávací dokumentace pro výběr zpracovatele Územní studie *Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší* (dále jen „Územní studie“) byly pořizovatelem územní studie identifikovány následující okruhy otázek a následující témata k řešení v této územní studii:

Silniční doprava



Orientační schéma požadavků zadání územní studie na prověřované dopravní směry a vazby (zdroj: Zadávací dokumentace pro výběr zpracovatele územní studie, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, říjen 2015)

- Provéřit možnosti a případné územní nároky pro záměr napojení Dvora Králové nad Labem na D11 v oblasti mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Jaroměř-sever s využitím stávající silnice III/29915, včetně možnosti průchodu nebo obchvatu městské části Žireč. V rámci tohoto bodu dále prověřit možnosti a případné územní nároky pro napojení areálu Hospitalu Kuks a golfového resortu Nové Ameriky (propojovací směr v okolí DK2 Borek – MÚK Jaroměř - sever);
- Provéřit možnosti a případné územní nároky pro využití komunikace II/300 k propojení budoucí D35 v Hořicích v Podkrkonoší (propojovací směr MÚK Hořice – okolí DK1 Lipnice);
- Provéřit možnosti a případné územní nároky pro řešení jihovýchodního obchvatu Dvora Králové nad Labem (propojovací směr v okolí DK1 Lipnice – MÚK Kočebeř);
- Provéřit možnosti a případné územní nároky pro napojení na nadřazenou silniční síť (D35 a D11) stávajících průmyslových zón a dalších navrhovaných v rámci platného Územního plánu města Dvůr Králové nad Labem (plochy Z040 průmyslová zóna Zboží, Z110.1 průmyslová zóna Borek, Z110.2 průmyslová zóna Borek, Z146 plochy výroby navazující na průmyslovou zónu Zboží); (propojovací směry v okolí DK2 Borek, v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Kočebeř);
- Ve vazbě na výše uvedené body posoudit a prověřit aktuálnost navrhovaného napojení na D11 se stávajícím řešením obsaženým v platném Územním plánu Dvora Králové nad Labem (koridory ZD03 východní přivaděč, ZD02 východní přivaděč, ZD04 východní propojení); (propojovací směr v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Choustníkovo Hradiště);

- Ve vazbě na doporučení nejvhodnějšího řešení vyplývajícího z prověření výše uvedených bodů posoudit potřebu a možnosti překvalifikování silnic II. a III. tříd;
- Prověřit možnosti využití pro převedení dopravy ve směru od Hostinného (II/299) ve směru k D11 – tzv. Severní a jižní obchvatovou variantu vyplývající z územní studie Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na dálnici D11, (Transconsult s. r. o., 2012);

V rámci výše uvedených bodů provést mimo jiné:

- analýzu stávajícího a odhad budoucího dopravního zatížení území ve vazbě na rozvojové záměry v území;
- zohlednění předpokládaného časového harmonogramu plánované výstavby nadřazené dopravní sítě – D35, D11, a to včetně návrhu možných dočasných opatření/návrhů, ve vztahu ke zjištěnému dopravnímu zatížení území;
- vyhodnocení jednotlivých variant (včetně jejich možných vzájemných kombinací) dle Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby podle technických podmínek Ministerstvo dopravy, TP 181 (2006);
- analýzu nákladů (orientační propočet investiční náročnosti) doporučených návrhů a opatření.

Železniční doprava

(s vazbou na autobusovou dopravu v rámci integrovaného dopravního systému)

- Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové nad Labem;
- Posoudit provozní koncept, popřípadě jednotlivé varianty provozního konceptu, který by v úseku (Pardubice - Hradec Králové) Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem zajišťoval přímou železniční regionální/příměstskou dopravu (nová zastávka Dvůr Králové město v rámci zprovoznění vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem). V rámci toho posoudit širší souvislosti v regionální dopravě, tzn. dopady tohoto konceptu – zajištění regionální dopravy ve směru Dvůr Králové nad Labem směr Stará Paka (Liberec).
- Posoudit možnosti elektrizace železniční trati v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem ve vazbě na záměr zprovoznění vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem pro osobní regionální železniční dopravu, a to včetně souvisejících územních nároků (např. výhybny, nástupiště, podchody apod.);

V rámci výše uvedených bodů provést mimo jiné:

- analýzu stávající osobní přepravní poptávky a nabídky (odhad budoucích dopravních toků ve vazbě na rozvojové záměry) na trati č. 030 v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka;
- vyhodnotit vazbu na integrovaný dopravní systém v území;
- vyhodnotit konkurenceschopnost vlakového spojení před autobusovým spojením např. z hlediska cestovní/jízdní doby;
- analýzu nákladů (orientační propočet investiční náročnosti) a harmonogramu případné realizace, analýzu podmínek pro návratnost/efektivnost odhadovaných investičních nákladů spojených s realizací výše uvedených záměrů na úseku železniční dopravy.

Vodní doprava

- Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoje), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývažné apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem;
- Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování vodního kanálu (v místě dnešního Pušova splavu), nádrže napájejícího kanálu, vybudování půjčovny lodí, kotviště lodí a dalšího zázemí pro rekreační plavbu;
- Posoudit možnosti a případné územní nároky pro revitalizaci významného vodního prvku Hartského potoka (Kacbach) s kaskádami splavů (vytvoření městské oddychové části);

- Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na možnosti zatraktivnění lokality přehrady Les Království z pohledu rekreačního (koupání, ložky, výstavba rekreačních objektů, tábořiště na pravém břehu přehrady atd.).

Letecká doprava

- Posoudit možnosti povýšení významu veřejného vnitrostátního letiště Žireč s ohledem na rekreační potenciál území Královédvorská (provoz letounů, kluzáků, ultralehkých letadel, balonů, vyhlídkové lety, přehlídky, letecké akrobatické/sportovní centrum apod.);
- V souvislosti s uvedeným posoudit potřeby a možnosti dalšího rozvoje tohoto letiště (příjezd a parkování vozidel, hangáry pro letadla, technické a návštěvnické zázemí pro provoz letiště, půjčovny apod.) ;
- Posouzení možností a územních nároků na posun vzletové a přistávací dráhy tak, aby svým provozem byl minimalizován vliv na obytnou zástavbu (směr odkaliště).

Cyklodoprava

- Posoudit možnosti propojení významných turistických cílů v okolí Dvora Králové nad Labem (Kuks – ZOO – přehrada Les Království, Zvičina) prostřednictvím cyklostezek;
- Posoudit možnosti a případné územní nároky na vybudování cyklostezek pro treková kola v okolí vrchu Zvičina.

Doprava v klidu

- Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.;
- Posoudit možnosti parkování pro kola v lokalitě teplárna - Vánoční ozdoby ve vazbě na vybudování autobusového a železničního terminálu.

Ostatní

(vazba na rozvoj řešeného území z hlediska cestovního ruchu, sportu a rekreace)

- Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na potenciál turistické chaty na Zvičině (Raisova chata), ve smyslu zatraktivnění této lokality – např. vybudováním rozhledny, přivedením vody k areálu sjezdovky (umělé zasněžování pro zimní sporty i v případě nedostatku přírodního sněhu), paragliding, propojení turistických cílů přehrada Les Království a Zvičina (léto – cykloturistika, zima – lyžování, běžkařské dráhy), Masarykova studánka, přírodní památka Čertovy hrady, naučné stezky apod.;
- Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na záměr doplnění služeb pro návštěvníky nebo vybudování rozhledny při vstupu do Braunova Betléma od obce Hřibojedy a dále v obci Doubravice – místní část Zálesí (vazba na jezdecký klub Zálesí);
- Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu pro návrhy a náměty s konkrétním územním průmětem uvedené ve studii Analýza koncepcí a nástrojů územního plánování na území Památkové rezervace Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitalu a souborem plastik v Betlémě (jejich přehledný výčet je uveden ve Složkách obcí – požadavky na řešení v územním plánu), jeho ochranného pásma a nejbližšího okolí pro obce Hřibojedy, Kuks, Stanovice, Dvůr Králové nad Labem (k. ú. Žirečská Podstráň, Sylvárov a Žireč Ves) a Choustníkovo Hradiště.

Postup zpracování územní studie

Fáze zpracování územní studie

Územní studie byla zpracována ve dvou fázích:

1. Koncept územní studie (01 – 06 / 2016)
2. Návrh územní studie – čistopis (07 – 11 / 2016)

Veřejné projednání územní studie

Koncept územní studie byl projednán s vybranými dotčenými orgány, dotčenými městy a obcemi, úřady územního plánování a dalšími subjekty dne 28. 7. 2016 v sále Zastupitelstva Královéhradeckého kraje v sídle Krajského úřadu Královéhradeckého kraje. Všechny připomínky, uplatněné v rámci tohoto projednání, byly v čistopisu územní studie zohledněny.

Součinnost aktérů rozvoje řešeného území

Pro účely průběžných konzultací rozpracované územní studie ustavil zadavatel stálou pracovní skupinu pro územní studii ve složení: (1) zodpovědný projektant územní studie, (2) zástupci pořizovatele územní studie – Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, (3) zástupci Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, (4) starosta města Dvůr Králové nad Labem, (5) místostarosta města Dvůr Králové nad Labem, (6) zástupce Odboru dopravy Městského úřadu Dvůr Králové nad Labem. Stálá pracovní skupina se v období 01 – 06/2016 scházela pravidelně 1x za měsíc.

Dle potřeb a momentálně řešených témat byly na jednání stálé pracovní skupiny zváni další aktéři rozvoje řešeného území, například další zástupci samosprávy města Dvůr Králové nad Labem, zástupci SŽDC, s.o., zástupci integrátora regionální dopravy OREDO, s.r.o., zástupci JUTA a.s. a další.

Návod na použití územní studie

Struktura územní studie

Územní studie je z důvodu přehlednosti členěna na tři základní části:

- Východiska
- Návrh
- Závěry

Východiska územní studie objasňují důvody pořízení a předmět a cíle řešení územní studie. Hlavní součástí Východisek je pak stručná charakteristika a popis stavu a vývoje řešeného území a jeho zakotvení v územně plánovacích dokumentacích a zakotvení řešeného území v regionálních vztazích a vazbách. Charakteristika a popis stavu řešeného území se přitom zaměřuje primárně na systémy, jevy a děje v území, které jsou dle zadání územní studie předmětem řešení územní studie.

Stěžejní částí územní studie je **Návrh**. Ve struktuře plně odpovídající zadání územní studie jsou zde podrobně prezentovány veškeré návrhy řešení jednotlivých dílčích úkolů a problémů stanovených k řešení v zadání územní studie. Návrh je strukturován po jednotlivých tematických okruzích řešení:

- S** silniční doprava
- Z** železniční doprava
- V** vodní doprava
- L** letecká doprava
- C** cyklistická doprava
- P** doprava v klidu / parkování
- T** turistika

Na závěr řešení jednotlivých tematických okruhů územní studie je zařazen celkový návrh – konkluze.

Závěr územní studie obsahuje doporučení pro územně plánovací činnost Královéhradeckého kraje a jednotlivých obcí v řešeném území, dotčených řešením územní studie.

Způsob využití územní studie

Územní studie je podle § 30 odst. 1 stavebního zákona navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Tato územní studie je primárně určena jako podklad pro územně plánovací činnost Královéhradeckého kraje při pořizování aktualizace ZÚR Královéhradeckého kraje a obcí Královéhradeckého kraje pro jejich vlastní územně plánovací činnost, především jako podklad pro pořízení územních plánů nebo změn územních plánů a dále jako námět pro pořízení podrobnějších územních studií, podrobněji prověřujících řešení některých konkrétních problémů či témat, a to jak ze strany Královéhradeckého kraje (zejména v těch případech, kdy se řešení dotýká území s působností více úřadů územního plánování), úřadů územního plánování nebo jednotlivých měst či obcí Královéhradeckého kraje.

Všechna řešení, obsažená v této studii musí být před případným zapracováním do územně plánovacích dokumentací (zásad územního rozvoje, územního plánu) projednána a dohodnuta s příslušnými dotčenými orgány a nositeli záměrů v území a v neposlední řadě i s dotčenými samosprávami. Tuto územní studii tak není možné chápat jako konečný návrh vybraných záměrů v území.

Územní studie je strukturována a koncipována pro využití jako dokument pro veřejnou prezentaci a propagaci konkrétních témat a řešení konkrétních záměrů v území. Strukturace návrhu územní studie do tzv. KARET ZÁMĚRŮ umožňuje samostatnou prezentaci každého jednotlivého záměru zvlášť.

Subjekty, pro něž je územní studie určena

Územní studii by při své činnosti měly využívat především tyto subjekty a tito aktéři územního rozvoje a subjekty územního plánování:

- samospráva Královéhradeckého kraje
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, zejména:
 - Odbor územního plánování a stavebního řádu
 - Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací
 - Odbor dopravy a silničního hospodářství
- samosprávy obcí v řešeném území
- pořizovatelé územních plánů v řešeném území
- zpracovatelé / projektanti územních plánů v řešeném území
- pořizovatelé ÚAP ORP v řešeném území
- zpracovatelé / projektanti ÚAP ORP v řešeném území
- Místní akční skupiny / Dobrovolné svazky obcí v řešeném území

Řešené území

Vymezení řešeného území



Řešené území v kontextu ČR a Královéhradeckého kraje

Rozloha: 214,57 km²
 Počet obyvatel k 1.1.2016: 33 612
 Hustota zalidnění: 156,6 ob./km²
 Kraj: Královéhradecký kraj
 ORP: ORP Dvůr Králové nad Labem (část)
 ORP Hořice (část)
 ORP Jaroměř (část)

Obce v řešeném území



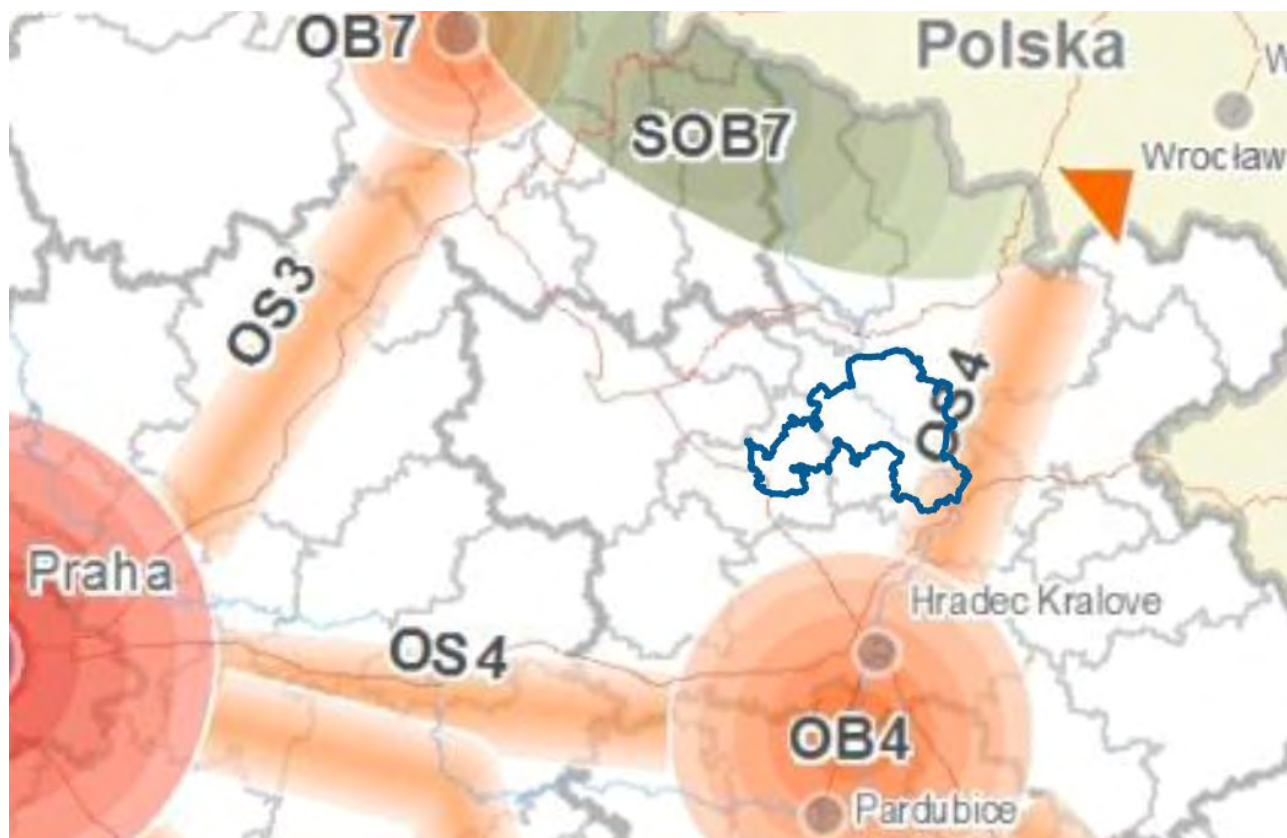
Obce v řešeném území

obec	statut	ORP	výměra (ha)	počet obyvatel k 1. 1. 2016
Bílá Třemešná	obec	Dvůr Králové nad Labem	992	1 342
Červená Třemešná	obec	Hořice	656	151
Dolní Brusnice	obec	Dvůr Králové nad Labem	386	377
Doubravice	obec	Dvůr Králové nad Labem	566	383
Dvůr Králové nad Labem	město	Dvůr Králové nad Labem	3 583	15 882
Heřmanice	obec	Jaroměř	693	427
Hořnice	obec	Jaroměř	327	142
Hořice	město	Hořice	2 144	8 583

obec	statut	ORP	výměra (ha)	počet obyvatel k 1. 1. 2016
Hřibojedy	obec	Dvůr Králové nad Labem	570	220
Choustníkovo Hradiště	obec	Dvůr Králové nad Labem	1 250	566
Kocbeře	obec	Dvůr Králové nad Labem	1 093	513
Kuks	obec	Dvůr Králové nad Labem	482	255
Litíč	obec	Dvůr Králové nad Labem	452	164
Miletín	město	Hořice	893	895
Nemojov	obec	Dvůr Králové nad Labem	815	734
Rohoznice	obec	Hořice	895	313
Stanovice	obec	Dvůr Králové nad Labem	272	57
Trotina	obec	Dvůr Králové nad Labem	158	85
Třebihošť	obec	Dvůr Králové nad Labem	1 368	423
Vítězná	obec	Dvůr Králové nad Labem	2 475	1 396
Zábřezí-Řečice	obec	Dvůr Králové nad Labem	245	146
Zaloňov	obec	Jaroměř	932	449
Zdobín	obec	Dvůr Králové nad Labem	210	109

Základní údaje o obcích v řešeném území¹

Řešené území v PÚR ČR



Řešené území na podkladě schématu vztahu rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí dle PÚR ČR (Schéma 11)

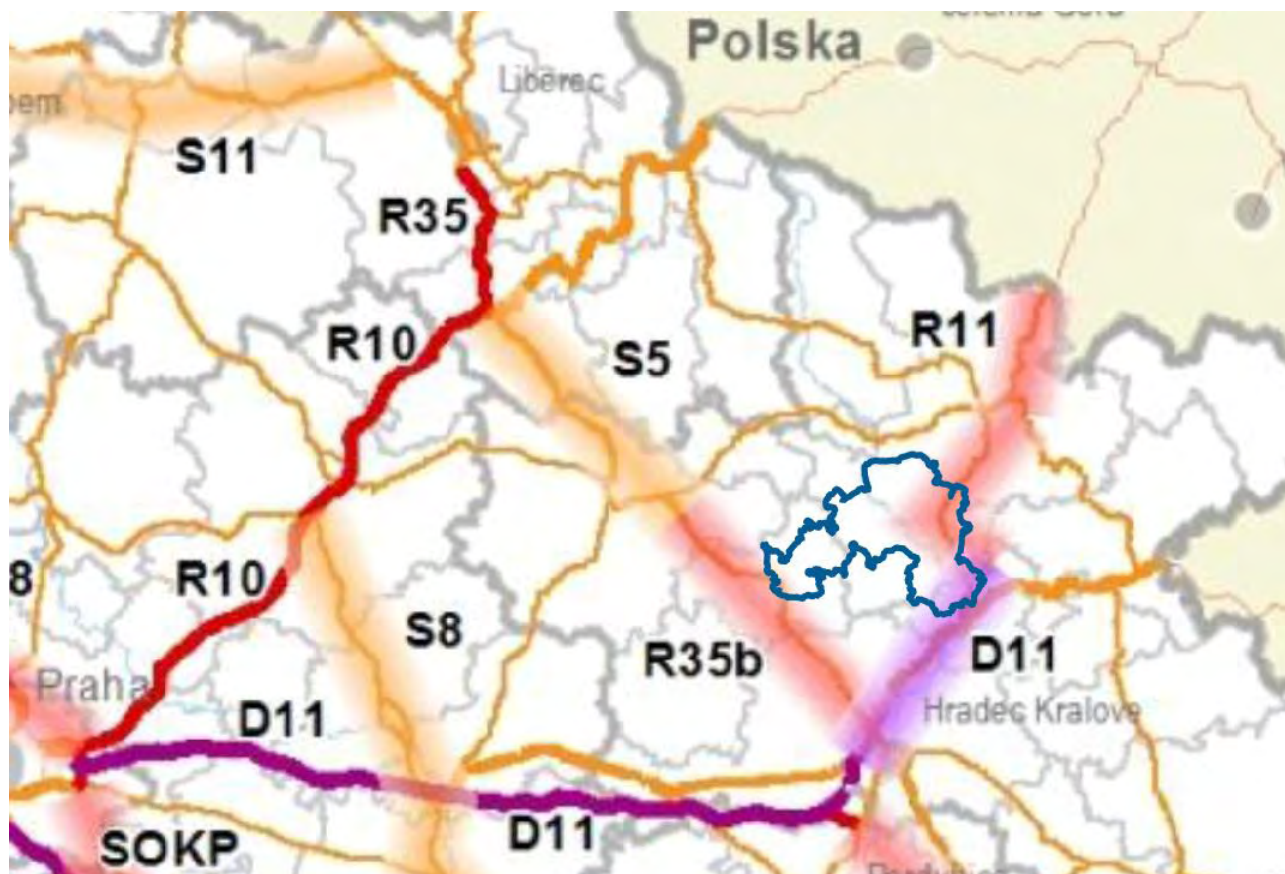
¹ RIS, 2016

Řešené území se nachází v severovýchodní části Čech, v prostoru vymezeném rozvojovými osami republikového významu OS3 a OS4, vymezenými v Politice územního rozvoje ČR (dále jen „PÚR ČR“) podél dálnic D10 a D11 a Krkonošemi na severu.

Východním okrajem řešeného území prochází rozvojová osa **OS4 Rozvojová osa Praha – Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) – Trutnov – hranice ČR/Polsko (- Wrocław)**, území ovlivněné dálnicí D11, v případě řešeného území pak plánovaným úsekem dálnice D11 z Hradce Králové a státní hranici ČR se sousedním Polskem.

Jižní část řešeného území je částečně ovlivněna dynamikou rozvojové oblasti **OB4 Rozvojová oblast Hradec Králové/Pardubice** vymezené v PÚR ČR v rozsahu aglomerace/souměstí dvou krajských měst Hradce Králové a Pardubic.

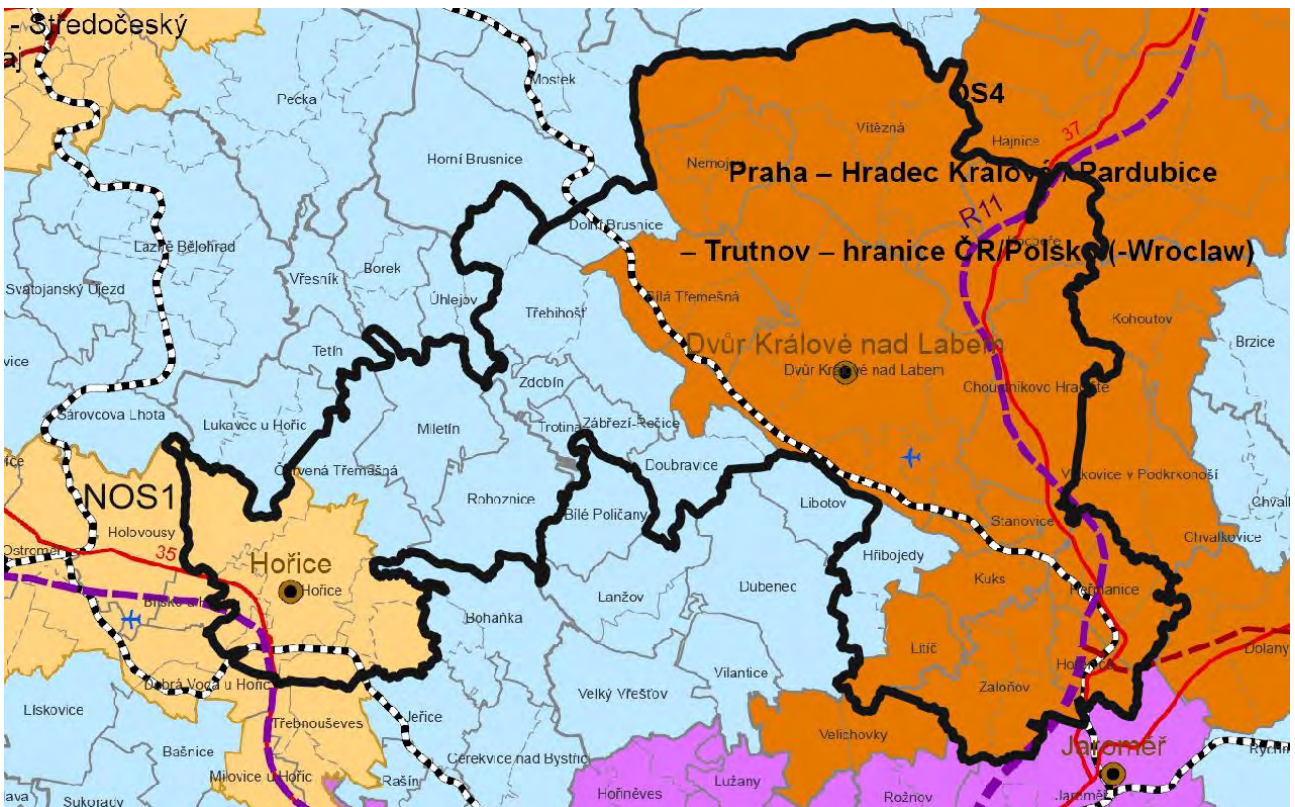
Řešené území leží mezi dvěma mezinárodně významnými záměry silniční dopravy vymezenými PÚR ČR, mezi koridorem kapacitní silnice s označením **R35b úsek Úlibice – Hradec Králové (E442)** a koridorem dálnice **D11 Hradec Králové – Smířice – Jaroměř**, resp. koridorem kapacitní silnice **R11 Jaroměř – Trutnov – hranice ČR (- Walbrzych)** navazujícím plynule na koridor D11.



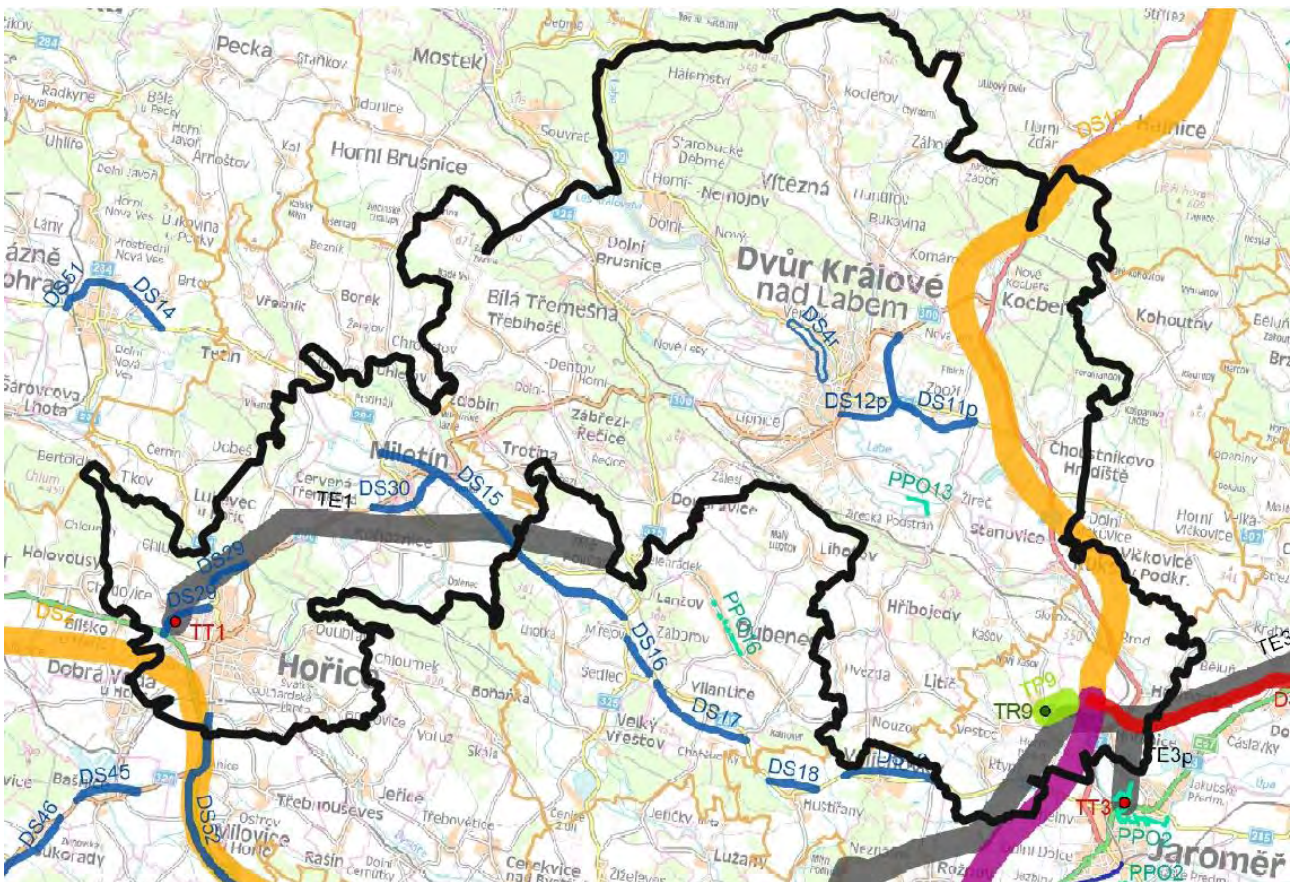
Řešené území na podkladě schématu dopravy silniční dle PÚR ČR (Schéma 5)

Řešené území v ZÚR Královéhradeckého kraje

Řešené území leží mezi dvěma rozvojovými osami vymezenými Zásadami územního rozvoje Královéhradeckého kraje. Západní okraj řešeného území, území města Hořice, tanguje nadmístní rozvojová osa **NOS1 Rozvojová osa Hořice - Jičín – Liberecký kraj**, která vzájemně propojuje dvě rozvojové oblasti republikového významu OB4 Hradec Králové / Pardubice a OB7 Liberec v linii plánované trasy dálnice D35 resp. kapacitní silnice S35, východní část řešeného území, celé území mezi Dvorem Králové nad Labem a Jaroměř, spadá ro rozvojové osy republikového významu **OS4 Rozvojová osa Praha – Hradec Králové / Pardubice – Trutnov – hranice ČR / Polsko (- Wrocław)**, zpřesněné z PÚR ČR v linii plánované dálnice D11 z Hradce Králové do Polska. Jižní okraj řešeného území přiléhá k rozvojové oblasti republikového významu **OB4 Hradec Králové / Pardubice**. V obou rozvojových osách, které zasahují do řešeného území, stanoví ZÚR Královéhradeckého kraje shodně úkol pro územní plánování *vymezovat zastavitelné plochy pro podporu ekonomického rozvoje a podporu rozvoje lidských zdrojů, především ve vazbě na zastavěné území obcí; pro tyto účely přednostně nově využívat území ploch přestavby.*



Řešené území na podkladě Výkresu uspořádání území kraje ZÚR Královéhradeckého kraje (výkres č. I.2.a.)



Řešené území na podkladě Výkresu ploch a koridorů nadmístního významu ZÚR Královéhradeckého kraje (výkres č. I.2.b.1.)

Řešené území je ze západu i z východu ohraničeno zprůsňenými záměry z PÚR ČR na plánované dálnice, resp. kapacitní silnice. Jihozápadní okraj řešeného území tanguje návrhový koridor DS2 rychlostní silnice R35 – úsek Úlibice – Hradec Králové, východní kraj řešeného území tanguje návrhový koridor DS1p rychlostní silnice R11 – úsek Jaroměř – Trutnov – hranice ČR (Walbrzych), který navazuje na návrhový koridor DS1 dálnice D11 – úsek (Vlčkovice) Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř.

Na území města Hořice vymezují ZÚR Královéhradeckého kraje návrhový koridor **DS29 silnice II/300 v prostoru Hořic** (obchvat města Hořice), v prostoru Miletína vymezují ZÚR Královéhradeckého kraje návrhový koridor **DS30 silnice II/300 v prostoru Hořic** a návrhový koridor **DS15 silnice II/284 v prostoru Miletína po hranice okresu s napojením na dnešní trasu silnice II/285 u Bílých Poličan** a na území města Dvůr Králové nad Labem vymezují ZÚR Královéhradeckého kraje návrhové koridory **DS11p silnice II/299 v prostoru Dvora Králové nad Labem (Zboží)** a **DS12p silnice II/300 v prostoru Dvora Králové nad Labem** a koridor územní rezervy **DS4r silnice II/299 v prostoru Dvora Králové nad Labem**.

Topografie řešeného území

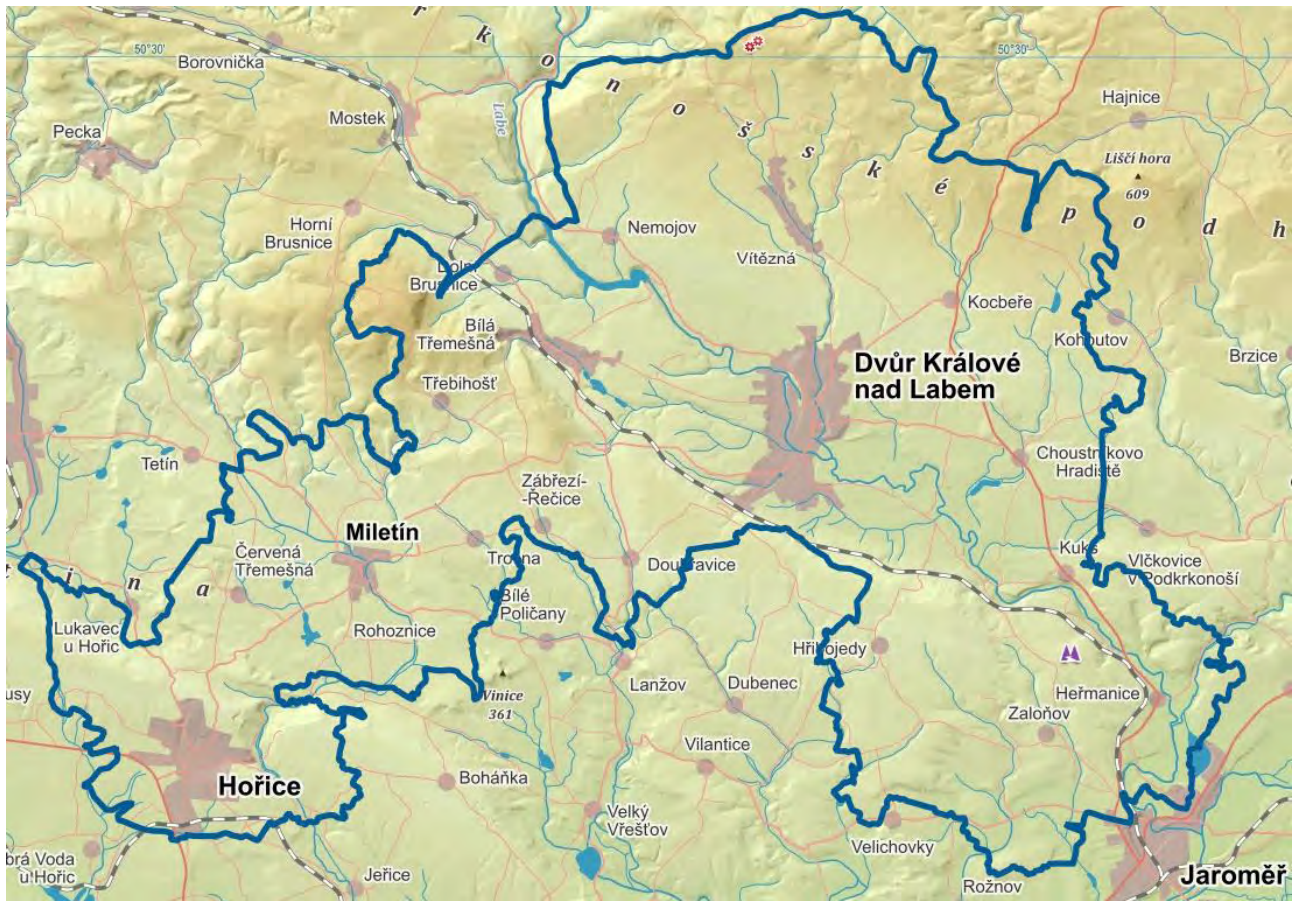


Řešené území na podkladě topografické mapy Královéhradeckého kraje (zdroj mapy: www.kr-kralovehradecky.cz)

Řešené území leží na pomezí České tabule a pohraničních hor, mezi severním okrajem širokého území Labské nížiny a podhůřím nejvyššího českého pohoří Krkonoš.

Středem řešeného území prochází údolí řeky Labe, které řešené území odděluje na dva hřebeny, jižně Zvičinsko-kocleřovský horský hřbet a severně hřbet Krkonošského Podhůří. Oba horské hřebety se táhnou ve směru jihovýchod – severozápad, rovnoběžně s nedalekým masivem Krkonoš. nejvyšším vrcholem řešeného území je vrch Zvičina s výškou 671 m n. m., který je součástí Zvičinsko-kocleřovského horského hřbetu. Naopak nejnižším místem řešeného území je údolí Labe u Jaroměře, s výškou přibližně 280 m n. m.

Řešené území je tedy zvlněné až kopcovitě a v oblasti obou horských hřbetů má až horský charakter. Terén zde stoupá z Labské nížiny na sever do Krkonoš a proto jsou z mnoha míst řešeného území panoramatické výhledy jak směrem na jih do hloubky Labské nížiny, tak na sever na panorama Krkonoš.



Řešené území na podkladě topografické mapy (zdroj mapy: mapy.cz)

Návrh



Návrhová část územní studie je členěná v souladu se zadáním územní studie do těchto tematických okruhů:

- S** silniční doprava
- Z** železniční doprava
- V** vodní doprava
- L** letecká doprava
- C** cyklistická doprava
- P** doprava v klidu / parkování
- T** turistika




S Z V L C P T

Dílčí záměry řešené v rámci jednotlivých tematických okruhů **SZVLCPT** jsou strukturovány do jednotlivých KARET ZÁMĚRŮ.

Každý jednotlivý dílčí záměr je obsahem jedné KARTY LOKALITY.

Každý dílčí záměr má vždy jedinečný kód složený z písmene **SZVLCPT** označujícího zařazení záměru do jednoho z tematických okruhů záměrů a z pořadového čísla záměru.

Dílčí záměry spolu vzájemně související mají vždy shodné pořadové číslo a odlišeny jsou vzájemně indexem a, b, c,.....

Název záměru	Kód záměru
SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM	S01
ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE	
SOUČASNÝ STAV	
PROBLÉMY K ŘEŠENÍ	
NÁVRH ŘEŠENÍ (INVARIANTNÍ)	
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ	
	
ZÁVĚRY DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU	
	



S

Silniční doprava



Východiska

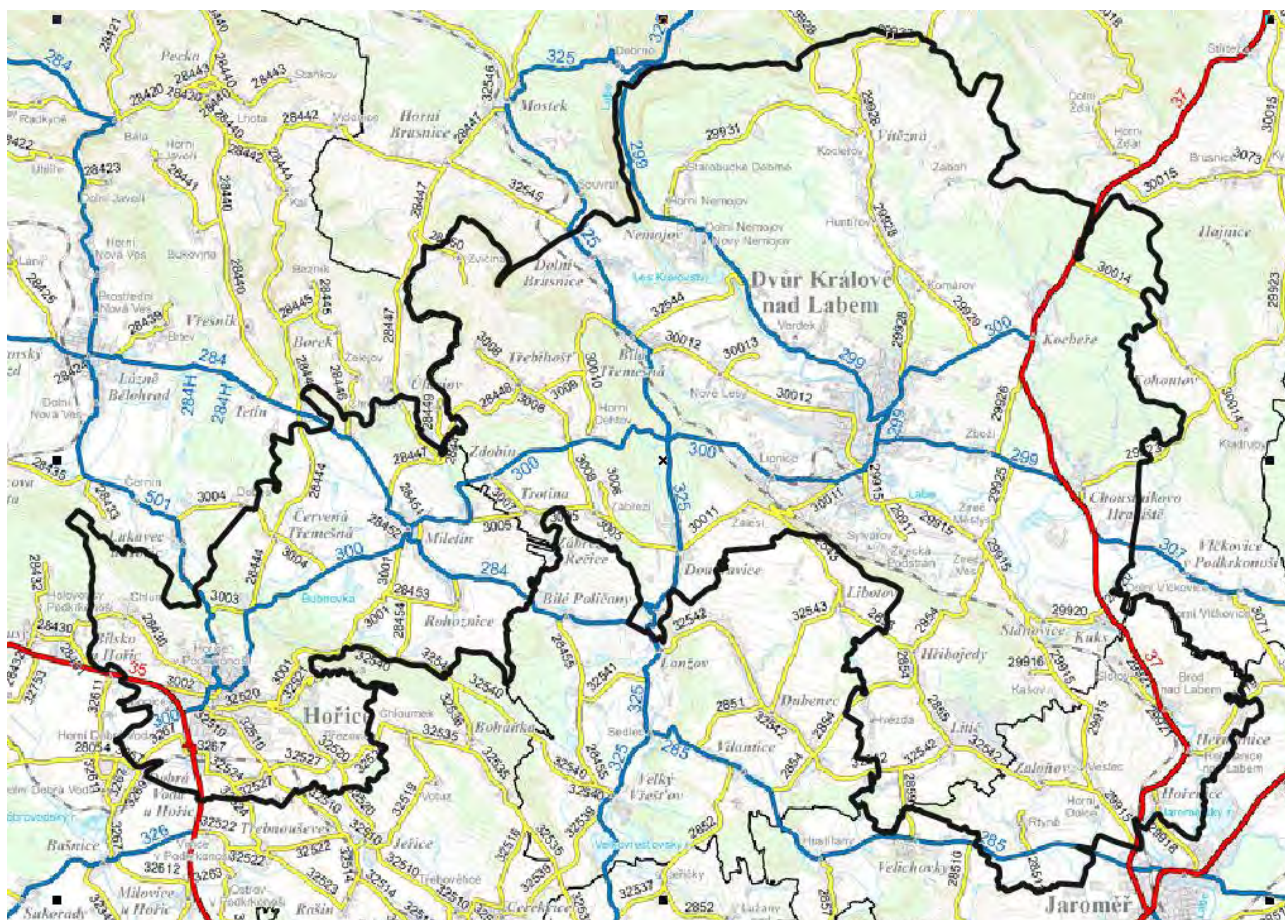
Silniční síť



Řešené území na podkladě dálniční a silniční sítě v Královéhradeckém kraji, stav k roku 2014 (zdroj mapy: www.rsd.cz)

Řešené území leží v prostoru území vymezeném z jihu republikově resp. mezinárodně významnými silnicemi I/35 a I/33 s pokračováním po silnici I/37 a ze severu republikově významnou silnicí I/16. Jihozápadní okraj řešeného území, na území města Hořice, tanguje silnice I/35, která je součástí evropsky významného silničního tahu E442 napříč Českou republikou ve směru východ – západ, paralelního k dálnici D1. Silnice I/35 dnes propojuje dálnici D1 u Lipníka nad Bečvou, přes Olomouc, Mohelnici, Svitavy, Hradec Králové, Jičín a Turnov s Libercem a pokračuje dále na sever na Hrádek nad Nisou s návazností na silniční síť v SRN (směr Bautzen). Silnice I/33 v úseku Hradec Králové – Jaroměř navazuje na dálnici D11 Praha – Hradec Králové, silnice I/37 je pokračováním silničního tahu z Hradce Králové dále na sever, na Trutnov a na Polsko.

Uvnitř řešeného území, mezi silnicemi I/35 a I/33 resp. I/37 je poměrně hustá síť silnic II. a III. třídy. Hlavním silničním tahem je přitom silnice II/300 mezi Hořicemi a Dvorem Králové nad Labem, která zajišťuje jediné kapacitní silniční propojení silnic I/35 a I/37 ve směru západ – východ.



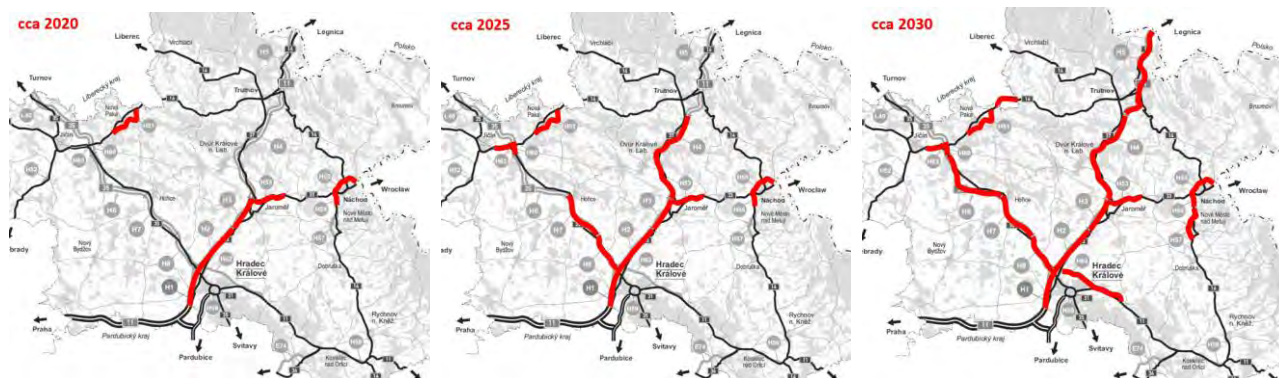
Řešené území na podkladě dálniční a silniční sítě v Královéhradeckém kraji, stav k roku 2014 - výřez (zdroj mapy: www.rsd.cz)

Podle aktuálních plánů Ředitelství silnic a dálnic má být silnice I/35 nahrazena plánovanou dálnicí D35 resp. kapacitní silnicí I/35 a silniční tah I/33 s pokračováním po silnici I/37 směr Polsko má být nahrazen plánovaným prodloužením dálnice D11 v úseku Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/Polsko (úsek Hradec Králové - Smiřice je ve výstavbě, úsek Smiřice – Jaroměř v přípravě). Plánovaný obchvat Nové Paky pak má zajistit zkapacitnění silnice I/16 mezi Jičínem a Trutnovem.

Podle údajů ŘSD ČR uvedených v jednotlivých dílčích projektech na dálniční a nadřazené silniční síti Královéhradeckého kraje lze předpokládat dokončení výše zmíněného trojúhelníku dálnic a kapacitních silnic přibližně kolem roku 2030. Prioritu má přitom dostavba dálnice D11 do Jaroměře, včetně obchvatu Jaroměře na silnici I/33 směr Náchod. Návazně se předpokládá další pokračování výstavby D11 směr k polským hranicím a zároveň postupná výstavba dálnice D35 z Hradce Králové směr Jičín. Střednědobou prioritu má také obchvat Nové Paky na silnici I/16, jehož realizace bude o to naléhavější, čím dále od Hradce Králové postoupí výstavba dálnic D11 a D35.



Přehled projektů ŘSD v Královéhradeckém kraji, stav k roku 2014 (zdroj: www.rsd.cz)



Plány ŘSD v Královéhradeckém kraji v čase (zdroj map: www.rsd.cz)

Po dokončení dálnice D35, resp. kapacitní silnice I/35 a dálnice D11 a po zkapacitnění silnice I/16, se řešené území ocitne uvnitř trojúhelníkového prostoru území obklopeného kapacitními dálničními a silničními tahy. Uvnitř tohoto území přitom bude chybět jakákoli kapacitní alternativní dopravní trasa, která umožní přímý průjezd mezi dálnicí D35 a dálnicí D11 ve směru západ – východ. Zejména pro osobní automobilovou dopravu lze očekávat zvýšení atraktivitu trasy silnice II/300, která propojuje města Hořice a Dvůr Králové nad Labem, největší města v řešeném území a zároveň města na okrajích západovýchodního propojení budoucích dálnic D11 a D35. Atraktivitu bude mít toto přímé propojení dálnic D35 a D11 rovněž pro nákladní dopravu, zejména s ohledem na poměrně rychlou dostupnost Dvora Králové nad Labem při cestě ve směru do/od Liberce či Mladé Boleslavi.

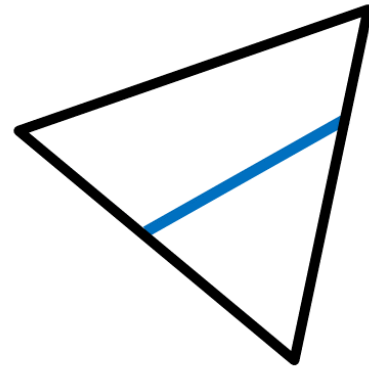
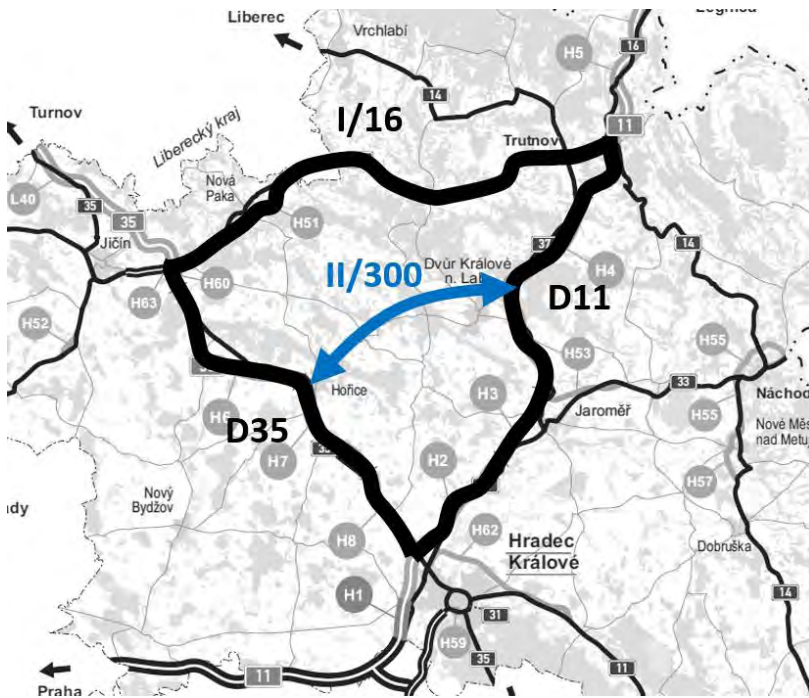


Schéma cílového stavu dálniční a silniční sítě v okolí řešeného území (zdroj map: www.rsd.cz)

Ve směru západ-východ se tak řešené území, konkrétně silniční tah II/300, může pro automobilovou dopravu stát velmi atraktivní dopravní trasou, alternativní pro cestu po silnici z Jičína po I/16 do Trutnova a dále do Náchodu, resp. po dálnici D35 přes Hradec Králové a dále po D11 do Jaroměře a po I/33 do Náchodu.

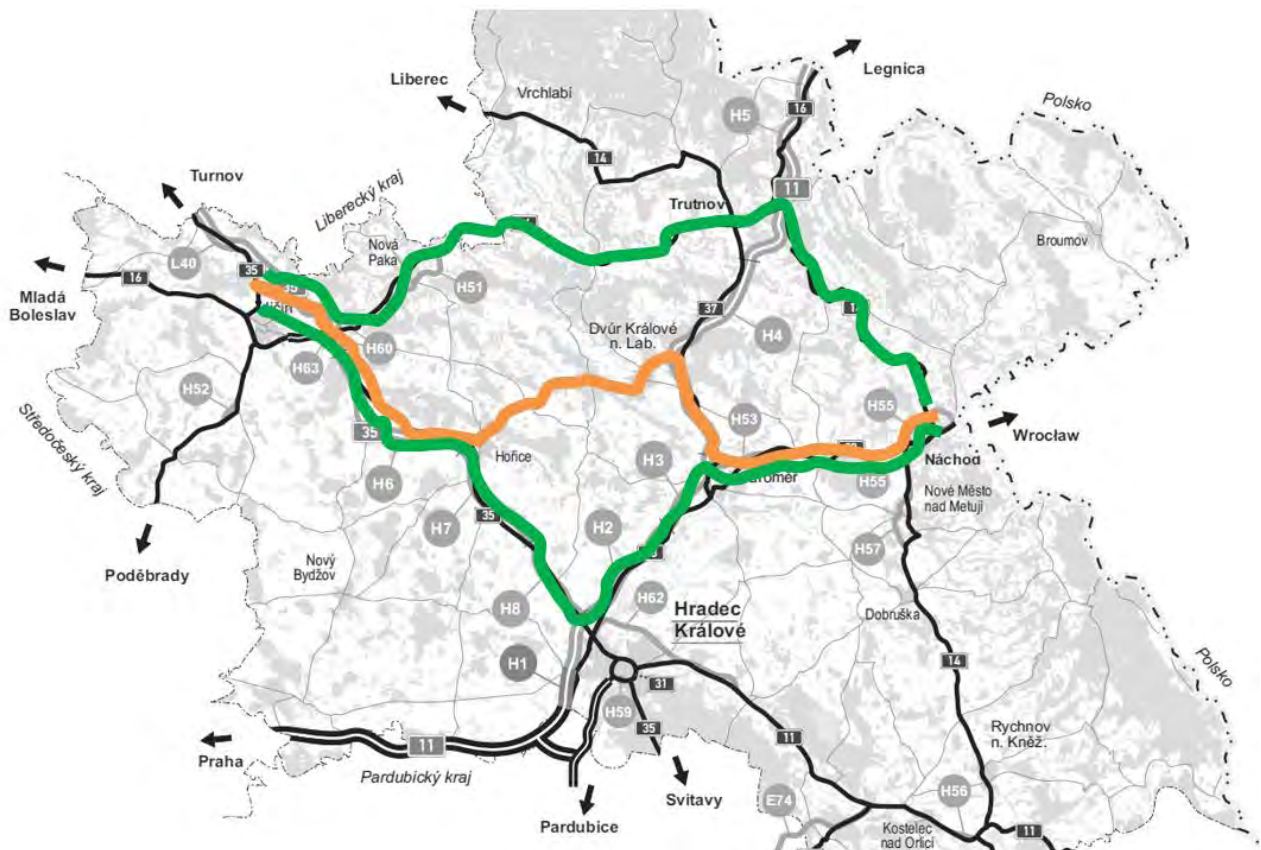


Schéma alternativ silničního propojení západ-východ přes Královéhradecký kraj směr Polsko (Wrocław) (zdroj map: www.rsd.cz)

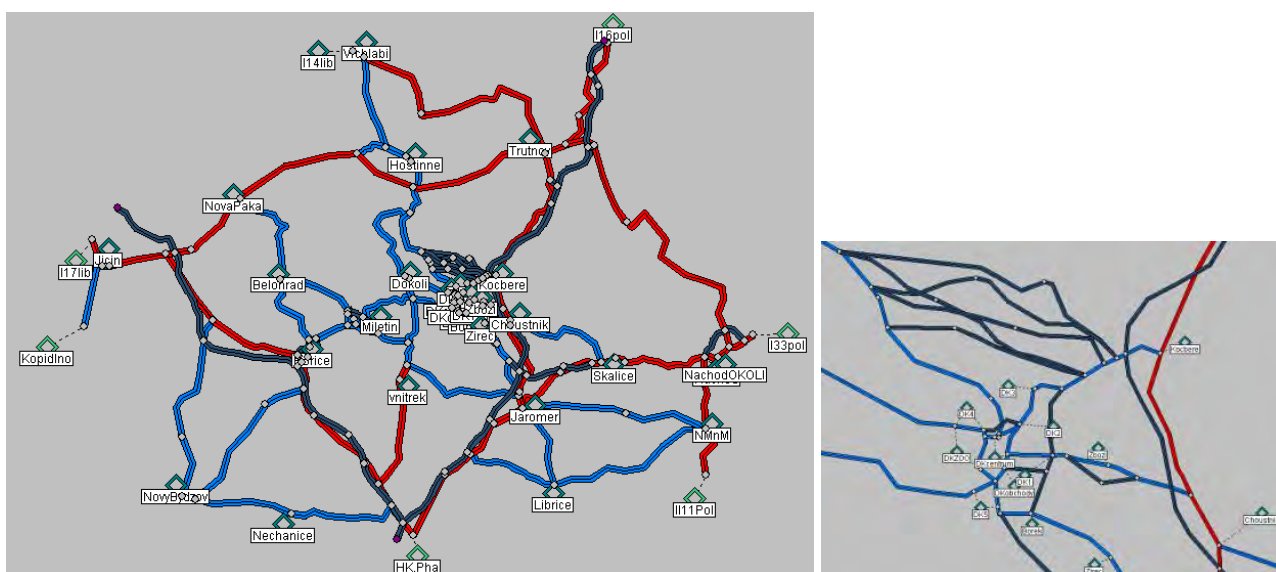
Makroskopický dopravní model

Všechny záměry na silniční síti navrhované a prověřované touto územní studií jsou prověřovány z hlediska jejich dopravní účinnosti v Makroskopickém dopravním modelu vybrané (nadřazené) silniční sítě řešeného území a nejbližšího navazujícího okolí. Zjištěné přepokládané intenzity dopravy na jednotlivých navrhovaných záměrech na dopravní síti slouží pro vyhodnocení jejich možných dopravních přínosů, v porovnání s náročností jejich realizace, zejména v porovnání s jejich odhadovanými realizačními náklady.

Makroskopický dopravní model řešeného území je postaven v programu DHV QUESTOR. Tento program je multimodální softwarový nástroj pro dopravní modelování nizozemské společnosti RoyalHaskoningDHV. Vznikl jako výsledek integrace původního počítačového modelu DHV a PC modelu QUOVADIS. Při použití moderních softwarových nástrojů je díky tomuto programu možné propočítávat velké multimodální dopravní modely pro městské, regionální i celostátní studie. Vstupní údaje pro modelovací prostředí QUESTOR obvykle zahrnují socioekonomická data: počet obyvatel, počet pracujících obyvatel, počet zaměstnanců v obchodě a službách, počet zaměstnanců v průmyslu a kancelářích, počet žáků a studentů a doplňující data o dopravním chování obyvatel získaná např. dopravním či anketním průzkumem. Výstupem po zadání všech nezbytných či volitelných dat jsou dopravní objemy pro každou zónu.

Program QUESTOR vytváří matice přepravních vztahů (v případě multimodálního procesu vytvoří matice přepravních vztahů pro každý modelovaný druh dopravy) a pomocí zatěžovacího modelu vypočítá intenzity zatížení dopravních sítí. Uživatel má mimo jiné možnost využít technické možnosti zatěžování sítí, které nabízí volbu alternativního výběru tras mezi zdroji a cíli, zohledňuje se vliv tranzitní dopravy i vnitřní vztahy v každé zóně. Samozřejmostí je vliv zpoždění daný typem křižovatky, na úsecích pak lze uplatňovat model kapacitně závislého zatěžování, kdy s růstem podílu intenzita/kapacita klesá rychlost na předemném úseku. Výpočty lze aplikovat v režimech ranní špičky, odpolední špičky nebo celodenních hodnot.

Při stavbě modelové sítě řešeného území byly zohledněny všechny stávající úseky silnic I. třídy a zásadní úseky silnic II. a III. třídy v zájmovém území. Nad rámec existující dopravní sítě byly zohledněny také připravované a plánované úseky nadřazené a doplňkové regionální silniční sítě, zejména záměry na dostavbu dálnic D35 a D11. Součástí modelové sítě jsou všechna významná sídla mezi Hradcem Králové na jihu, Jičínem na západě, Náchodem na východě a v okolí Trutnova na severu. Všechny tyto zdroje a cíle dopravy, včetně stávajícího hraničního přechodu v Náchodě a plánovaného hraničního přechodu v Královci, jsou řešeny v rámci jedné zdrojové zóny. Stejně tak jsou řešeny i všechny stávající (budoucí) významné dopravní přívaděče do řešeného území (I/35, D11 a ve výhledu D35). Oblast Královédvorská je řešena formou 14 zdrojových/cílových zón, které kopírují hlavní rozložení aktivit a funkcí na území města Dvůr Králové nad Labem. Výsledný dopravní model zájmového území je tvořen cca dvěma sty úseky pozemních komunikací, ke kterým je připojeno cca 40 aktivních dopravních zón (z toho 10 vnějších). Oblast Královédvorská je řešena formou 11 zdrojových a cílových zón (například ZOO, komerční zóna, centrum, Průmyslová zóna Zboží, Průmyslová zóna Borek a další). V rámci nastavení organizace dopravy na všech modelovaných křižovatkách bylo podle reálné situace zohledněno množství neřízených křižovatek. Křižovatky mají organizaci dopravy řešenu podle skutečného trasování hlavních a vedlejších silnic územím. Vybranými výstupy prací provedených v souvislosti s tvorbou modelové sítě zájmového území je dále uveden obrázek zohledňující stávající silniční síť a zobrazující územně lokalizované zdroje a cíle dopravy v řešeném území.



Náhled modelové silniční sítě řešeného území, včetně ukázky rozložení zdrojových a cílových zón (vpravo detail Dvora Králové nad Labem)

Základním vstupem pro tvorbu matice dopravních vztahů v širším zájmovém území jsou informace o stávajících počtech obyvatel, dále informace o profilových dopravních zátěžích na okolní komunikační síti zjištěné na základě Celostátního sčítání dopravy ŘSD 2010 a na území města Dvůr Králové nad Labem dle průběžně prováděných měření pomocí zařízení SYDO Traffic, také odborné odhady lokálních dopravních objemů (rezidenční oblasti, obchodní či průmyslové zóny, hraniční přechody). Po zahrnutí všech těchto informací do matematického modelu QUESTOR byl proveden výpočet pravděpodobných dopravních objemů všech uvažovaných zdrojových/cílových zón a současně také výpočet pravděpodobných vztahů mezi jednotlivými dopravními zónami.

Přidělení nově vytvořených dopravních objemů na existující komunikační síť proběhlo na základě gravitační metody podle atraktivity nejvýznamnějších zdrojů a cílů a současně dle zvolené distribuční funkce makroskopického dopravního modelu QUESTOR. Proces postupného zatěžování modelové sítě zahrnoval opakované redukce zdrojových/cílových dopravních objemů ve vybraných zónách, stejně tak opakovanou aplikaci získaných dopravních dat (na základě provedených dopravních průzkumů) týkajících se rozdělení existujících dopravních vztahů v zájmovém území na dopravu vnitřní, vnější a tranzitní. Po provedení více než 100 iteračních výpočtů byla konstatována přijatelná shoda vytvořeného dopravního modelu se stavem dopravního zatížení z Celostátního sčítání dopravy 2010 kalibrovaného dle výstupů měřičů SYDO Traffic na hodnoty roku 2015.

Výstupem všech výše uvedených modelovacích kroků je makroskopický dopravní model vozidel celkem za 24 hodin běžného pracovního dne roku 2015 připravený pro možnost dalších dopravně-inženýrských analýz.



Dílčí záměry

Silniční doprava je společně se železniční dopravou stěžejní tematickou oblastí řešenou územní studií. Plánované dálnice D11 a D35 tangující z východu, resp. ze západu řešené území v případě jejich realizace zásadně zlepšují dopravní dostupnost a obslužnost regionu Podkrkonoší, zároveň však lze očekávat zvýšení poptávky po dopravě v území ležícím uvnitř mezi oběma dálnicemi.

Územní studie se v oblasti silniční dopravy v souladu s jejím zadáním zaměřuje na územní podmínky homogenizace silnice II/300 na plynulý silniční tah bez dopravních závad, zejména bez průjezdních úseků městy a obcemi, ale zejména velmi podrobně a komplexně prověřuje všechny potenciální možnosti řešení úplného obchvatového systému města Dvůr Králové nad Labem a možnostmi odstranění všech zásadních dopravních závad na silniční síti města. Územní studie prověřuje možnosti trasování jednotlivých potenciálních dílčích segmentů obchvatů města a jednotlivé prvky systému poté kombinuje a hodnotí potenciální přínosy a rizika jednotlivých kombinací prvků obchvatového systému pro dopravní obslužnost města Dvůr Králové nad Labem a pro dostupnost nejvýznamnějších zdrojů a cílů.

Karty záměrů

číslo záměru	název záměru
S01	Silniční propojení MÚK Jaroměř-Sever – Dvůr Králové nad Labem
S02	Silnice II/300 MÚK Hořice – Lipnice – Kocbeře
S02a	Silnice II/300 Severozápadní obchvat Hořic
S02b	Silnice II/300 Přeložka Dachovy
S02c	Silnice II/300 Obchvat Miletína
S03	Dvůr Králové nad Labem – obchvaty / přeložky
S03a	Dvůr Králové nad Labem Obchvat Zboží
S03b	Dvůr Králové nad Labem Východní propojení (napojení PZ Zboží)
S03c	Dvůr Králové nad Labem Východní přivaděč (propojení PZ Zboží a PZ Borek)
S03d	Dvůr Králové nad Labem Jižní obchvat (Lipnice - Borek)
S03e	Dvůr Králové nad Labem Severozápadní obchvat (Lipnice – MÚK Kocbeře)
S03f	Dvůr Králové nad Labem Západní propojení
S03g	Dvůr Králové nad Labem Severní propojení
S03h	Dvůr Králové nad Labem Obchvat Verdek

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro záměr napojení Dvora Králové nad Labem na D11 v oblasti mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Jaroměř-sever s využitím stávající silnice III/29915, včetně možnosti průchodu nebo obchvatu městské části Žireč. V rámci tohoto bodu dále prověřit možnosti a případné územní nároky pro napojení areálu Hospitalu Kuks a golfového resortu Nové Ameriky (propojovací směr v okolí DK2 Borek – MÚK Jaroměř - sever).

SOUČASNÝ STAV

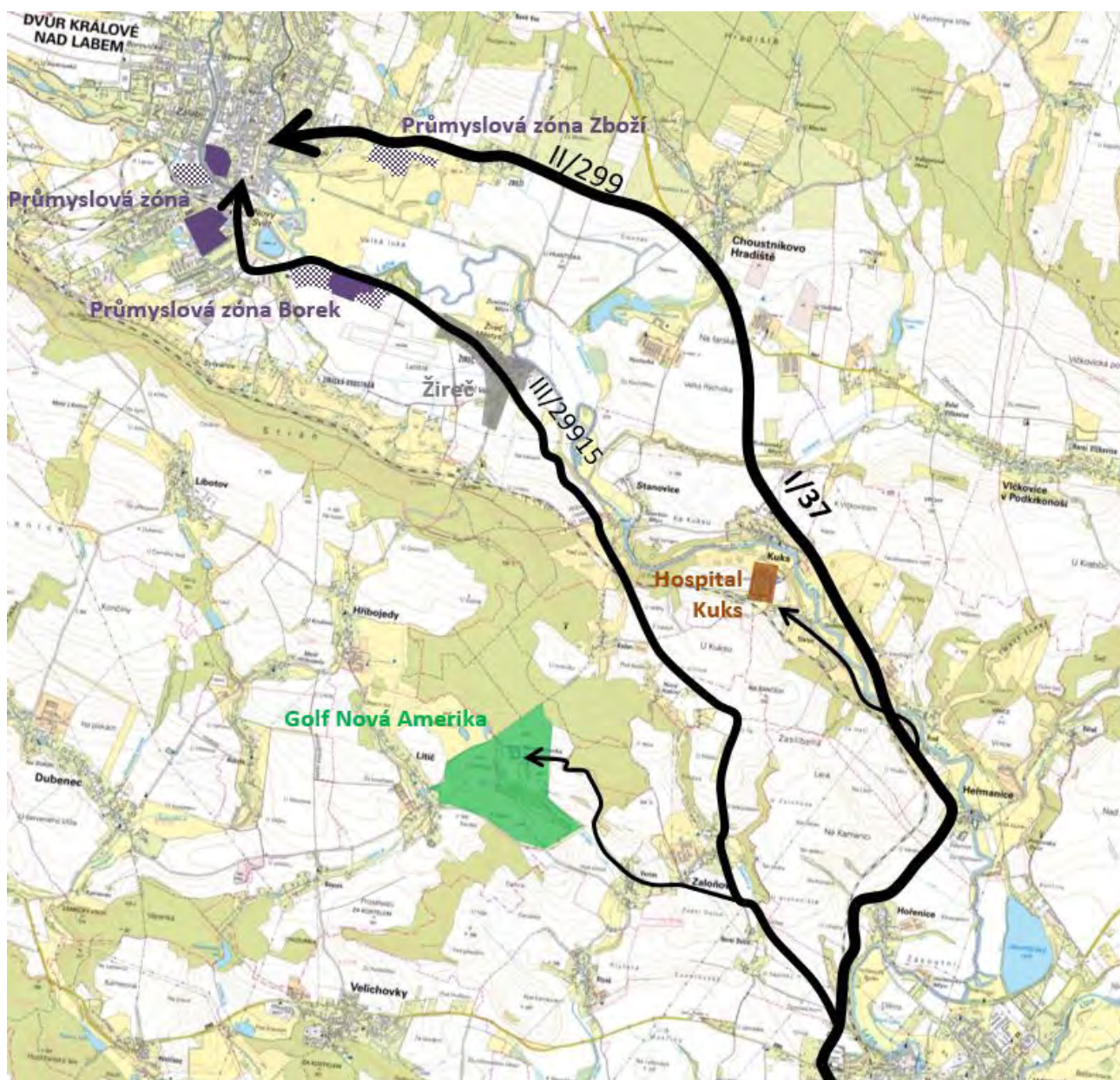


Schéma stávajícího dopravního napojení Dvora Králové nad Labem od Jaroměře pro automobilovou dopravu

Dopravní dostupnost města Dvůr Králové nad Labem po nadřazené silniční síti od dálnice D11 je v současné době zajištěna primárně po silnici I/33 Hradec Králové – Jaroměř s pokračováním po silnici I/37 Jaroměř – Trutnov a z Choustníkova Hradiště dále po silnici II/299 přes Zboží. Tato dopravní trasa je nejkapacitnějším silničním napojením města Dvůr Králové nad Labem, svými parametry odpovídajícím dopravnímu významu a stávajícím intenzitám dopravy i provozu těžké nákladní dopravy. Jediným problematickým úsekem je průjezdní úsek sídlem Zboží.

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01

Alternativně je Dvůr Králové nad Labem z Jaroměře pro automobilovou dopravu dostupný po silnici III/29915 přes Zaloňov, Stanovice a Žireč. Směrové i výškové uspořádání silnice III/29915, šíře vozovky i průjezdní úseky zastavěnými územími obcí na trase odpovídají významu silnice III. třídy sloužící primárně pro vzájemné propojení obcí v zázemí města Dvůr Králové nad Labem, nikoli intenzivnímu tranzitnímu provozu, navíc s vysokým podílem těžké nákladní dopravy. Silnice III/29915 v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem není vhodná pro provoz těžké nákladní dopravy. Jedná se přitom o nejkratší dopravní napojení pro automobilovou dopravu z Jaroměře do Dvora Králové nad Labem (13,8 km, oproti 15,1 km po silnicích I/37 a II/299), využívané velkým množstvím osobních i nákladních automobilů. Silnice III/29915 je zatížena těžkou nákladní dopravou směřující do Průmyslové zóny Borek (závod Juta 07, 14 a 15) a do dalších průmyslových závodů situovaných v jižní části města na pravém břehu řeky Labe (např. Juta 01, Pivovar Tambor ad.).



Stávající intenzity automobilové dopravy všech vozidel za 24 h

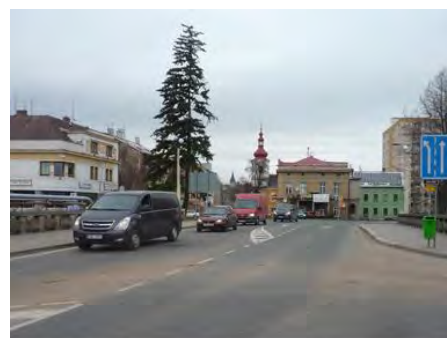
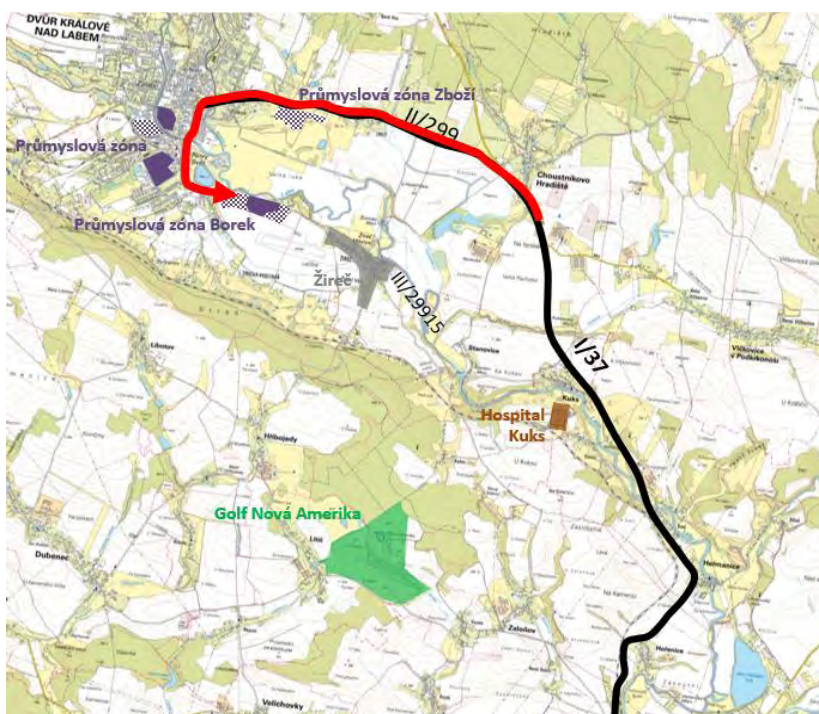
PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Absence přímého kapacitního napojení PZ Borek na silnici I/37 i plánovanou dálnici D11

Do doby realizace východního propojení (propojení silnice II/299 a III/29915 východně od zastavěného území města Dvůr Králové nad Labem) bude dopravní napojení Průmyslové zóny Borek pro automobilovou dopravu (včetně těžké nákladní dopravy) ve směru od dálnice D11 umožněno výhradně průjezdem centrální částí města Dvůr Králové nad Labem (ulicí 17. listopadu, Denisovým náměstím) po silnici II/299 z Choustníkova Hradiště a dále po silnici II/300 a III/29915 směr Žireč.

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

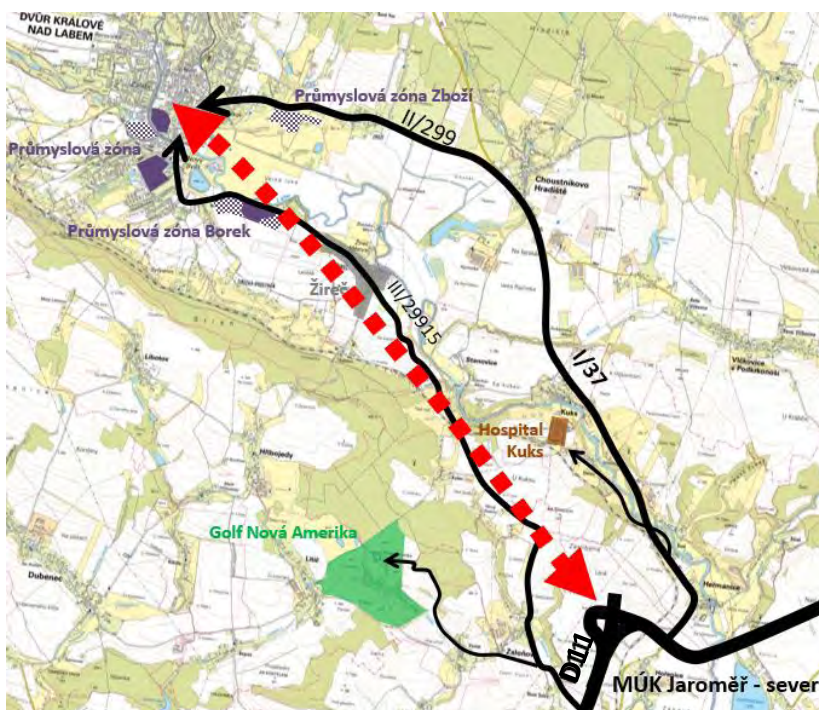
S01



Problém 1 – schéma + fotografie stávajícího průjezdního úseku silnice II/299 centrem města (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

2 | Přímé silniční napojení Dvora Králové nad Labem na plánovanou MÚK Jaroměř - sever

Po dostavbě a uvedení do provozu úseku dálnice D11 Hradec Králové – Smiřice – Jaroměř - sever (ve výstavbě, předpoklad uvedení do provozu: rok 2019 – 2020) lze předpokládat poptávku po přímém silničním spojení mezi ukončením dálnice D11 v Jaroměři (MÚK Jaroměř - sever) a městem Dvůr Králové nad Labem a s tím související vyšší indukci automobilové dopravy ve směru od dálnice D11 ukončené v Jaroměři do Dvora Králové nad Labem.



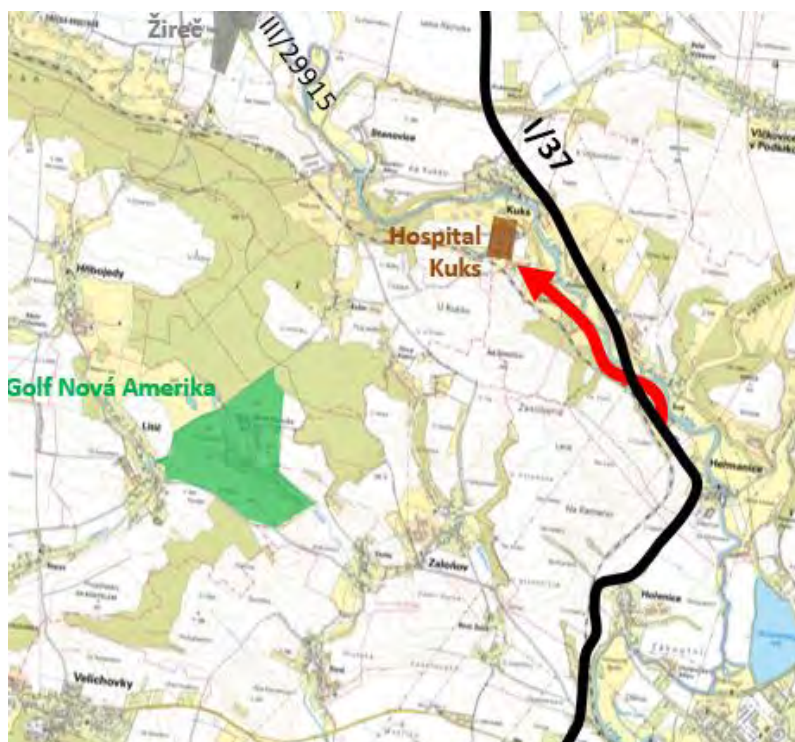
Problém 2 – schéma

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01

3 | Absence kapacitně odpovídajícího silničního napojení areálu Hospitalu Kuks ve směru od silnice I/37 i od budoucí dálnice D11

Areál národní kulturní památky Hospital Kuks s roční návštěvností přesahující 100.000 turistů (v roce 2015, po otevření kompletně zrevitalizovaného areálu Hospitalu Kuks byla návštěvnost 139.016 lidí), je ze silnice I/37 dostupný pouze šířkově, směrově i výškově nevyhovující silnicí III/29921, s pokračováním po místní obslužné komunikaci přes Slotov (část obce Heřmanice). Tento přístup k Hospitalu Kuks pro automobily je jen velmi obtížně průjezdný autobusy, jedná se totiž v téměř celé délce o jednopruhovou komunikaci bez výhyben. Hospital Kuks je tak v současné době pro turisty přijíždějící automobily dostupný v podstatě výhradně pěšky z centrálního parkoviště v obci Kuks (při silnici I/37), s nutností pěšího překonání hlubokého údolí Labe. Pro starší věkové skupiny turistů či pro osoby a skupiny turistů s omezenou schopností pohybu je přitom absence možnosti příjezdu přímo k areálu Hospitalu Kuks značnou nevýhodou a diskomfortem.



Problém 3 – schéma + fotografie silnice III/29921 v průjezdu Slotovem (foto: Veronika Šindlerová, 2012)

NÁVRH ŘEŠENÍ

MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách

Územní studie se zabývá podnětem ze zadání na novou silnici v trase **MÚK Jaroměř – sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách** v parametrech silnice II. třídy (kategorie S 9,5/70), v úseku Zaloňov – Kašov – Stanovice s využitím trasy stávající silnice III/29915 a v úseku Stanovice – Žirečská Podstráň vedená v souběhu (ve sdruženém dopravním koridoru) s železniční tratí č. 030, která by do doby realizace navazujícího úseku dálnice D11 z Jaroměře k polské hranici umožnila přímé silniční napojení Dvora Králové nad Labem na dálnici D11 ukončené v Jaroměři na MÚK Jaroměř – sever.

Nová silnice by umožnila přímé dopravní napojení města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 z jihu (bez nutnosti závleku dopravy po silnici I/37 a dále po silnici II/299 přes Zboží) a zejména přímé dopravní napojení Průmyslové zóny Borek (a v případě realizace Východního přivaděče (viz záměr S03c.↓) také navrhované Průmyslové zóny Zboží) na dálnici D11 po těžkou nákladní dopravu.

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01

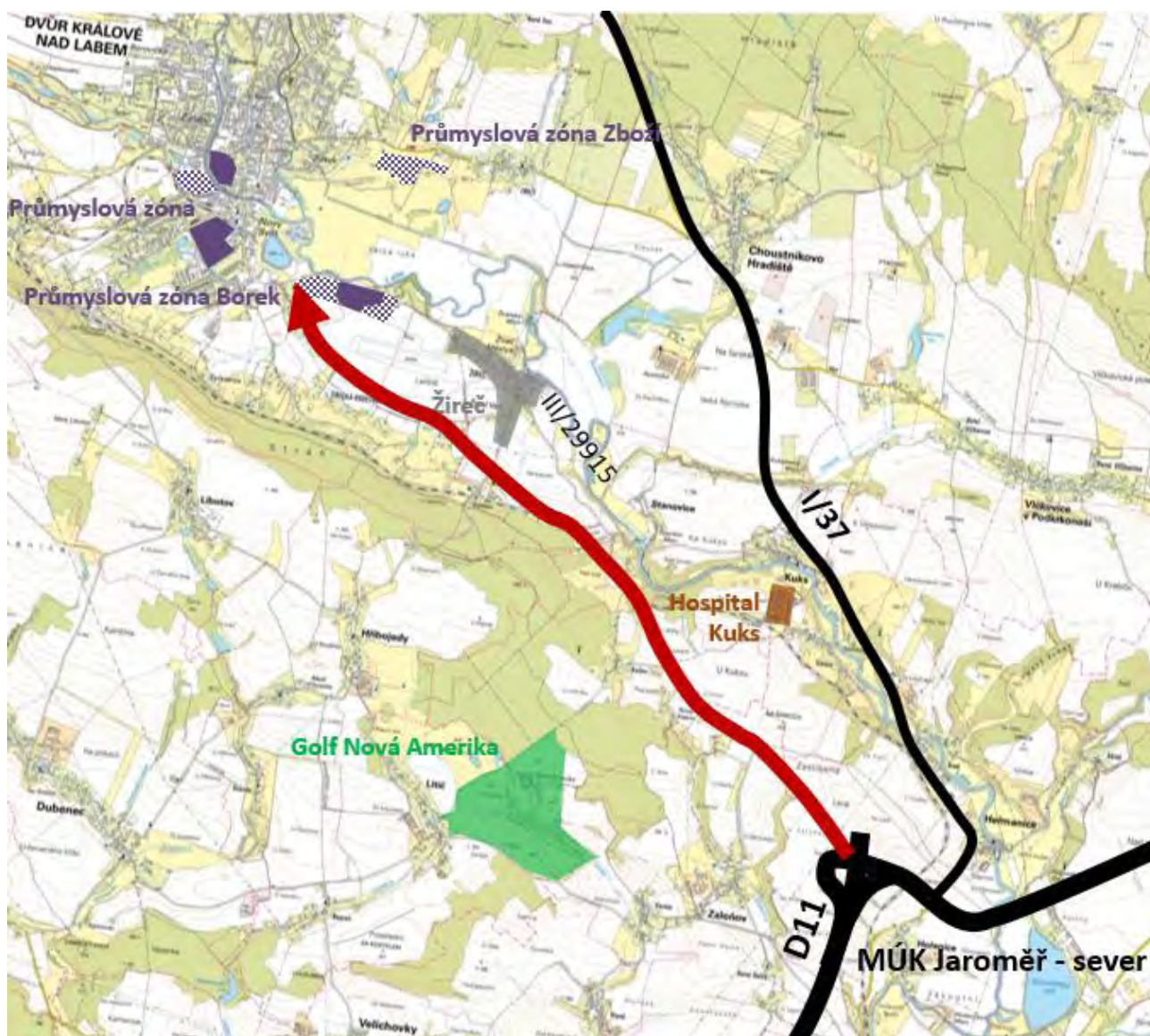


Schéma navrhované silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách

Predikce intenzit automobilové dopravy

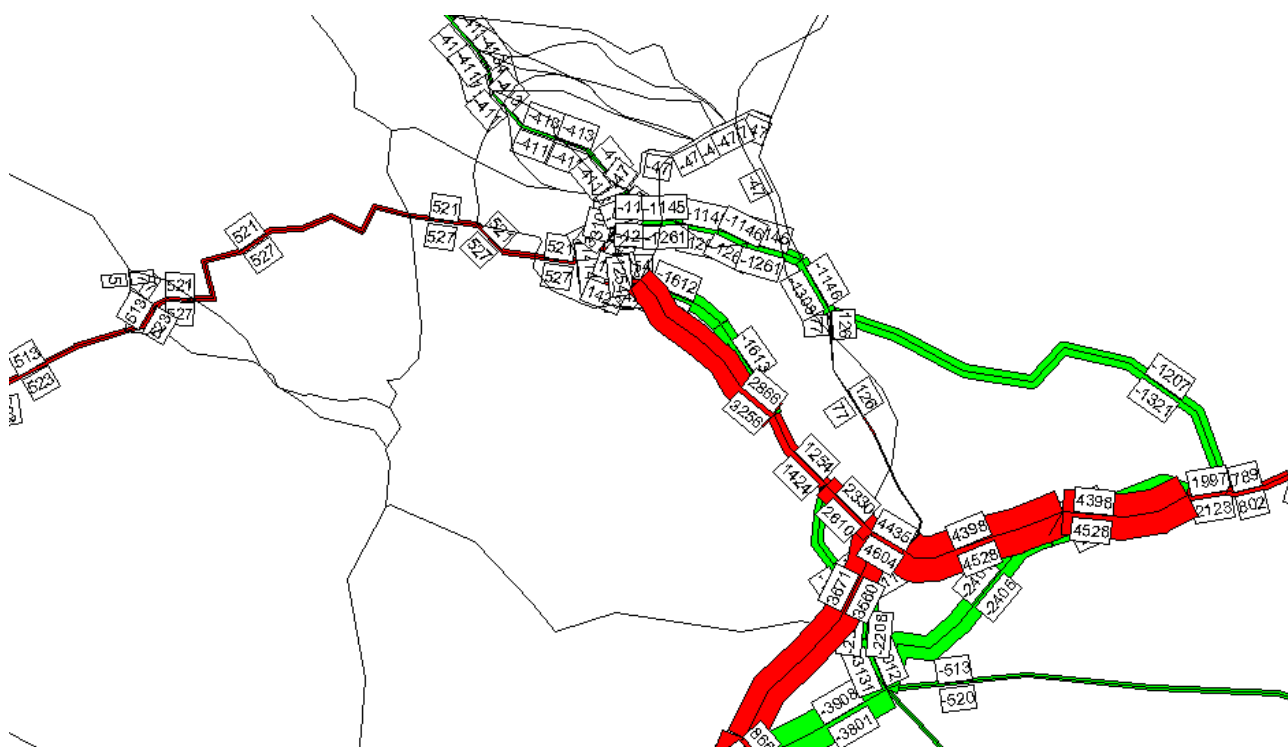
Za velice příznivou a potvrzující účelnost prověřovaného záměru lze považovat predikovanou dopravní účinnost nově navrhované silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách. Intenzity dopravy jsou při intenzitách dopravy 2015 a při současném uvažovaném zprovoznění dálnice D11 až do MÚK Jaroměř - sever odhadovány na více než 6.000 vozidel celkem v obou směrech za 24 h. Při zohlednění koeficientu růstu dopravy mimo zastavěná území sídel do roku 2030 v řádu 1,3 tak lze v budoucnu predikovat dopravní účinnost nové silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách až na hranici 8.000 vozidel celkem v obou směrech za 24 h. To jsou intenzity dopravy, které jednoznačně potvrzují příznivou očekávanou účinnost nově navrhované silnice.

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01



Kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě



Kartogram predikovaných změn intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Navrhaná silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách však z hlediska průchodnosti liniové stavby územím představuje i riziko, zejména z důvodu nezbytného trasování silnice územím ochranného pásma „Památkové rezervace Kuks-Betlém“ a tedy z důvodu rizika nežádoucího zvýšení prostorové fragmentace území ochranného pásma a území mezi obcí a Hospitem Kuks a Braunovým Betlémem v Novém Lese u Kuksu. Návrh řešení na identifikované riziko reaguje návrhem trasování nové silnice v území ochranného pásma „Památkové rezervace Kuks-Betlém“ v těsném souběhu (ve sdruženém koridoru) s železniční tratí č. 030:

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01



Obr. vlevo: Schéma střetu trasy navrhované silnice s ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks - Betlém
Foto vpravo nahoře: Současný stav pěšího průchodu pod železniční tratí č. 030 mezi Stanovicemi a Novým Lešem u Kuksu
Foto vpravo dole: Zákres do fotografie náspu navrhované silnice v souběhu s železniční tratí č. 030, se zachovaným pěším průchodem pod tratí i silnicí

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
7,70	rovinaté	násep podél železniční trati u Stanovic	128.500.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

Napojení areálu Hospitalu Kuks

Navrhovanou silnici MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách by bylo vhodné využít také jako nového kapacitního dopravního přístupu přímo k areálu Hospitalu Kuks (náhrada za nevyhovující silnici III/29921 přes Slotov), a to z navrhované silnice v Kašově v trase stávající veřejně přístupné účelové komunikace (polní cesty) k železniční stanici Kuks. U železniční stanice Kuks, při jižní straně železniční trati tak, aby nemusel být obnovován chráněný železniční přejezd pro automobily přes železniční trať, by bylo vhodné umístit nové centrální záchytné parkoviště. Pro chodce by musel být vybudován mimoúrovňový bezbariérový podchod pod železniční tratí.



Obr. vlevo: Schéma navrhovaného dopravního napojení Hospitalu Kuks pro automobily
Foto vpravo nahoře: Stávající polní cesta z Kašova k železniční zastávce Kuks
Foto vpravo dole: železniční přejezd u železniční zastávky Kuks

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MŮK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01



Podrobné schéma navrhovaného dopravního napojení Hospitalu Kuks pro automobily (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Do doby dostavby úseku dálnice D11 Jaroměř – Trutnov přímé kapacitní dopravní napojení města Dvůr Králové nad Labem (a zejména PZ Borek) na dálnici D11
- Pravobřežní kapacitní silniční napojení města Dvůr Králové nad Labem → odlehčení silniční sítě na levém břehu Labe
- Možnost pro novou silnici využít v úseku Zaloňov - Kašov trasy silnice III. třídy
- Zlepšení automobilové dopravní dostupnosti ZOO
- Odvedení veškeré tranzitní automobilové dopravy z centrální části Žirče (nová silnice by plnila funkci „obchvatu Žirče“)
- Příznivé realizační náklady



- Střet s ochranným pásmem Národní kulturní památky Kuks – Betlém
- Zvýšení fragmentace vztahu Kuks – Betlém rozšířením dopravního koridoru podél železniční trati č. 030
- Průchod kolem Letiště DKNL → možný střet s rozvojovými záměry Letiště DKNL
- Projektová příprava D11 je v pokročilém stádiu rozpracovanosti (zpracovává se dokumentace pro územní rozhodnutí) → dle stanoviska Ředitelství silnic a dálnic ČR by veškeré náklady související se změnami oproti stávajícímu řešení v rámci projektové přípravy D11 byly požadovány po vyvolavateli těchto změn
- V případě prokázání podstatného nárůstu zatížení části pozemní komunikace, jejíž stavební stav nebo dopravně technický stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá, je osoba, která nárůst způsobila, povinna uhradit vlastníkově dotčené části pozemní komunikace náklady spojené s nezbytnou úpravou takto dotčené části pozemní komunikace (§ 39 zákona č. 13/1997 Sb.)

SILNIČNÍ PROPOJENÍ MÚK JAROMĚŘ-SEVER – DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

S01

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



- 1. Královéhradeckému kraji** pořídit ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a příslušným orgánem ochrany památkové péče **podrobnou vyhledávací (dopravně technickou) studii nové silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách** zpřesňující směrové a výškové vedení navrhované silnice. V rámci této studie provést mimo jiné i posouzení dopadů generované dopravy nové silnice na dotčenou dálniční křižovatku Jaroměř-sever na dálnici D11, a to ve vazbě na § 39 zákona č. 13/1997 Sb.
- 2.** Po pořízení podrobnější vyhledávací (dopravně technické) studie, jejím projednání s dotčenými orgány a dotčenými samosprávami, jejím dohodnutí s Ministerstvem dopravy, resp. Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, **vymezit v rámci ZÚR Královéhradeckého kraje koridor nadmístního významu pro tuto novou silnici MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách.**
- 3. V ÚP Zaloňov, ÚP Kuks a ÚP Dvůr Králové nad Labem zpřesnit** na základě aktualizovaných ZÚR Královéhradeckého kraje (viz předchozí bod 2) **plochy / koridory pro předmětnou novou silnici MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách.**
- 4. V ÚP Kuks prověřit** ve spolupráci s orgánem ochrany památkové péče **územní podmínky pro rozšíření polní cesty Kašov – Kuks** na parametry obousměrné místní obslužné komunikace k novému parkovišti u železniční zastávky Kuks, vymezit plochu pro parkoviště jižně od železniční trati a vymezit plochy pro pěší bezbariérový podchod pod železniční tratí mezi navrhovaným parkovištěm a železniční zastávkou Kuks.



SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro využití komunikace II/300 k propojení budoucí D35 v Hořicích v Podkrkonoší (propojovací směr MÚK Hořice – okolí DK1 Lipnice).

SOUČASNÝ STAV



Schéma stávající trasy silnice II/300 Hořice – Dvůr Králové nad Labem

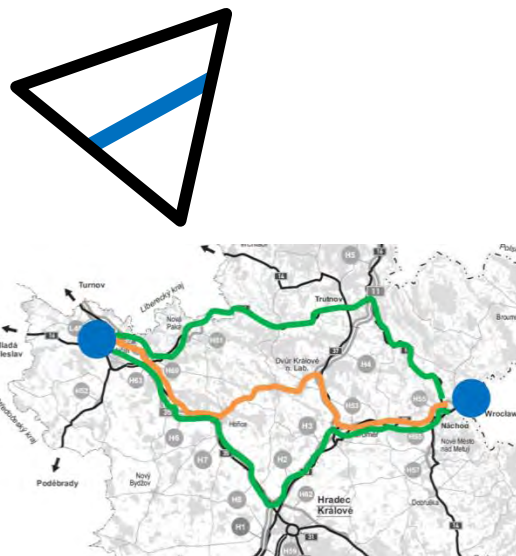


Schéma silničního propojení Jičín – Náchod

Silnice II/300 propojuje v úseku Hořice – Miletín – Dvůr Králové nad Labem – Kocbeře silnici I/35 se silnicí I/37. Silnice II/300 je jediným kapacitně vyhovujícím silničním spojením obou silnic I. třídy ve směru západ východ jižně od silnice I/16 Jičín (I/35, I/16) – Trutnov (I/37, I/14). Zejména doprava směřující v současné době od západu (od Liberce, Turnova, Mladé Boleslavi či Jičína) do Dvora Králové nad Labem, ale například také dále na východ do Náchodu, využívá tah silnice II/300. Trasa z Hořic do Dvora Králové po silnicích I. třídy I/35, I/33 a I/37 přes Hradec Králové je dlouhá 53 km (!) a cesta osobním automobilem po této trase trvá cca 55 minut. Přímá trasa z Hořic do Dvora Králové nad Labem po silnici II/300 měří 19 km a cesta osobním automobilem trvá jen 25 minut.

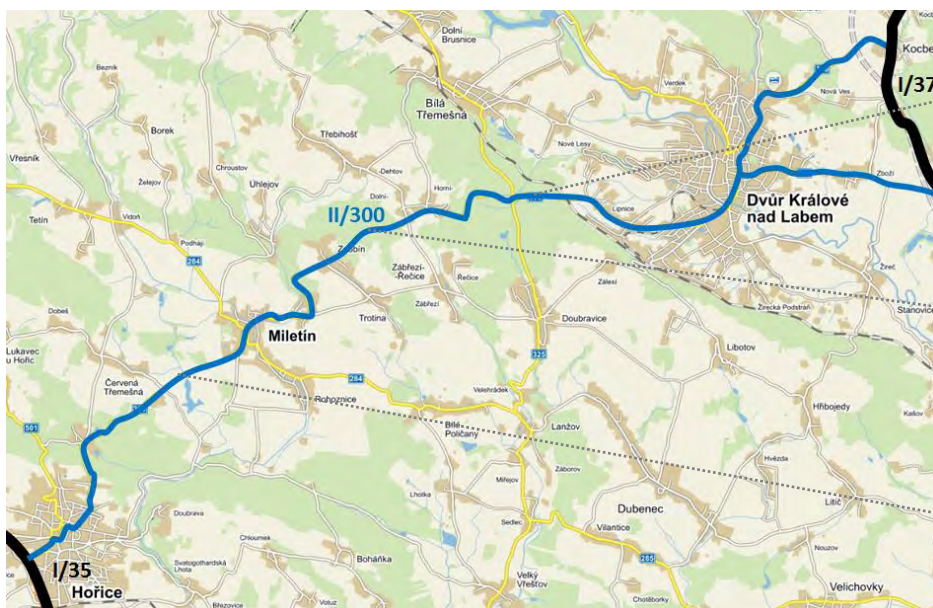
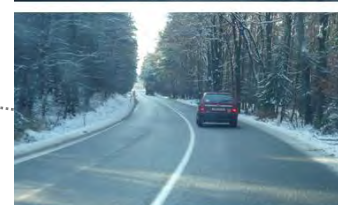


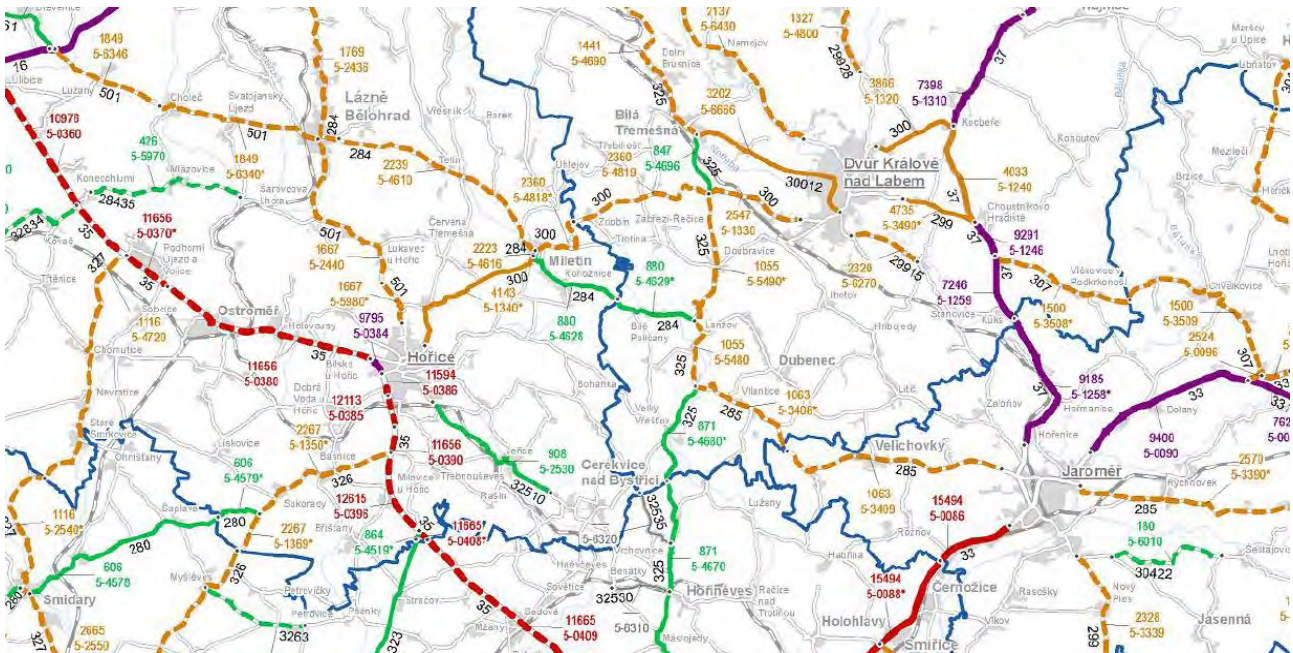
Schéma stávající trasy silnice II/300 Hořice – Dvůr Králové nad Labem - Kocbeře



SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03



Celostátní sčítání dopravy ŘSD ČR 2010 – Královéhradecký kraj (zdroj: scitani2010.rsd.cz)

V roce 2010 se dle výsledků Celostátního sčítání dopravy provedeného ŘSD ČR pohybovaly intenzity dopravy na silnici II/300 v úseku Hořice – Miletín - Dvůr Králové nad Labem v rozmezí 2.000 – 4.500 vozidel celkem za 24 h (s výjimkou průjezdních úseků městy Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem, kde jsou s ohledem na podíl cílové dopravy intenzity vyšší), s relativně vysokým podílem těžké nákladní dopravy, dosahujícím podílu až 15 %.

Po realizaci dálnice D35 v úseku Hradec Králové – Úlibice a následně navazující kapacitní silnice S5 v úseku Úlibice – Turnov a po realizaci dálnice D11 v úseku Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov nelze očekávat zásadní snížení atraktivnosti silnice II/300 v úseku Hořice – Dvůr Králové nad Labem. Jízdní doba mezi Hořicemi a Dvorem Králové nad Labem po dálničích D35 a D11 přes Hradec Králové se oproti současnému stavu zrychlí při průměrné cestovní rychlosti 90 – 100 km/h na cca 35 minut (ze současných 55 minut), zejména pro osobní automobily bude však i přesto stále přímé silniční spojení Hořic a Dvora Králové nad Labem po silnici II/300 atraktivnější, než cesta po dálnici, a to zejména díky výrazně kratší trase (19 km vs. 55 km po dálničích D35 a D11). Svou roli může po realizaci obou dálnic hrát také snaha automobilů vyhnout se dálničním poplatkům a v případě nákladní dopravy vyhnout se zpoplatněným úsekům dálnic D35 a D11.

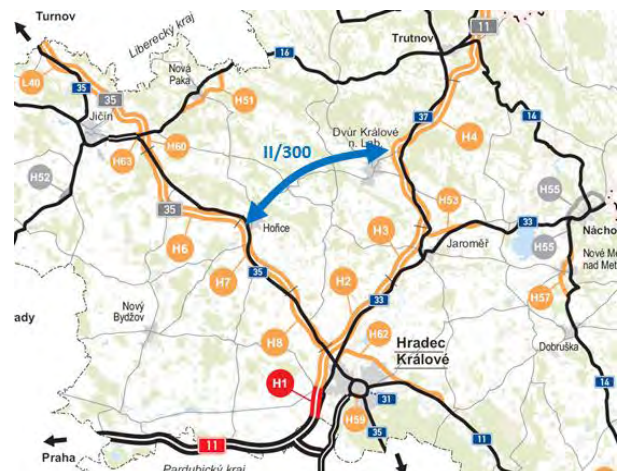
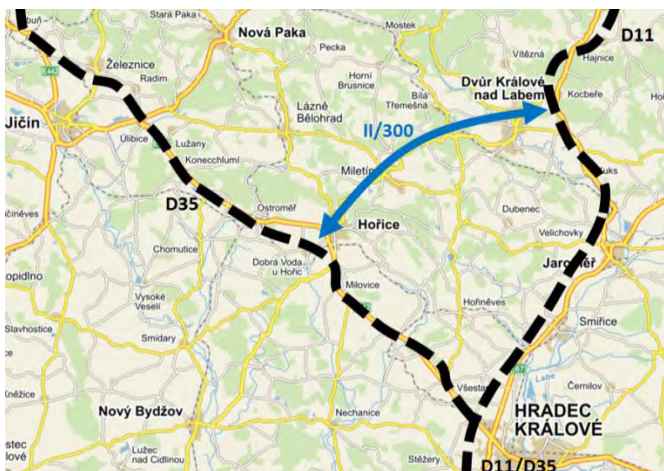


Schéma silničního propojení Hořice – Dvůr Králové nad Labem po dostavbě D11 a D35 (vpravo na podkladě záměrů ŘSD ČR v Královéhradeckém kraji)

Silnice II/300 má v úseku Hořice – Dvůr Králové nad Labem ve všech extravilánových úsecích vyhovující šířkové parametry v kategorii S 9,5/70, silnice je plnohodnotná dvoupruhová komunikace převážně vybavená krajnicemi se směrovým i výškovým vedením odpovídajícím třídě silnice, významu v silniční síti a stávajícím intenzitám dopravy.

SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Problémem silnice II/300 v úseku Hořice – Dvůr Králové nad Labem jsou všechny průjezdní úseky silnice zastavěnými úseky všech třech města na předmětném tahu silnice:

1. Průjezdní úsek centrem města Hořice (podrobněji viz záměr S02a ↓)
2. Průjezdní úsek centrem města Miletín (podrobněji viz záměr S02c ↓)
3. Průjezdní úsek centrem města Dvůr Králové nad Labem (podrobněji viz záměr S03 ↓)



Schéma průjezdních úseků silnice II/300 přes města Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem (na podkladě mapy.cz)



Průjezdní úseky silnice II/300 přes města Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2011, 2016)

SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením výše identifikovaných problémů a dopravních závad na tahu silnice II/300 Hořice – Dvůr Králové nad Labem je odstranění průjezdních úseků silnice II/300 městy Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem a jejich nahrazení přeložkami silnice II/300 formou obchvatů těchto měst, s cílem odvedení veškeré tranzitní automobilové dopravy na silnici II/300 mimo centra Hořic, Miletína a Dvora Králové nad Labem.

Prověřením jednotlivých možných variant řešení přeložek silnice II/300 mimo zastavěné území města Hořice se podrobně zabývají záměry S02a↓ a S02b↓.

Prověřením jednotlivých možných variant řešení přeložek silnice II/300 mimo zastavěné území města Miletín se podrobně zabývá záměr S02c↓.

Prověřením jednotlivých možných variant řešení přeložek silnice II/300 mimo zastavěné území města Dvůr Králové nad Labem se podrobně zabývá záměr S03↓.

Z podrobného prověření přeložek silnice II/300 mimo zastavěná území měst Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem vyplývá jako jediné systémové a komplexní řešení obchvatů na severních stranách zastavěných území dotčených měst:

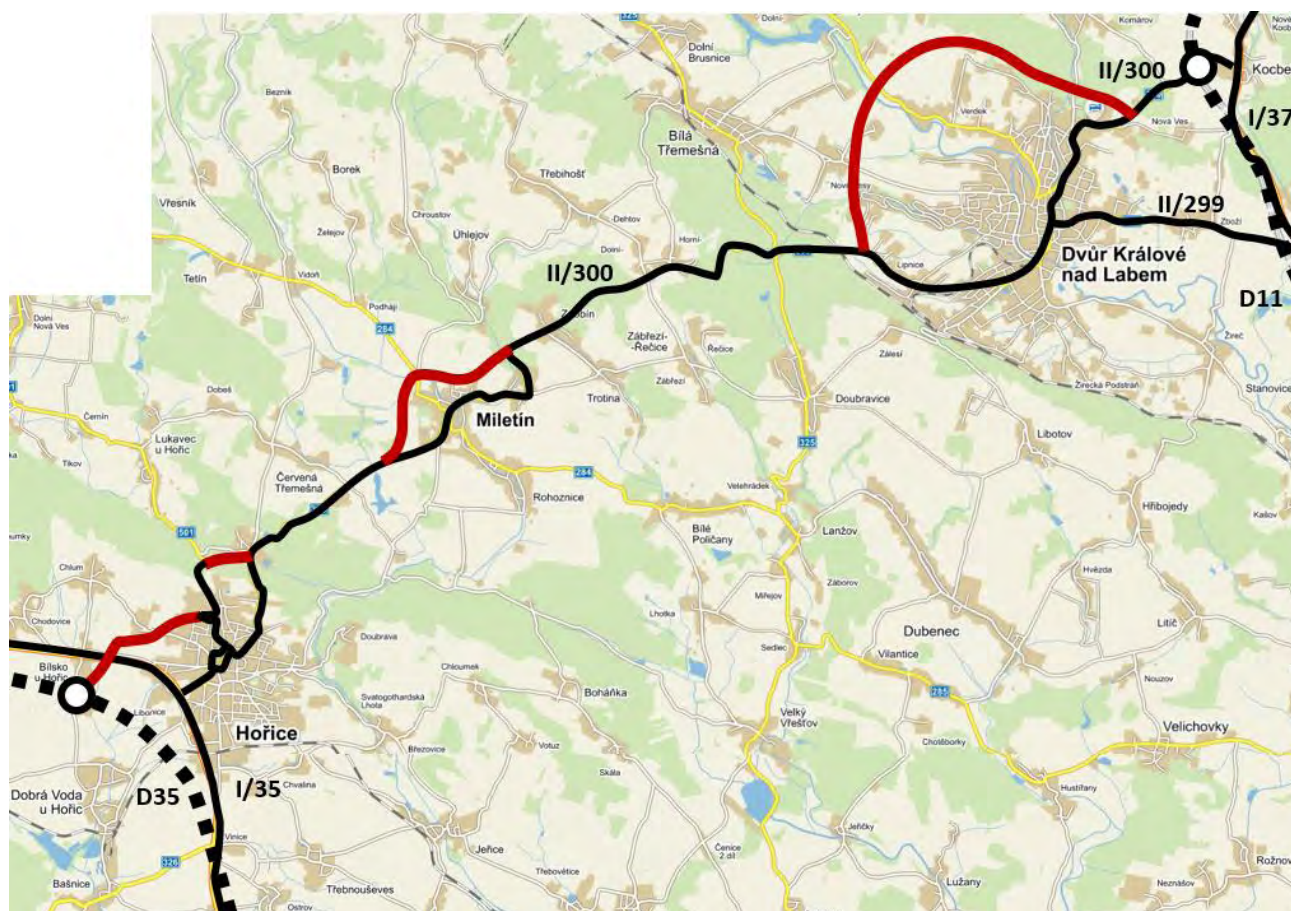


Schéma optimálního (touto územní studií doporučeného) řešení přeložek silnice II/300 mimo zastavěná území města Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem (na podkladě základní mapy mapy.cz); poloha MÚK Hořice na plánované dálnici D35 dle varianty 2 rozpracovaného nového ÚP Hořice

Řešením tak je homogenizace tahu silnice II/300 v celém úseku mezi budoucí dálnicí D35 a mezi budoucí MÚK Kocbeře na dálnici D11 v parametrech minimálně S9,5/70, s vyloučením všech problematických průjezdních úseků silnice.

SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03

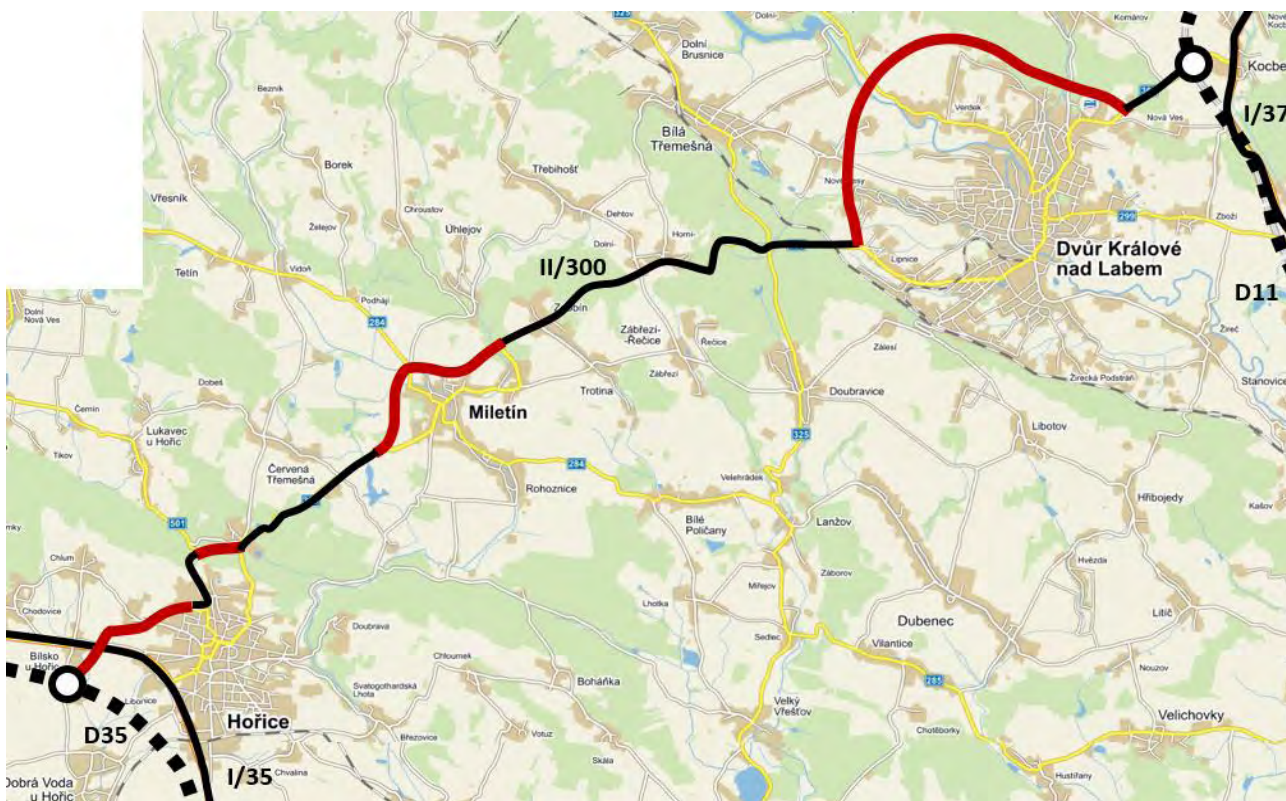


Schéma optimálního (touto územní studií doporučovaného) cílového homogenizovaného tahu silnice II/300 v úseku D35 Hořice – D11 MÚK Kocbeře (na podkladě mapy.cz); poloha MÚK na plánované dálnici D35 dle varianty 2 rozpracovaného nového ÚP Hořice

Predikce intenzit automobilové dopravy

Makroskopický dopravní model silniční sítě dokládá předpokládanou účinnost homogenizovaného tahu silnice II/300 v úseku Hořice – Dvůr Králové nad Labem po zprovoznění obou dálnic D35 i D11 (k roku 2030) na úrovni 6.500 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin. Tato predikovaná intenzita automobilové dopravy odpovídá převedení veškeré stávající tranzitní dopravy zvýšené o nově indukovanou dopravu v řádu až 50 % související se zvýšením atraktivity homogenizovaného a tedy dopravně plynulého a rychlého tahu silnice II/300 mezi Hořicemi a Dvorem Králové n. L.



Obr.: Kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03

Orientační propočet realizačních nákladů

Za předpokladu kombinace záměrů: S02a, S02b, S02c_4, S03e (viz dále ↓)

díličí záměr	délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
S02a	1,80	pahorkovité		62.000.000,-
S02b	0,80	pahorkovité		26.000.000,-
S02c_4	2,90	pahorkovité	silniční most přes Bystrý potok	172.500.000,-
S03e	7,30	pahorkovité	silniční most přes Labe a Hartský p.	400.000.000,-
celkem	12,80			660.500.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Převedení tranzitní automobilové dopravy mimo zastavěná území center měst Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem
- Kompletní homogenizace tahu silnice II/300 v úseku Hořice – Dvůr Králové nad Labem
- Po realizaci dálnic D35 a D11 přímé a nejkratší možné kapacitní silniční propojení obou dálnic (Hořice na D35 a MÚK Kocbeře na D11)
- Přímé kapacitní silniční napojení ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem na silnici I/35 a na budoucí kapacitní komunikace S5 a navazující dálnici D35 ze směru od Liberce / Turnova / Jičína
- Zahuštění kapacitní silniční sítě v oblasti Podkrkonoší
- Potenciální možnost převedení silnice II/300 v úseku D35 Hořice – D11 MÚK Kocbeře na silnici I. třídy ve správě ŘSD ČR. Toto řešení však musí být projednáno a dohodnuto s ŘSD ČR, které vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečuje výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy.



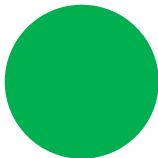
- Realizační náklady na vybudování obchvatů (zejména severní obchvat Dvora Králové nad Labem)
- Fragmentace krajiny jižního svahu Hořického Chlumu
- Fragmentace krajiny labské nivy západně od města Dvůr Králové nad Labem
- Potenciálně problematické napojení města Hořice na plánovanou D35 (ŘSD počítá s napojením města na D35 bez ohledu na trasu plánované přeložky silnice II/300)

SILNICE II/300 MÚK HOŘICE – LIPNICE – KOCBEŘE

S02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S02a | S02b | S02c | S03

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Královéhradeckému kraji pořídit** ve spolupráci s ŘSD ČR **podrobnou dopravně technickou studii územních a technických nároků na úplnou homogenizaci silnice II/300 Hořice – Dvůr Králové nad Labem - Kocbeře** na technické parametry silnice I. třídy a minimálně kategorii S 9,5/70.

(další doporučení viz záměry S02a↓, S02b↓, S02c↓ a S03↓)



SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřit možnosti a případné územní nároky pro využití komunikace II/300 k propojení budoucí D35 v Hořicích v Podkrkonoší (propojovací směr MÚK Hořice – okolí DK1 Lipnice).

SOUČASNÝ STAV

Územím města Hořice prochází silnice I/35 Hradec Králové – Jičín – Turnov – Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau (SRN), která je zároveň evropským silničním tahem E442 Žilina – Olomouc – Hradec Králové – Liberec – Děčín – Ústí nad Labem – Most – Karlovy Vary. Silnice I/35 tanguje jádrové město Hořice z jihozápadu.

Přes zastavěné území jádrového města Hořice prochází dvě silnice II. třídy: silnice II/300 Hořice – Miletín – Dvůr Králové nad Labem, jejíž tah začíná na křižovatce se silnicí I/35 a silnice II/501 Hořice – Lázně Bělá – Jičín – Libáň, která v Hořicích začíná na průjezdním úseku silnice II/300. Z jádrového území města Hořice dále radiálně vybíhají silnice III. třídy III/3001, III/3002, III/28430, III/32510, III/32520, III/32521. Územím města Hořice prochází ještě další silnice III. třídy III/3003, III/28444, III/3267, III/32524.



Schéma silnic na území města Hořice (zdroj: www.sskhk.cz)

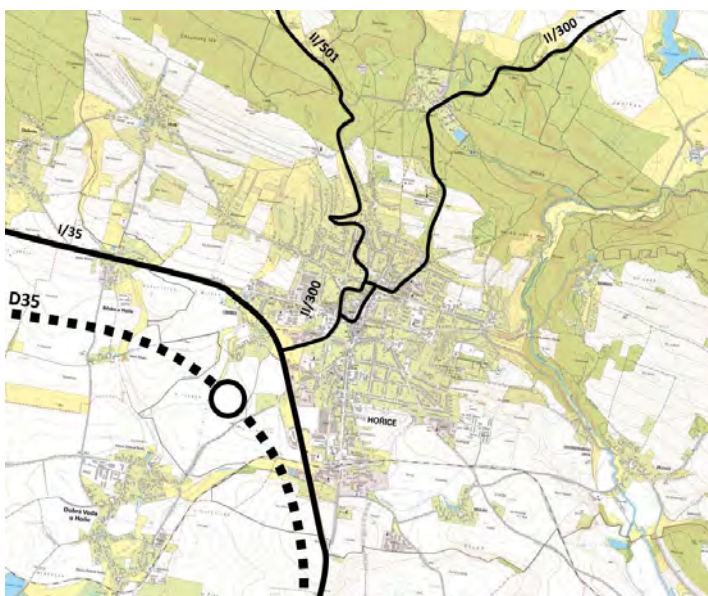


Schéma tras silnice I/35 a silnic II/300 a II/501 na území města Hořice

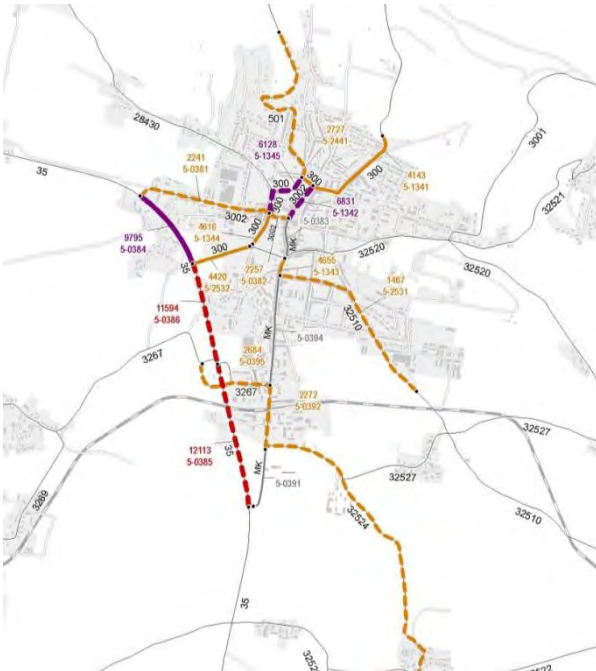
Z celostátního sčítání dopravy provedeného ŘSD ČR v roce 2010 vyplývá, že nejzatíženější silnicí na území města Hořice je silnice I/35, kde v roce 2010 dosahovaly celodenní intenzity dopravy intenzit až 12.000 vozidel celkem. Silnice I/35 ovšem tanguje zastavěné území města a intenzity dopravy na této silnici nepředstavují pro město Hořice žádný problém. Plánovanou realizací dálnice D35 v úseku Hradec Králové – Úlibice a následně navazující kapacitní silnice S5 v úseku Úlibice – Turnov má být navíc veškerá tranzitní doprava ze stávající silnice I/35 převedena právě na novou dálnici ještě dále na jihozápad od města Hořice.

Ze všech průjezdních úseků silnic na území města Hořice vykazoval dle celostátního sčítání dopravy v roce 2010 nejvyšší intenzity dopravy průjezdní úsek silnice II/300, v průjezdu silnice historickým jádrem byly zjištěny intenzity dosahující téměř 7.000 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin.

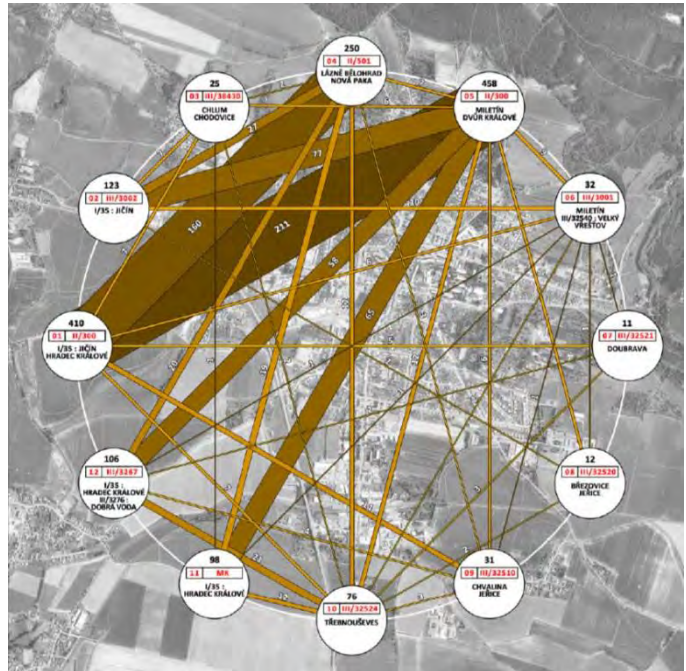
Směrový dopravní průzkum provedený na území města Hořice v roce 2013 (zpracovatel Ing. Martin Samohrd, R-Projekt, 06/2013), který byl s ohledem na jeho následnou implementaci při zpracování nového Územního plánu Hořice, a který byl zaměřený primárně na zjištění tranzitních dopravních vztahů na území města, prokázal, že nejsilnější vazba tranzitní dopravy je mezi silnicí I/35 a silnicí II/300 ve směru na Miletín a Dvůr Králové nad Labem. To jen potvrzuje význam silnice II/300 Hořice – Miletín – Dvůr Králové nad Labem pro převedení tranzitních dopravních vztahů mezi silnicí I/35 (a budoucí dálnicí D35) a silnicí I/37 (budoucí dálnicí D11).

SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a



Celostátního sčítání dopravy 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)



Kartogram tranzitních jízd 13 – 17 h (zdroj: Směrový dopravní průzkum Hořice, Ing. Martin Samohrd, červen 2013)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

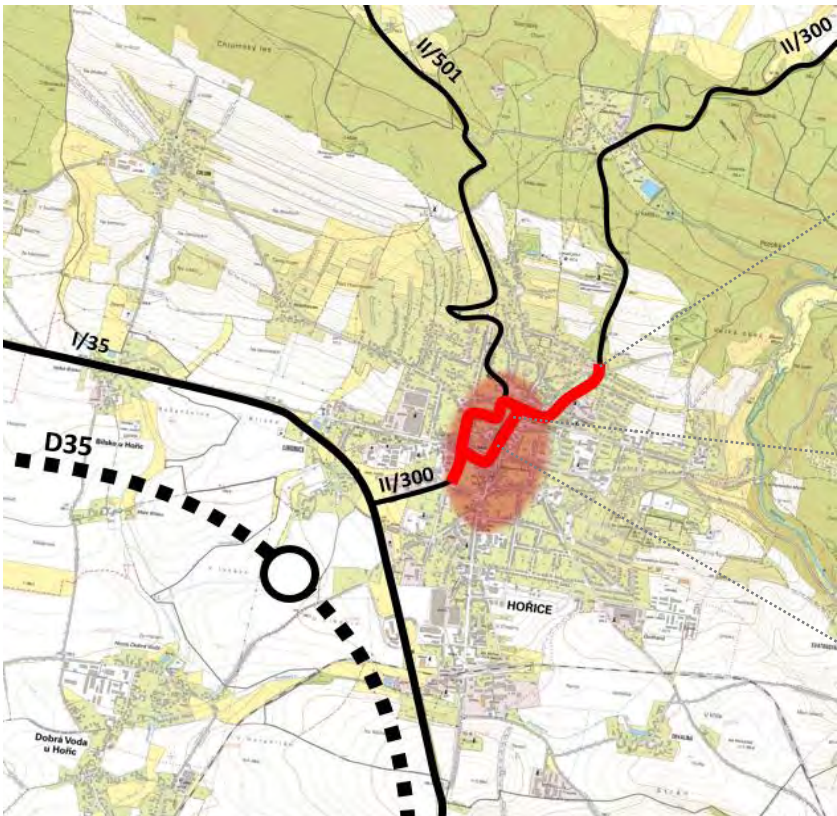


Schéma průřezného úseku silnice II/300 historickým jádrem + fotografie průřezného úseku silnice II/300 (foto: Veronika Šindlerová, 2011)

SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a



Schéma průjezdního úseku silnice II/300 historickým jádrem Hořic (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Nejzávažnějším dopravním problémem města Hořice je průjezdní úsek silnice II/300 zastavěným územím města, a to přímo historickým jádrem. S ohledem na značně omezené šířkové parametry historických ulic v jádru města je průjezdní úsek silnice II/300 historickým jádrem veden ve směru na sever ulicí Sladkovského po okraji historického jádra a ve směru na jih náměstím Jiřího z Poděbrad, tedy přímo srdcem města.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením je úplné přeložení průjezdního úseku silnice II/300 mimo zastavěné území města Hořice, tedy obchvat města Hořice.

S ohledem na topografii území města Hořice, s ohledem na sídelní a urbanistickou strukturu města a vedení stávajícího průjezdního úseku silnice II/300 ve směru od jihozápadu na severovýchod (s pokračováním dále na severovýchod směř Miletín) je zřejmé, že jedinou možností vedení přeložky silnice II/300 obchvatem je na severní straně města. Celá jižní a jihovýchodní část města je intenzivně urbanizovaná s množstvím rozptýlených drobných sídel ve volné krajině.

V minulosti byly prověřovány dvě varianty trasování přeložky silnice II/300, obě formou severozápadního obchvatu města. Obě varianty jsou principiálně shodné, liší se v podrobnosti vedení trasy a v místě napojení na stávající silnici I/35 a také na budoucí dálnici D35. Obě varianty severozápadního obchvatu města souvisí funkčně i provozně se záměrem S02b – Přeložka Dachovy ↓, která propojuje stávající silnice II/501 a II/300 severně od Hořic (u místní části Dachovy) a je v podstatě druhým segmentem severozápadního obchvatu, komplementárním k záměru S02a:

SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a

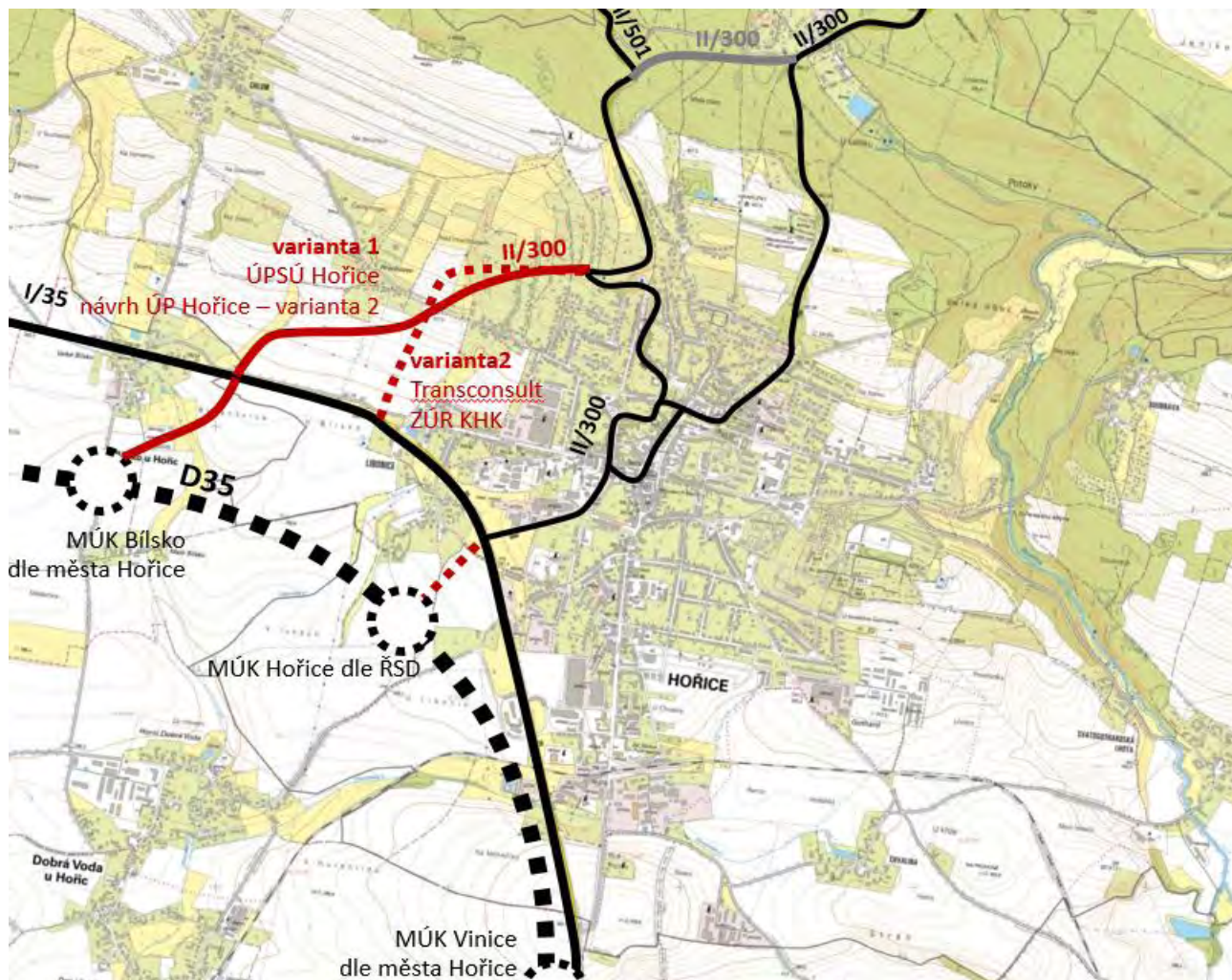


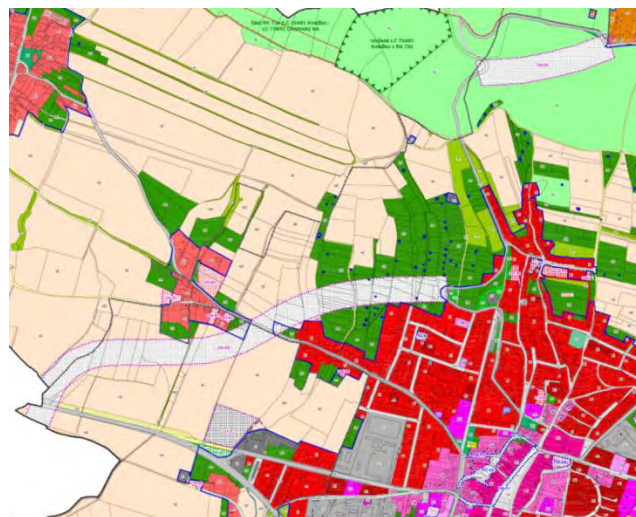
Schéma prověřovaných variant trasy severozápadního obchvatu města Hořice (přeložka silnice II/300)

Varianta 1 | ÚPSÚ Hořice / Návrh ÚP Hořice – varianta 2

První ze dvou variant trasy severozápadního obchvatu města Hořice vyplývá z platného Územního plánu sídelního útvaru Hořice (schválený roku 1998). Shodným způsobem jako platný ÚPSÚ Hořice vymezuje trasu severozápadního obchvatu také varianta 2 právě pořizovaného nového ÚP Hořice (momentálně ve fázi společného jednání):



Výřez hlavního výkresu platného ÚPSÚ Hořice



Výřez hlavního výkresu Návrhu ÚP Hořice pro společné jednání

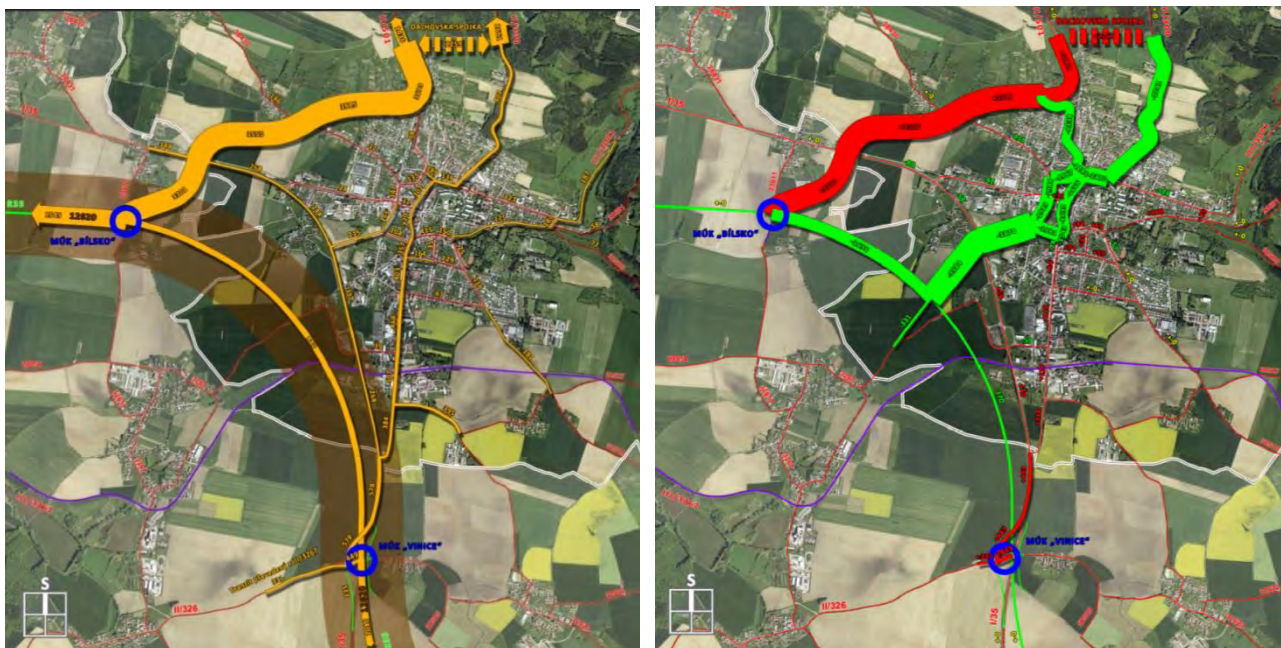
SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a

Varianta 1 severozápadního obchvatu Hořic, obsažená ve variantě 2 právě projednávaného nového ÚP Hořice, předpokládá napojení přeložky silnice II/300 do plánované dálnice D35 v prostoru Bílska u Hořic. Platné územní rozhodnutí na stavbu „R35 Hořice – Sadová“ však neobsahuje MÚK Bílsko, napojení města Hořice je dle územního rozhodnutí řešeno prostřednictvím jediné MÚK Hořice jižně od Libonic. Město Hořice v současné době, v souladu s variantním návrhem nového ÚP Hořice, avšak odlišně od vydaného územního rozhodnutí na stavbu R35 Hořice – Sadová, preferuje napojení města Hořice prostřednictvím dvou MÚK, jedné na jihu města (MÚK Vinice) a jedné na severu města (MÚK Bílsko). ŘSD ČR proto ve svém vyjádření k variantě 2 návrhu ÚP Hořice pro společné jednání (č.j. 1240-ŘSD-16-110 ze dne 8.6.2016) upozorňuje město Hořice na rizika, které z varianty 2 přeložky silnice II/300 a jejího zapojení do plánované MÚK Bílsko z pohledu ŘSD ČR vyplývají, např.: (1) problém vzdálenosti MÚK Vinice a MÚK Bílsko menší než 4 km, (2) kolize polohy MÚK Bílsko s plánovanou přeložkou železniční trati Ostroměř – Hradec Králové a ochrannými pásmy Letiště Hořice, (3) vyvolané nutné změny ÚP Bílsko, ÚP Třebnouševs a ÚP Milovice u Hořic, proces EIA a navazující nutná změna územního rozhodnutí (zdržení procesu přípravy stavby o 5 – 6 let). Z výše uvedených důvodů ŘSD ČR s variantou 2 návrhu ÚP Hořice zásadně nesouhlasí.

Predikce intenzit automobilové dopravy

Dopravní účinnost severozápadního obchvatu města Hořice byla v rámci procesu zpracování Návrhu ÚP Hořice pro společné jednání prověřena v rámci makroskopického dopravního modelu. Jeho účinnost při intenzitách dopravy v roce 2040 při zohlednění provozu dálnice D35, je více než 3.500 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin:



Kartogram intenzit tranzitní dopravy celkem v obou směrech za 24 hodin v roce 2040, vpravo rozdílový diagram (zdroj: Odůvodnění Návrhu ÚP Hořice pro společné jednání, Martin Samohrd – Jan Buchar, 4/2016)

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,80	pahorkovitě	-	62.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

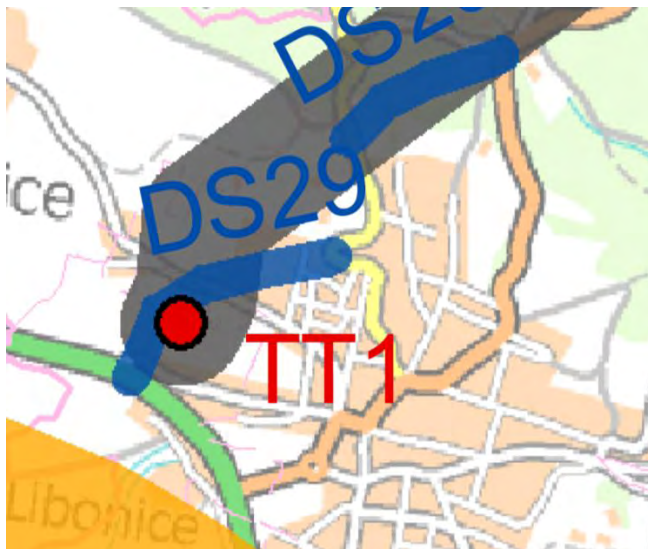
Varianta 2 | ZÚR Královéhradeckého kraje / Transconsult

Druhá z variant trasy severozápadního obchvatu města Hořice vyplývá z platných Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (schválené roku 2011), kde je předmětná trasa severozápadního obchvatu Hořic vymezena jako záměr nadmístního významu DS29 – silnice II/300 v prostoru Hořic. Trasu severozápadního obchvatu dle platných ZÚR vymezuje také Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11 (Transconsult s.r.o., 07/2012) (dále jen „Studie Transconsult 2012“) pod označením Hořice 1.

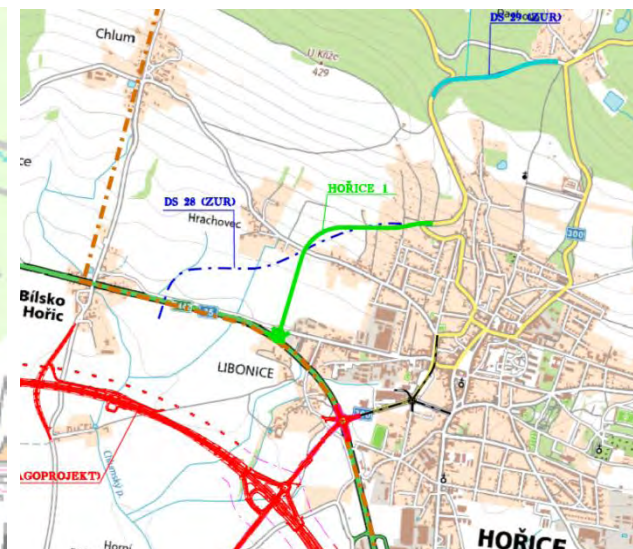
SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a

Nevýhodou této trasy severozápadního obchvatu Hořic je, že nemá přímou vazbu na plánovanou dálnici D35. Trasa obchvatu je zaústěna do stávající silnice I/35 a napojení na plánovanou dálnici D35 v řešení dle platného územního rozhodnutí, tedy na MÚK Hořice, je řešeno závlekem po stávající silnici I/35 okolo Libonic.



Výřez výkresu ploch a koridorů nadmístního významu ZÚR KHK



Výřez výkresu záměrů studie Transconsult 2012

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,30	pahorkovité	-	45.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Převedení tranzitní dopravy z průjezdního úseku silnice II/300 vedeného přímo historickým jádrem města Hořice
- Zklidnění dopravy v historickém jádru města
- Ve variantě ÚPSÚ Hořice / ÚP Hořice možnost přímého napojení silnice II/300 na plánovanou dálnici D35 bez závleku

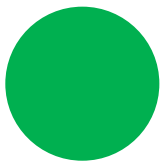


- Vedení severozápadního obchvatu Hořic po krajinářsky exponovaném a hodnotném jižním svahu Hořického Chlumu
- Narušení prvku krajinného rázu (meze) na jižních svazích Hořického Chlumu
- Relativně náročná realizace ve svažitém terénu

SILNICE II/300 SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT HOŘIC

S02a

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnější územní studii variant severozápadního obchvatu města Hořice**, s důrazem na řešení osazení navrhované silnice v terénu a eliminaci negativních vlivů na krajinný ráz Hořického Chlumu.
2. **V ZÚR Královéhradeckého kraje aktualizovat vymezení koridoru DS29** (silnice II/300 v prostoru Hořic) dle výsledků projednání ÚP Hořice.



SILNICE II/300 PŘELOŽKA DACHOVY

S02b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro využití komunikace II/300 k propojení budoucí D35 v Hořicích v Podkrkonoší (propojovací směr MÚK Hořice – okolí DK1 Lipnice).

SOUČASNÝ STAV

Viz záměr S02a ↑

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Záměr S02a ↑, severozápadní obchvat Hořic, řeší přeložku silnice II/300 mezi stávající silnicí I/35 (resp. plánovanou dálnicí D35) a silnicí II/501 (ulice Čsl. armády). Samotný severozápadní obchvat Hořic totiž neřeší úplnou přeložku silnice II/300. V případě existence pouze severozápadního obchvatu Hořic by tranzitní doprava po silnici II/300 musela v úseku mezi silnicí II/300 a II/501 stále projíždět centrem města Hořice, jako doposud, nebo by musela využívat kapacitně a technicky zcela nevyhovující silnici III/3003 propojující silnice II/300 a II/501 severně od Hořic, v prostoru místní části Dachovy.

V souvislosti se Záměrem S02a ↑ a v návaznosti na něj je tak nezbytné řešit kapacitní silniční propojení silnic II/300 a II/501.

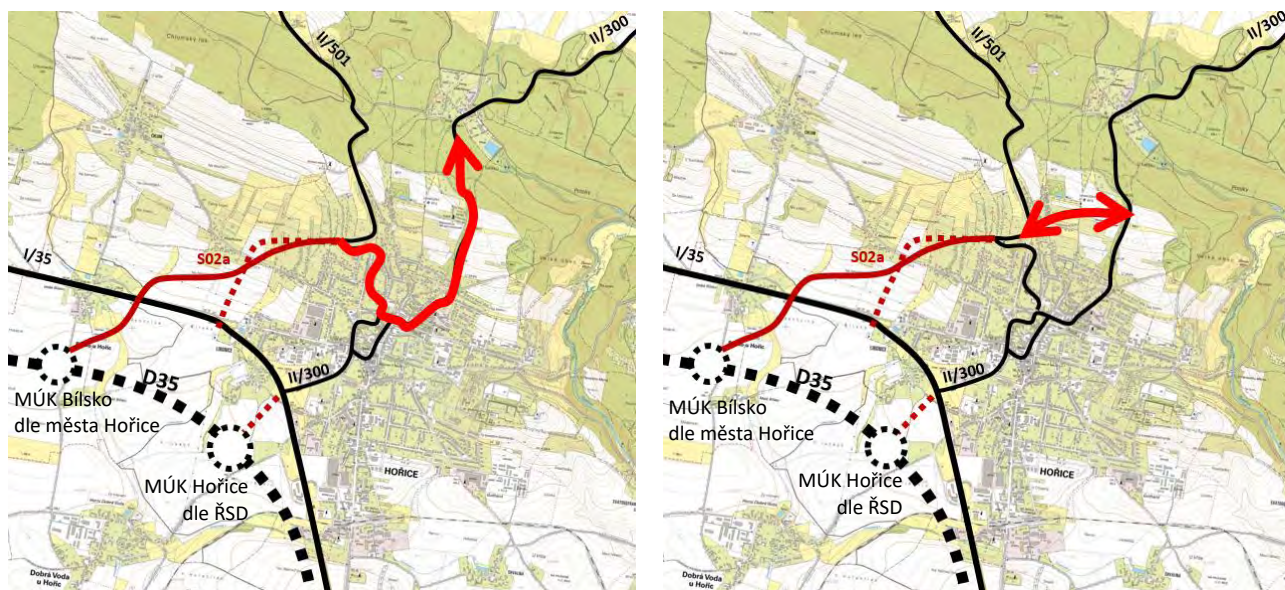


Schéma nenávaznosti Severozápadního obchvatu Hořic na tah silnice II/300 směr Dvůr Králové nad Labem

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením je kapacitní silniční propojení stávajících silnic II/300 a II/501 v severní části Hořic tak, aby silnice II/300 vytvořila plynulý homogenizovaný silniční tah v parametrech optimálně S 9,5/70.

Územní studie Podkrkonoší plně respektuje trasu propojení silnic II/300 a II/501 severně od Hořic, v prostoru místní části Dachovy, vymezenou v platném ÚPSÚ Hořice, v rozpracovaném novém ÚP Hořice a převzatou také do platných ZÚR Královéhradeckého kraje (koridor DS29 – silnice II/300 v prostoru Hořic) a potvrzenou i závěry *Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11* (Transconsult s.r.o., 07/2012) (dále jen „Studie Transconsult 2012“):

SILNICE II/300 PŘELOŽKA DACHOVY

S02b

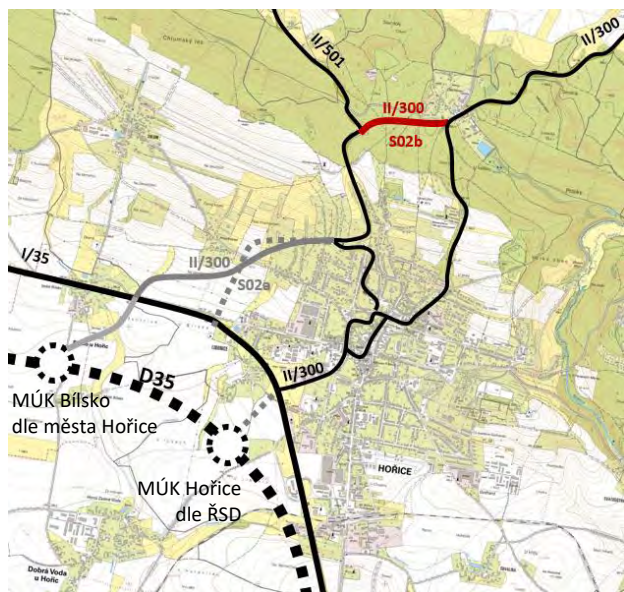
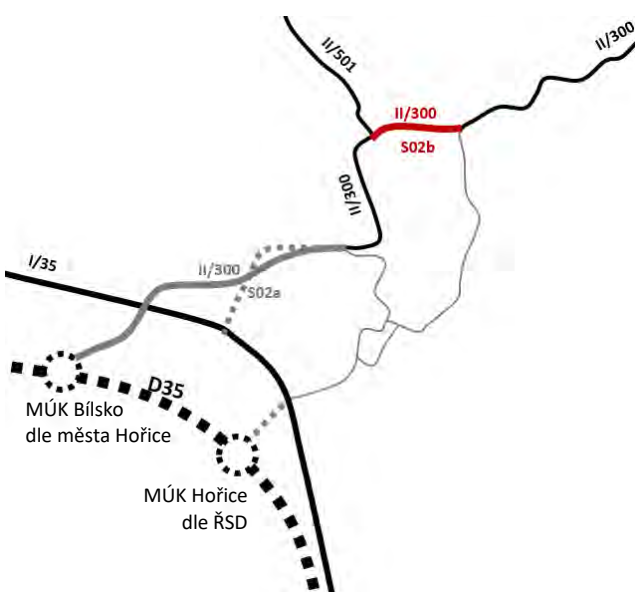


Schéma přeložky silnice II/300 Dachovy



Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
0,80	pahorkovité	-	26.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Převedení tranzitní dopravy z průjezdního úseku silnice II/300 vedeného historickým jádrem města Hořice
- Zklidnění dopravy v historickém jádru města
- Vytvoření plynulého homogenizovaného tahu silnice II/300 severně od Hořic, mimo zastavěné území města
- Příznivé realizační náklady



- Vedení celé délky přeložky silnice II/300 Dachovy lesem → zábory PUPFL

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost.

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro využití komunikace II/300 k propojení budoucí D35 v Hořicích v Podkrkonoší (propojovací směr MÚK Hořice – okolí DK1 Lipnice).

SOUČASNÝ STAV

Město Miletín leží na křižovatce dvou silnic II. třídy: silnice II/300 Hořice – Miletín – Dvůr Králové nad Labem – Kocbeře (I/37) a silnice II/284 Lanžov (II/325) - Miletín – Lázně Bělohrad – Nová Paka – Lomnice nad Popelkou – Stružinec (II/283). Obě silnice II. třídy se křižují přímo v centru města Miletín, na náměstí K. J. Erbena.

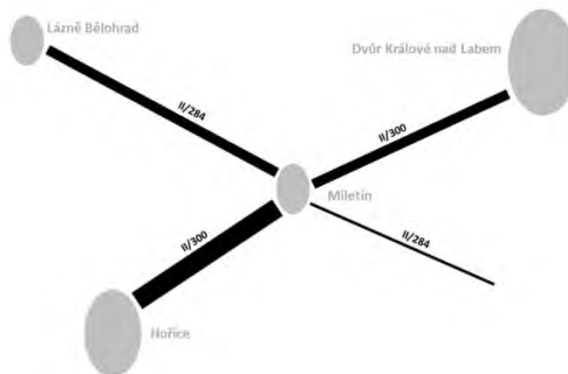


Schéma silnic II. třídy na území města Miletín (na podkladě základní mapy mapy.cz)

Silnice II/300 a II/284 procházející Miletínem mají v silniční síti Královéhradeckého kraje velmi rozdílný dopravní význam, kterému odpovídá také velmi rozdílné a vzájemně nevyrovnané dopravní zatížení. Zatímco silnice II/300 tvoří velmi významnou silniční propojku mezi dvěma mezinárodně významnými silnicemi I. třídy I/35 a I/37 (budoucí D35 a D11), která přenáší významné tranzitní vztahy v území širšího regionu Podkrkonoší ve směru západ – východ, silnice II/284 je na rozdíl od silnice II/300 jen mikroregionálně významnou propojkou několika malých měst v oblasti západního Podkrkonoší.



Celostátního sčítání dopravy 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)



SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Tomu odpovídají také intenzity dopravy vyplývající ze zatím posledního celostátního sčítání dopravy provedeného ŘSD ČR v roce 2010. Nejzatíženějším úsekem silnic na území města Miletína je úsek silnic II/300 Hořice – Miletín, s intenzitou dopravy překračující 4 100 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin. Úsek silnice II/300 Miletín – Dvůr Králové nad Labem a úsek silnice II/284 Miletín – Lázně Bělohrad vykazovaly srovnatelnou intenzitu dopravy na úrovni 2 300 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin. Výrazně méně je pak zatížen úsek silnice II/284 Miletín – Lanžov (směr Hradec Králové), kde intenzity dopravy v roce 2010 dosahovaly intenzity méně než 900 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Závažným dopravním problémem je průjezdní úsek silnice II/300 zastavěným územím jádrového města Miletína. Silnice II/300 tu prochází historickou uliční strukturou někdejší venkovské obce, obestavěnou převážně rodinnými domy a rekreačními objekty. Průjezd silnice II/300 náměstím K. J. Erbena fragmentuje díky vysokým intenzitám dopravy, s podílem těžké nákladní dopravy překračujícím 12 %, prostor renesančně založeného obdélného urbanisticky a historicky cenného náměstí. Značnou plochu náměstí přitom zabírá průsečná křižovatka silnic II/300 a II/284.



Schéma průjezdního úseku silnice II/300 jádrovým územím Miletína + fotografie průjezdního úseku (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

Kritickým místem a nejužším dopravním hrdlem průjezdního úseku silnic II/300 Miletínem je výjezd silnice II/300 severovýchodním rohem náměstí ve směru na Dvůr Králové nad Labem, kde je silnice sevřena dvěma stávajícími obytnými objekty a silnice je tu zúžena pouze na jeden průjezdní pruh.

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c



Průjezd silnice II/300 náměstím K.J. Erbena v Miletíně (vlevo na letecké mapě mapy.cz, vpravo foto Veronika Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením je úplné přeložení průjezdního úseku silnice II/300 mimo zastavěné území města Miletína, tedy obchvat města Miletína.

V minulosti byly prověřovány celkem tři rozdílné varianty obchvatu Miletína, dvě z nich přitom řešily přeložky obou silnic II/300 i II/284 mimo zastavěné jádrové území Miletína, pouze platný ÚPSÚ Miletín, Rohoznice řeší pouze přeložku silnice II/300.

Na základě vyhodnocení třech v minulosti prověřovaných variant obchvatů Miletína – přeložek silnice II/300 resp. také silnice II/284 navrhuje územní studie jako preferenční čtvrtou variantu, která je modifikací varianty vymezené v platném ÚPSÚ Miletín, Rohoznice:

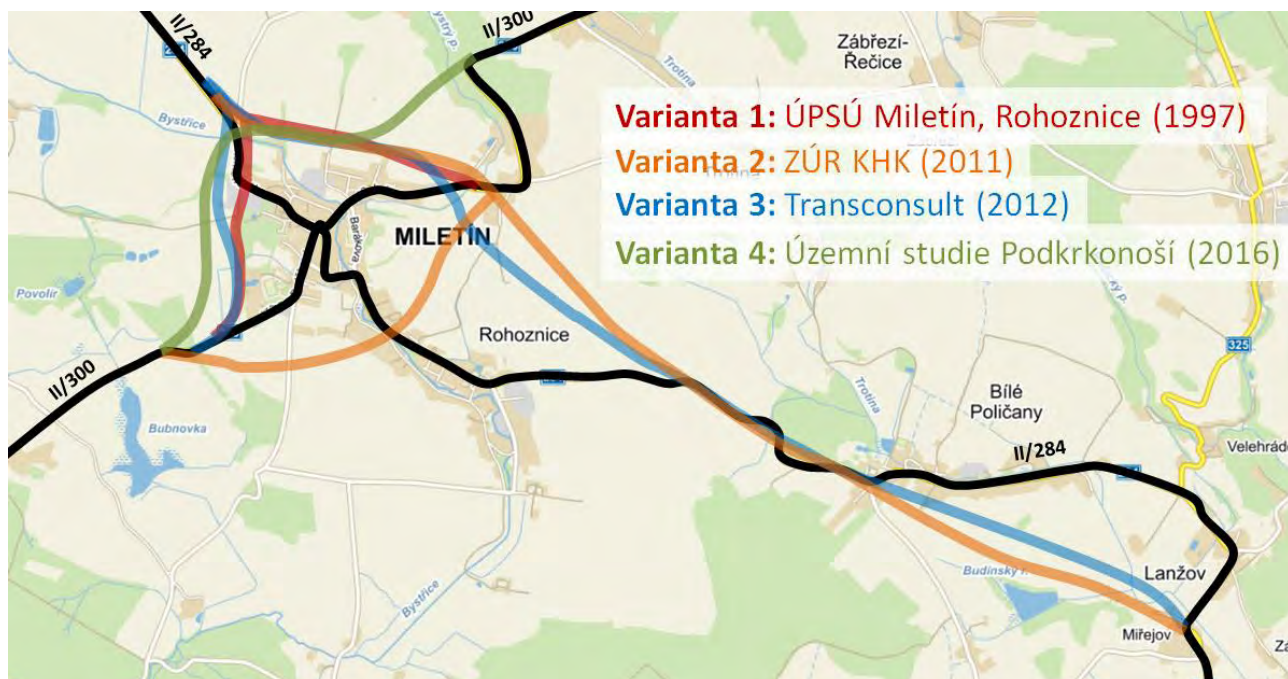


Schéma prověřovaných variant přeložek silnic II/300 a II/284 v prostoru Miletína (na podkladě základní mapy mapy.cz)

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Varianta 1 | ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (1997)

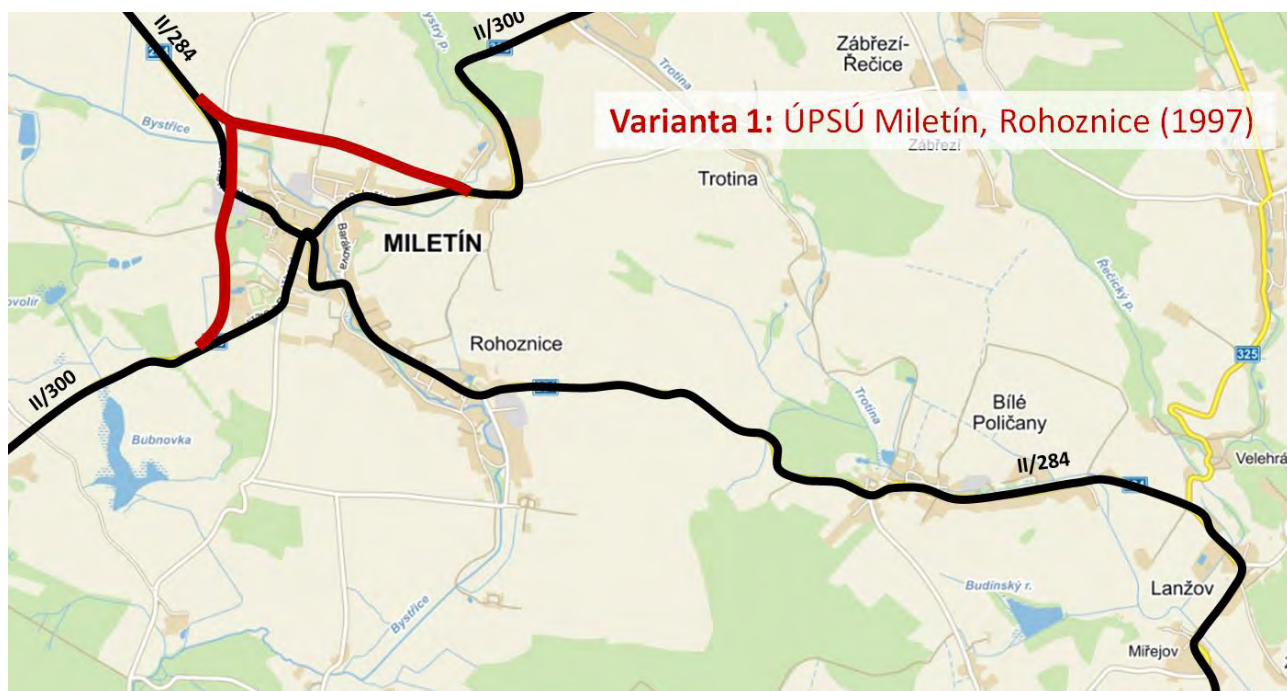


Schéma obchvatu Miletína dle planého ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (na podkladě základní mapy mapy.cz)

První ze třech dříve prověřovaných variant trasy obchvatu Miletína vyplývá z platného ÚPSÚ Miletín, Rohoznice, který byl schválen v roce 1997. ÚPSÚ Miletín, Rohoznice řeší pouze přeložku silnice II/300 a to formou severozápadního obchvatu města. Přeložka silnice II/300 je v územním plánu přitom synergicky využita také k dopravnímu napojení navrhovaných zastavitelných ploch vymezených na západním a severním okraji města, proto je trasa přeložky relativně přímknutá k zastavěnému území Miletína.

Varianta 2 | ZÚR Královéhradeckého kraje (2011)



Schéma obchvatu Miletína dle planých ZÚR Královéhradeckého kraje (na podkladě základní mapy mapy.cz)

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Druhá ze třech dříve prověřovaných variant trasy obchvatu Miletína vyplývá z platných ZÚR Královéhradeckého kraje, vydaných roku 2011. ZÚR Královéhradeckého kraje řeší přeložky obou silnic II. třídy, tedy přeložku silnice II/300 a to formou jihovýchodního obchvatu města (koridor DS30) a přeložku silnice II/284, a to v celém téměř čtyř kilometrovém úseku mezi Miletínem a Lanžovem (koridor DS15).

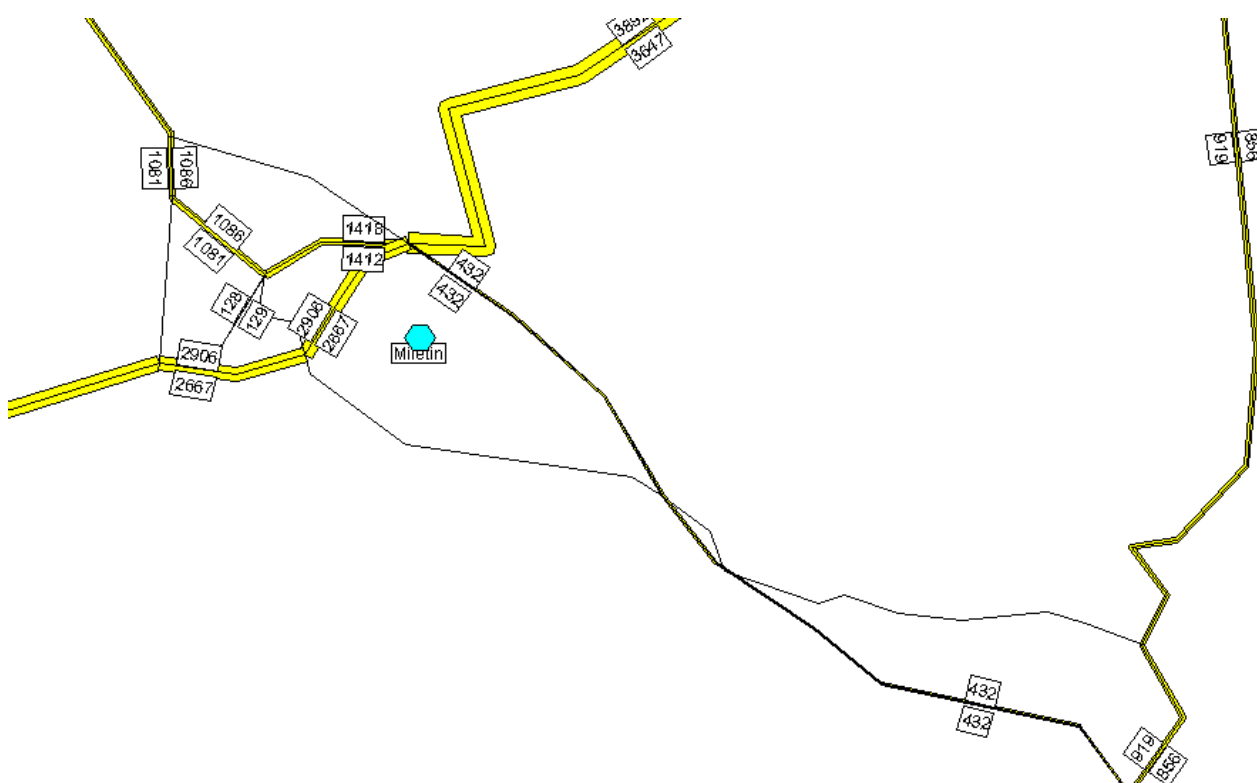
Řešení obchvatu Miletína dle platných ZÚR Královéhradeckého kraje vykazuje dva zásadní problémy:

1. Vedení přeložky silnice II/300 přes zastavěné území a stabilizovanou obytnou zástavbu obce Rohoznice
2. Velkorysou přeložku silnice II/284 s minimální předpokládanou dopravní účinností



Obchvat Miletína dle planých ZÚR Královéhradeckého kraje – výřez výkresy ploch a koridorů nadmístního významu + detail střetu navrhované trasy přeložky silnice II/300 se stabilizovanou obytnou zástavbou obce Rohoznice (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Predikce intenzit automobilové dopravy



Kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném obchvatu Miletína (ve variantě 2 dle platných ZÚR KHK) dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Naprostou neopodstatněnost velkorysé přeložky silnice II/284 v nové trase ve více než sedmi kilometrovém úseku mezi Miletínem a Lanžovem potvrzuje predikce intenzit automobilové dopravy dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě vybraného území Podkrkonoší. Vzhledem k velikosti města Miletína a minimálnímu podílu cílové dopravy na silnicích II/300 i II/284 v prostoru Miletína je téměř veškerá doprava na průjezdních úsecích silnic II/300 i II/284 Miletínem dopravou tranzitní. Navrhované obchvaty tedy převezmou v podstatě veškerou intenzitu dopravy na stávajících průjezdních úsecích silnic. Zatímco dopravní účinnost přeložky silnice II/300 je nezpochybnitelná, účinnost přeložky silnice II/284 mezi Miletínem a Lanžovem je mizivá a nezakládá žádný důvod k dalšímu sledování tohoto záměru:

Orientační propočet realizačních nákladů

Velkorysost řešení obchvatu Miletína formou přeložek silnic II/300 i II/284 dle platných ZÚR Královéhradeckého kraje se promítá i do vysokých odhadových realizačních nákladů stavby, které přesahují půl miliardy Kč:

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
9,50	pahorkovité	-	536.750.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

Varianta 3 | Transconsult (2012)

Varianta obchvatu Miletína dle *Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11 (Transconsult s.r.o., 07/2012)* (dále jen „Studie Transconsult 2012“) je modifikací obchvatu dle platných ZÚR Královéhradeckého kraje. Kombinuje princip trasování přeložky silnice II/300 dle platného ÚPSÚ Miletín, Rohoznice a přeložku silnice II/284 dle platných ZÚR královéhradeckého kraje.

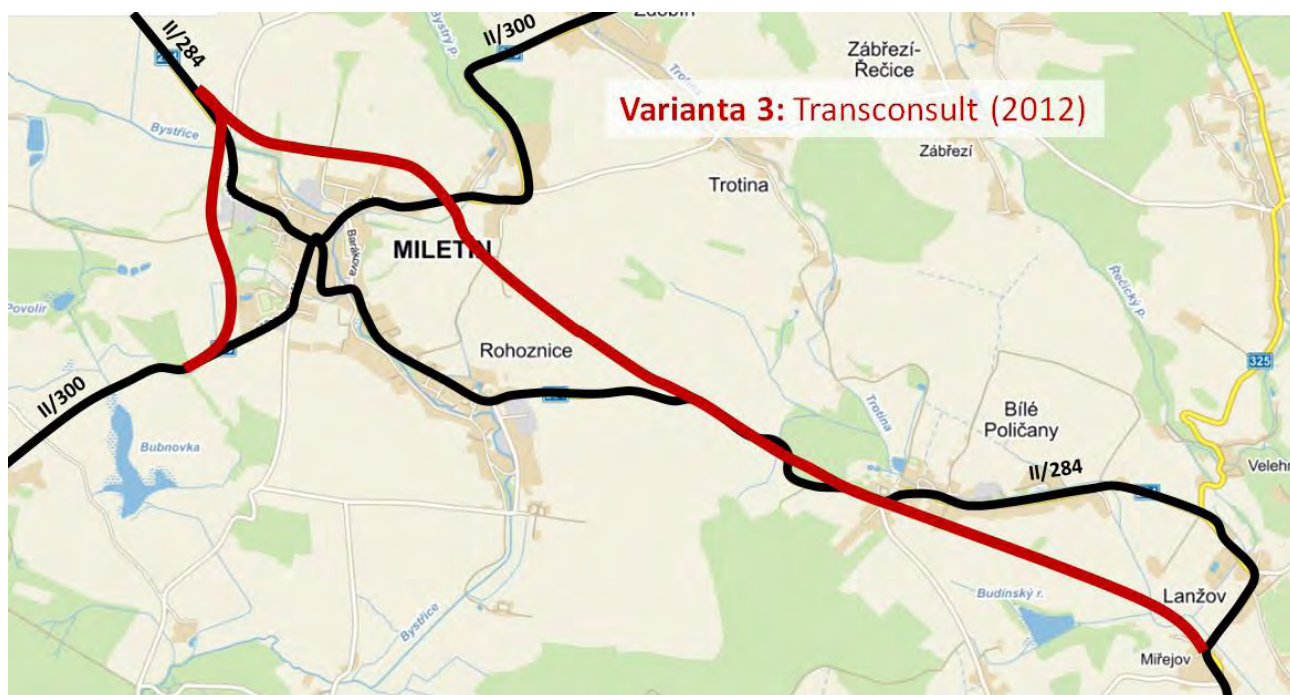


Schéma obchvatu Miletína dle planých ZÚR Královéhradeckého kraje (na podkladě základní mapy mapy.cz)

Varianta 4 | Územní studie Podkrkonoší (2016)

Varianta obchvatu Miletína navrhovaná Územní studií Podkrkonoší na základě prověření a zhodnocení třech variant obchvatu Miletína navrženými v minulosti platným ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (1997), ZÚR Královéhradeckého kraje (2011) a Studií Transconsult 2012, vychází principiálně z řešení obchvatu Miletína navrženého v platném ÚPSÚ Miletín, Rohoznice. Jedná se tedy čistě o přeložku silnice II/300 formou severozápadního obchvatu města. Oproti trase vymezené v platném ÚPSÚ Miletín, Rohoznice navrhuje tato územní studie jednak vedení trasy obchvatu města dále od stabilizované zástavby jádrového území Miletína i dále od navržených rozvojových ploch pro bydlení a dále navrhuje

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

zaústění přeložky silnice II/300 do stávajícího tahu silnice ve směru na Dvůr Králové nad Labem až za údolím Bystrého potoka a řeší tím zároveň i obchvat sídla Trotinka a napřímení prudkých směrových oblouků stávajícího tahu silnice II/300 mezi Zdobínem a Miletínem.

Severozápadní obchvat Miletína řeší převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/300 mimo jádrové území Miletína, a zároveň převádí mimo jádrové území Miletína také veškerou tranzitní dopravu po silnici II/284 směřující od Lázní Běláhoř na silnici II/300 a v opačném směru. Intenzita dopravy po silnici II/284 z Miletína směr Lanžov je zanedbatelná (nedosahující dle celostátního sčítání dopravy 2010 intenzity ani 900 vozidel v obou směrech za 24 hodin), k jejímu převádění mimo zastavěná území Miletína a dalších sídel na trase Miletín – Lanžov není dopravně-inženýrský důvod.



Schéma preferované varianty trasy obchvatu Miletína navrhované Územní studií Podkrkonoší (na podkladě základní mapy mapy.cz)

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
2,90	pahorkovité	silniční most přes Bystrý potok	172.500.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

Varianta 1 | ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (1997)



- Převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/300 mimo jádrové území Miletína
- Převedení převažujícího podílu tranzitní dopravy po silnici II/284 (vztah II/284 směr Lázně Bělohrad – II/300) mimo jádrové území Miletína
- Využití obchvatu města pro dopravní napojení rozvojových ploch na západním a severním okraji jádrového města Miletína
- Přesvědčivá dopravní účinnost
- Velmi příznivé realizační náklady odpovídající příznivé dopravní účinnosti



- Ponechání průjezdního úseku silnice II/300 Trotinkou a prudkých směrových oblouků silnice II/300 mezi Zdobínem a Miletínem

Varianta 2 | ZÚR Královéhradeckého kraje (2011)



- Převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/300 mimo jádrové území Miletína
- Převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/284 mimo jádrové území Miletína
- Využití obchvatu města pro dopravní napojení rozvojových ploch na západním a severním okraji jádrového města Miletína



- Velmi nízká predikovaná dopravní účinnost přeložky silnice II/284 v úseku Miletín – Lanžov → dopravně-inženýrsky zcela neodůvodnitelná přeložka
- Velmi vysoké realizační náklady přeložky silnice II/284 v úseku Miletín – Lanžov zcela neodpovídající její zanedbatelné predikované dopravní účinnosti
- Ponechání průjezdního úseku silnice II/300 Trotinkou a prudkých směrových oblouků silnice II/300 mezi Zdobínem a Miletínem

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Varianta 3 | Studie Transconsult 2012



- Převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/300 mimo jádrové území Miletína
- Převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/284 mimo jádrové území Miletína
- Využití severní části přeložky silnice II/284 pro dopravní napojení rozvojových ploch na severním okraji jádrového města Miletína



- Přeložka silnice II/300 ve střetu se stabilizovanou obytnou a rekreační zástavbou jižní části Miletína → nutné demolice stávajících rodinných resp. rekreačních domů
- Velmi nízká predikovaná dopravní účinnost přeložky silnice II/284 v úseku Miletín – Lanžov → dopravně -inženýrsky zcela neodůvodnitelná přeložka
- Velmi vysoké realizační náklady přeložky silnice II/284 v úseku Miletín – Lanžov zcela neodpovídající její zanedbatelné predikované dopravní účinnosti
- Ponechání průjezdního úseku silnice II/300 Trotinkou a prudkých směrových oblouků silnice II/300 mezi Zdobínem a Miletínem

Varianta 4 | Územní studie Podkrkonoší (2016)



- Převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/300 mimo jádrové území Miletína
- Převedení převažujícího podílu tranzitní dopravy po silnici II/284 (vztah II/284 směr Lázně Bělohrad – II/300) mimo jádrové území Miletína
- Využití obchvatu města pro dopravní napojení rozvojových ploch na západním a severním okraji jádrového města Miletína
- Obchvat sídla Trotinka + napřímení prudkých směrových oblouků silnice II/00 mezi Zdobínem a Miletínem
- Přesvědčivá dopravní účinnost

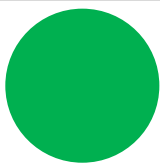


- Zvýšení realizačních nákladů o nový silniční most přes Bystrý potok

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Dále sledovat pouze **Variantu 4 obchvatu Miletína**.

1. **V ZÚR Královéhradeckého kraje**, po projednání s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a dotčenými obcemi, **zcela vypustit koridory DS15 a DS30**.
2. Po vypuštění výše uvedených koridorů DS15 a DS30 ze ZÚR Královéhradeckého kraje a po dohodě s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje **vymezit v ÚP Miletín a ÚP Rohoznice**, v případě nutnosti koordinace nadmístních souvislostí pak **v ZÚR Královéhradeckého kraje, nový koridor pro přeložku silnice II/300 v prostoru Miletína v trase dle Varianty 4** dle této Územní studie Podkrkonoší.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: **S03a** | **S03b** | **S03c** | **S03d** | **S03e** | **S03f** | **S03g** | **S03h**

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřit možnosti a případné územní nároky pro řešení jihovýchodního obchvatu Dvora Králové nad Labem (propojovací směr v okolí DK1 Lipnice – MÚK Kocbeře).

Provéřit možnosti a případné územní nároky pro napojení na nadřazenou silniční síť (D35 a D11) stávajících průmyslových zón a dalších navrhovaných v rámci platného Územního plánu města Dvůr Králové nad Labem (plochy Z040 průmyslová zóna Zboží, Z110.1 průmyslová zóna Borek, Z110.2 průmyslová zóna Borek, Z146 plochy výroby navazující na průmyslovou zónu Zboží); (propojovací směry v okolí DK2 Borek, v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Kocbeře).

Ve vazbě na výše uvedené body posoudit a prověřit aktuálnost navrhovaného napojení na D11 se stávajícím řešením obsaženým v platném Územním plánu Dvora Králové nad Labem (koridory ZD03 východní přivaděč, ZD02 východní přivaděč, ZD04 východní propojení); (propojovací směr v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Choustnikovo Hradiště);

Ve vazbě na doporučení nejvhodnějšího řešení vyplývajícího z prověření výše uvedených bodů posoudit potřebu a možnosti překvalifikování silnic II. a III. tříd.

Provéřit možnosti využití pro převedení dopravy ve směru od Hostinného (II/299) ve směru k D11 – tzv. Severní a jižní obchvatovou variantu vyplývající z územní studie Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11, (Transconsult s. r. o., 2012).

SOUČASNÝ STAV

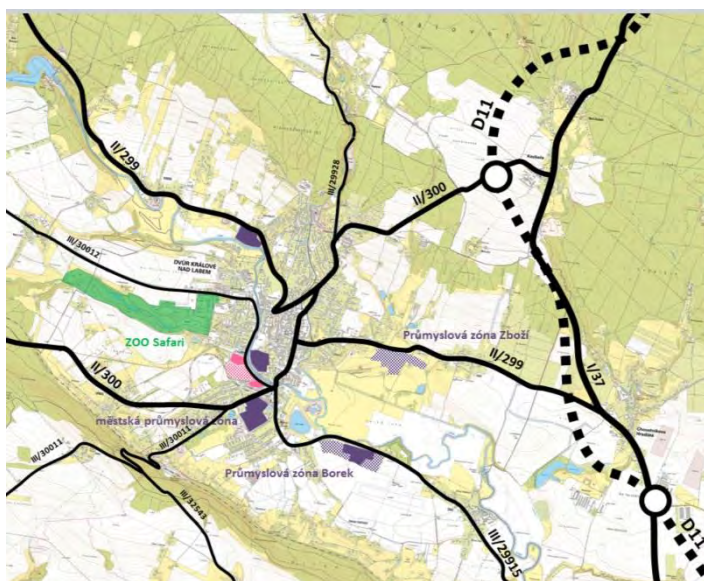
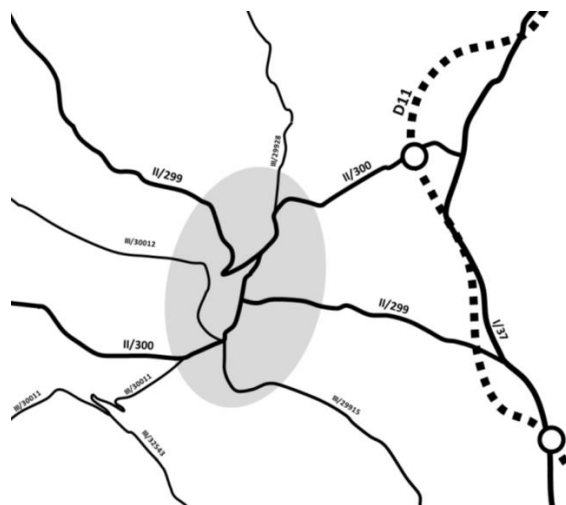


Schéma stávajícího uspořádání silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem



Město Dvůr Králové nad Labem je obsluhováno sítí silnic II. a III. třídy. Silniční síť města Dvůr Králové nad Labem je v současné době uspořádána čistě radiálně, všechny silnice II. a III. třídy obsluhující město a napojující město na nadřazenou síť silnic I. třídy a dálnic směřují ze širšího regionu města do jeho středu, do jádrového území města. Všechny silnice procházejí zastavěným územím jádrového města.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Město Dvůr Králové nad Labem nemá vybudovaný žádný silniční obchvat, uspořádání silniční sítě dodnes odpovídá historickému uspořádání někdejších císařských silnic a historických cest.

Všechny významné zdroje a cíle cest na území města, včetně průmyslových areálů či například areálu ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem, jsou obsluhovány z průjezdních úseků silnic.

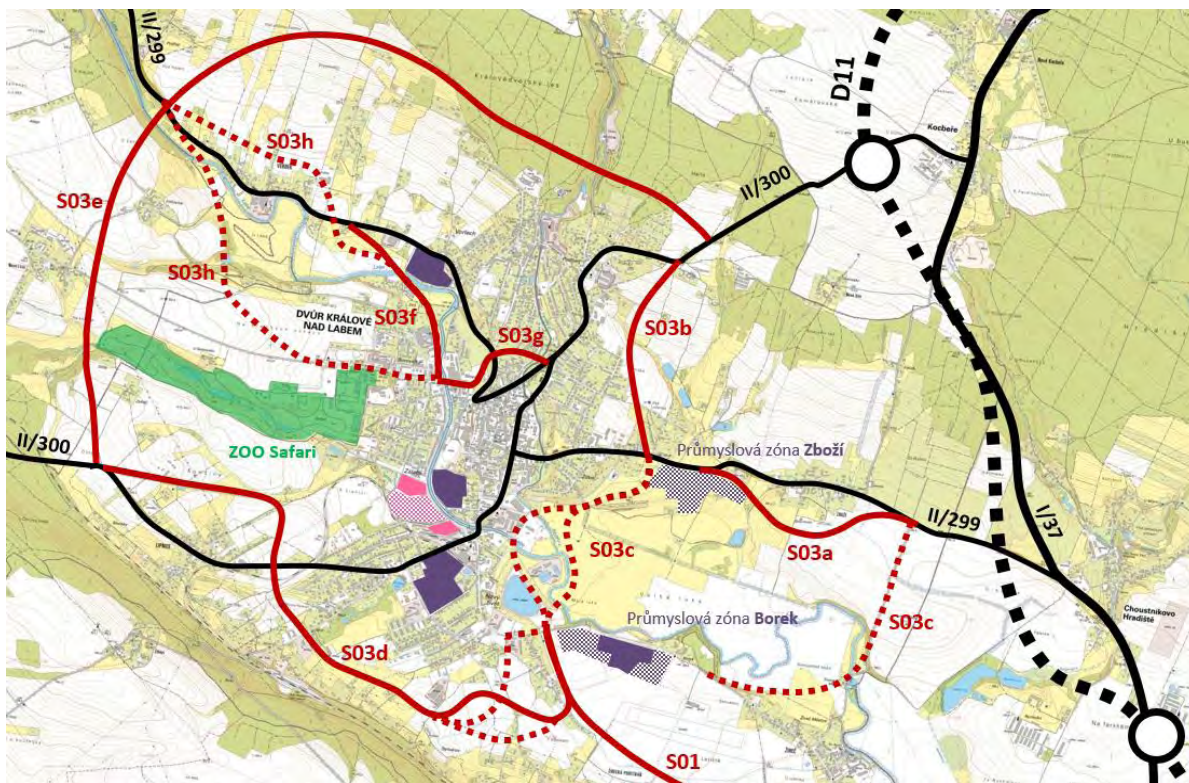
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

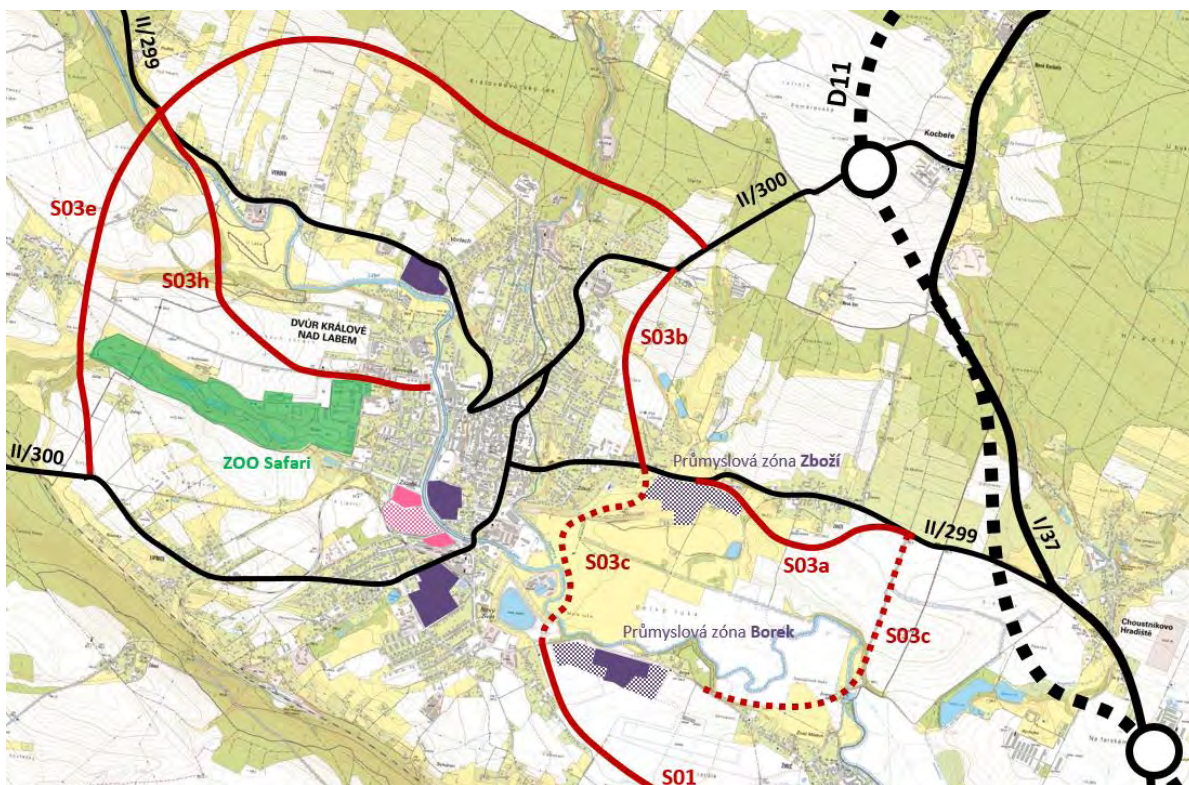
SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S03a | S03b | S03c | S03d | S03e | S03f | S03g | S03h

NÁVRH ŘEŠENÍ

Přehled všech prověřovaných segmentů obchvatů a dílčích přeložek silnic



Obchvaty a dílčí přeložky silnic doporučené k dalšímu sledování



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: **S03a** | **S03b** | **S03c** | **S03d** | **S03e** | **S03f** | **S03g** | **S03h**

Doporučované kombinace dílčích záměrů

Územní studie doporučuje sledovat následující vzájemné kombinace prověřovaných dílčích záměrů obchvatů a přeložek silnic na silniční síti města Dvůr Králové nad Labem.

Uvedené doporučené kombinace dílčích záměrů obchvatů a přeložek silnic vyjadřují zároveň doporučovanou prioritizaci jednotlivých dílčích záměrů na silniční síti města a naléhavost řešení jednotlivých dílčích záměrů a jejich vzájemných kombinací na silniční síti.

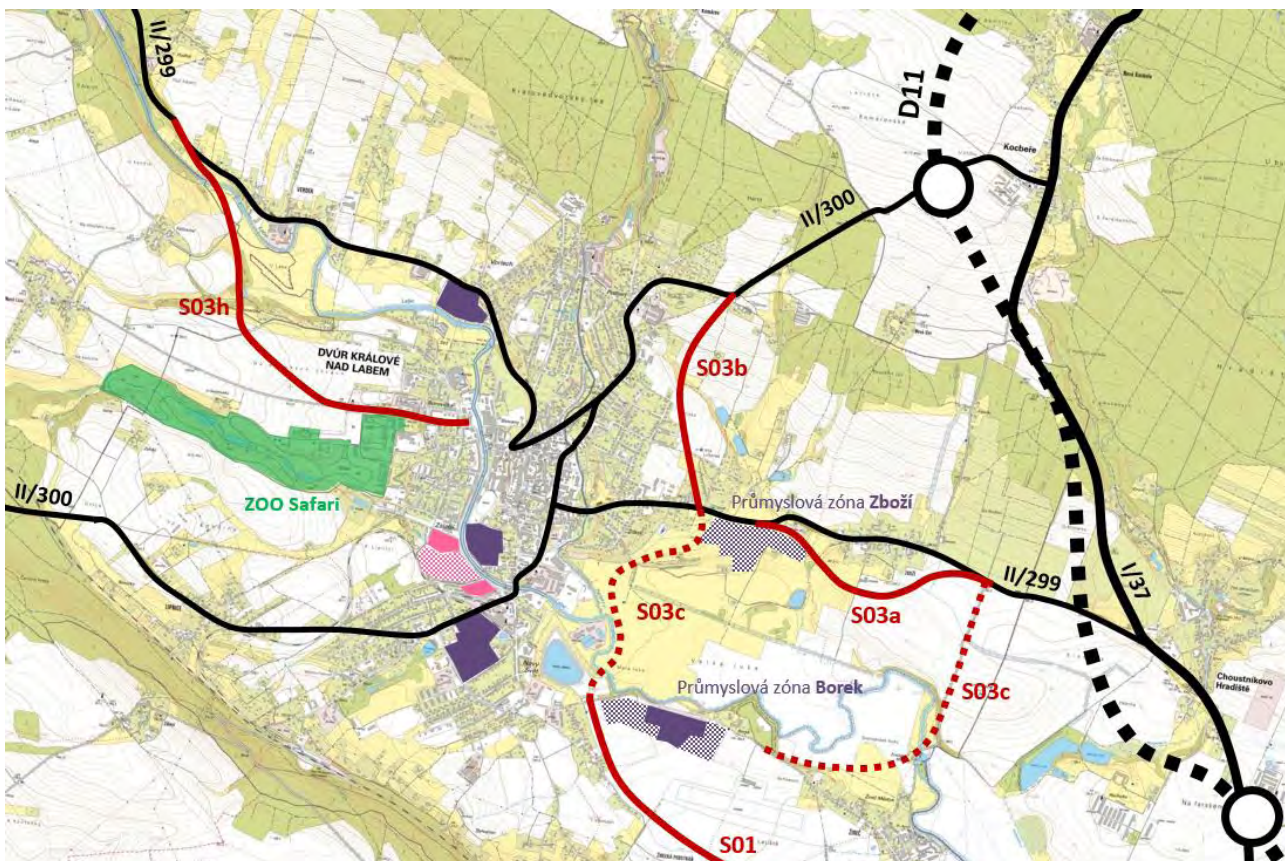
Kombinace 1 | Obsluha průmyslových zón Borek a Zboží

dílčí záměry: S01, S03a + S03b + S03c + [S03h]

priorita: vysoká

doporučený časový horizont: krátkodobý (5 let)

Kombinace 1 zajišťuje dopravní obsluhu průmyslových zón Borek a Zboží jako jednu z priorit dopravní obslužnosti města do budoucna, v souvislosti s postupným rozvojem obou průmyslových zón. V této kombinaci nejsou, především s ohledem na jejich v současné době relativně nízké dopravní zatížení, systémově řešeny přeložky silnic II/299 a II/300. V rámci Kombinace 1 je však územní studií doporučeno systém segmentů obchvatů a dílčích přeložek pro přímou silniční obsluhu Průmyslových zón Borek a Zboží doplnit dílčí přeložkou silnice II/299 v prostoru Verdeku (jižní varianta), jako alternativou k systémovému přeložení silnic II/299 a II/300 formou Severozápadního obchvatu města (záměr S03e ↓).

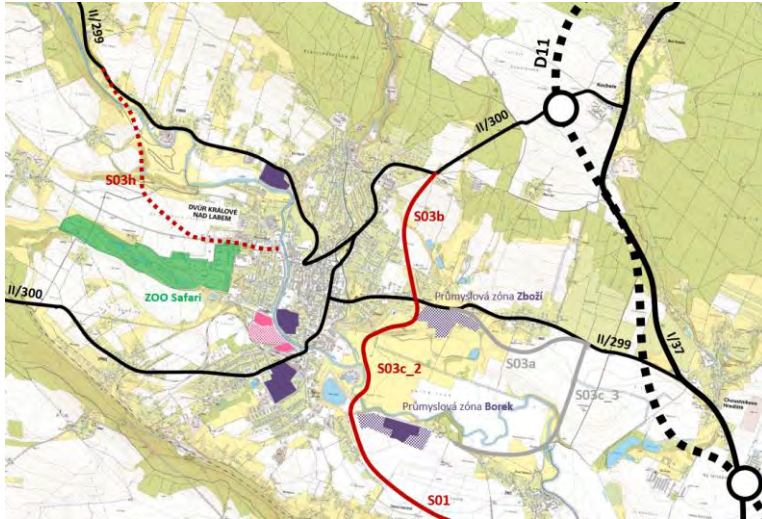


DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

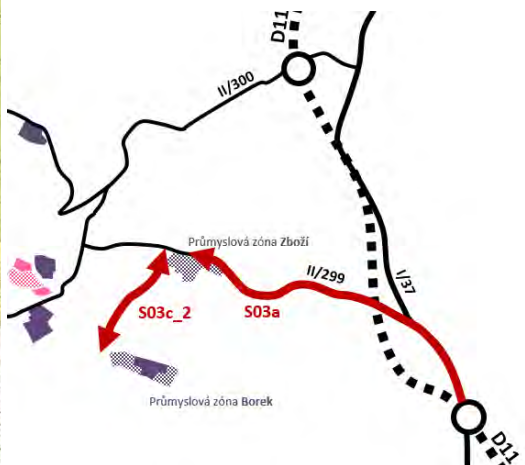
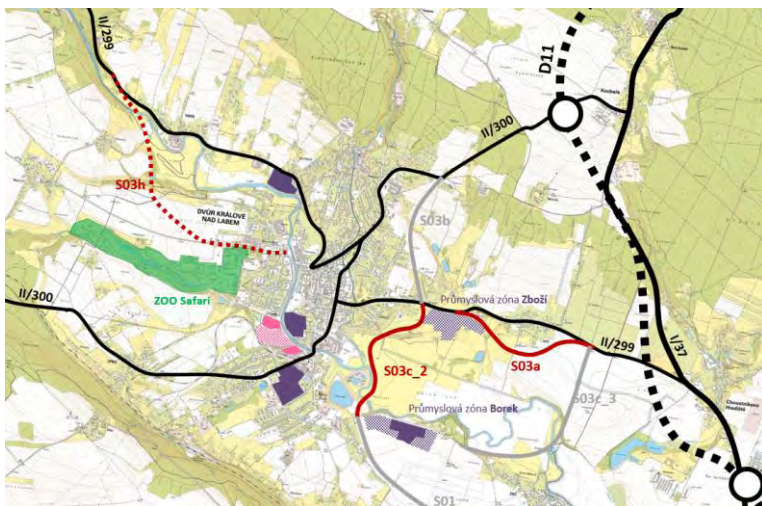
S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: **S03a** | **S03b** | **S03c** | **S03d** | **S03e** | **S03f** | **S03g** | **S03h**

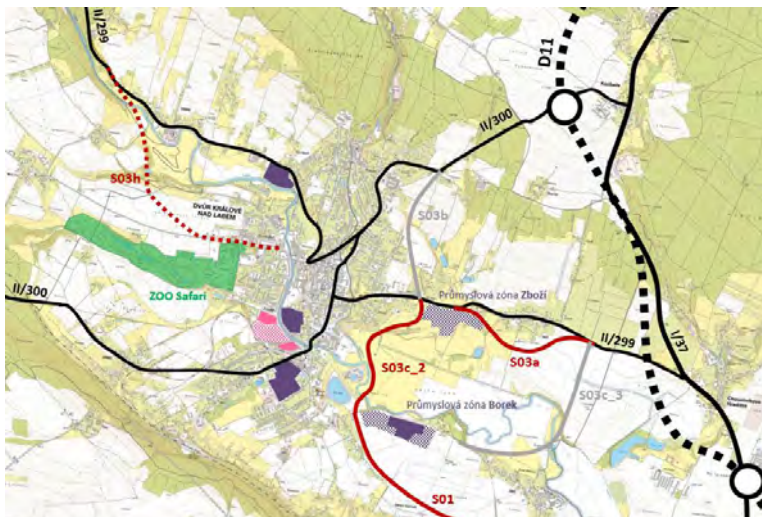
Subkombinace 1a | S03c_2 + S03b + S01 + [S03h – jih]



Subkombinace 1b | S03c_2 + S03a + [S03h – jih]



Subkombinace 1c | S03c_2 + S03a + S01 + [S03h – jih]

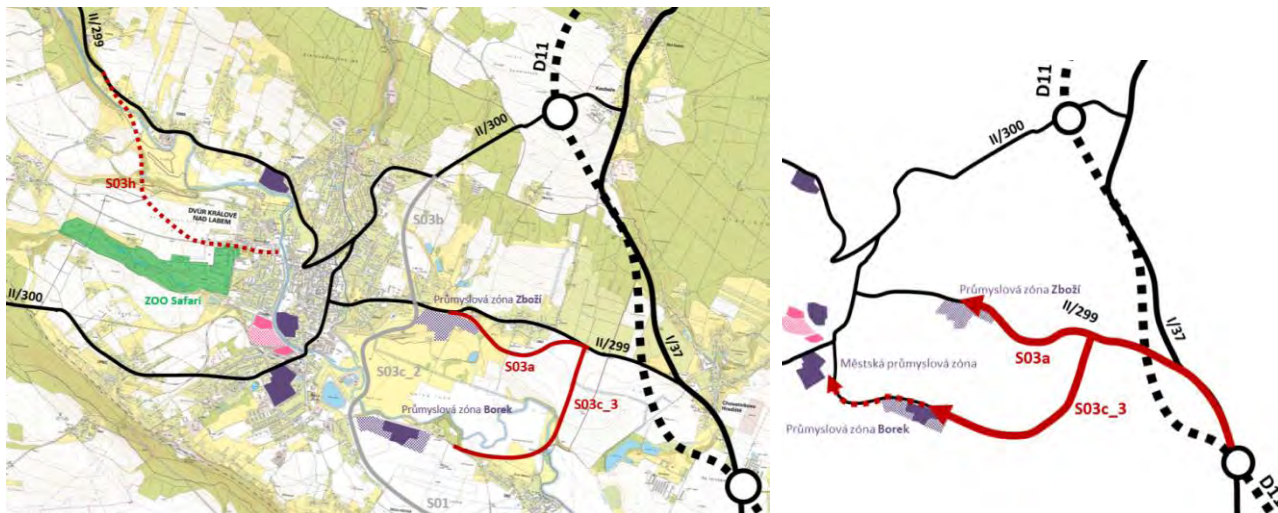


DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S03a | S03b | S03c | S03d | S03e | S03f | S03g | S03h

Subkombinace 1d | S03c_3 + S03a + [S03h – jih]



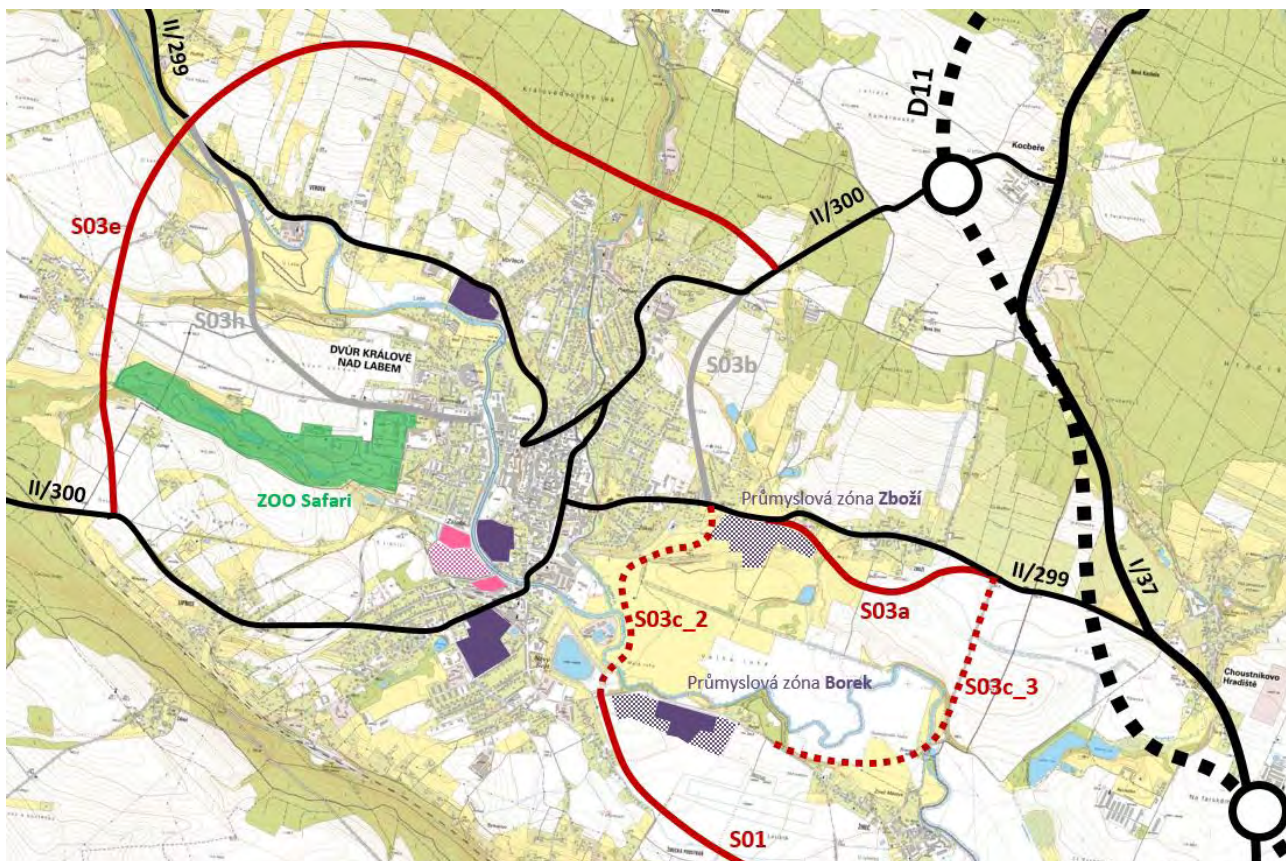
Kombinace 2 | Obsluha průmyslových zón Borek a Zboží + přeložka silnic II/299 a II/300

dílčí záměry: S01 + S03a + S03c + S03e

priorita: střední

doporučený časový horizont: střednědobý (7 - 10 let)

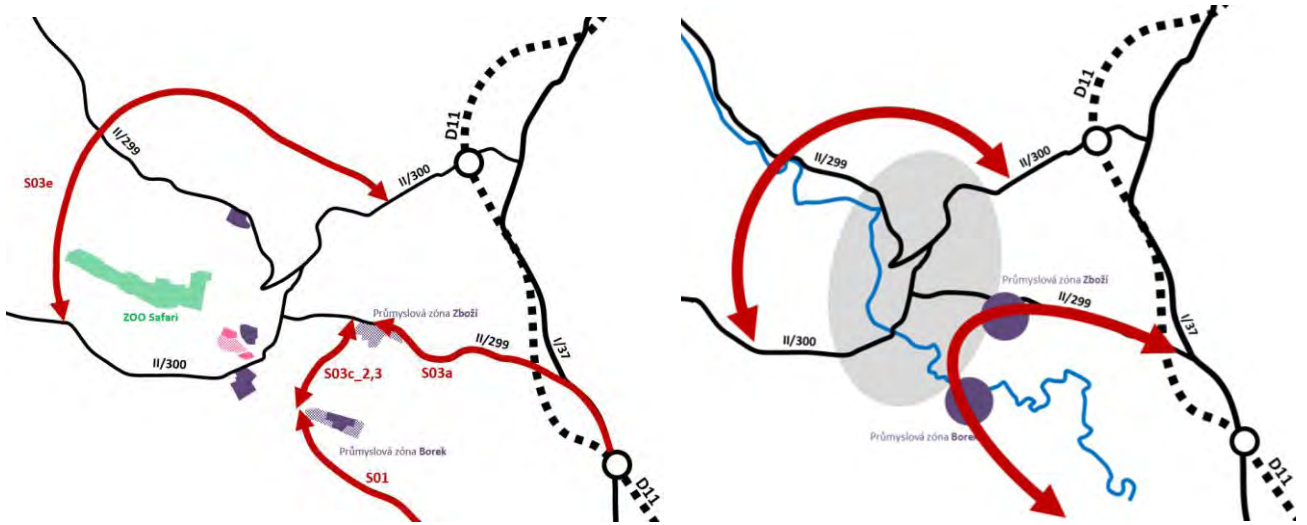
Kombinace 2 zajišťuje dopravní obsluhu průmyslových zón Borek a Zboží jako jednu z priorit dopravní obslužnosti města do budoucna, v souvislosti s postupným rozvojem obou průmyslových zón. Nezávisle na obsluze obou strategických městských průmyslových zón řeší úplné přeložky silnic II/299 a II/300.



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S03a | S03b | S03c | S03d | S03e | S03f | S03g | S03h

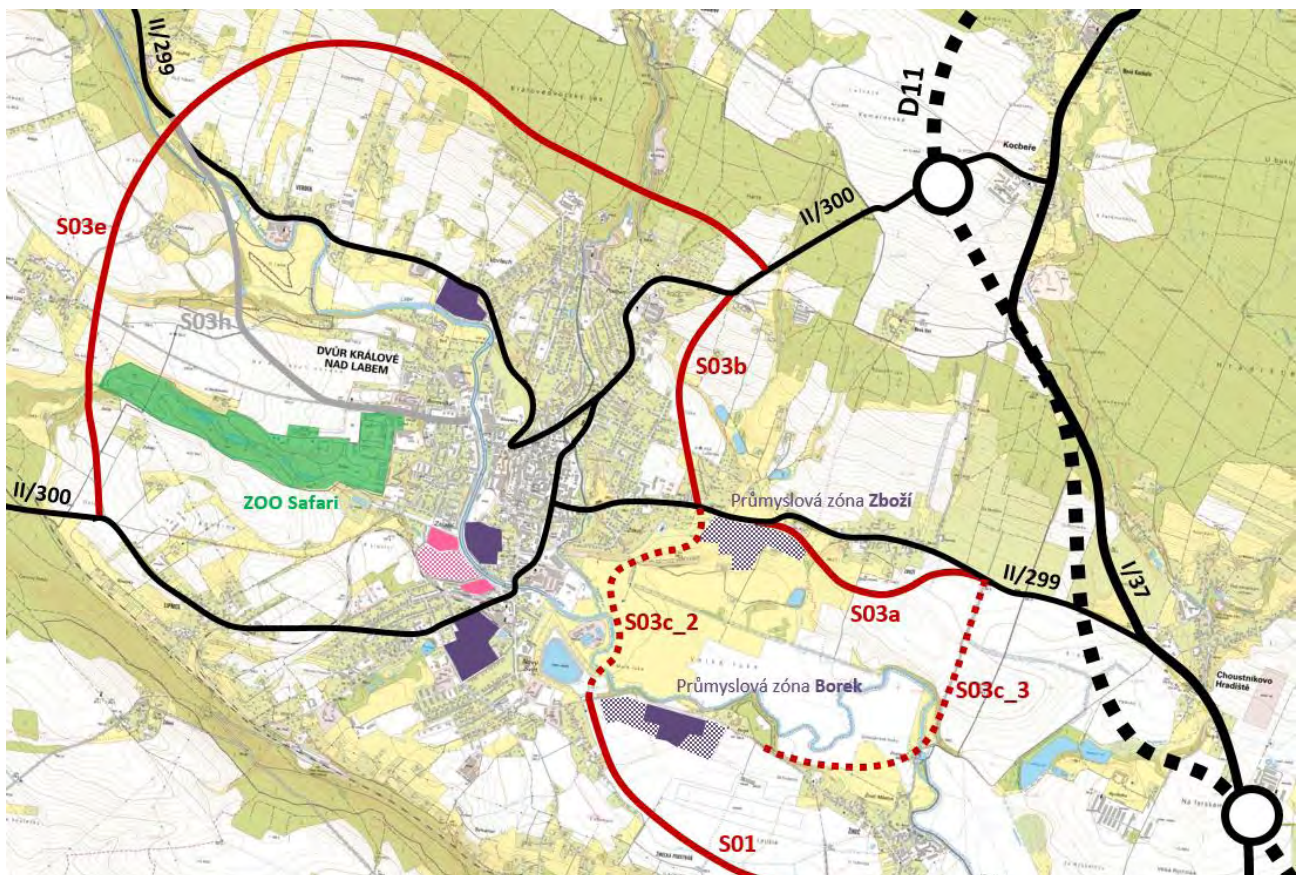


Kombinace 3 | Ucelený obchvatový systém města

dílčí záměry: S01 + S03a + S03b + S03c + S03e

priorita: nízká

doporučený časový horizont: dlouhodobý (15 let)

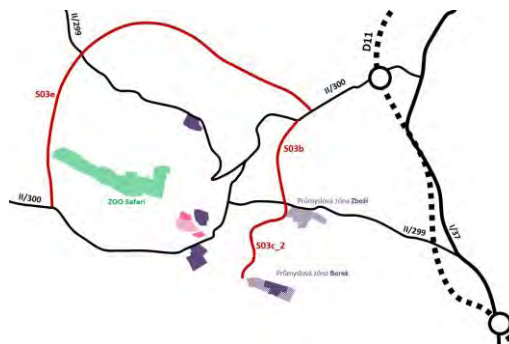
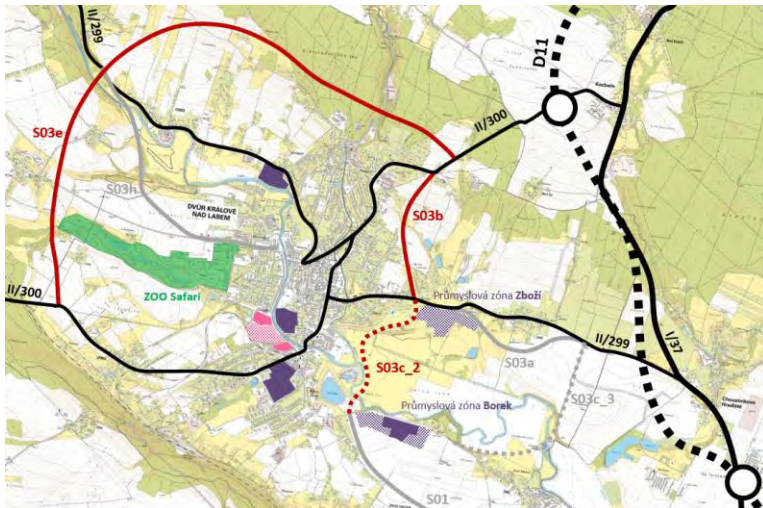


DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

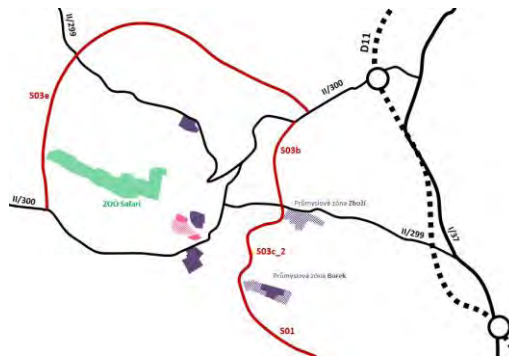
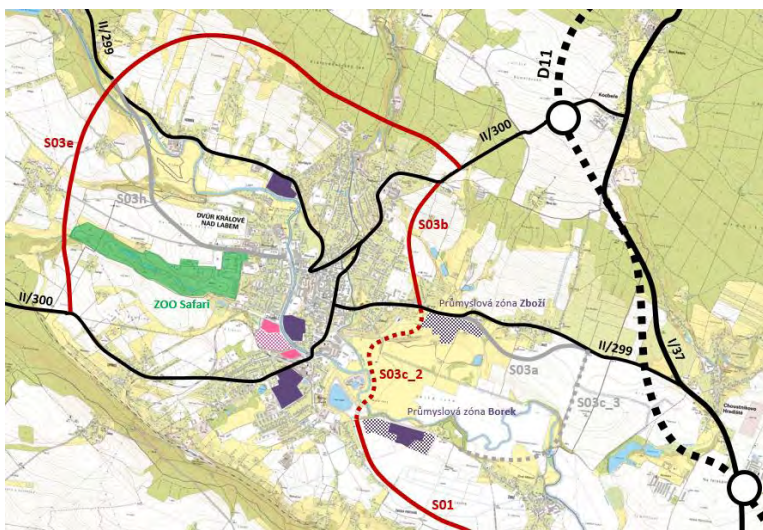
S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚŘY: **S03a** | **S03b** | **S03c** | **S03d** | **S03e** | **S03f** | **S03g** | **S03h**

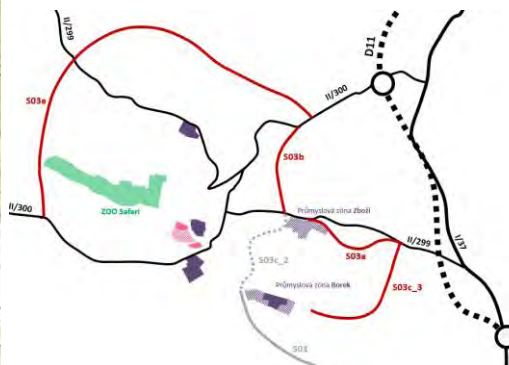
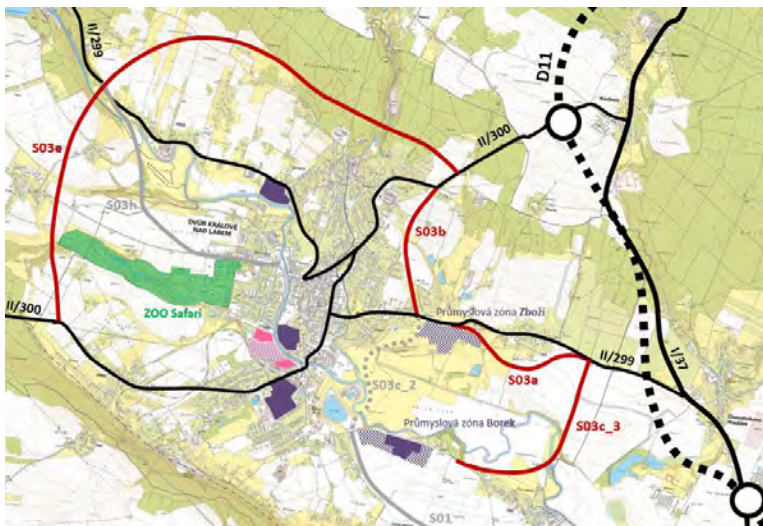
Subkombinace 3a | S03b + S03c_2 + S03e



Subkombinace 3b | S01 + S03b + S03c_2 + S03e



Subkombinace 3c | S03b + S03c_3 + S03e

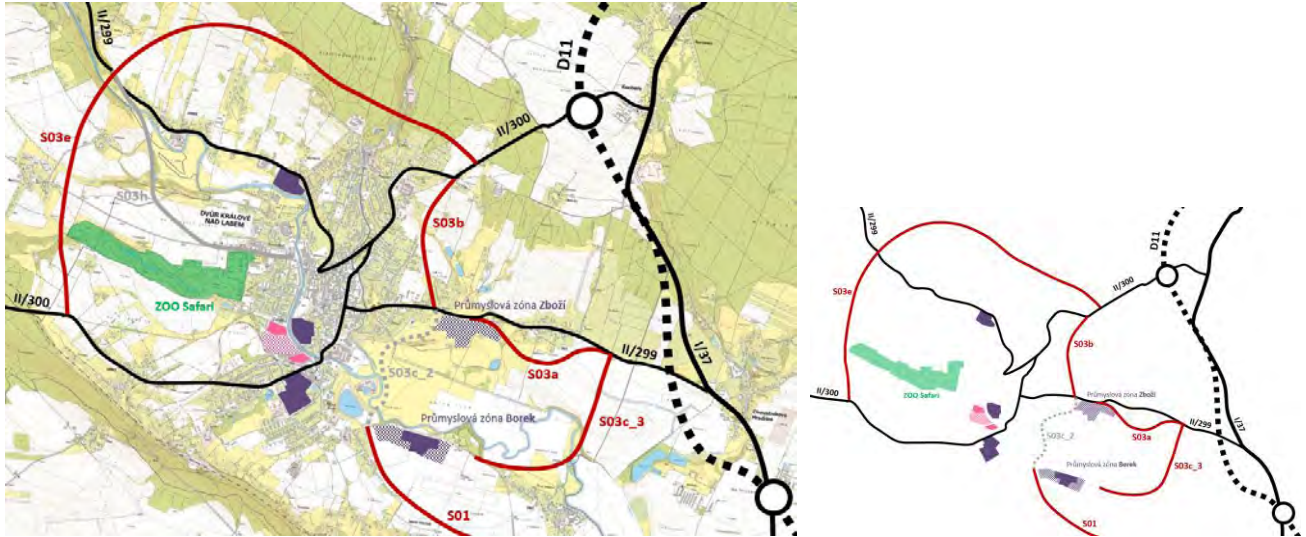


DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: **S03a** | **S03b** | **S03c** | **S03d** | **S03e** | **S03f** | **S03g** | **S03h**

Subkombinace 3d | S01 + S03b + S03c_3 + S03e



Predikce intenzit automobilové dopravy

Kombinace 1 | Obsluha průmyslových zón Borek a Zboží
(S03c_2 + S03b + S01)



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: S03a | S03b | S03c | S03d | S03e | S03f | S03g | S03h

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

Kombinace 1 | Obsluha průmyslových zón Borek a Zboží



- Kapacitní silniční napojení PZ Borek i navrhované PZ Zboží na stávající silnici I/37 i na plánovanou dálnici D11
- Přímé kapacitní silniční propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží
- Převedení veškeré nákladní dopravy směřující do PZ Borek mimo centrum města
- Převedení části dopravy mimo přetížené Denisovo náměstí
- Nový silniční most přes Labe na území města Dvůr Králové nad Labem (v kombinaci se záměrem S03h dokonce 2 nové silniční mosty přes Labe)
- Univerzální řešení přínosné jak v současné situaci bez dálnice D11 tak po realizaci dálnice D11
- Nové kapacitní dopravní napojení areálu ČOV
- Relativně levné a časově dostupné řešení



- Absence systémového řešení přeložení silnic II/299 a II/300
- Řešení atraktivní zejména jen pro nákladní dopravu do/z/mezi PZ Borek a PZ Zboží, nízká atraktivita pro osobní automobilovou dopravu, která má svůj zdroj a cíl v jádrovém území Dvora Králové nad Labem

Kombinace 2 | Obsluha průmyslových zón Borek a Zboží + přeložka silnic II/299 a II/300



- Kapacitní silniční napojení PZ Borek i navrhované PZ Zboží na stávající silnici I/37 i na plánovanou dálnici D11
- Přímé kapacitní silniční propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží
- Převedení veškeré nákladní dopravy směřující do PZ Borek mimo centrum města
- Systémové řešení přeložek silnic II/299 a II/300
- Převedení veškeré tranzitní dopravy mimo přetížené Denisovo náměstí
- 2 nové silniční mosty přes Labe, navíc výhodně každý na vzájemně protilehlé straně města
- Univerzální řešení přínosné jak v současné situaci bez dálnice D11 tak po realizaci dálnice D11
- Nové kapacitní dopravní napojení areálu ČOV



- Chybějící napojení PZ Borek a PZ Zboží na přeložku silnic II/299 a II/300 → ze směru od Hostinného a Hořic nutný závlek nákladní dopravy přes silnice I/37 resp. Dálnici D11 Kocbeře – Choustníkovo Hradiště
- Významná míra fragmentace krajiny labské nivy na západní i východní straně města
- Poměrně finančně nákladně řešení

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVATY / PŘELOŽKY

S03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: **S03a** | **S03b** | **S03c** | **S03d** | **S03e** | **S03f** | **S03g** | **S03h**

Kombinace 3 | Ucelený obchvatový systém města

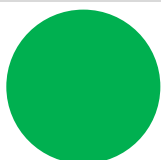


- Systémové řešení → úplný obchvatový systém města
- Kapacitní silniční napojení PZ Borek i navrhované PZ Zboží na stávající silnici I/37 i na plánovanou dálnici D11
- Přímé kapacitní silniční propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží
- Převedení veškeré nákladní dopravy směřující do PZ Borek mimo centrum města
- Systémové řešení přeložek silnic II/299 a II/300
- Převedení veškeré tranzitní dopravy mimo přetížené Denisovo náměstí
- 2 nové silniční mosty přes Labe, navíc výhodně každý na vzájemně protilehlé straně města
- Univerzální řešení přínosné jak v současné situaci bez dálnice D11 tak po realizaci dálnice D11
- Nové kapacitní dopravní napojení areálu ČOV



- Významná míra fragmentace krajiny labské nivy na západní i východní straně města
- Finančně nákladně řešení

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU





DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT ZBOŽÍ

S03a

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřit možnosti a případné územní nároky pro napojení na nadřazenou silniční síť (D35 a D11) stávajících průmyslových zón a dalších navrhovaných v rámci platného Územního plánu města Dvůr Králové nad Labem (plochy Z040 průmyslová zóna Zboží, Z110.1 průmyslová zóna Borek, Z110.2 průmyslová zóna Borek, Z146 plochy výroby navazující na průmyslovou zónu Zboží); (propojovací směry v okolí DK2 Borek, v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Kocbeře).

SOUČASNÝ STAV

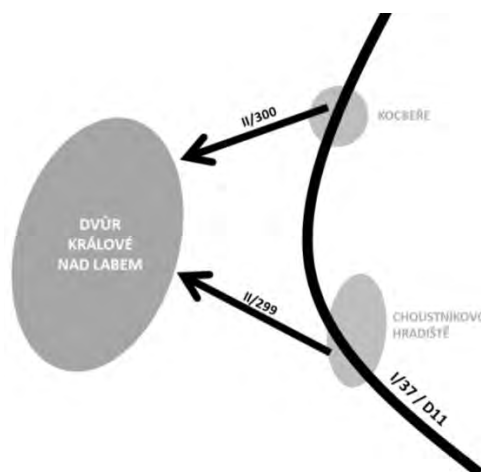
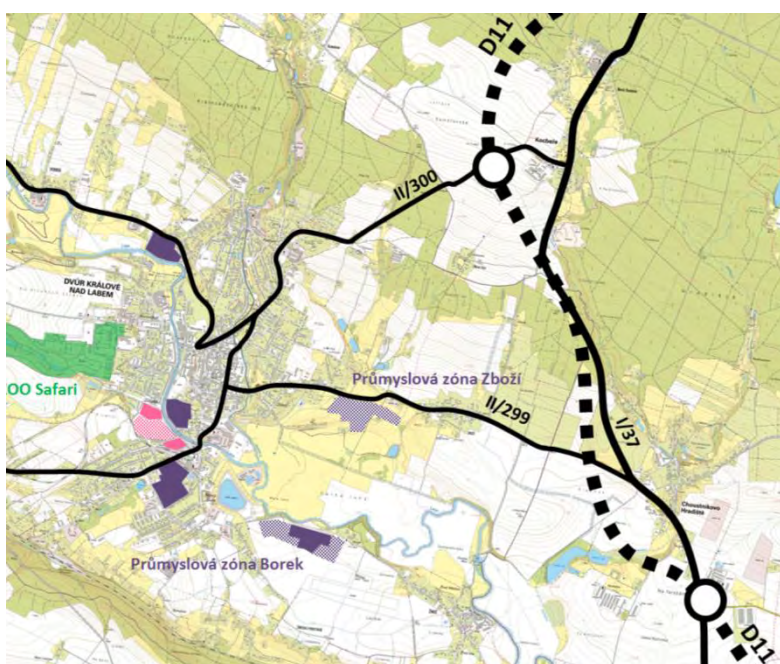
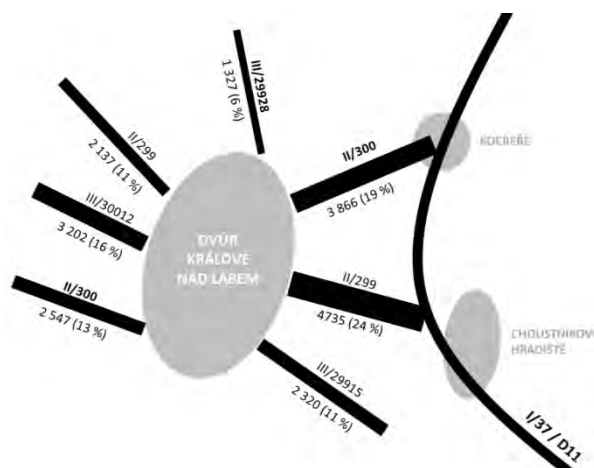
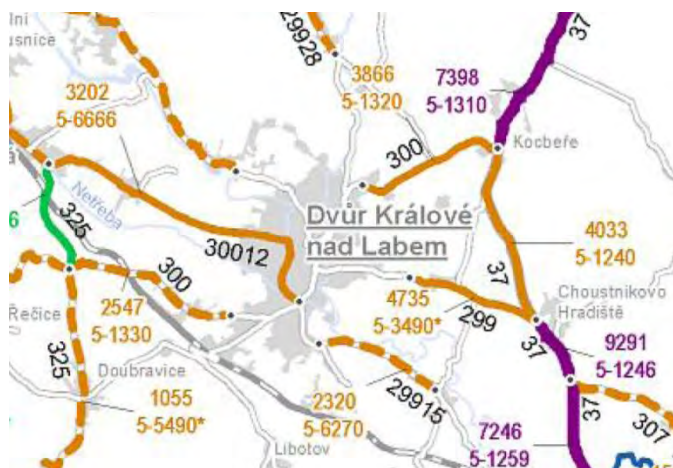


Schéma silničního napojení města Dvůr Králové nad Labem ve směru od silnice I/37 a od budoucí dálnice D11

Hlavní silniční napojení města Dvůr Králové nad Labem je od východu, od stávající silnice I/37 resp. od budoucí dálnice D11. Dle celostátního sčítání dopravy provedeného ŘSD ČR v roce 2010 přijíždělo od východu, po silnicích II/299 a II/300 do města Dvůr Králové nad Labem 43 % všech vozidel, přičemž více než polovina z nich připadala na silnici II/299 Choustníkovo Hradiště – Zboží – Dvůr Králové nad Labem. Příjezd po silnici II/299 je hlavním směrem automobilové dopravy od Hradce Králové a tedy od dálnice D11.



Stávající intenzity automobilové dopravy všech vozidel za 24 h na radiálních příjezdech do Dvora Králové nad Labem dle Celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT ZBOŽÍ

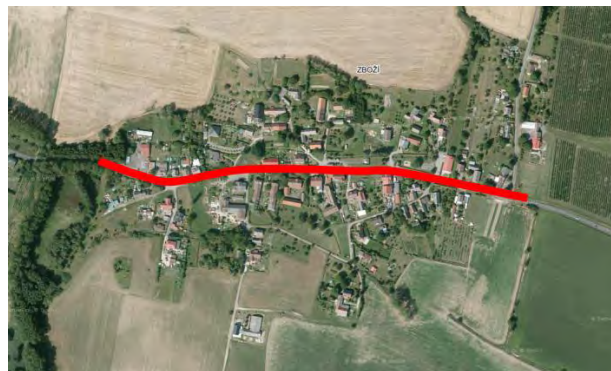
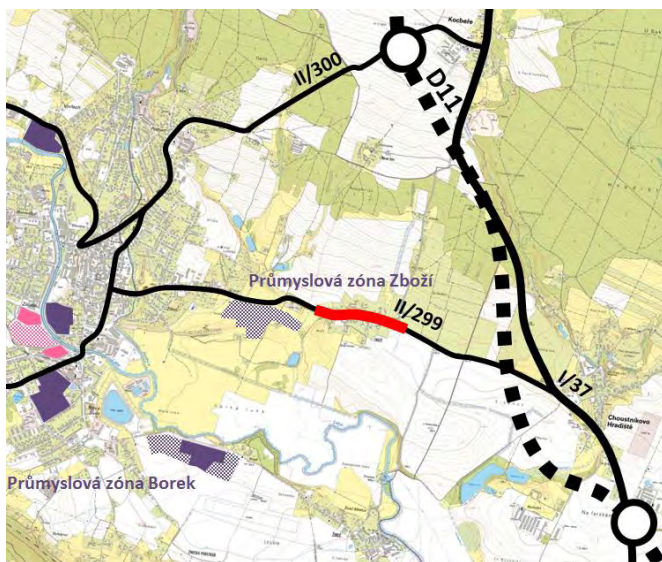
S03a

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Silnice II/299 Choustníkovo Hradiště – Dvůr Králové nad Labem, které je nejzatíženější ze všech radiálních silnic směřujících do Dvora Králové nad Labem a vykazuje navíc nejvyšší podíl těžké nákladní dopravy, prochází zastavěným obytným územím místní části Zboží. Na průjezdním úseku silnice II/299 Zbožím byly přitom v roce 2010 v rámci Celostátního sčítání dopravy ŘSD zjištěny intenzity dopravy 4.735 vozidel celkem za 24 hodin, z čehož celých 16 % (751) tvořila těžká nákladní doprava.

S ohledem na venkovský a čistě obytný charakter sídla Zboží představují intenzity dopravy na průjezdním úseku silnice II/299 vážný provozní, prostorový a hygienický problém.

V platném Územním plánu Dvůr Králové nad Labem je při silnici II/299 mezi Zbožím a jádrovým městem Dvůr Králové nad Labem navržena rozvojová plocha pro založení nové Průmyslové zóny Borek, která má být dopravně dostupná prioritně právě ze silnice II/299. Případná realizace průmyslové zóny vyvolá další navýšení intenzity automobilové dopravy, zejména těžké nákladní dopravy.



Označení průjezdního úseku silnice II/299 sídlem Zboží (vpravo na podkladě letecké mapy mapy.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením odstranění nevyhovujícího průjezdního úseku silnice II/299 zastavěným obytným územím Zboží je přeložka silnice II/299 formou obchvatu Zboží. S ohledem na topografii terénu a svažité terén od severu na jih k nivě Labe je vhodnější vést přeložku Zboží jižně od sídla, vedení obchvatu severně od sídla by znamenalo komplikovanější vedení silnice v zářezu svahu.

Obchvat Zboží je vymezen v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem. Trasa přeložky silnice II/299 Zboží dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem je zcela vyhovující. Na západní straně je navrhovaný obchvat Zboží zaústěn do stávající trasy silnice II/299 v místě navrhované Průmyslové zóny Zboží, umožní tak její přímé obslužení a napojení na obchvat Zboží.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT ZBOŽÍ

S03a

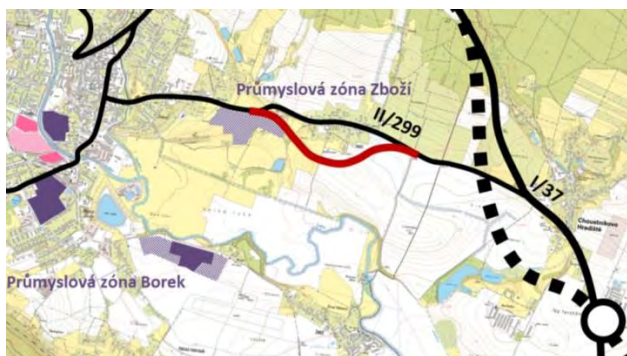
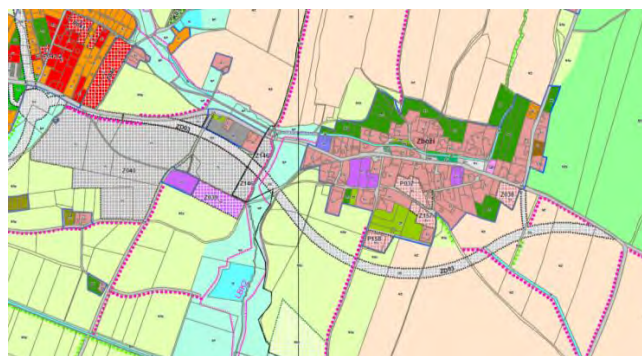


Schéma navržené trasy ochvatu Zboží na silnici II/299



Výřez z hlavního výkresu ÚP Dvůr Králové nad Labem

Predikce intenzit automobilové dopravy

S ohledem na populační velikost sídla Zboží (jen cca 50 rodinných domů, tj. jen cca 120 obyvatel) je cílová doprava na průjezdním úseku Zbožím téměř zanedbatelná a dominantní část intenzity automobilové dopravy na průjezdním úseku silnice II/299 Zbožím představuje doprava tranzitní. Dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí je podíl cílové dopravy pouze 4 %, zbylých 96 % reprezentuje doprava tranzitní.

S ohledem na výše uvedené je predikována v podstatě stoprocentní účinnost převedení tranzitní dopravy na navrhovaný obchvat Zboží. Obchvat Zboží díky plynulosti dopravy a možnosti zvýšení rychlosti dopravy navíc zvýší atraktivitu silnice II/299 v úseku Choustníkovo Hradiště (I/37 resp. D11) – Dvůr Králové nad Labem. Dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí je účinnost obchvatu Zboží predikována na více než 6.000 vozidel celkem za 24 hodin. Taková predikovaná intenzita dopravy na obchvatu jeho případnou realizaci jednoznačně opodstatňuje.



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném obchvatu Zboží dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,80	rovinaté	-	58.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT ZBOŽÍ

S03a

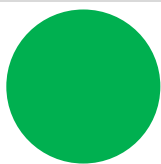
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Převedení tranzitní dopravy na silnici II/299 mimo zastavěné obytné území sídla Zboží
- Kapacitní dopravní napojení Průmyslové zóny Zboží na stávající silnici I/37 i na plánovanou dálnici D11
- Možnost dopravního napojení Průmyslové zóny Zboží přímo z Obchvatu Zboží
- Velmi přesvědčivá dopravní účinnost obchvatu
- Náklady na realizaci (cca 45.500.000,- Kč) odpovídající dopravní účinnosti



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Velmi vysoká priorita realizace.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PROPOJENÍ (NAPOJENÍ PZ ZBOŽÍ)

S03b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro napojení na nadřazenou silniční síť (D35 a D11) stávajících průmyslových zón a dalších navrhovaných v rámci platného Územního plánu města Dvůr Králové nad Labem (plochy Z040 průmyslová zóna Zboží, Z110.1 průmyslová zóna Borek, Z110.2 průmyslová zóna Borek, Z146 plochy výroby navazující na průmyslovou zónu Zboží); (propojovací směry v okolí DK2 Borek, v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Kocbeře).

Ve vazbě na výše uvedené posoudit a prověřit aktuálnost navrhovaného napojení na D11 se stávajícím řešením obsaženým v platném Územním plánu Dvora Králové nad Labem (koridory ZD03 východní přivaděč, ZD02 východní přivaděč, ZD04 východní propojení); (propojovací směr v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Choustníkovo Hradiště).

SOUČASNÝ STAV

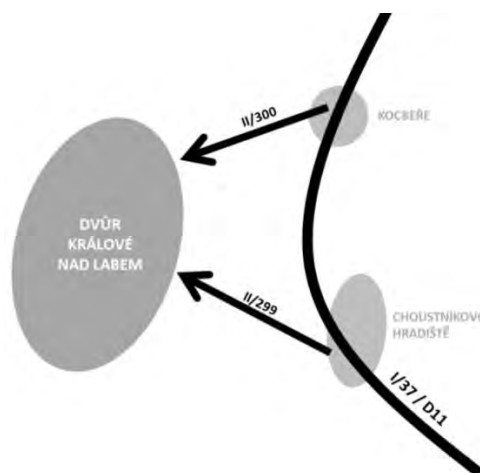
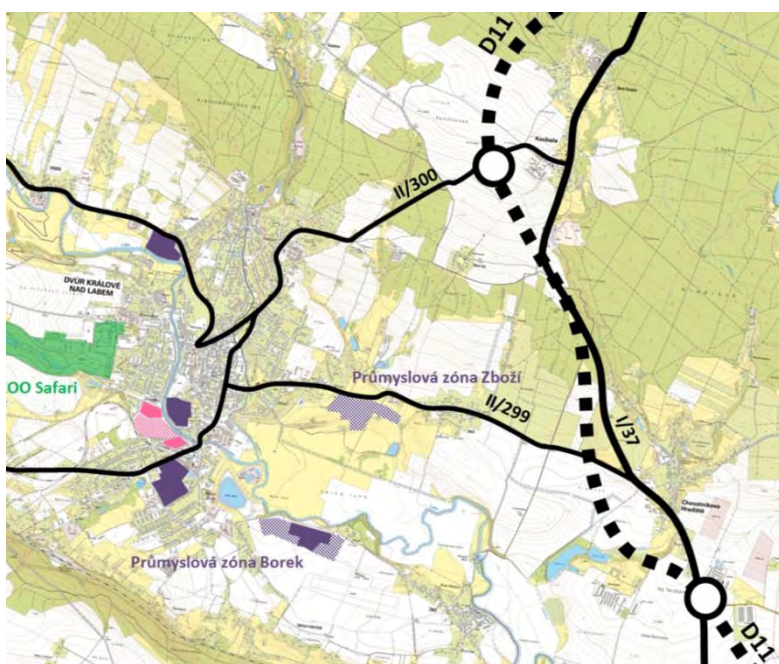
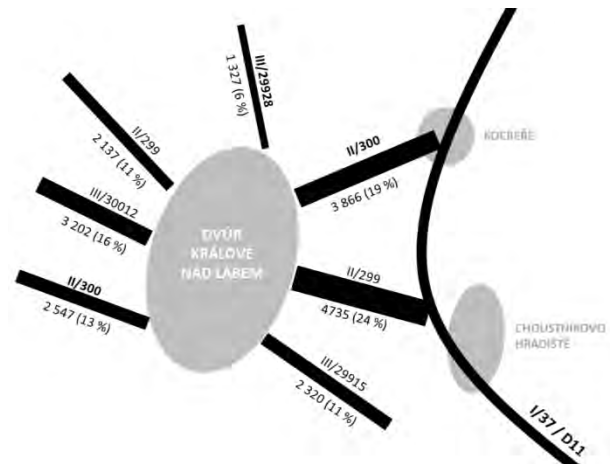


Schéma silničního napojení města Dvůr Králové nad Labem ve směru od silnice I/37 a od budoucí dálnice D11 (na podkladě mapy www.mapy.cz)

Hlavní silniční napojení města Dvůr Králové nad Labem je od východu, od stávající silnice I/37 resp. od budoucí dálnice D11. Dle celostátního sčítání dopravy provedeného ŘSD ČR v roce 2010 přijíždělo od východu, po silnicích II/299 a II/300 do města Dvůr Králové nad Labem 43 % všech vozidel, přičemž více než polovina z nich připadala na silnici II/299 Choustníkovo Hradiště – Zboží – Dvůr Králové nad Labem a téměř polovina pak na silnici II/300 Kocbeře – Dvůr Králové nad Labem. Příjezd po silnici II/300 od Kocbeře je hlavním směrem automobilové dopravy ve směru od Trutnova, a tedy z Polska.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PROPOJENÍ (NAPOJENÍ PZ ZBOŽÍ)

S03b



Stávající intenzity automobilové dopravy všech vozidel za 24 h na radiálních příjezdech do Dvora Králové nad Labem dle Celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)

Význam silniční radiály II/300 Kocbeře – Dvůr Králové nad Labem se zásadně zvýší po realizaci dálnice D11 v úseku Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/Polsko. Nově plánovaná mimoúrovňová křižovatka MÚK Kocbeře na křížení dálnice D11 a silnice II/300 bude jedinou MÚK na dálnici D11 napojující město Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 přímo, bez nutnosti průjezdu zastavěným územím některé z obcí (na rozdíl od MÚK Choustníkovo Hradiště, z níž bude příjezd do Dvora Králové nad Labem možný jedině průjezdem přes západní okraj zastavěného území Choustníkovo Hradiště, po stávajícím průjezdním úseku silnice I/37). Silnice II/300 MÚK Kocbeře – Dvůr Králové nad Labem bude prioritním dopravním napojením Dvora Králové nad Labem na dálnici D11 ve směru od a do Polska.

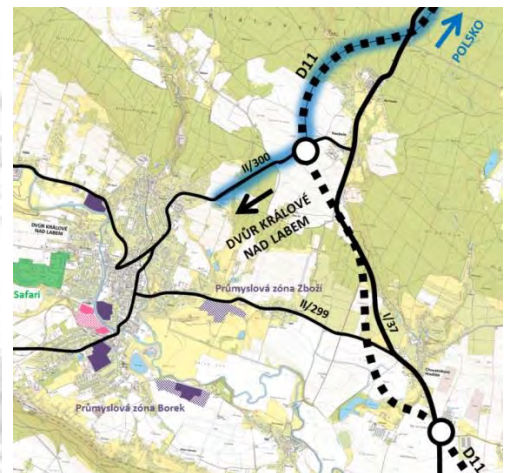
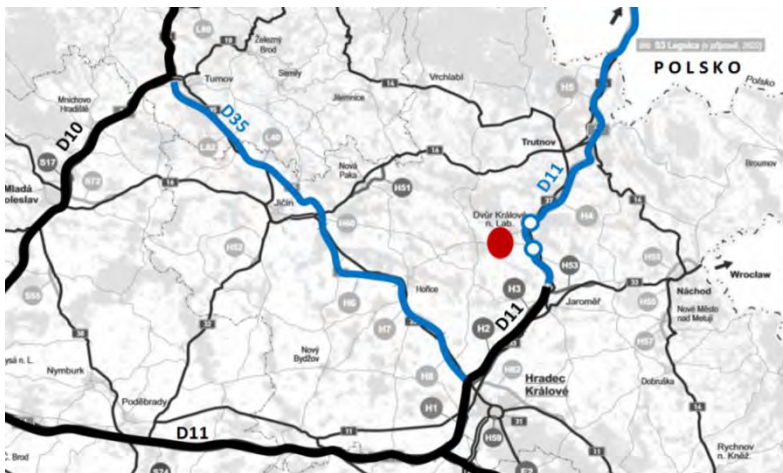


Schéma napojení města Dvůr Králové nad Labem na plánovanou dálnici D11 směr Polsko (na podkladě mapy záměrů ŘSD ČR, www.rsd.cz)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Silnice II/300 Kocbeře – Dvůr Králové nad Labem dnes prochází severovýchodní částí zastavěného území města. Jedním z hlavních problémů je, že silnice II/300 Kocbeře – Dvůr Králové nad Labem neumožňuje přímé dopravní napojení plánované Průmyslové zóny Zboží ani Průmyslové zóny Borek, bez nutného průjezdu centrem města Dvůr Králové nad Labem, přímo po okraji historického jádra města. S realizací dálnice D11 poroste přirozeně tlak na přímé a bezkolizní dopravní napojení Průmyslových zón Zboží i Borek na dálnici D11. Ve směru od/do Polska přitom bude tlak na přímé dopravní napojení obou průmyslových zón na MÚK Kocbeře na křížení dálnice D11 a silnice II/300.

Lze předpokládat, že s rozvojem Průmyslových zón Zboží i Borek se na radiálách II/299 Choustníkovo Hradiště – Dvůr Králové nad Labem i II/300 Kocbeře - Dvůr Králové nad Labem bude významně zvyšovat podíl těžké nákladní dopravy směřující do/z průmyslových zón. Průjezd kamionů po průjezdních úsecích silnic II/299 a II/300 ulicemi Legionářská a 17. listopadu je přitom již dnes na hranici udržitelnosti.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PROPOJENÍ (NAPOJENÍ PZ ZBOŽÍ)

S03b

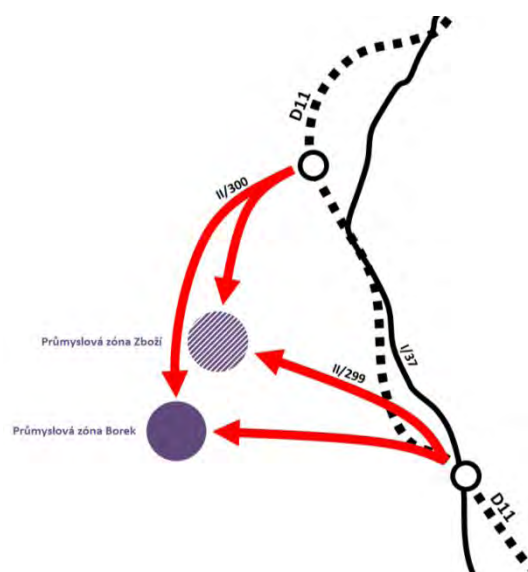
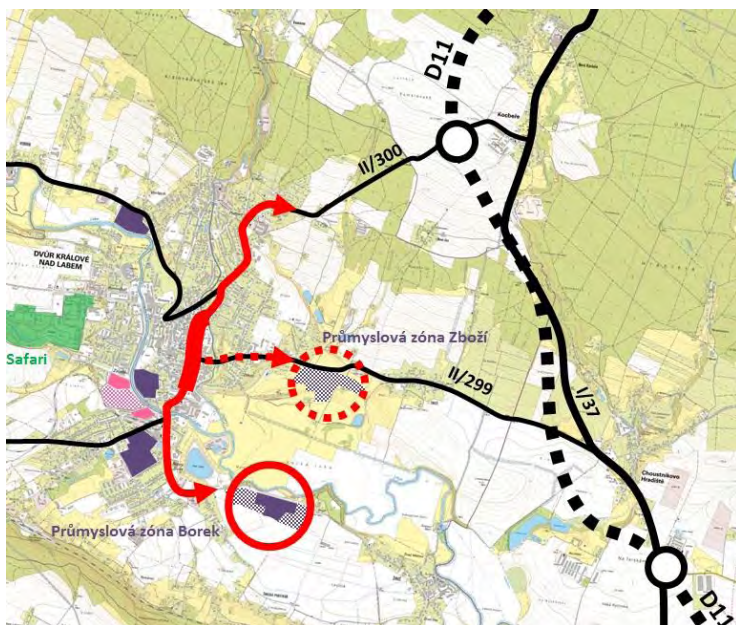


Schéma chybějících přímých dopravních napojení Průmyslových zón Borek a Zboží na plánovanou dálnici D11

NÁVRH ŘEŠENÍ

Východní propojení v ÚP Dvůr Králové nad Labem

Řešení přeložky radiály silnice II/300 Kocbeře – Dvůr Králové nad Labem mimo centrální část města Dvůr Králové nad Labem má s ohledem na v současné době převažující podíl cílové dopravy (a jen minimální podíl tranzitní dopravy) na průjezdním úseku silnice II/300 Dvorem Králové nad Labem smysl pouze v souvislosti s rozvojem navrhované Průmyslové zóny Zboží a zároveň v souvislosti s realizací plánované dálnice D11 v úseku Jaroměř – státní hranice ČR/Polsko.

Územní studie potvrzuje řešení Východního propojení dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem jako vyhovující a nenavrhuje žádnou úpravu jeho trasy.

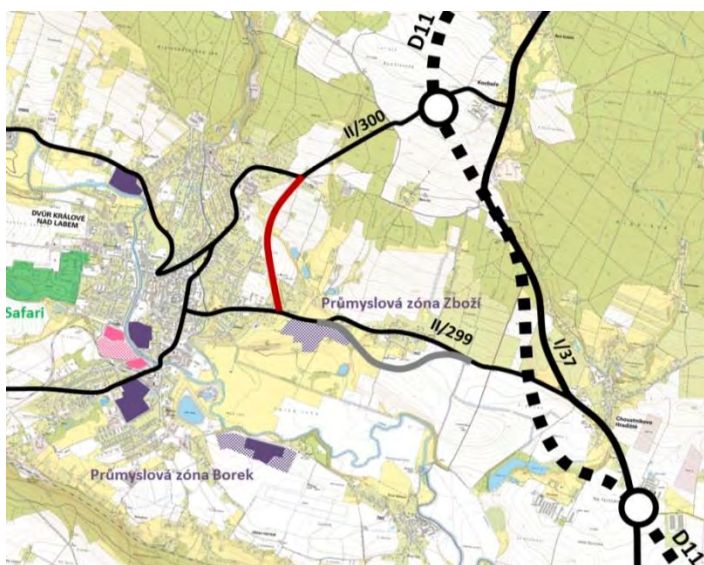
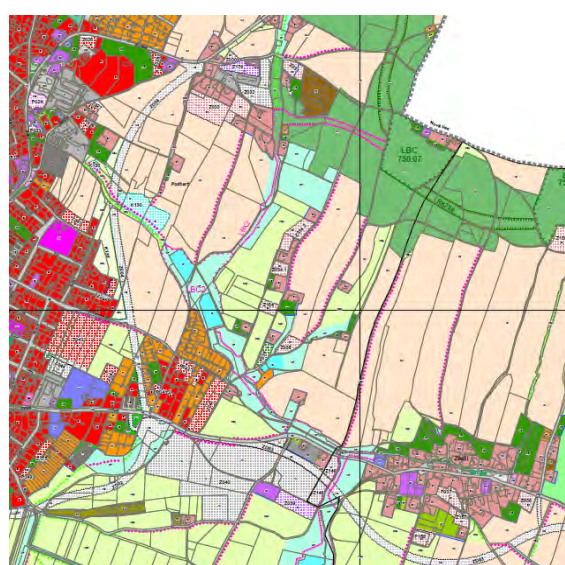


Schéma navrhované trasy Východního propojení (přeložka silnice II/300)



Výřez z hlavního výkresu ÚP Dvůr Králové nad Labem

V případě realizace obchvatu Zboží na silnici II/299 se potřebnost Východního propojení jeví jako diskutabilní. Shodnou funkci jako Východní propojení, tedy přímou dopravní obsluhu Průmyslové zóny Zboží jak ze stávající silnice I/37 tak v budoucnu z plánované dálnice D11, totiž splní právě i radiála silnice II/299 Choustníkovo Hradiště – Dvůr Králové nad Labem opatřená obchvatem Zboží.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PROPOJENÍ (NAPOJENÍ PZ ZBOŽÍ)

S03b

Predikce intenzit automobilové dopravy

Makroskopický dopravní model silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí predikuje účinnost Východního propojení na úrovni 60 % stávajícího průjezdního úseku silnice II/300 ulicemi Krkonošská - Tyršova – Legionářská, přičemž predikovaná účinnost se pohybuje v řádu 2.800 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin. Pro automobily směřující od Kocbeře do severní části Dvora Králové nad Labem bude stále dostatečně atraktivní stávající radiála silnice II/300 vedená ve stávající trase. Východní přivaděč nicméně umožní zcela odklonit těžkou nákladní dopravu směřující od Kocbeře po silnici II/300 do navrhované Průmyslové zóny Zboží z centrální části města.

Dopravní atraktivitu Východního přivaděče by bylo možné zvýšit zavedením zklidňujících dopravních opatření na ulicích Krkonošská – Tyršova – Legionářská po realizaci Východního přivaděče, které by byly motivací pro řidiče využívat stávající průjezdní úsek silnice II/300 jen v případě zdroje a cíle cest v dotčeném území města.



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Východním propojení dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,50	pahorkovitě	-	45.500.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Převedení tranzitní dopravy mimo ulice Krkonošská – Tyršova – Legionářská
- Kapacitní dopravní napojení Průmyslové zóny Zboží na stávající silnici I/37 (směrem od severu) i na plánovanou dálnici D11 (bez nutnosti průjezdu zastavěným územím Choustníkova Hradiště)



- Při realizaci obchvatu Zboží do doby realizace dálnice D11 zbytný záměr
- Poměrně nízká dopravní účinnost
- Poměrně vysoké náklady na realizaci stavby (45.500.000,- Kč) s ohledem na relativně nízkou dopravní účinnost (cca 2.800 vozidel celkem / 24 h)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PROPOJENÍ (NAPOJENÍ PZ ZBOŽÍ)

S03b

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Velmi nízká priorita realizace.

Realizace záměru je smysluplná až po realizaci dálnice D11 Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – státní hranice ČR/Polsko.

(do té doby bude funkci Východního propojení přebírat silnice II/299 Choustníkovo Hradiště – Dvůr Králové nad Labem, optimálně vybavená obchvatem Zboží).



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřit možnosti a případné územní nároky pro napojení na nadřazenou silniční síť (D35 a D11) stávajících průmyslových zón a dalších navrhovaných v rámci platného Územního plánu města Dvůr Králové nad Labem (plochy Z040 průmyslová zóna Zboží, Z110.1 průmyslová zóna Borek, Z110.2 průmyslová zóna Borek, Z146 plochy výroby navazující na průmyslovou zónu Zboží); (propojovací směry v okolí DK2 Borek, v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Kocbeře).
Ve vazbě na výše uvedené posoudit a prověřit aktuálnost navrhovaného napojení na D11 se stávajícím řešením obsaženým v platném Územním plánu Dvora Králové nad Labem (koridory ZD03 východní přivaděč, ZD02 východní přivaděč, ZD04 východní propojení); (propojovací směr v okolí DK3 Denisovo náměstí – MÚK Choustníkovo Hradiště).

SOUČASNÝ STAV

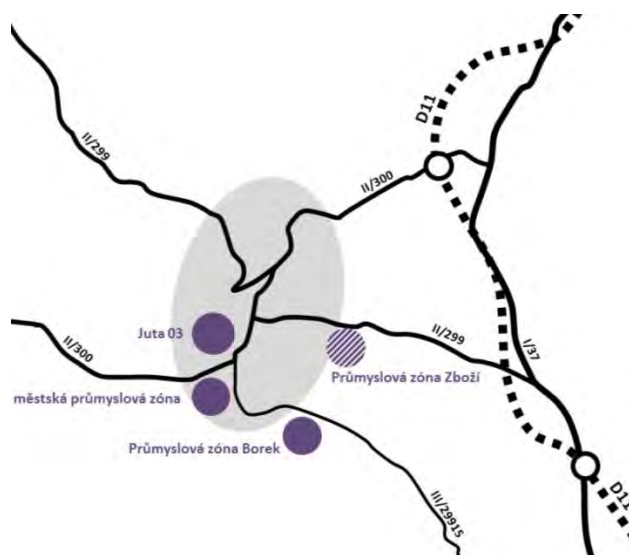
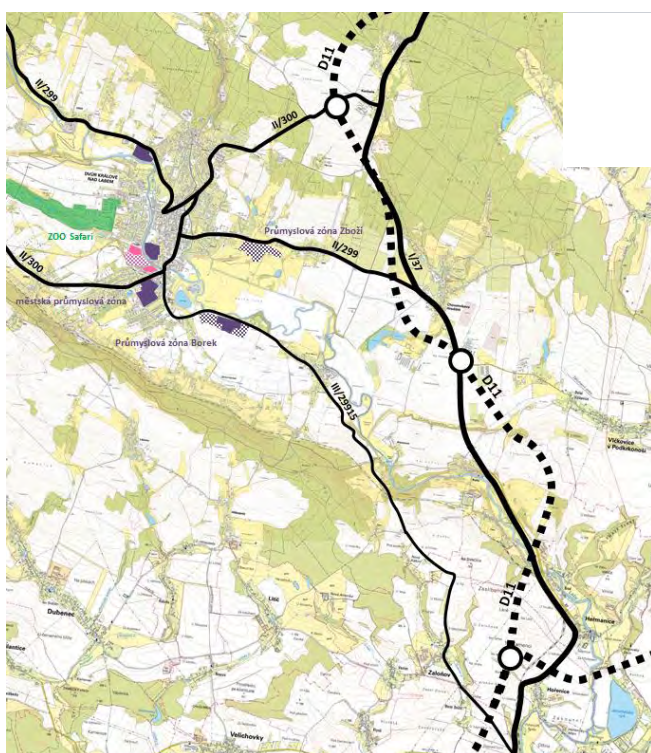


Schéma silničního napojení města Dvůr Králové nad Labem ve směru od východu (od silnice I/37 a od budoucí dálnice D11) včetně napojení nejvýznamnějších průmyslových zón ve městě

Hlavní silniční napojení města Dvůr Králové nad Labem je od východu, od stávající silnice I/37. Dopravní napojení města Dvůr Králové nad Labem od východu zůstane dominantním i po dostavbě dálnice D11 z Hradce Králové do Polska. Hlavními silničními přivaděči jsou, a i do budoucna zůstanou silnice II/300 Kocbeře - Dvůr Králové nad Labem a II/299 Choustníkovo Hradiště - Dvůr Králové nad Labem.

Doplňkovou radiální silnicí k silnicím II/300 a II/299, napojující město Dvůr Králové nad Labem na silnici I/37 i na budoucí dálnici D11 ve směru od východu, je silnice III/29915 Jaroměř – Zaloňov – Žireč – Dvůr Králové nad Labem / Na Borkách. V porovnání se silnicemi II/299 a II/300 má silnice III/29915 výrazně horší technické parametry, zejména nevhodné směrové i výškové vedení, šířkové uspořádání zcela nevyhovující provozu těžké nákladní dopravy, a navíc prochází zastavěnými územími obce Zaloňov a sídla Žireč.

Ve východní části města Dvůr Králové nad Labem se nachází stávající i plánované nejvýznamnější zdroje těžké nákladní dopravy. V lokalitě Na Borkách na jihovýchodním okraji města Dvůr Králové nad Labem se nachází **Průmyslová zóna Borek**, která je v současné době využita z cca 30 % a je navržena k dalšímu plošnému rozvoji. V jižní části města se pak nachází rovněž tradiční **městská průmyslová zóna** se závodem Juta 01, pivovarem Tambor či městskou teplárnou. Ve vazbě na sídlo Zboží je v platném Územním plánu Dvůr Králové nad Labem vymezena plocha pro založení nové **Průmyslové zóny Zboží** (20.4.2016 schválila rada města Dvůr Králové n. L. prodej celé průmyslové zóny firmě Karsit).

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

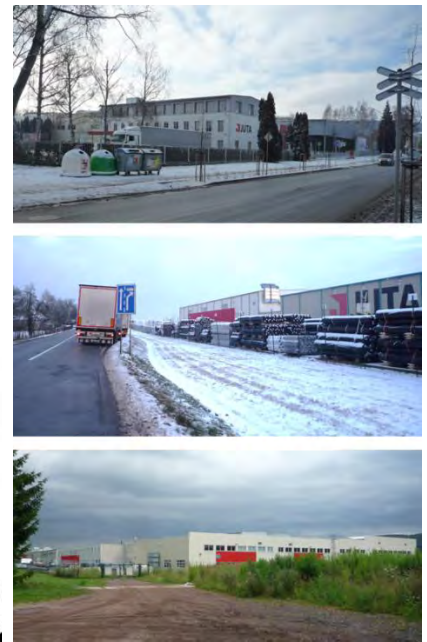
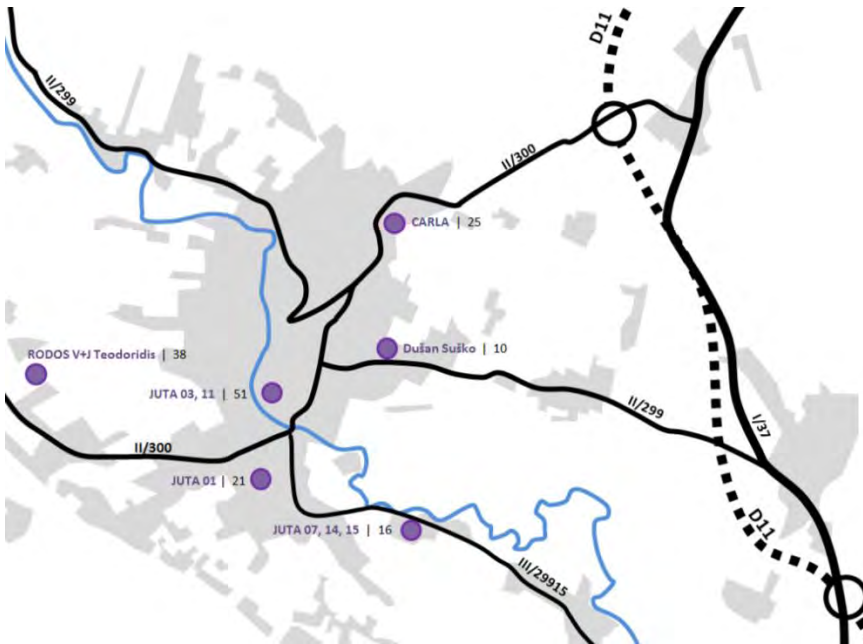


Schéma hlavních zdrojů nákladní dopravy na území města Dvůr Králové nad Labem s uvedením průměrného počtu nákladních vozidel za den (zdroj: dotazovací šetření provedené odborem dopravy a silničního hospodářství MÚ Dvůr Králové nad Labem)
Fotografie závodu Juta 01 (nahore) a Juta 07, 14, 15 Na Borkách (2x dole) (foto: Veronika Šindlerová, 2012, 2016)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Chybějící přímé kapacitní silniční napojení Průmyslové zóny Borek

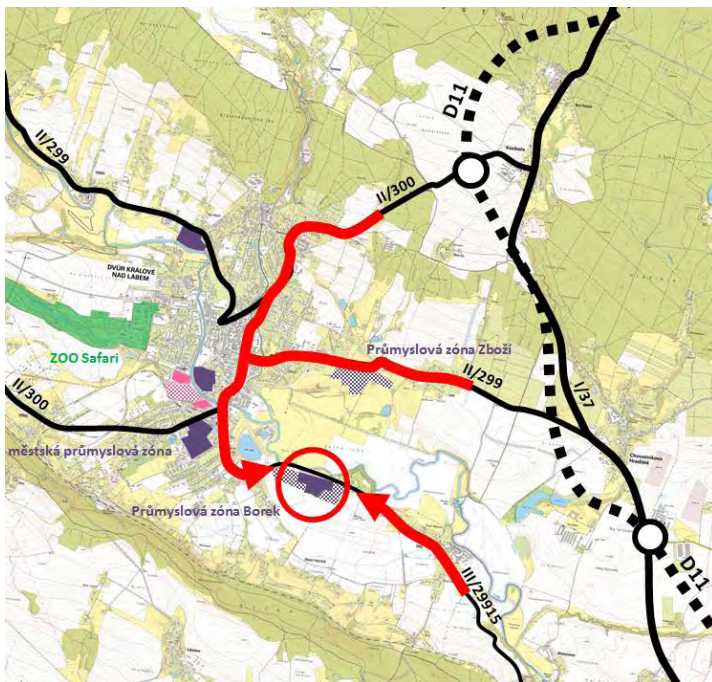


Schéma Problému k řešení 1 – Chybějící přímé kapacitní silniční napojení PZ Borek (na podkladě ZMO 10 od ČUZK a letecké mapy mapy.cz)

Průmyslová zóna Borek, jejíž kapacita je zaplněna přibližně z jedné třetiny výrobními závody Juta 07, Juta 14 a Juta 15, je v současné době napojena na nadřazenou silniční síť (silnice I/37 s vazbou na dálnici D11) jednak prostřednictvím silnice II/299 Choustníkovo Hradiště - Dvůr Králové nad Labem nebo silnice II/300 Kocbeře - Dvůr Králové nad Labem s pokračováním z Denisova náměstí po silnici III/29915 do lokality Na Borkách, a dále svými směrovými, výškovými i šířkovými parametry nevyhovující silnicí III/29915 Jaroměř – Zaloňov – Žiřec - Dvůr Králové nad Labem / Na Borkách.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

Všechna tři stávající silniční napojení Průmyslové zóny Borek vedou průjezdními úseky zastavěnými obytnými územími, silnice II/300 a II/299 procházejí centrální částí města Dvůr Králové nad Labem, po obvodu jeho historického jádra, silnice III/29915 prochází zastavěným obytným územím Jaroměře, Zaloňova a centrální částí Žirče.

Další rozvoj Průmyslové zóny Borek vyvolá zvýšení intenzity generované těžké nákladní dopravy. V souvislosti s výstavbou dálnice D11 z Hradce Králové do Polska lze očekávat zvýšení atraktivity obsluhy města Dvůr Králové nad Labem automobilovou dopravou, včetně zvýšení atraktivity obsluhy všech průmyslových zón, průmyslových areálů a ploch na území města nákladní dopravou. Je tak nezbytné řešit důsledky predikovaného nárůstu těžké nákladní dopravy na silniční síti města, s vyloučením průjezdu nákladní dopravy obytnými územími města.

Podrobněji viz záměr S01 ↑.

2 | Chybějící propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží

Průmyslová zóna Borek i navrhovaná Průmyslová zóna Zboží, obě situované na východní straně města Dvůr Králové nad Labem, reprezentují strategické městské průmyslové zóny. Kromě uspokojení po poptávce nových investorů nabízejí plošné kapacity pro možné vymístění průmyslových provozů bez možnosti dalšího plošného rozvoje a umístěných ve střetu s obytnými územími v jádrovém městě.

Průmyslová zóna Borek, umístěná na jihovýchodním okraji města v lokalitě Na Borkách při silnici III/29915 mezi jádrovým městem Dvorem Králové nad Labem a Žirčí, je v současné době naplněna přibližně z jedné třetiny (6 ha). Své provozy JUTA 07, JUTA 14 a JUTA 15 zde má společnost Juta a.s. produkující hydroizolační fólie, netkané a také geotextilie, agrotextilie, pytle, síťoviny, vaky, podkladové tkaniny či filtrační příze. V platném Územním plánu Dvůr Králové nad Labem jsou navrženy plochy pro další plošný rozvoj Průmyslové zóny Borek

Průmyslová zóna Zboží je vymezena v platném Územním plánu Dvůr Králové nad Labem jižně od silnice II/299 mezi sídlem Zboží a jádrovým městem Dvůr Králové nad Labem. Průmyslová zóna Zboží nabízí až 12 ha disponibilní plochy pro rozvoj průmyslu. Dne 20. dubna 2016 schválila rada města Dvůr Králové nad Labem záměr prodeje Průmyslové zóny Zboží firmě Karsit působící v oblasti automotive a výroby zahradní techniky.



Schéma Průmyslové zóny Borek (vlevo) a navrhované Průmyslové zóny Zboží (vpravo) (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Průmyslová zóna Borek a území pro navrhovanou Průmyslovou zónu Zboží nejsou v současné době vzájemně přímo dopravně propojeny. Dopravní vztah mezi nimi je možný jedině průjezdem centrem města Dvůr Králové nad Labem a Denisovým náměstím, po průjezdním úseku peáže silnic II/299 a II/300 ulic 17. listopadu a dále po silnici III/29915 do lokality Na Borkách.



Schéma Problému k řešení - chybějící Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

3 | Pouze jeden kapacitní silniční most přes Labe ve Dvoře Králové nad Labem

Na území města Dvůr Králové nad Labem se nacházejí pouze dva silniční mosty přes řeku Labe, přičemž pouze jeden z obou mostů, **most na silnici II/300 v ulici 17. listopadu** je kapacitní, s šířkovým uspořádáním ve dvou plnohodnotných jízdních pruzích a s neomezenou nosností. Druhým silničním mostem přes Labe na území města Dvůr Králové nad Labem je **most na silnici III/29925 severně od Žirče**. Tento most má zúžený jednapruhový šířkový profil neumožňující současný obousměrný provoz a má omezenou nosnost.

V případě jakéhokoli problému na mostě na silnici II/300 v ulici 17. listopadu není umožněn provoz mezi levým a pravým břehem Labe ve Dvoře Králové nad Labem.

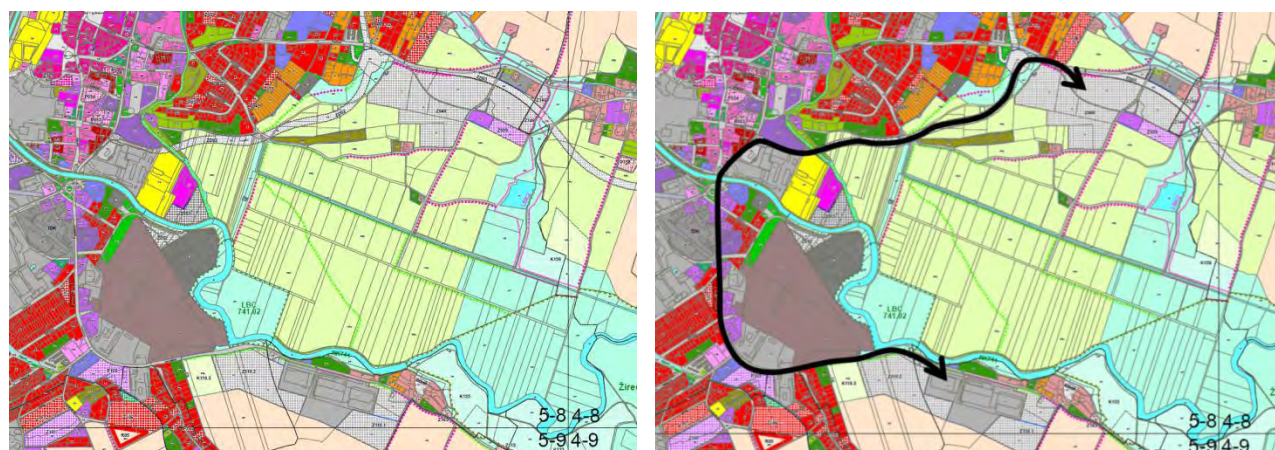


Schéma silniční sítě města Dvůr Králové n. L. s vyznačením mostů přes Labe + foto mostu na silnici II/300 a na silnici III/29925 (V. Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením přímého a kapacitního propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží je zcela nová komunikace vedená po východním okraji jádrového města Dvůr Králové nad Labem ve směru sever – jih, propojující obě průmyslové zóny zcela mimo zastavěná území.

Východní přivaděč v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem



Východní přivaděč dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem – výřez z hlavního výkresu

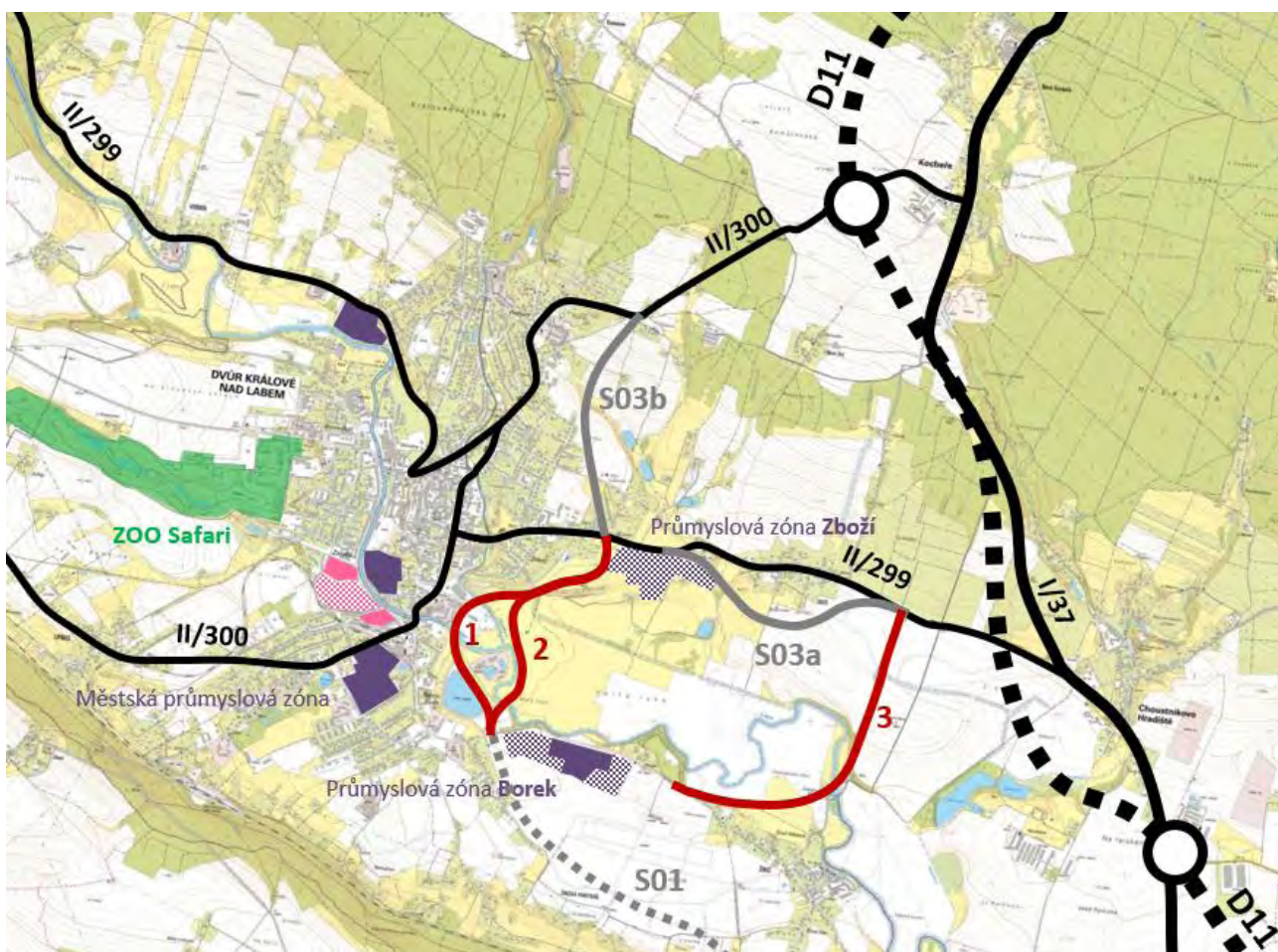
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

Platný Územní plán Dvůr Králové nad Labem nabízí zcela nesystémové řešení Východního přivaděče. V návaznosti na Východní propojení navrhuje Východní přivaděč zaústěný do ulice 17. listopadu mezi areál hypermarketu Kaufland a obchodním centrem. Propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží je tak dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem možný výhradně průjezdem centrem města, s využitím stávajícího mostu na silnici II/300. Územní plán Dvůr Králové nad Labem tak veškerou dopravu, včetně těžké nákladní dopravy směřující ze silnice I/37 a budoucí dálnice D11, přivádí do centra města, na jižní okraj historického jádra města a městské památkové zóny Dvůr Králové nad Labem.

Varianty trasy Východního přivaděče dle územní studie

Územní studie navrhuje celkem 3 varianty trasy Východního přivaděče propojujícího přímo a bez nutnosti průjezdu zastavěným územím Průmyslovou zónu Borek a navrhovanou Průmyslovou zónu Zboží:



Přehledné schéma řešených variant Východního přivaděče

Varianta 1 | Západ

Varianta 1 trasy Východního přivaděče vychází z trasy Východního přivaděče vymezené v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem. Severní část navrhované trasy je shodná s trasou Východního přivaděče dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem, místo zaústění přivaděče do ulice 17. listopadu však trasa kopíruje okraj zastavěného území jádrového města, prochází mezi výrobním areálem a sportovním areálem, překonává řeku Labe a po hrázi odkaliště ČOV směřuje k lokalitě Na Borkách.

Výhodou varianty 1 je její vedení po okraji zastavěného území, a tedy minimální zásah do široké nivy řeky Labe, a tedy minimální negativní vliv na krajinný ráz. Zásadní nevýhodou je nutnost vedení trasy Východního přivaděče stabilizovanými zastavěnými plochami výrobního a sportovního areálu jižně od Žižkova. Z tohoto důvodu vedení města Dvůr Králové nad Labem s variantou 1 Východního přivaděče nesouhlasí, je proto vyloučena z dalšího prověřování.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

Varianta 2 | Střed

Varianta 2 trasy Východního přivaděče se v severní části neliší od trasy varianty 1. Jižní část varianty 2 trasy Východního přivaděče je však na rozdíl od varianty 1 vedena dále po levém břehu Labe, kopíruje meandr řeky a řeku Labe překonává novým silničním mostem až před napojením na silnici III/29915. Varianta 2 tak eliminuje problém varianty 1 trasy Východního přivaděče s průchodem přivaděče mezi stávajícím výrobním a sportovním areálem na levém břehu Labe.

Varianta 3 | Východ

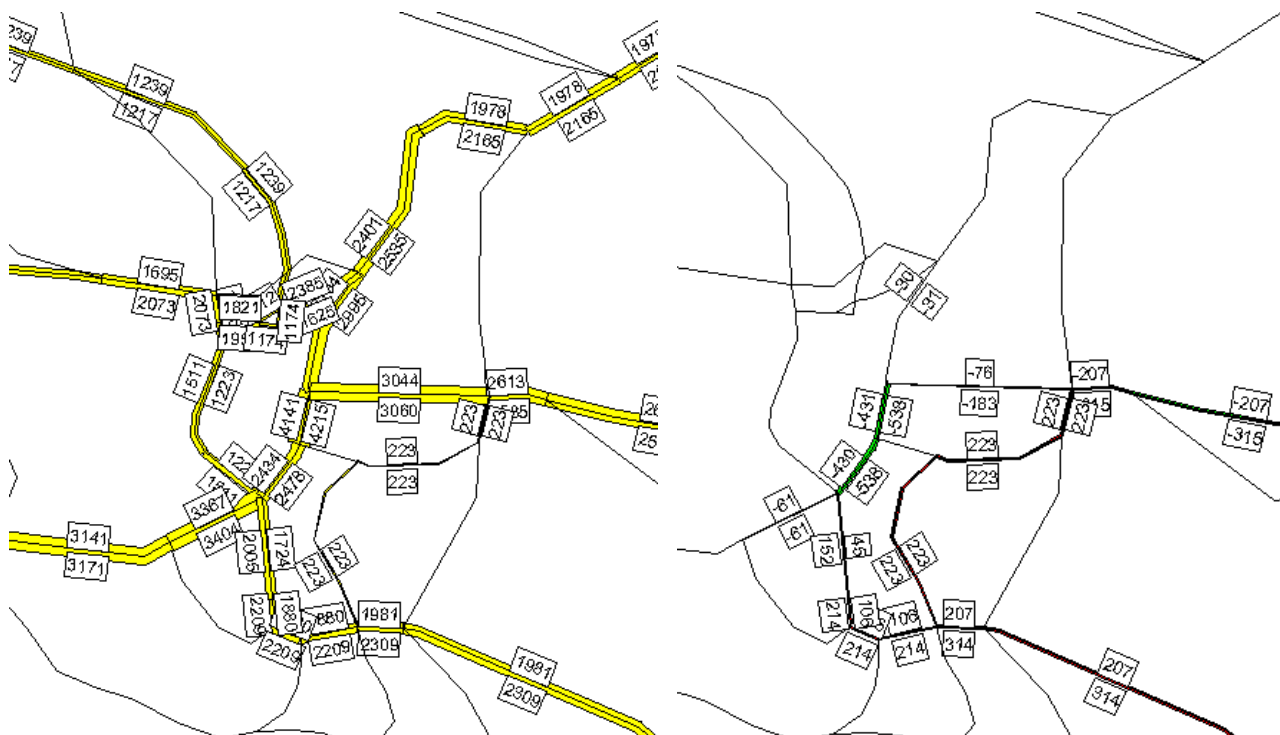
Varianta 3 trasy Východního přivaděče je pokusem o nalezení pokud možno co nejlevnější a co nejméně konfliktní varianty z hlediska zájmů ochrany nivy řeky Labe před negativními zásahy novými liniovými stavbami. Varianta 3 vychází z předpokladu využití stávající trasy silnice III/29925, která propojuje silnici II/299 obsluhující území navrhované Průmyslové zóny Zboží se silnicí III/29915 obsluhující území Průmyslové zóny Borek. Trasa varianty 3 Východního přivaděče využívá polohy stávajícího jednopruhového mostu na silnici III/29925 přes Labe, který je určen k přestavbě a rozšíření na dvoupruhový.

Jednoznačnou výhodou varianty 3 Východního přivaděče jsou podstatně nižší realizační náklady, než v případě Variant 1 a 2 a také výrazně méně rasantní zásah do labské nivy. Nevýhodou je naopak délka propojení obou průmyslových zón a nezbytný závlak na cestě mezi oběma průmyslovými zónami.

Predikce intenzit automobilové dopravy

Predikce intenzit automobilové dopravy byla zpracována pouze pro varianty 1 a 2 Východního přivaděče.

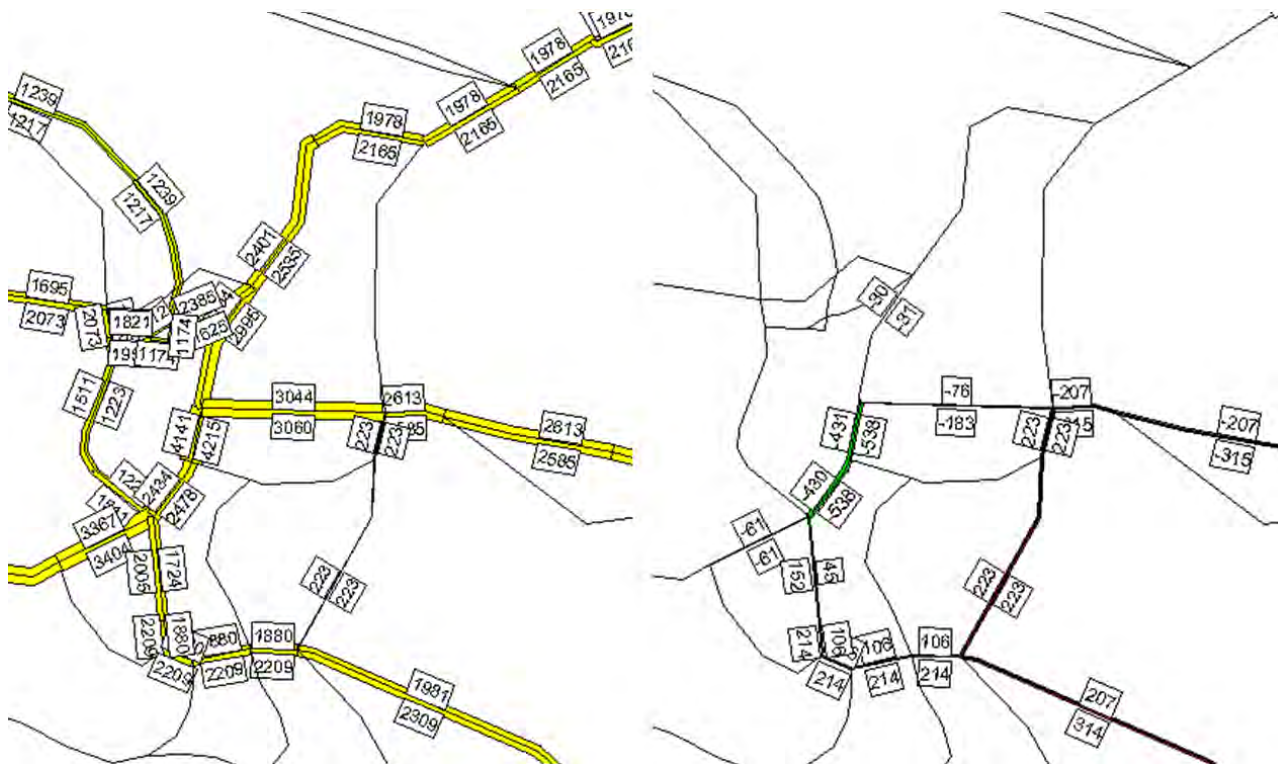
Atraktivitu Východního přivaděče (s vazbou na Východní propojení i bez ní) lze dle výstupů z makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem předpokládat převážně jen pro těžkou nákladní dopravu směřující do/z Průmyslové zóny Borek. Predikovaná účinnost Východního přivaděče je v řádech stovek automobilů (cca 500) v obou směrech za den.



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Východním přivaděči - Varianta 1 dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Východním přivaděči - Varianta 2 dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů

Varianta 1 | Západ

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
2,10	pahorkovité	most přes Labe a přes Hartský potok	185.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

Varianta 2 | Střed

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,70	pahorkovité	most přes Labe	117.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

Varianta 3 | Východ

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
2,10	pahorkovité	most přes Labe	145.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

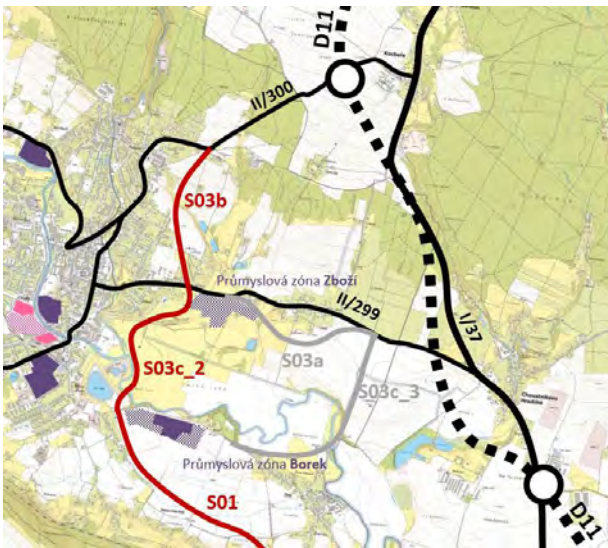
Varianty komplexního a systémového řešení dopravní obsluhy PZ Borek a PZ Zboží

Varianta 2 Východního přivaděče nabízí v různých kombinacích s navrhovaným Obchvatem Zboží (záměr S03a↑), navrhovaným Východním propojením (záměr S03b↑) a navrhovaným silničním propojením MÚK Jaroměř-sever – Dvůr Králové nad Labem (záměr S01↑) různé alternativy komplexního a systémového řešení obsluhy obou strategických průmyslových zón na území města:

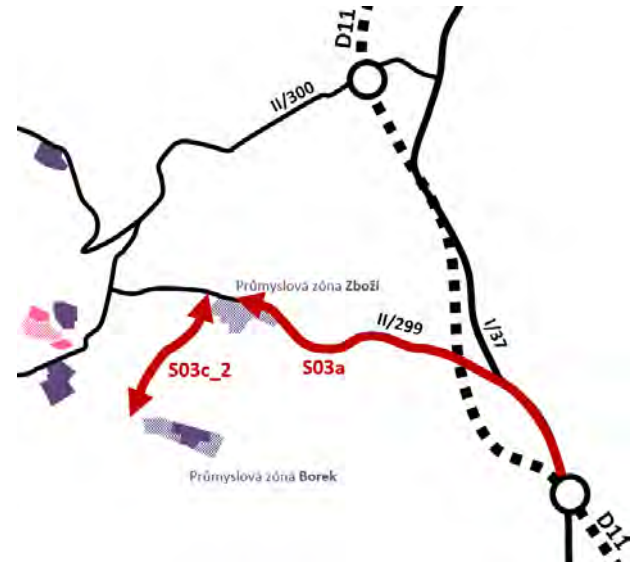
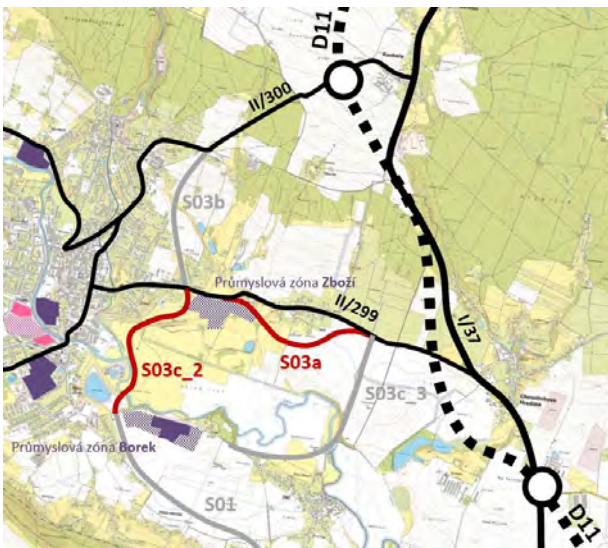
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

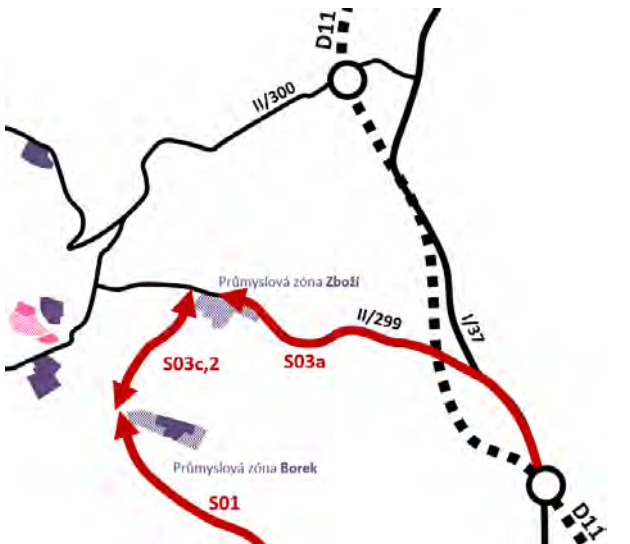
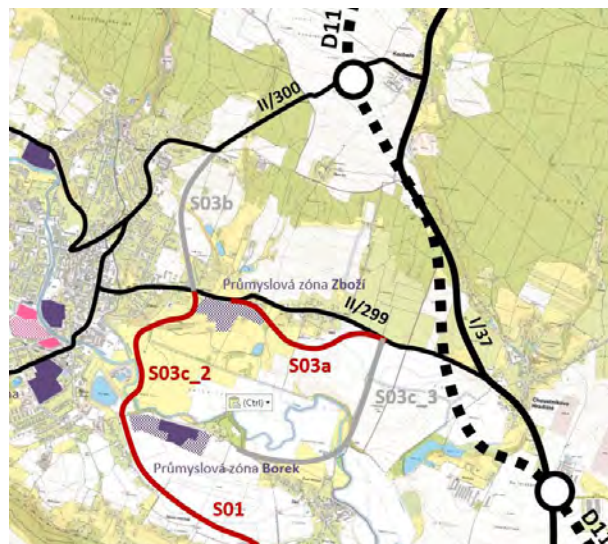
Kombinace 1 | S03c_2 + S03b + S01



Kombinace 2 | S03c_2 + S03a



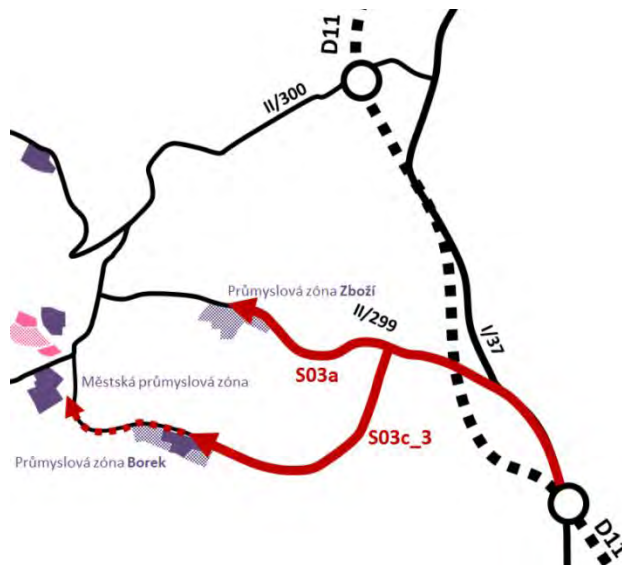
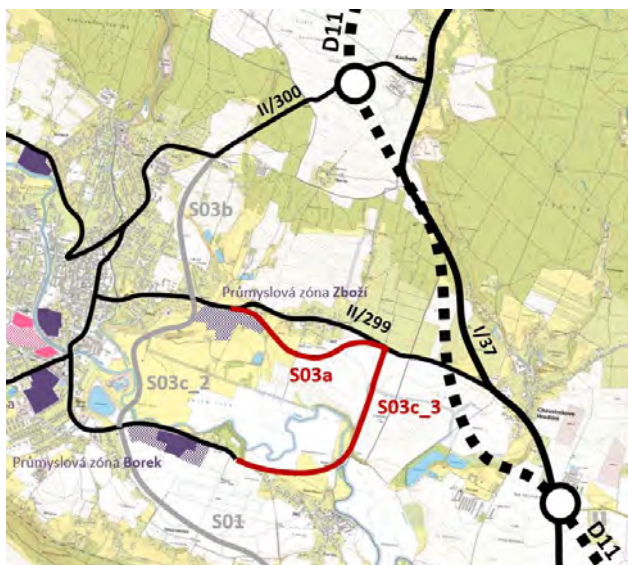
Kombinace 3 | S03c_2 + S03a + S01



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

Kombinace 4 | S03c_3 + S03a



VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

Varianta 1 | Západ



- Kapacitní silniční napojení PZ Borek na plánovanou dálnici D11
- Přímé kapacitní silniční propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží
- Převedení veškeré nákladní dopravy směřující do PZ Borek mimo centrum města
- Převedení části dopravy mimo přetížené Denisovo náměstí
- Nový silniční most přes Labe na území města Dvůr Králové nad Labem
- Přimknutí trasy Východního přivaděče k zastavěnému území jádrového města minimalizuje fragmentaci volné krajiny údolní nivy Labe → minimální negativní vliv na krajinu nivy
- Severní část trasy shodná s plochou vymezenou v ÚP Dvůr Králové nad Labem
- Univerzální řešení přínosné jak v současné situaci bez dálnice D11 tak po realizaci dálnice D11
- Možnost využití / zhodnocení území kolem odkaliště ČOV
- Nové kapacitní dopravní napojení areálu ČOV



- Velmi nízká dopravní účinnost → Východní přivaděč (v návaznosti na Východní propojení (záměr S03b ↑) i bez ní) atraktivní zejména jen pro nákladní dopravu mezi PZ Borek a PZ Zboží
- Trasa vedena přes stabilizovaná území průmyslu a sportu na pravém břehu Labe
- Vysoké stavební náklady neodpovídající predikované nízké dopravní účinnosti
- Výškově problematické jižní napojení Východního přivaděče na silnici III/29915

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

Varianta 2 | Střed



- Kapacitní silniční napojení PZ Borek na plánovanou dálnici D11
- Přímé kapacitní silniční propojení Průmyslové zóny Borek a navrhované Průmyslové zóny Zboží
- Převedení veškeré nákladní dopravy směřující do PZ Borek mimo centrum města
- Převedení části dopravy mimo přetížené Denisovo náměstí
- Nový silniční most přes Labe na území města Dvůr Králové nad Labem
- Severní část trasy shodná s plochou vymezenou v ÚP Dvůr Králové nad Labem
- Univerzální řešení přínosné jak v současné situaci bez dálnice D11 tak po realizaci dálnice D11



- Velmi nízká dopravní účinnost → Východní přivaděč (v návaznosti na Východní propojení (záměr S03b↑) i bez ní) atraktivní zejména jen pro nákladní dopravu mezi PZ Borek a PZ Zboží
- Velmi vysoké stavební náklady neodpovídající predikované nízké dopravní účinnosti
- Výškově problematické jižní napojení Východního přivaděče na silnici III/29915

Varianta 3 | Východ



- Kapacitní silniční napojení PZ Borek na plánovanou dálnici D11
- Převedení veškeré nákladní dopravy směřující do PZ Borek mimo centrum města Dvůr Králové nad Labem
- Převedení části dopravy mimo přetížené Denisovo náměstí
- Náhrada současného jednosměrného mostu přes Labe v Žirči obousměrným
- Využití trasy stávající silnice III/29925
- Obchvat Žirče jako synergický efekt Východního přivaděče
- Univerzální řešení přínosné jak v současné situaci bez dálnice D11 tak po realizaci dálnice D11

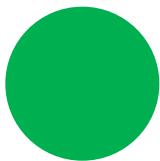


- Velmi nízká dopravní účinnost → Východní přivaděč atraktivní zejména pro nákladní dopravu mezi PZ Borek a PZ Zboží
- Závlek dopravy při cestě mezi PZ Borek a PZ Zboží

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM VÝCHODNÍ PŘIVADĚČ (PROPOJENÍ PZ ZBOŽÍ – PZ BOREK)

S03c

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Vysoká priorita realizace.

1. **Pořídít podrobnou komparativní vyhledávací studii variant silničního propojení PZ Zboží a PZ Borek, včetně prověření stavebně technického řešení (směrové a výškové vedení silničního propojení).**
2. **V ZÚR Královéhradeckého kraje a následně ani v ÚP Dvůr Králové nad Labem dále nesledovat zaústění Východního přivaděče (koridor DS12p) do ulice 17. listopadu**
 - 2.1. dle závěrů podrobné komparativní vyhledávací studie variant silničního propojení PZ Zboží a PZ Borek vymezit v ZÚR Královéhradeckého kraje nový koridor pro Východní přivaděč zaústěný do silnice III/29915 (aktualizace vymezení koridoru DS12p)
 - 2.2. dle závěrů podrobné komparativní vyhledávací studie variant silničního propojení PZ Zboží a PZ Borek vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem novou plochu (nový koridor) pro Východní přivaděč zaústěný do silnice III/29915.



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro řešení jihovýchodního obchvatu Dvora Králové nad Labem (propojovací směr v okolí DK1 Lipnice – MÚK Kocbeře).

SOUČASNÝ STAV

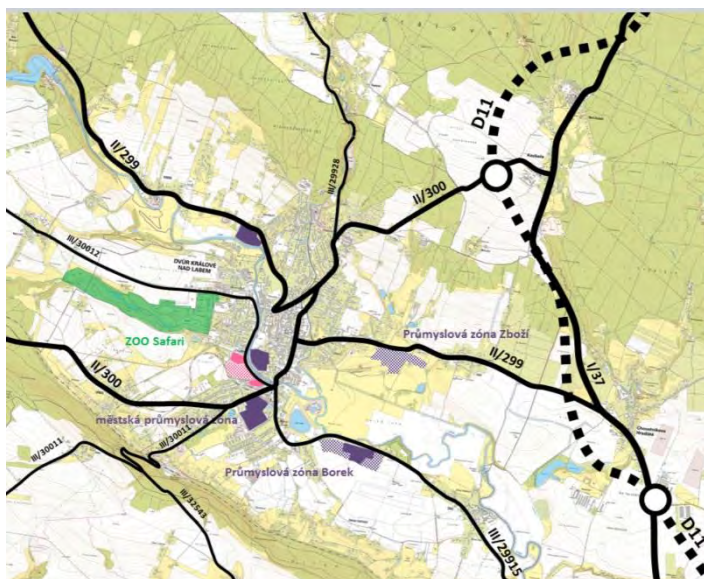


Schéma stávajícího uspořádání silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem

Město Dvůr Králové nad Labem je obsluhováno sítí silnic II. a III. třídy. Silniční síť města Dvůr Králové nad Labem je v současné době uspořádána čistě radiálně, všechny silnice II. a III. třídy obsluhující město a napojující město na nadřazenou síť silnic I. třídy a dálnic směřují ze širšího regionu města do jeho středu, do jádrového území města. Všechny silnice procházejí zastavěným územím jádrového města.

Město Dvůr Králové nad Labem nemá vybudovaný žádný silniční obchvat, uspořádání silniční sítě dodnes odpovídá historickému uspořádání někdejších císařských silnic a historických cest.

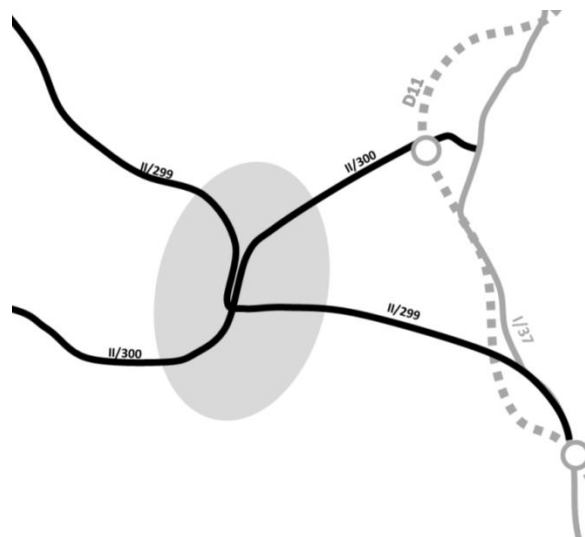
Všechny významné zdroje a cíle cest na území města, včetně průmyslových areálů či například areálu ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem, jsou obsluhovány z průjezdných úseků silnic.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Nejvíce tranzitních dopravních vztahů přes město Dvůr Králové nad Labem přenáší silnice II/299 a silnice II/300. Obě silnice II. třídy procházejí příčně jádrovým městem Dvůr Králové nad Labem ve směru západ – východ a proplétají se vzájemně na obvodu historického jádra města. Průjezdní úsek peáže silnic II/299 a II/300 centrem města vykazoval dle Celostátního sčítání dopravy v roce 2010 intenzity na úrovni přesahující 9.000 vozidel celkem v obou směrech za 24 h, s podílem těžké nákladní dopravy na úrovni 12,5 % (1.149).

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d



Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)

Schéma průpletu silnic II/299 a II/300 v centru města Dvůr Králové n. L.

Obě silnice II/299 i II/300 vykazují na území města Dvůr Králové nad Labem dlouhodobě srovnatelné intenzity dopravy a tedy i srovnatelný dopravní význam pro obslužnost širšího regionu Královédvorská automobilovou dopravou. Silnice II/300 přitom tvoří nejvýznamnější a dopravně nekapacitnější spojnici stávajících silnic mezinárodního významu I/35 (E442) a I/37 severně od krajského města Hradce Králové. Technické parametry, tedy šířkové uspořádání, směrové i výškové vedení má silnice II/300 v úseku Hořice – Dvůr Králové nad Labem srovnatelné a v řadě úseků i příznivější než má silnice I/16 Jičín - Trutnov. Nárůst dopravního významu silnice II/300 Hořice – Dvůr Králové nad Labem – Kocbeře lze očekávat po realizaci dálnice, resp. kapacitní komunikace D35 v úseku Hradec Králové – Úlibice a navazující kapacitní silnice S5 v úseku Úlibice – Jičín – Turnov a dálnice D11 v úseku Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov. Silnice II/300 se stane nejkratší a nejrychlejší spojnici obou nových dálnic severně od Hradce Králové.

Zatímco v podstatě žádný z extravilánových úseků silnice II/300 není vzhledem ke stávajícím i predikovaným intenzitám dopravy na silnici II/300 problematický, dlouhodobě neřešeným problémem jsou průjezdní úseky silnice II/300 všemi třemi městy na trase, tedy městy Hořice, Miletín a Dvůr Králové nad Labem.

Silnice II/300 prochází územím města Dvůr Králové nad Labem úhlopříčně od jihozápadu na severovýchod a její průjezdní úsek zastavěným a převážně hustě obydleným územím města měří 5,6 km! Silnice II/300 přitom navíc prochází po východním obvodu historického jádra města, ulicemi Legionářská, 17. listopadu a Tyršova.

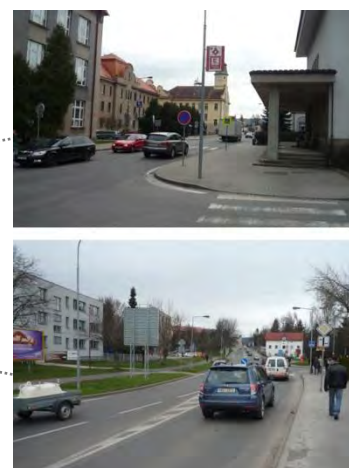
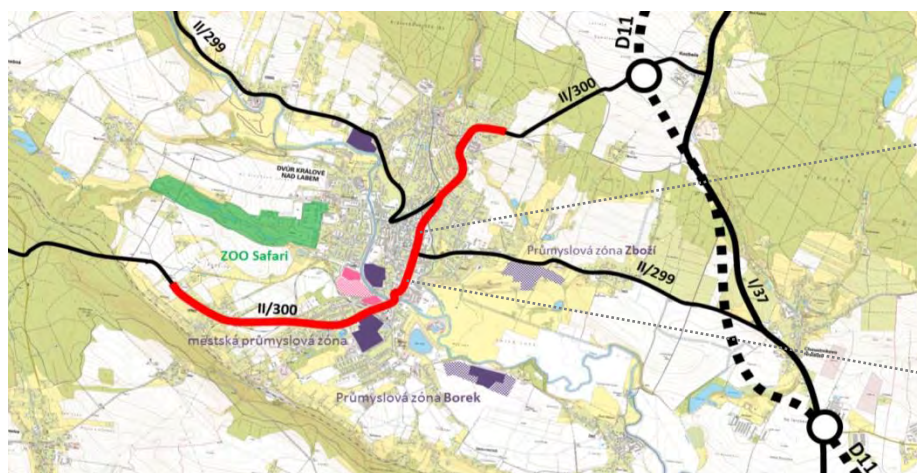


Schéma průjezdního úseku silnice II/300 městem Dvůr Králové nad Labem a fotografie průjezdního úseku (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d

NÁVRH ŘEŠENÍ

Základní princip možného řešení přeložky silnice II/300

Řešením vyloučení průjezdního úseku silnice II/300 napříč zastavěným a hustě obydleným jádrovým územím města Dvůr Králové nad Labem je přeložení silnice II/300 mimo zastavěné území.

Vzhledem k tomu, že silnice II/300 prochází územím města Dvůr Králové nad Labem úhlopříčně, čistě geograficky je její jako zcela identická možnost vedení přeložky silnice II/300 na východní, resp. jižní straně i na západní resp. severní straně jádrového města. Délky obou variant obchvatů jsou v podstatě shodné, rozdílné jsou ovšem podmínky průchodnosti územím a synergetické efekty obou variant vedení přeložky.

Územní studie proto prověřuje obě možnosti vedení trasy přeložky silnice II/300, tedy jak vedení trasy přeložky po východní resp. jižní straně města (kombinace záměrů S03b↑ + S03c↑ + S03d), tak vedení přeložky po západní resp. severní straně města (záměr S03e↓):

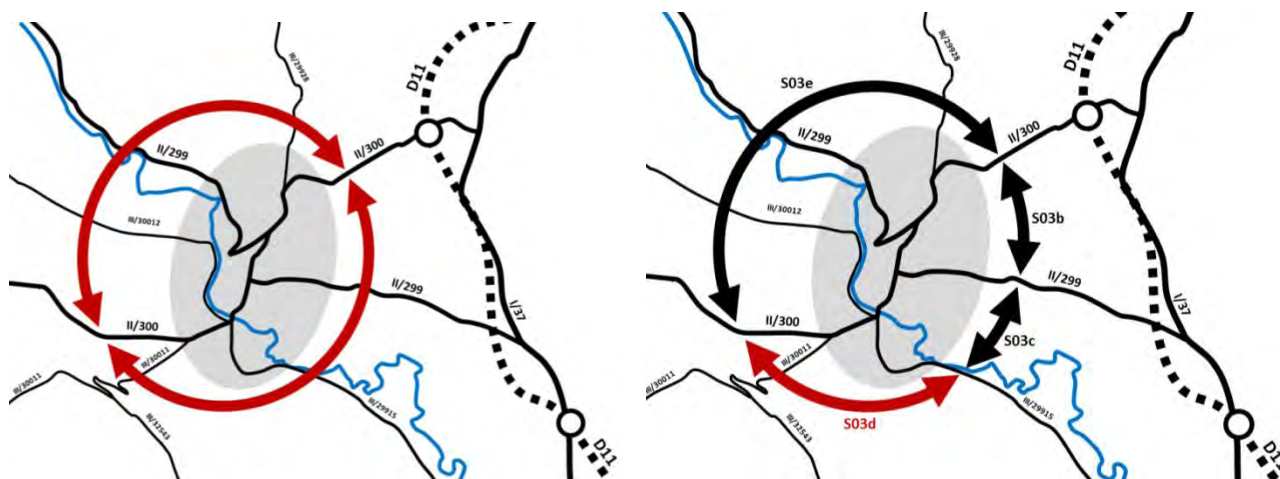


Schéma základního principu možných řešení přeložky silnice II/300 mimo zastavěné území města Dvůr Králové nad Labem.

Návrh řešení jižního obchvatu

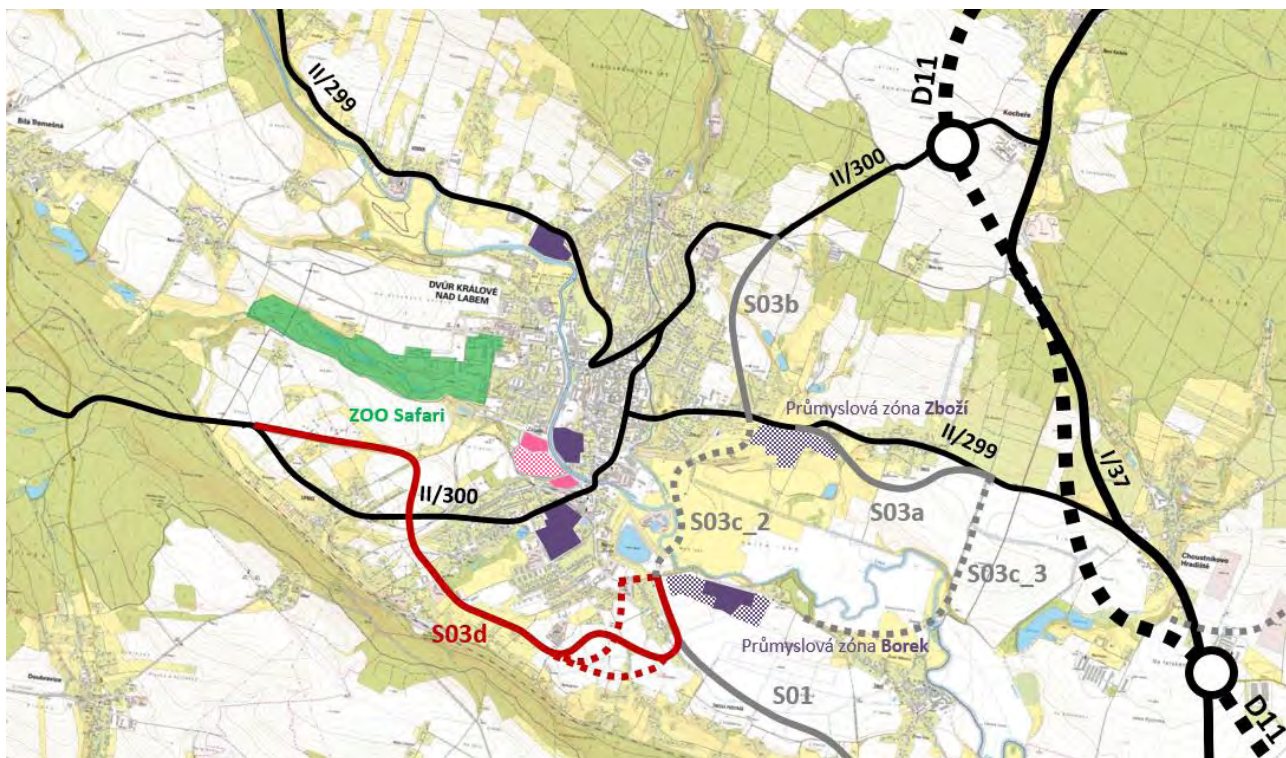
Vedení přeložky silnice II/300 východně resp. jižně od území jádrového města Dvůr Králové nad Labem se zejména k možnosti plynulé návaznosti na trasu Východního přivaděče (záměr S03c↑) a Východního propojení (záměr S03b↑) zdá být výhodnější, než vedení přeložky silnice II/300 západně resp. severně od města.

Z podrobného prověření možné trasy propojení silnice II/300 v prostoru Lipnice a silnice III/29915 v prostoru Na Borkách (s návazností na trasu navrhovaného Východního přivaděče) se však průchodnost jeví jako velmi problematická. Celá jižní část města Dvůr Králové nad Labem, území Městské Podstrání a Žirečské Podstrání je charakteristické rozptýlenou zástavbou jednotlivých staveb a skupin několika staveb po úpatí severního svahu Zvičinsko-Kocléřovského hřebetu. Jižní část města, území mezi železniční tratí č. 030 a jižním okrajem kompaktního jádrového města tak v podstatě neumožňuje plynulý průchod trasy silnice, bez vyvolaných zásahů do stabilizované zástavby s důsledky v demolicích stávajících staveb. I tak se trasa přeložky dostává do trvalého bezprostředního kontaktu se stabilizovanou obytnou nebo rekreační zástavbou, nelze docílit dostatečných odstupů trasy přeložky od obytných a rekreačních objektů. Jedním z nejproblematictějších míst je přitom průchod příčně přes ulici Žirečská, kde ve stávající uliční frontě rodinných domů zůstává jediná (poslední) proluka využitelná pro vedení trasy přeložky. V případě zastavení této proluky v ulici Žirečská do doby případné změny ÚP Dvůr Králové nad Labem je trasa přeložky znemožněna. Na tuto skutečnost reaguje územní studie prověření alternativního východního zaústění přeložky do ulice Jaroměřská, za cenu demolice části stabilizovaného výrobního areálu na jižní straně ulice Jaroměřská.

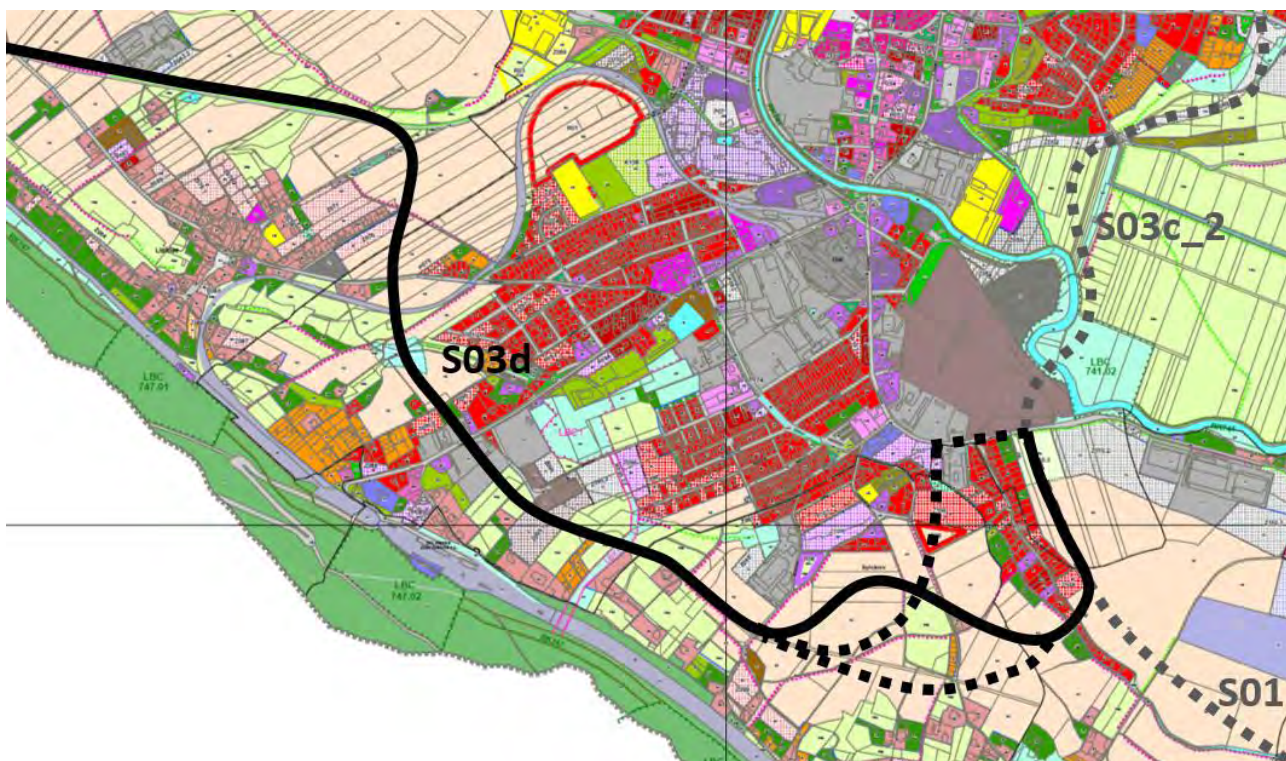
Řada proluk využitelných v současné době pro možné vedení přeložky silnice II/300 je v platném Územním plánu Dvůr Králové nad Labem vymezené jako zastavitelné plochy nebo plochy přestavby pro další rozvoj zástavby. V případě rozhodnutí sledovat a územně stabilizovat trasu jižního obchvatu města by bylo nutné změnou územního plánu řadu zastavitelných ploch pro bydlení, rekreaci či výrobu změnit na plochy pro obchvat.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d



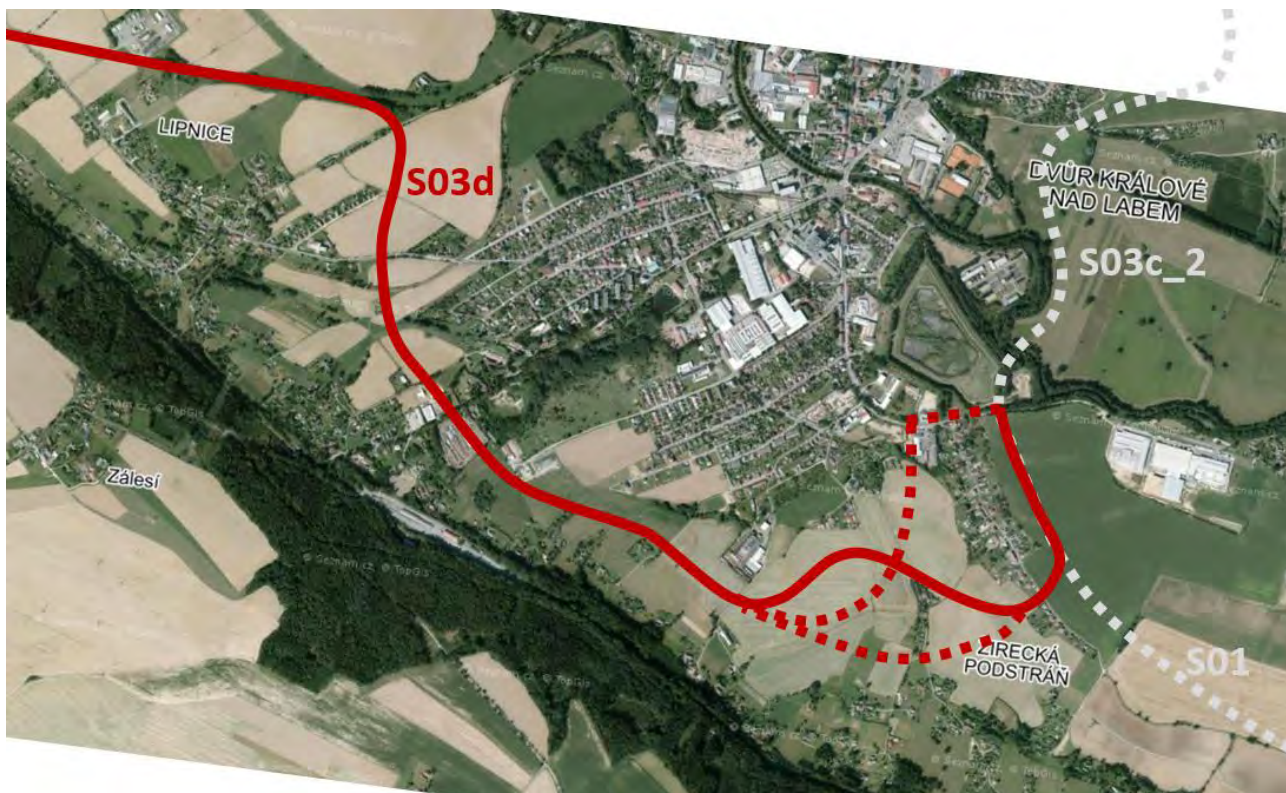
Přehledné schéma řešených variant Jižního obchvatu (propojení Lipnice – Borek)



Zákes řešených variant Jižního obchvatu (propojení Lipnice – Borek) do platného Územního plánu Dvůr Králové nad Labem – výřez hlavního výkresu

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d



Zákres řešených variant Jižního obchvatu (propojení Lipnice – Borek) do letecké mapy (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

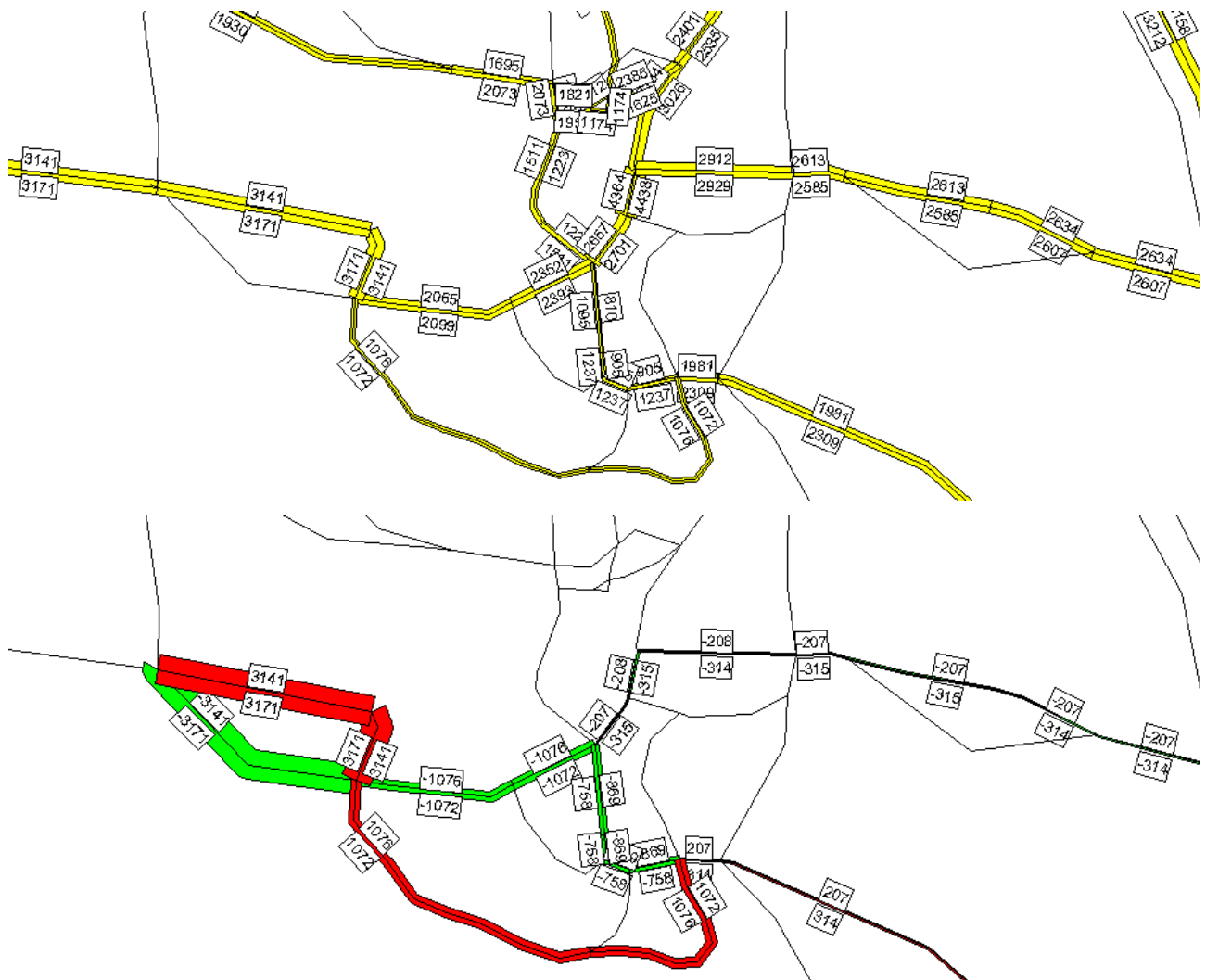
Predikce intenzit automobilové dopravy

Dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí lze dopravní účinnost Jižního obchvatu města očekávat v řádech 2.000 – 2.500 vozidel celkem v obou směrech za den. Výjimkou je úsek Jižního obchvatu města tvořící obchvat Lipnice, který s ohledem na velmi nízký podíl cílové dopravy v Lipnici vykazuje účinnost rovnající se téměř 100 procentům intenzity dopravy na silnici II/300 v prostoru Lipnice. Zbývající část Jižního obchvatu města vykazuje atraktivitu pro veškerou tranzitní dopravu pokračující z Jižního obchvatu plynule dále po Východním přivaděči a Východním propojení dále na sever, směr Kocbeře, avšak pouze pro velmi malý podíl dopravy, která má svůj zdroj a cíl v jádrovém území města Dvůr Králové nad Labem. Výstupy makroskopického dopravního modelu potvrzují obecný dopravně inženýrský předpoklad, že pro cílovou dopravu zůstává zpravidla atraktivním stávající průjezdní úsek překládané silnice.

Vyšší atraktivity obchvatu i pro cílovou dopravu lze přitom dosáhnout zavedením zklidňujících a regulačních opatření na stávajícím průjezdním úseku silnice II/300, které by mohly být motivací pro řidiče využívat pro přesun na území města na větší vzdálenosti obchvatu.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Jižním obchvatu dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
4,90	rovinaté	-	159.750.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM JIŽNÍ OBCHVAT (LIPNICE - BOREK)

S03d

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

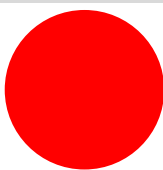


- V kombinaci se záměry Východního přivaděče (záměr S03c↑) a Východního propojení (záměr S03b↑) úplná přeložka silnice II/300 mimo jádrové území města
- Odlehčení dlouhodobě přetíženému Denisovu náměstí
- Přímé kapacitní silniční napojení Průmyslové zóny Borek i Průmyslové zóny Zboží na dopravu směřující od stávající silnice I/35 resp. od budoucí dálnice D35 u Hořic
- Obchvat Lipnice (s možným využitím trasy bývalé „německé silnice“)
- Možnost řešení přeložky silnice II/300 v celém rozsahu na správním území města Dvůr Králové nad Labem



- Velmi komplikované směrové vedení obchvatu mezi rozptýlenou strukturou zástavby Městské a Žirečské Podstrání
- Střet trasy Jižního obchvatu se stabilizovanou zástavbou s důsledky v nevyhnutelných demolicích stávajících objektů
- Střet trasy s několika zastavitelnými plochami vymezenými v platném ÚP Dvůr Králové n. L.
- Průchod trasy Jižního obchvatu v bezprostředním dotyku se stabilizovanou obytnou a rekreační zástavbou → nemožnost dosáhnout optimálního odstupu od stávajících obytných a rekreačních objektů
- Křížení vlečky → s ohledem na nutné realizační náklady by bylo nutné řešit nevhodným (ale finančně úsporným) úrovnovým křížením
- Potenciální vliv na prostor Letiště DKNL a na záměr natočení směru vzletové a přistávací dráhy letiště
- Vysoké realizační náklady neodpovídající relativně malé dopravní účinnosti

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr dále nesledovat !



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT (LIPNICE – MÚK KOCBEŘE)

S03e

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti a případné územní nároky pro řešení jihovýchodního obchvatu Dvora Králové nad Labem (propojovací směr v okolí DK1 Lipnice – MŮK Kocbeře).

SOUČASNÝ STAV

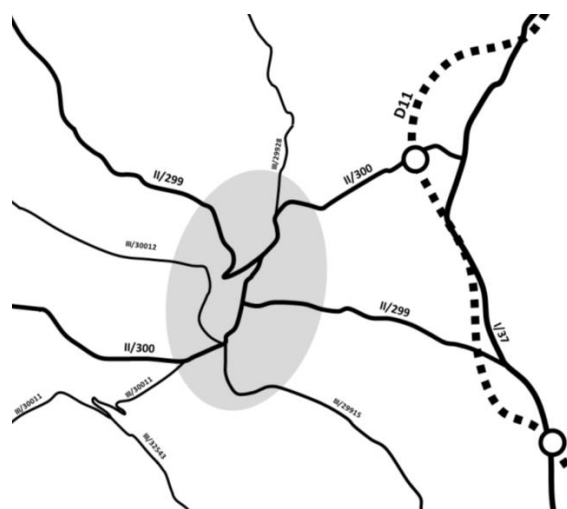
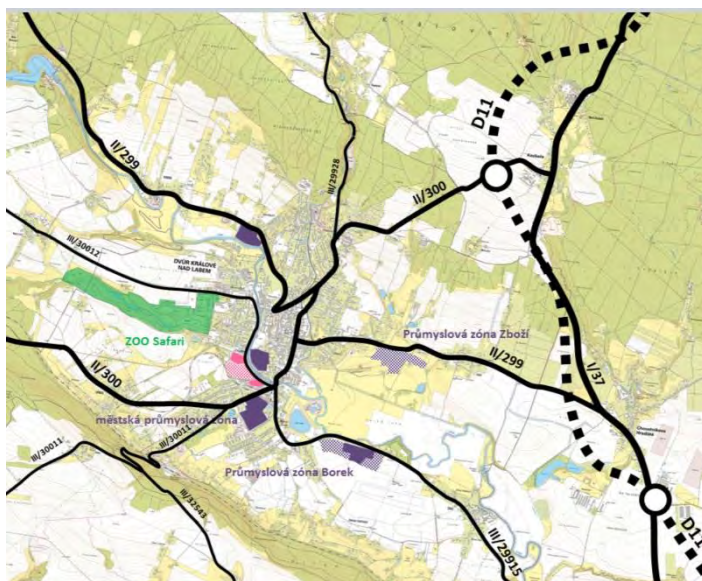
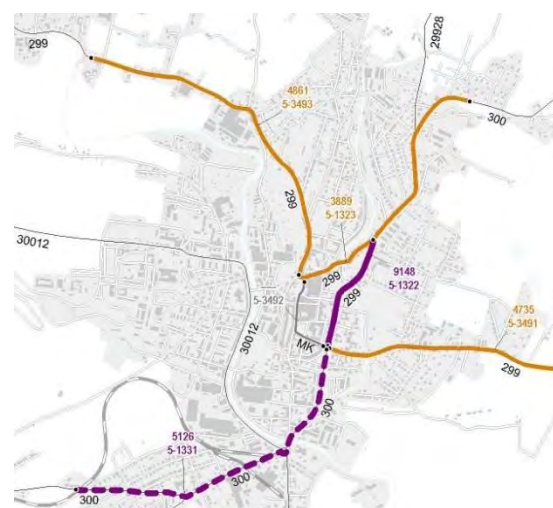


Schéma stávajícího uspořádání silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem

Město Dvůr Králové nad Labem je obsluhováno sítí silnic II. a III. třídy. Silniční síť města Dvůr Králové nad Labem je v současné době uspořádána čistě radiálně, všechny silnice II. a III. třídy obsluhující město a napojující město na nadřazenou síť silnic I. třídy a dálnic směřují ze širšího regionu města do jeho středu, do jádrového území města. Všechny silnice procházejí zastavěným územím jádrového města.

Město Dvůr Králové nad Labem nemá vybudovaný žádný silniční obchvat, uspořádání silniční sítě odpovídá dodnes historickému uspořádání někdejších císařských silnic a historických cest.

Všechny významné zdroje a cíle cest na území města, včetně průmyslových areálů či například areálu ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem jsou obsluhovány z průjezdních úseků silnic.



Stávající intenzity automobilové dopravy všech vozidel za 24 h na radiálních příjezdech do Dvora Králové nad Labem dle Celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT (LIPNICE – MŮK KOCBEŘE)

S03e

Z výsledků Celostátního sčítání dopravy provedeného v roce 2010 je patrné, že radiální silnice II/300, II/299, III/30012 a III/29928 zatěžují v součtu denně západní část města dopravou o intenzitě blízké se 10.000 vozidel celkem v obou směrech. Průjezdni úseky silnic II/300 a II/299 procházející centrem města, po obvodu jeho historického jádra, přitom přes území města denně přenášejí dopravu o intenzitě překračující 10.000 vozidel celkem v obou směrech !

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Tranzitní doprava ve směru západ – východ projíždějící centrem města Dvůr Králové n. L.

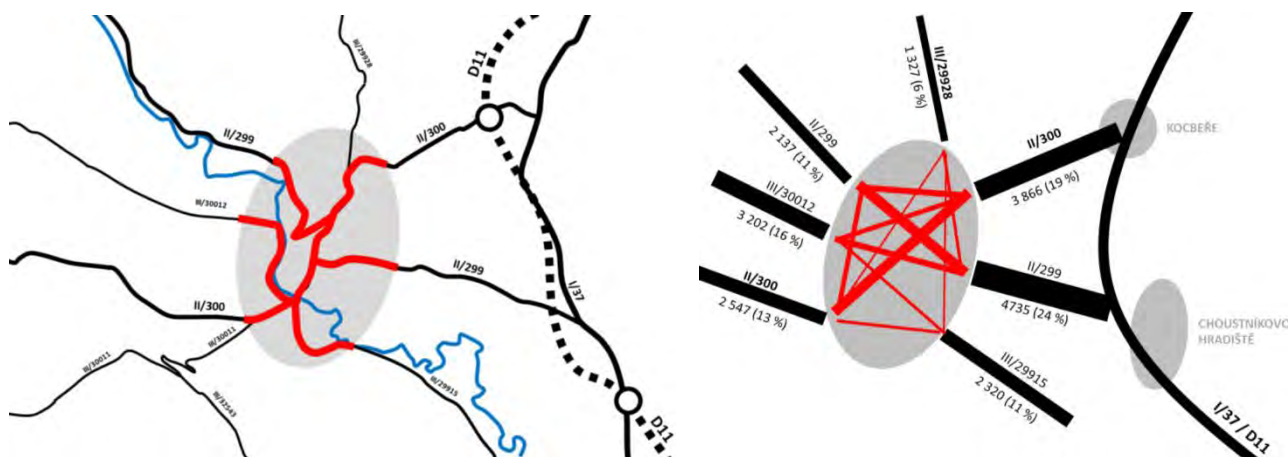


Schéma průjezdných úseků silnic a tranzitních dopravních vztahů přes jádrové území Dvora Králové nad Labem

S ohledem na absenci jakékoli obchvatové komunikace projíždí v současné době veškerá tranzitní doprava ze západní na východní stranu města Dvůr Králové nad Labem před jeho jádrové území, konkrétně pak přes jeho centrum a obvod historického jádra města.

2 | Absence přímého kapacitního silničního napojení ZOO Safari Dvůr Králové n. L.



Schéma převládajících směrů cest automobilů z/do ZOO Safari Dvůr Králové n. L.

Letecký snímek centrálních parkovišť ZOO Safari DKNL

ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem je dopravně nejvýznamnější zdroj a cílem cest na území města Dvůr Králové nad Labem. Návštěvnost ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem se v posledních několika letech pohybuje na hranici půl milionu návštěvníků ročně, přičemž ambicí ZOO je návštěvnost v příštích letech dále zvyšovat a aspirovat na návštěvnost blízké se jednomu milionu návštěvníků za rok. Většina návštěvníků ZOO přitom přijíždí osobním automobilem, kapacita parkovišť u vstupu do areálu ZOO je více než 900 parkovacích stání !

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT (LIPNICE – MŮK KOCBEŘE)

S03e

V současné době musí v podstatě všechna auta mířící z/do ZOO projet centrem města Dvůr Králové nad Labem. Ve špičkové dny sezóny při úplném (nebo téměř úplném) naplnění parkovišť u ZOO a při generované dopravě 2 cesty na jedno parkovací stání za den (vycházíme z předpokladu, že návštěvník zůstává v ZOO celý den a obrátka na jedno parkovací místo je tak rovná jedné) může jít až o 1.800 cest osobních automobilů za den, které projedou po průjezdních úsecích silnic vedených přes centrum města Dvůr Králové nad Labem.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Základní princip řešení kompletního převedení tranzitní dopravy ve směru Z - V

Řešením vyloučení veškeré tranzitní dopravy z centrální části města Dvůr Králové nad Labem je přeložení všech průjezdních úseků silnic převádějících dopravu přes město ve směru západ – východ, tedy zejména průjezdních úseků silnic II/300 a II/299, mimo město.

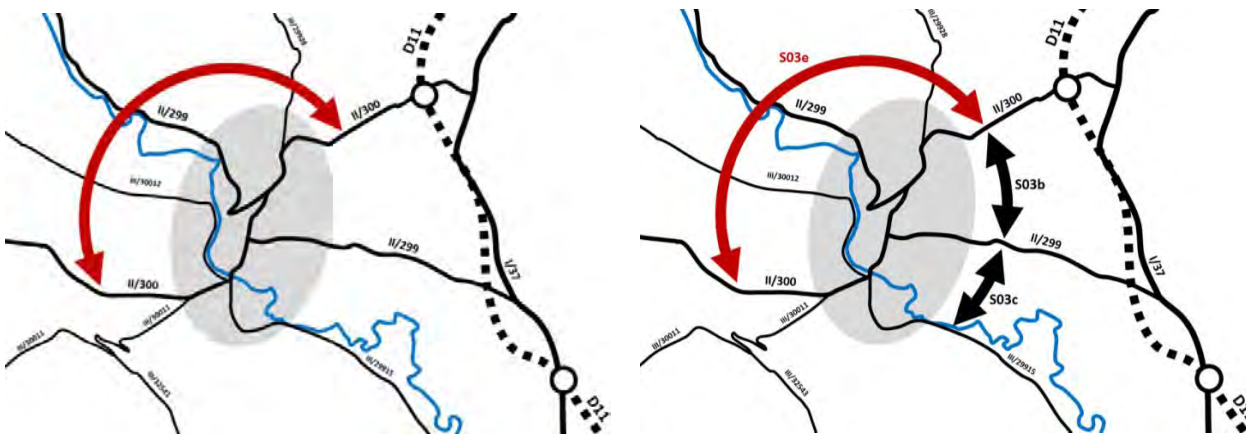


Schéma základního principu řešení kompletního převedení tranzitní dopravy ve směru Z – V mimo zastavěné území města Dvůr Králové nad Labem.

Návrh řešení severozápadního obchvatu

Jediným opravdu systémovým řešením převedení veškeré tranzitní dopravy ve směru západ – východ mimo zastavěné jádrové území města Dvůr Králové nad Labem je severozápadní obchvat města, který by byl kompletní přeložkou silnice II/300 i kompletní přeložkou silnice II/299, nově ukončenou na silnici I/37 resp. na MŮK Kocbeře na dálnici D11 v Kocbeřích, nebo ve spojení s Východním propojením (záměr S03b) v Choustníkově Hradišti, jako dnes.

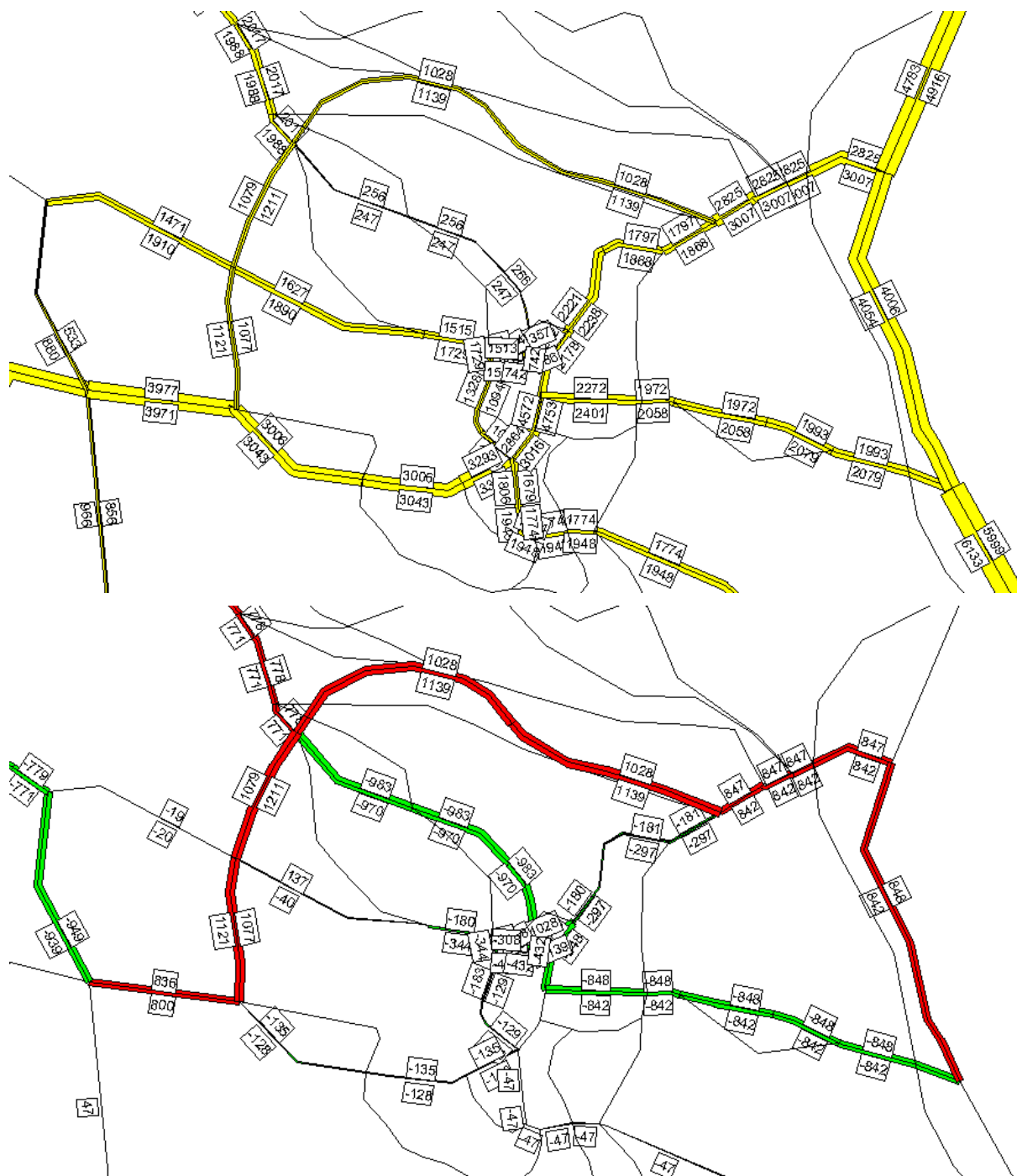


Schéma navrhované trasy severozápadního obchvatu města a návrh optimálního cílového uspořádání obchvatového systému města Dvůr Králové n. L.

Nespornou výhodou Severozápadního obchvatu města je současný/synergický řešení přeložek obou nejzatíženějších silnic na území města Dvůr Králové nad Labem, tedy silnice II/299 i silnice II/300. Jako přidanou hodnotu lze přitom vnímat zajištění přímého kapacitního silničního napojení ZOO Safari Dvůr Králové n. L., jednoho z nejvýznamnějších zdrojů a cílů cest automobilové dopravy na území města. Nevýhodou je přitom odříznutí města Dvůr Králové nad Labem od nejnepohodlnější části jeho krajinného rekreačního zázemí a zásah do lesů severně od města.

Predikce intenzit automobilové dopravy

Predikovaná intenzita automobilové dopravy na Severozápadním obchvatu města odpovídá dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí odhadovanému podílu tranzitní dopravy na průjezdných úsecích silnic II/299 a II/300. Účinnost Severozápadního obchvatu města je dle dopravního modelu odhadována na cca 2.500 vozidel celkem v obou směrech za 24 hodin. Atraktivitu Severozápadního obchvatu města také pro cestu, které mají svůj zdroj a cíl na území města, lze zvýšit zavedením zklidňujících a zpomalujících opatření na stávajících průjezdných úsecích silnic v jádrovém území města.



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Severozápadním obchvatu dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVEROZÁPADNÍ OBCHVAT (LIPNICE – MÚK KOCBEŘE)

S03e

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
7,30	pahorkovité	silniční most přes Labe a přes Hartský potok	400.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Systémové řešení převedení veškeré tranzitní dopravy ve směru Z – V včetně průjezdných úseků silnic II/299 a II/300 mimo zastavěné obytné území města
- Přímé kapacitní silniční napojení ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem
- V kombinaci s Východním propojením (záměr S03b) a Východním přivaděčem (záměr S03c) napojení PZ Borek i PZ Zboží na silnici II/299 i II/300 ze všech směrů
- Nový silniční most přes Labe
- Odlehčení dlouhodobě přetíženému Denisovu náměstí



- Velmi vysoké realizační náklady (400.000.000,- Kč) neodpovídající nízké predikované dopravní účinnosti (jen cca 2.500 vozidel celkem / 24h)
- Odříznutí města Dvůr Králové nad Labem od jeho nejcennějšího krajinného rekreačního zázemí (fragmentace krajiny, včetně fragmentace údolní nivy Labe)
- Zábory lesa v severní části města
- Křížení významné rekreační osy Hartského potoka
- Riziko odlivu turistů z centra města (návštěvníci ZOO přijedou automobilem přímo do areálu bez nutnosti průjezdu / průchodu centrem města, a tedy bez motivace ho navštívit)
- Záměr zasahující na území sousední obce Bílá Třemešná → nutná koordinace územně plánovací činnosti obcí

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. Pořídit podrobnou územní studii přesného trasování Severozápadního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem, včetně prověření stavebně technického řešení (směrové a výškové vedení obchvatu).
2. Na základě závěrů podrobné územní studie přesného trasování Severozápadního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem vymezit příslušný koridor pro Severozápadní obchvat města v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí Dvůr Králové nad Labem a Bílá Třemešná (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), popřípadě v ZÚR Královéhradeckého kraje.



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřít možnosti využití pro převedení dopravy ve směru od Hostinného (II/299) ve směru k D11 – tzv. Severní a jižní obchvatovou variantu vyplývající z územní studie Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11, (Transconsult s. r. o., 2012).

SOUČASNÝ STAV

SHODNÉ PRO ZÁMĚŘY: S03f, S03g, S03h

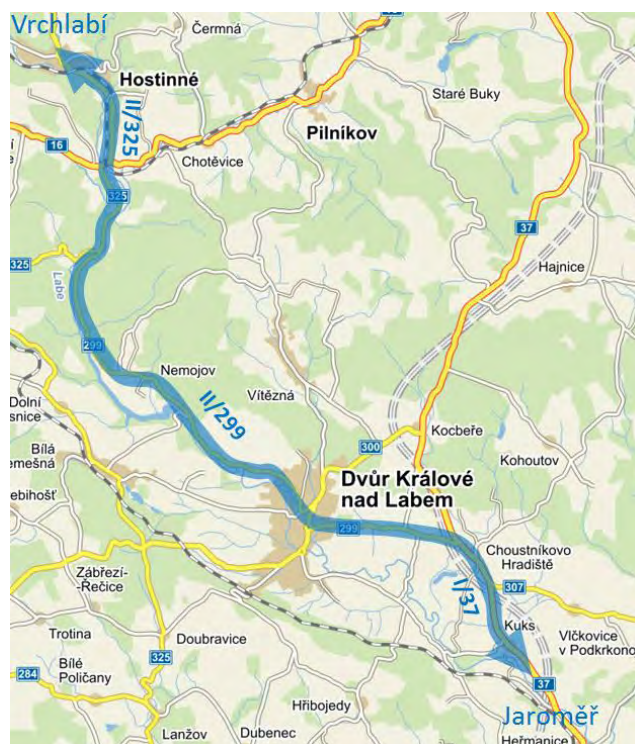


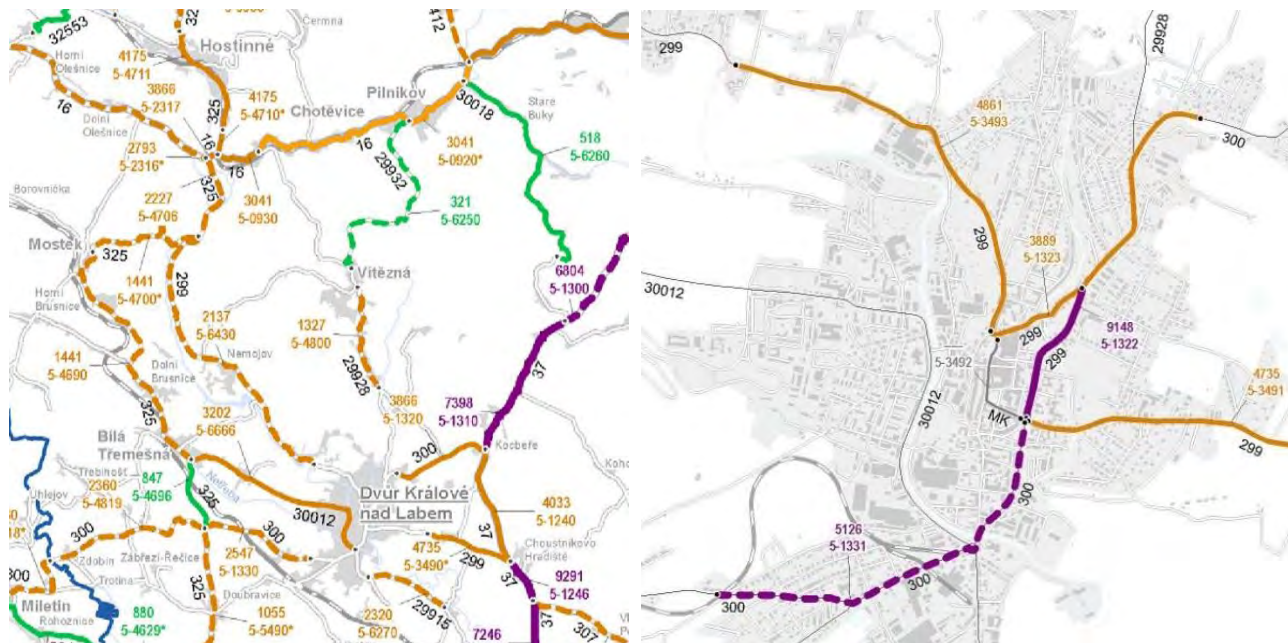
Schéma silničního spojení Jaroměř – Vrchlabí (na podkladě mapy www.mapy.cz)

Silnice II/299 procházející územím Dvora Králové nad Labem je součástí nejkratšího silničního spojení Východních Čech (Náchodsko, Rychnovsko, Jaroměřsko, Ústeckorlicko) s územím centrálních Krkonoš. Zatímco cesta z Jaroměře do Vrchlabí po silnicích I. třídy (I/37 Jaroměř – Trutnov a I/14 Trutnov – Rudník - Vrchlábi) měří 58 km a trvá 61 minut, cesta z Jaroměře do Vrchlabí přes Dvůr Králové nad Labem a Hostinné měří o 10 km méně, jen 46 – 48 km, s ohledem na nižší třídy silnic ale trvá 80 - 90 minut. Řada řidičů však volí raději kratší než rychlejší trasu.

Silnice II/299 v úseku Debrné – Dvůr Králové nad Labem, na trase Hostinné – Dvůr Králové nad Labem, vykazuje velmi nízké intenzity dopravy, dle Celostátního sčítání dopravy 2010 pouze méně než 2.200 vozidel celkem za 24 hodin. Na průjezdním úseku silnice II/299 zastavěným jádrovým územím Dvora Králové nad Labem se intenzita celkové dopravy zvyšuje o podíl cílové dopravy na hodnotu dosahující 5.000 vozidel celkem za 24 hodin.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f



Stávající intenzity automobilové dopravy všech vozidel za 24 h v prostoru Dvora Králové nad Labem dle Celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR 2010 (zdroj: scitani2010.rsd.cz)

Územím města Dvůr Králové nad Labem prochází silnice II/299 od Nemojova přes místní část Verdek a dále ulicí Vorlešskou, Spojených národů a Jiráskovou až na náměstí Republiky. Po severním okraji historického jádra prochází dále ulicí Fügnerovou a Sladkovského až k napojení na průjezdní úsek silnice II/300. Ulicí Legionářskou vede silnice II/299 v peáži s průjezdním úsekem silnice II/300 (tady jsou také na území celého města Dvůr Králové nad Labem dosahovány nejvyšší intenzity dopravy, překračující 9.000 vozidel celkem za den). Na křížení ulic Legionářská x Dukelská x Švehlova se silnice II/299 z peáže silnic II/299 a II/300 odpojuje a pokračuje dále na západ ulicí Dukelská a Hradecká přes Zboží až na křížení se silnicí I/37, kde je ukončena.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

SHODNÉ PRO ZÁMĚRY: S03f, S03g, S03h

Na celém sledovaném úseku silnice II/299 Debrná – Dvůr Králové nad Labem není s ohledem na velmi nízké intenzity dopravy (v roce 2010 jen mírně překračující hodnotu 2.000 vozidel celkem za den) identifikován žádný závažný dopravní problém. Šířkové uspořádání, směrové i výškové vedení silnice II/299 jsou v daném úseku odpovídající intenzitám dopravy na daném úseku silnice.

Jediným problémem je směrové, a především pak výškové vedení průjezdního úseku silnice II/299 jádrovým územím Dvora Králové nad Labem. Průjezdní úsek silnice II/299 stoupá prudce ulicí Spojených národů z úrovně údolní nivy Labe na náhorní plošinu nad řekou, na níž bylo založeno a v minulosti prioritně rozvíjeno osídlení města. Velmi problematický je dále jak z důvodu výškového, tak směrového vedení průjezd náměstím republiky, kde s ohledem na velmi úzké profily stávajících historických ulic vzniká řada kolizních situací, zejména na křížení s jinými ulicemi. V neposlední řadě se jako problematický jeví úsek peáže se silnicí II/300, kde peáž silnic prochází jednou z architektonicky nejhodnotnějších částí města, ulicí Legionářskou s koncentrací budov vystavěných na území bývalého hradebního pásu za 1. republiky zpravidla ve funkcionalistickém či konstruktivistickém architektonickém stylu (např. Husův sbor, dvě budovy škol, pošta ad.).

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f

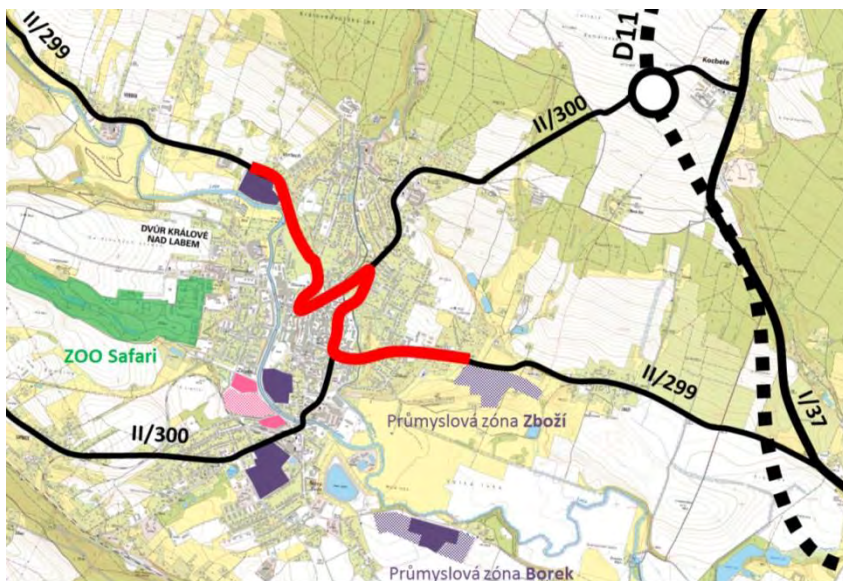
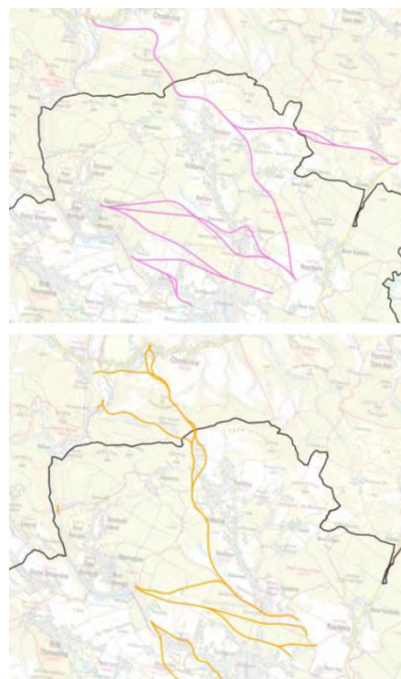
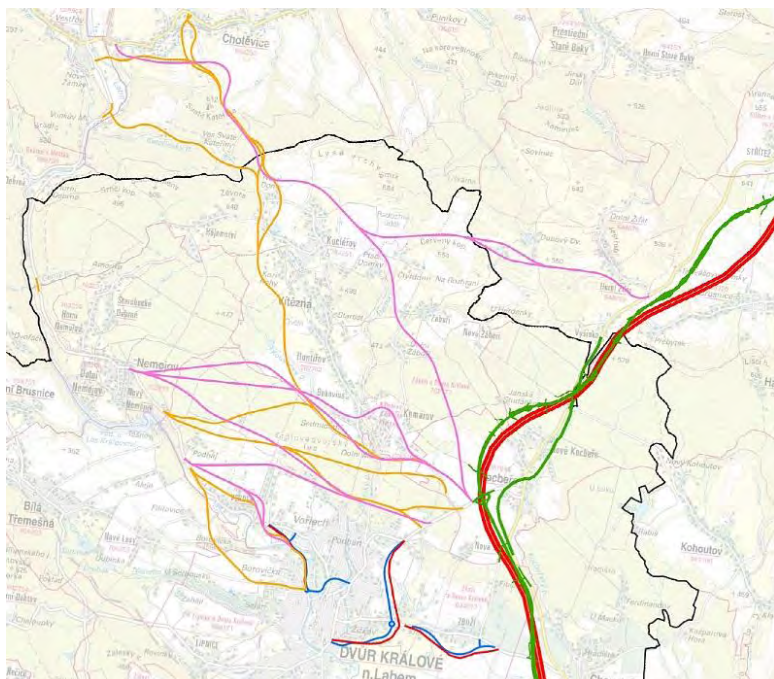


Schéma průjezdního úseku silnice II/299 jádrovým územím Dvora Králové nad Labem (vpravo na podkladě letecké mapy mapy.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Přeložky silnice II/299 v prostoru Hostinné – Dvůr Králové n. L. prověřované jinými studiemi

Převedením dopravy po silnici II/299 ve směru od Hostinného mimo území města Dvora Králové nad Labem se v minulosti zabývalo několik studií. V roce 2006 to byla *Vyhledávací studie možného propojení dálnice D11 (mimoúrovňová křižovatka Kocbeře) a křižovatky silnic I/16 a II/299 (Hostinné) (SURPMO, a.s., 11/2006) (dále jen „Studie SURPMO 2006“)* v roce 2012 pak *Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11 (Transconsult s.r.o., 07/2012) (dále jen „Studie Transconsult 2012“)*. Obě studie se shodně zabývají jak variantami přeložky silnice II/299 a jejím napojením na silnici I/37 resp. na plánovanou dálnici D11 v prostoru Kocbeří, studie SURPMO dokonce až v prostoru Hajnic.



Soutisk záměrů na přeložení silnice II/299 v prostoru mezi Hostinným a Dvorem Králové nad Labem dle Studie SURPMO 2006 (růžově) a dle Studie Transconsult 2012 (oranžově), © Transconsult s.r.o., © SURPMO, a.s.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f



Záměry na přeložení silnice II/299 v prostoru mezi Hostinným a Dvorem Králové nad Labem dle Studie Transconsult 2012, © Transconsult s.r.o.

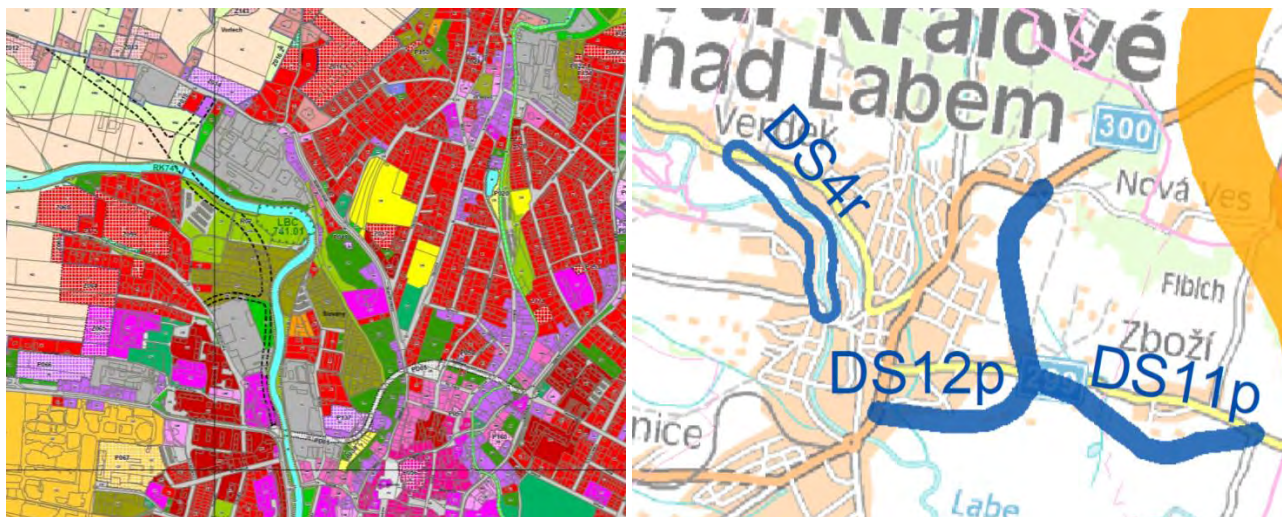
S ohledem na velmi nízké intenzity automobilové dopravy v úseku silnice II/299 Debrné – Dvůr Králové nad Labem, dosahující dle Celostátního sčítání dopravy provedeného v roce 2010 hodnot oscilujících jen kolem 2.000 vozidel celkem za 24 hodin, se jakékoli velkorysé varianty přeložky silnice II/299 severně od Dvora Králové nad Labem, ať už v úseku Nemojov – Kocbeře, či dokonce Chotěvice – Kocbeře, s přímým zaústěním do budoucí MÚK Kocbeře na dálnici D11, jeví jako zcela neodůvodnitelné a neopodstatněné. Vynaložené náklady na přeložky silnic vedené zpravidla téměř v celých délkách ve zcela nových trasách délek v rozmezí od 7 do 10 km by nebyly adekvátní velmi nízké dopravní atraktivitě a velmi nízkým predikovaným intenzitám automobilové dopravy.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f

Západní propojení

Opodstatněné je zabývat se řešeními přeložení silnice II/299 mimo zastavěné obytné území města Dvůr Králové nad Labem alternativními k návrhu Severozápadního obchvatu města, který přeložku silnice II/299 mimo jádrové území města Dvůr Králové nad Labem řeší systémově a celostně (viz záměr S03e↑).



Plocha územní rezervy pro Západní propojení v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem (výřez z Hlavního výkresu) a v platném ZÚR Královéhradeckého kraje (výřez z Výkresu ploch a koridorů nadmístního významu)

Platný ÚP Dvůr Králové nad Labem a shodně s ním také platné ZÚR Královéhradeckého kraje navrhuje přeložku silnice II/299 v úseku Vorlešská – Štefánikova / Benešovo nábřeží jako tzv. Západní propojení (v ZÚR Královéhradeckého kraje záměr DS4r). Řešení tzv. Západního propojení sice řeší problém směrově, výškově i šířkově nevyhovujícího průjezdního úseku silnice II/299 ulicemi Spojených národů, Fügnerova, Sladkovského a Legionářská, je však nově zaústěno do Benešova nábřeží a přivádí tak novou dopravu na dnes již hodně dopravně zatížené nábřeží Labe a do dopravního hrdla na Denisově náměstí.

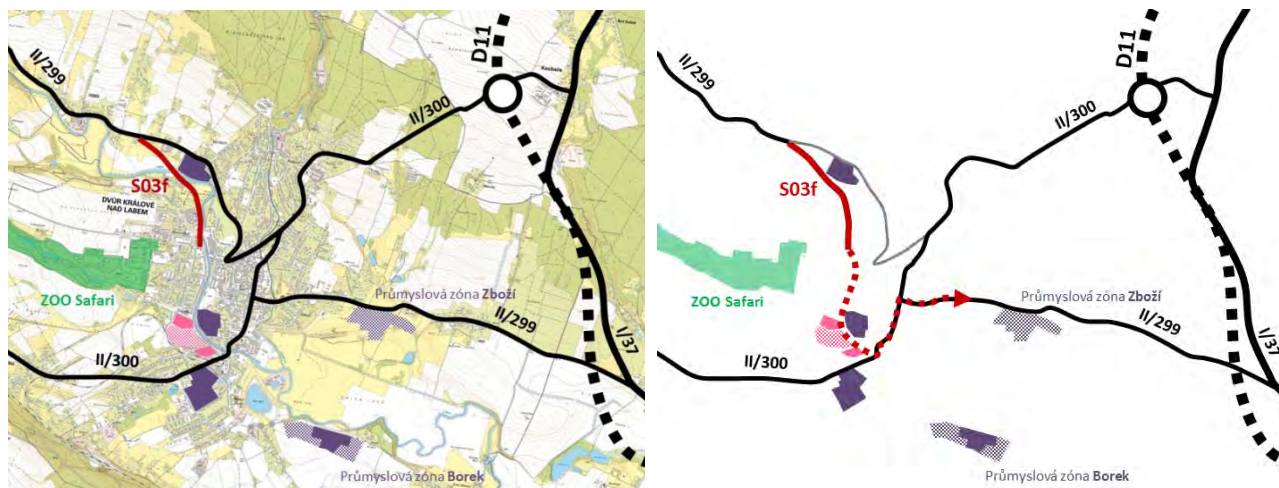


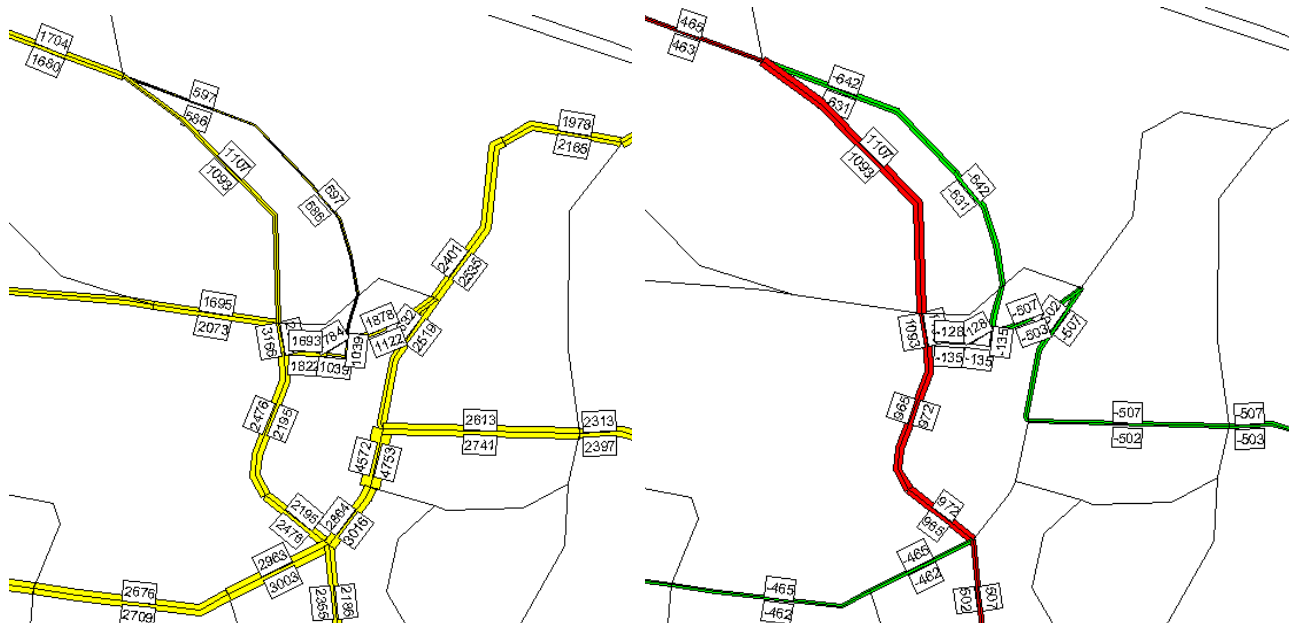
Schéma navrhovaného Západního propojení dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem

Predikce intenzit automobilové dopravy

Dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí je predikovaná intenzita automobilové dopravy na Západním propojení cca 2.200 vozidel celkem za 24 hodin. Těmito více než dvěma tisíci automobily je však nově přitěžováno Benešovo nábřeží a Denisovo náměstí, již dnes dopravně přetíženo.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Západním propojení dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,40	rovinaté	silniční most přes Labe	145.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Odstranění dopravních závad stávajícího průjezdního úseku silnice II/299 ulicemi Spojených národů, Fügnerova, Sladkovského a Legionářská
- Nový silniční most přes Labe
- Kapacitní silniční napojení ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem ve směru od Krkonoš bez nutnosti složitého a nepřehledného průjezdu městem

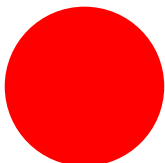


- Nesystémové řešení převedení tranzitní dopravy na silnici II/299 mimo zastavěné území města
- Zvýšení dopravní zátěže Benešova nábřeží a Denisova náměstí
- Vysoké realizační náklady neodpovídající malému dopravnímu efektu
- Zábory lesa v severní části města
- Průchod navrhované trasy zastavěným územím s nutností demolic

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZÁPADNÍ PROPOJENÍ

S03f

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr dále nesledovat !

1. Ze **ZÚR Královéhradeckého** kraje po projednání s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje **vypustit koridor DS4r** (silnice II/299 v prostoru Dvora Králové nad Labem).
2. V návaznosti na vypuštění koridoru DS4r ze ZÚR Královéhradeckého kraje **vypustit z ÚP Dvůr Králové nad Labem koridor pro Západní propojení.**



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVERNÍ PROPOJENÍ

S03g

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Prověřit možnosti využití pro převedení dopravy ve směru od Hostinného (II/299) ve směru k D11 – tzv. Severní a jižní obchvatovou variantu vyplývající z územní studie Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11, (Transconsult s. r. o., 2012).

SOUČASNÝ STAV

Viz záměr S03f ↑

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Viz záměr S03f ↑

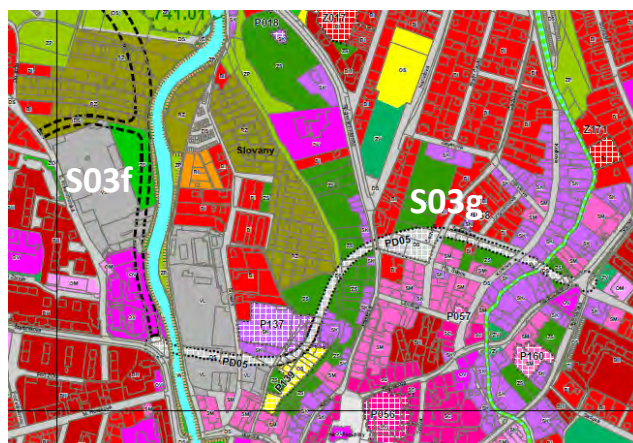
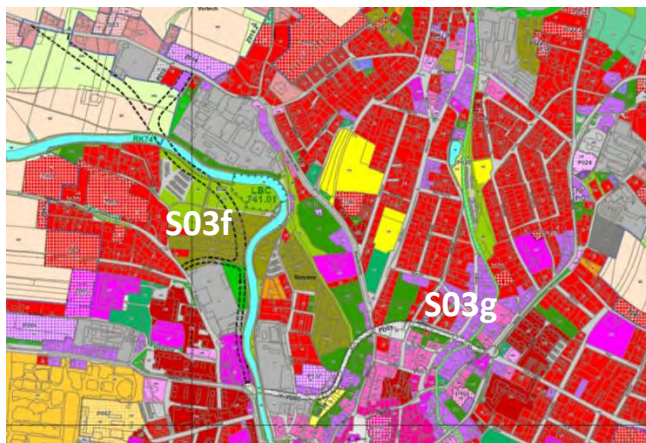
NÁVRH ŘEŠENÍ

Viz záměr S03f ↑

Severní propojení dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem

V návaznosti na záměr S03f vymezuje platný ÚP Dvůr Králové nad Labem záměr tzv. Severního propojení, jehož cílem je převést dopravu po silnici II/299 mimo dnes již značně dopravně zatížené Benešovo nábřeží a mimo jedno z dopravních hrdel na nadřazené komunikační síti města, Denisovo náměstí. Trasa severního propojení navazuje plynule na ulici Štefánikova, novým silničním mostem přes Labe pokračuje na Slovany, kde prochází stávajícím výrobním areálem, jehož část by musela být v případě realizace Severního propojení asanována, a pokračuje přes bývalé zahradnictví na Slovanech k terénnímu zlomu mezi nivou řeky Labe a plošinou (převýšení cca 20 m!), na níž nad řekou stojí jádro města. Trasa Severního propojení stoupá podél terénního zlomu, a na jeho hraně vchází, pod úroveň terénu a založení domů na náhorní plošinu do tunelu. Tunel prochází přibližně mezi ulicemi Plk. Švece a Šafaříkova a na povrch vystoupává za zástavbou v ulici Kotkova. Severní propojení je úrovněvě zaústěno do stávající křižovatky ulic Tyršova x Sladkovského x Legionářská x Čelakovského.

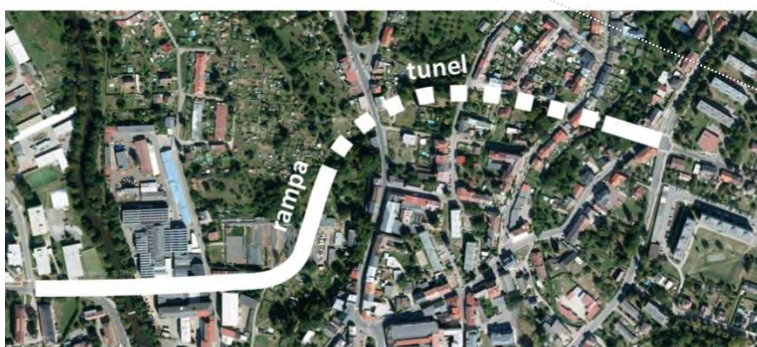
Případná realizace Severního propojení by vyvolala velké množství demolic stávajících objektů. Velmi technicky komplikovaný se jeví rovněž tunel pod stávající zástavbou.



Plocha pro Severní propojení v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem (výřez z Hlavního výkresu)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVERNÍ PROPOJENÍ

S03g



Zákes trasy Severního propojení dle platného ÚP Dvůr Králové n. L. do letecké mapy mapy.cz + fotografie stavu území (foto: V. Šindlerová, 2016)

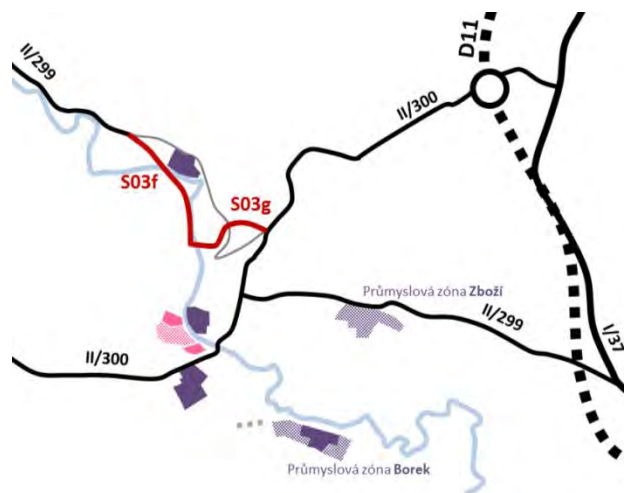
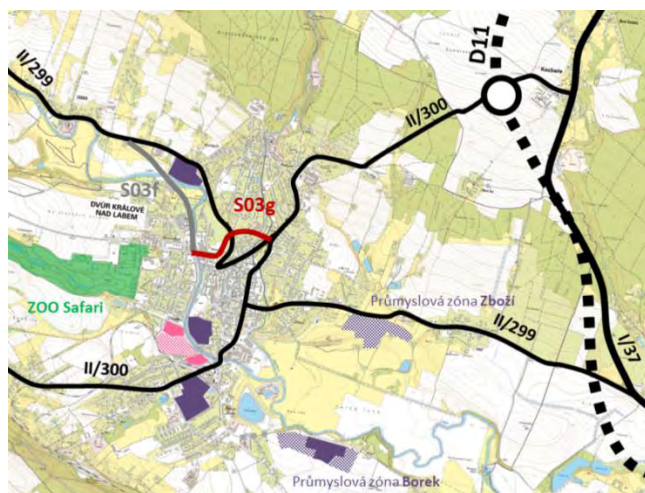


Schéma trasy Severního propojení dle platného ÚP Dvůr Králové n. L.

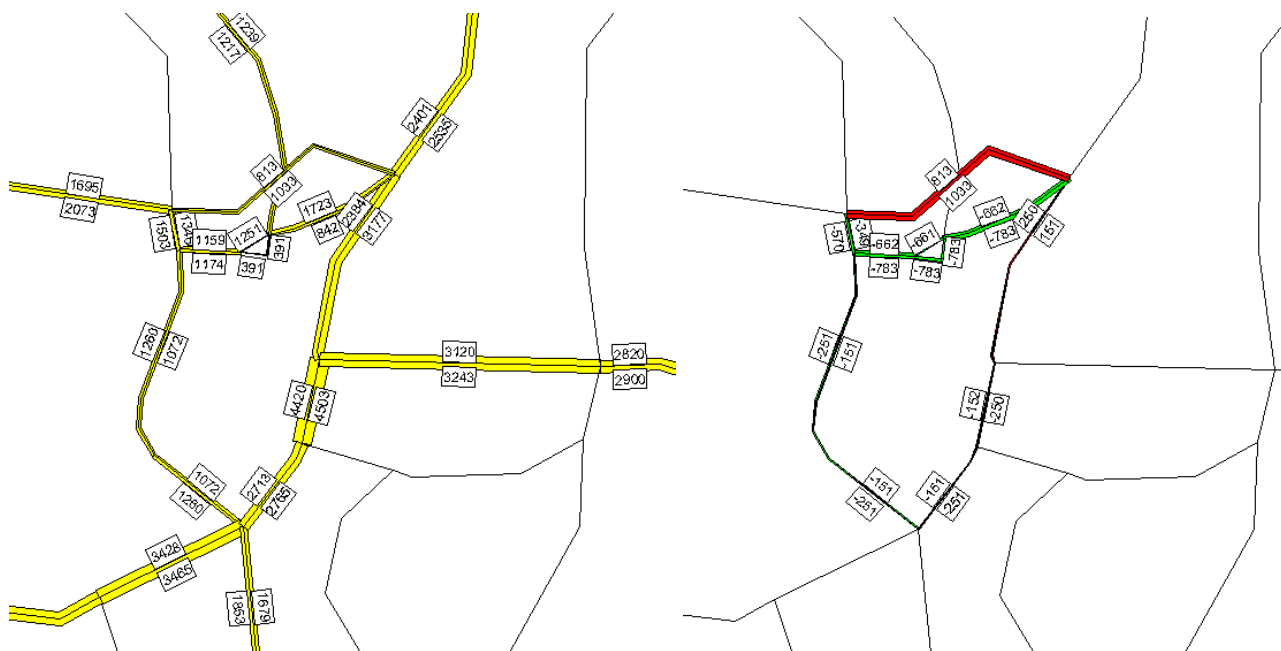
Predikce intenzit automobilové dopravy

Dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí je predikovaná intenzita automobilové dopravy na Severním propojení jen cca 2.000 vozidel celkem za 24 hodin. Nízká dopravní účinnost Severního propojení je dána relativně nízkým podílem tranzitní dopravy na silnici II/299 na území města Dvůr Králové nad Labem.

Predikovaná intenzita automobilové dopravy je neadekvátní předpokládané technické a zejména finanční náročnosti záměru.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVERNÍ PROPOJENÍ

S03g



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Severním propojení dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
0,90	pahorkovité	silniční most přes Labe, rampa, tunel	563.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Odstranění dopravních závad stávajícího průjezdního úseku silnice II/299 ulicemi Spojených národů, Fügnerova a Sladkovského
- Převedení tranzitní dopravy po silnici II/299 ve směru Z – V mimo Benešovo nábřeží a Denisovo náměstí
- Nový silniční most přes Labe
- Kapacitní silniční napojení ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem ve směru od Krkonoš bez nutnosti složitého a nepřehledného průjezdu městem

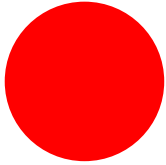


- Nesystémové řešení převedení tranzitní dopravy přes město ve směru Z – V → jen částečné odstranění průjezdního úseku silnice II/299 (v ulici legionářská zůstává stávající trasa silnice II/299)
- Velmi nízká predikovaná dopravní účinnost (na úrovni 2.000 vozidel celkem za den)
- Extrémně vysoké realizační náklady (více než 0,5 miliardy Kč) zcela neadekvátní velmi malým dopravním přínosům
- Vysoká technická náročnost případné stavby
- Průchod navrhované trasy zastavěným územím s nutností řady demolic

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM SEVERNÍ PROPOJENÍ

S03g

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr dále nesledovat !

- 1. Z ÚP Dvůr Králové nad Labem vypustit plochu pro Severní propojení.**

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT VERDEK

S03h

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Provéřit možnosti využití pro převedení dopravy ve směru od Hostinného (II/299) ve směru k D11 – tzv. Severní a jižní obchvatovou variantu vyplývající z územní studie Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11, (Transconsult s. r. o., 2012).

SOUČASNÝ STAV

Viz záměr S03f ↑

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

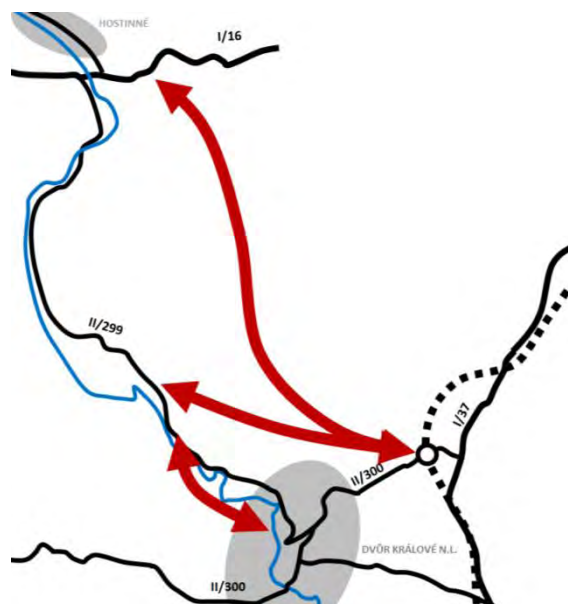
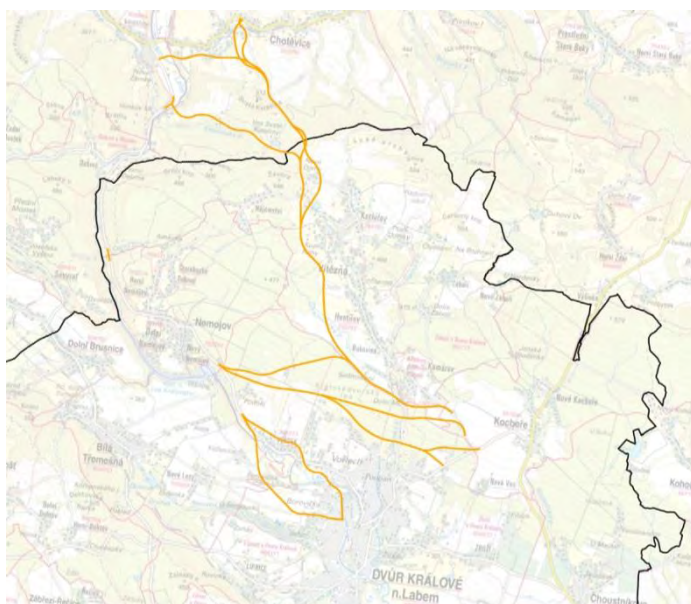
Viz záměr S03f ↑

NÁVRH ŘEŠENÍ

Viz záměr S03f ↑

Přeložka silnice II/299 v prostoru Verdeku

V roce 2012 pořídil Krajský úřad Královéhradeckého kraje *Studii řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11* (Transconsult s.r.o., 07/2012) (dále jen „Studie Transconsult 2012“), jejímž úkolem bylo především prověřit možné varianty přeložky silnice II/299 mezi Hostinným a Dvorem Králové nad Labem. Studie Transconsult 2012 prověřila celkem 12 variant možných tras přeložky silnice II/299, 5 z těchto variant přitom prověřovalo možnost vedení přeložky v území severně od Dvora Králové nad Labem se zaústěním přeložky silnice II/299 přímo do MÚK Kocbeře na plánované dálnici D11. Principiálně se přitom jednalo o dvě podskupiny variant: nejvelkorysejší navrhly přeložku silnice II/299 v úseku Chotěvice – budoucí MÚK Kocbeře, tedy přeložku v délce více než 14 km, vedenou z velké části ve zcela nové trase. Méně velkorysá podskupina variant prověřovala přeložku silnice II/299 mezi Nemojovem a budoucí MÚK Kocbeře, tedy přeložku v délce 6 km, opět vedenou převážně ve zcela nové trase.



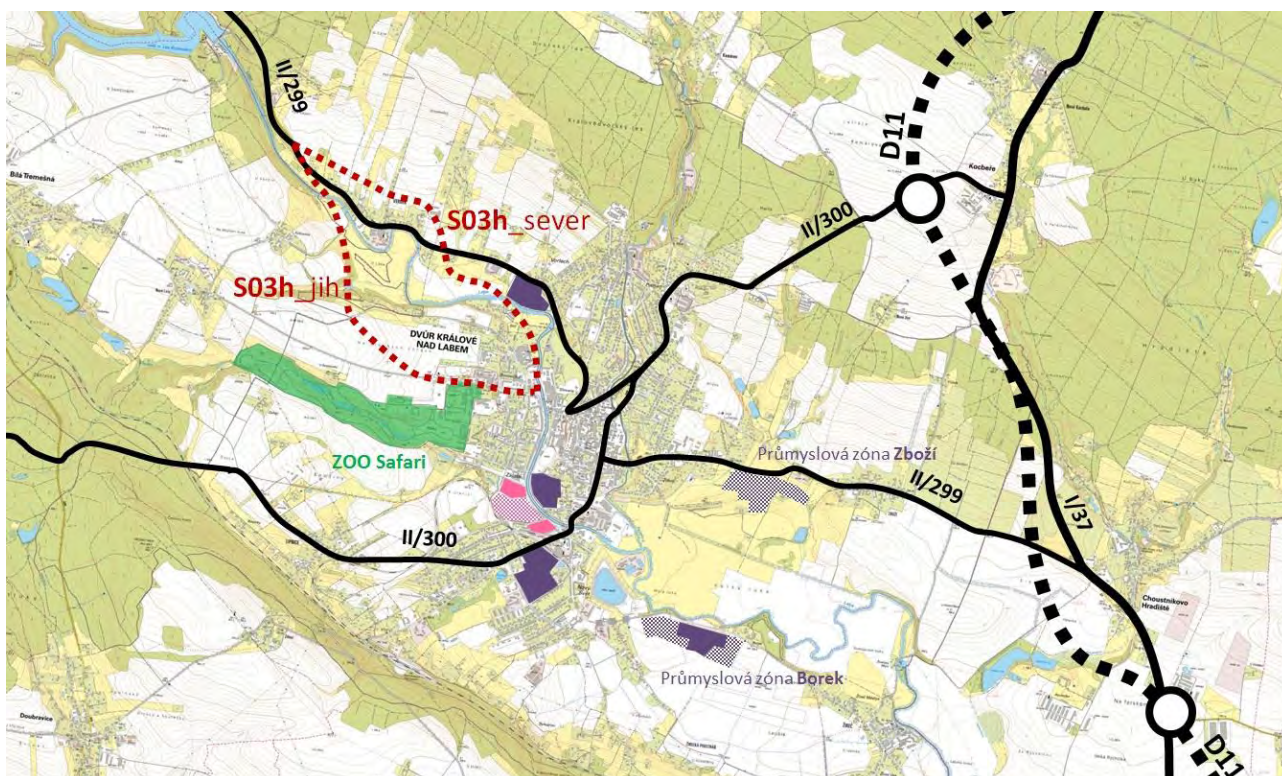
Záměry na přeložení silnice II/299 v prostoru mezi Hostinným a Dvorem Králové nad Labem dle Studie Transconsult 2012, © Transconsult s.r.o.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT VERDEK

S03h

Již sama Studie Transconsult 2012 konstatuje značnou finanční a technickou náročnou takto velkorysých přeložek, zcela neadekvátní předpokládané dopravní účinnosti. Je třeba připomenout, že v úseku stávající silnice II/299 Hostinné – Dvůr Králové nad Labem jsou intenzity dopravy v řádu 2.000 – 2.500 vozidel celkem za 24 h. Při takto nízkých intenzitách dopravy, i když uvážíme určitý předpokládaný nárůst dopravy na přeložce vůči stávajícímu tahu díky vyšší atraktivitě přeložky, jeví se takto velkorysé přeložky zcela neadekvátní předpokládaným dopravním výkonům.

Studie Transconsult 2012 proto nabízí dvě varianty přeložky silnice II/299 čistě v prostoru Dvora Králové nad Labem, konkrétně v prostoru Verdeka. Řešení je principiálně totožné s řešením Západního propojení dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem. Oproti územnímu plánu však Studie Transconsult 2012 nabízí kromě trasy přeložky silnice II/299 vedené severně od zástavby Verdeku s pokračováním trasy shodné s trasou Západního propojení dle ÚP Dvůr Králové nad Labem, také přeložku silnice II/299 vedenou jižně od zástavby Verdeku, zaústěnou do ulice Štefánikova v prostoru hlavního vstupu do ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem.



Šchéma záměrů na přeložku silnice II/299 v prostoru Verdeku (Obchvat Verdeku) dle Studie Transconsult 2012, © Transconsult s.r.o.

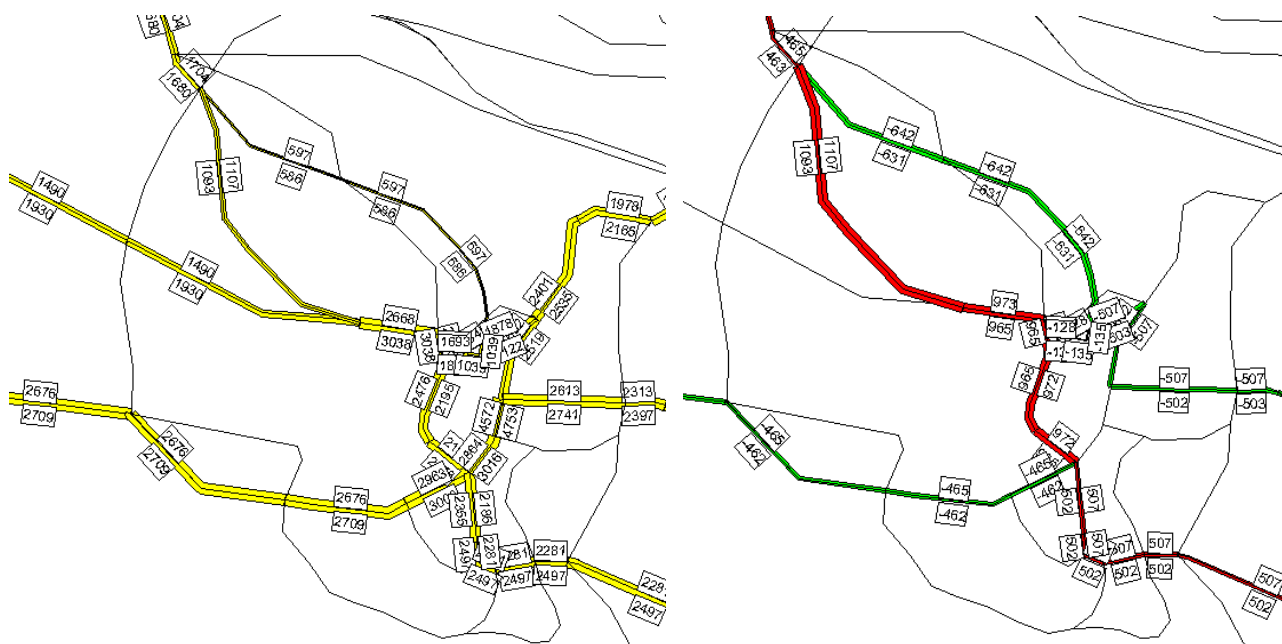
Obě varianty Obchvatu Verdeku dle Studie Transconsult 2012 trpí shodnými neduhy, jako Západní propojení dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem, především v tom, že přivádějí dopravu po silnici II/299 na Benešovo nábřeží a Denisovo náměstí. Z obou subvariant se přesto jako pro město výhodnější jeví varianta Obchvatu Verdeku z jihu. Přeložka silnice II/299 v této variantě obchází zastavěné území a nevyvolává žádné potenciální demolice. Velkou přidanou hodnotou je zaústění jižní trasy Obchvatu Verdeku přímo v prostoru hlavního vstupu a záchytných parkovišť areálu ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem.

Predikce intenzit automobilové dopravy (jižní varianta)

Dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem a okolí je predikovaná intenzita automobilové dopravy na Obchvatu Verdeku – jižní variantě cca 2.200 vozidel celkem za 24 hodin. Tato dopravní účinnost Obchvatu Verdeku je dána relativně nízkým podílem tranzitní dopravy na silnici II/299 na území města Dvůr Králové nad Labem.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM OBCHVAT VERDEK

S03h



Kartogram a rozdílový kartogram predikovaných intenzit automobilové dopravy celkem za 24 h na navrhovaném Obchvatu Verdeku – jižní variantě dle makroskopického dopravního modelu silniční sítě

Orientační propočet realizačních nákladů (jižní varianta)

délka v ose [km]	charakter území	specifické objekty	cena Kč
1,90	rovinaté	silniční most přes Labe	194.000.000,-

Kalkulace neobsahuje: výkupy pozemků, přeložky inženýrských sítí, přestavby křižovatek, napojení objektů, DPH, projektovou přípravu

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Odstranění dopravních závad stávajícího průjezdního úseku silnice II/299 ulicemi Spojených národů, Fügnerova, Sladkovského a Legionářská
- Nový silniční most přes Labe
- Kapacitní přímé silniční napojení ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem ve směru od Krkonoš bez nutnosti složitého a nepřehledného průjezdu městem



- Nesystémové řešení převedení tranzitní dopravy na silnici II/299 mimo zastavěné území města
- Zvýšení dopravní zátěže Benešova nábřeží a Denisova náměstí
- Vysoké realizační náklady neodpovídající malému dopravnímu efektu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Sledovat výhradně jako alternativu Severozápadnímu obchvatu města.





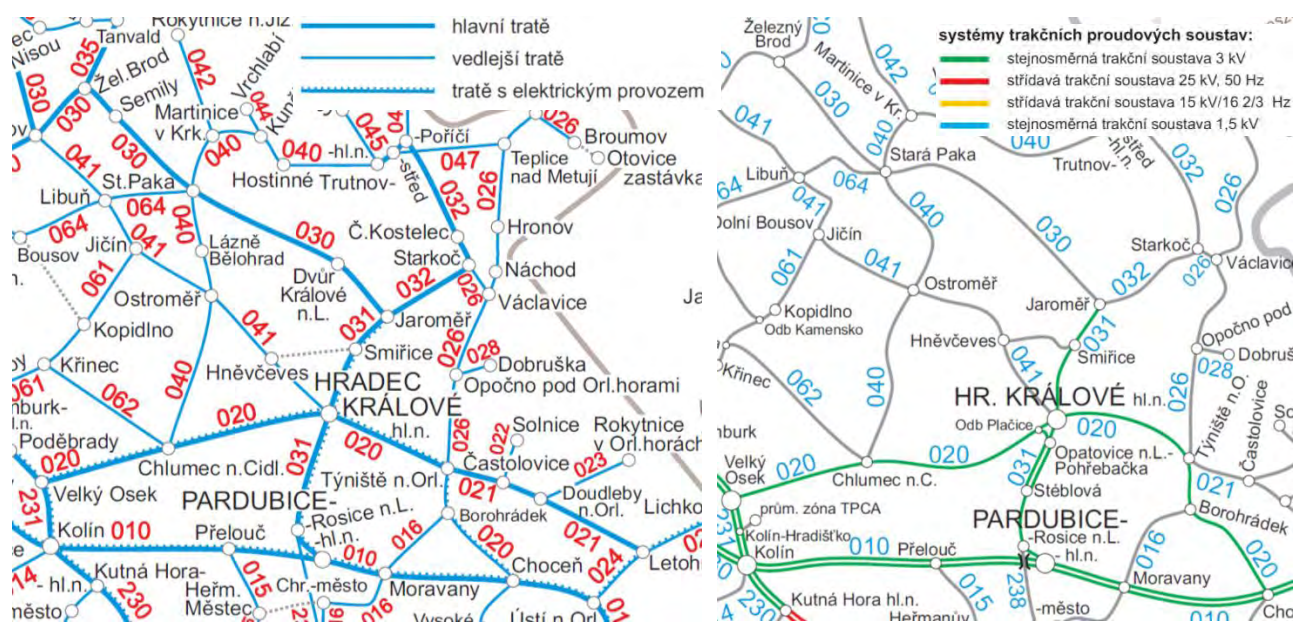
Z

Železniční doprava



Východiska

Město Dvůr Králové nad Labem leží na celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati č. 030 Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka – Železný Brod – Turnov – Liberec, která navazuje na celostátní částečně dvojkolejnou a plně elektrifikovanou železniční trať č. 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř. Prostřednictvím trati č. 031 je Dvůr Králové napojen na I. a III. tranzitní železniční koridor s mezinárodním provozem.



Mapy železničních tratí s rozlišením na trati elektrifikované a neelektrifikované (zdroj: SŽDC, s.o., www.szdc.cz)

Železniční trať č. 030 je využívána pro pravidelný provoz výhradně osobních vlaků, nízká propustnost trati ani její technické parametry nejsou vhodné pro pravidelný provoz nákladní vlakové dopravy.

Železniční trať č. 030 byla v úseku Jaroměř – Stará Paka v letech 2014 – 2015 modernizována a všechny železniční zastávky a stanice byly peronizovány. Modernizace trati neměla žádný vliv na propustnost trati. Vlaky se dále míjejí ve vybraných železničních stanicích na trati.

Dvůr Králové nad Labem je v současné době ve všední dny obsluhován 9 páry dálkových rychlíkových vlaků v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec (v pravidelném taktu 120 minut) a 5 páry osobních zastávkových vlaků v relaci Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka (v dopolední a odpolední špičce v taktu 120 minut), které v Jaroměři navazují na rychlíky Trutnov – Jaroměř - Hradec Králové – Praha a na osobní vlaky Jaroměř – Hradec Králové.

Železniční trať č. 030 tanguje jihozápadní okraj území města Dvůr Králové nad Labem, kde je také umístěna železniční stanice Dvůr Králové nad Labem. Stanice je vybavena pro křížení protijedoucích vlaků a je umístěna přibližně 2 km

vzdušnou čarou od centra města. Železniční stanice Dvůr Králové nad Labem dnes slouží jako přestupní uzel mezi vlaky a regionálními i městskými autobusovými spoji. Veřejnou dopravní obsluhu širšího regionu Královédvorská zajišťují regionální autobusové spoje.



Křižování vlaků v železniční stanici Dvůr Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

Do západního zhlaví železniční stanice Dvůr Králové nad Labem je zaústěna jednokolejná neelektrifikovaná železniční vlečka č. 4211 Vlečka ČEZ a.s. – teplárna Dvůr Králové nad Labem, která obsluhuje výrobní areály v jižní části města, v posledních letech ale slouží téměř výhradně k zásobování teplárny v centru Dvora Králové nad Labem topivem.



Vlečka ČEZ a.s. – teplárna Dvůr Králové nad Labem u Lipnice (vlevo) a u koupaliště (vpravo) (foto: Veronika Šindlerová, 2016)



Dílčí záměry

V oblasti železniční dopravy se územní studie v souladu s jejím zadáním zabývá konkrétními možnostmi zlepšení podmínek a konkurenceschopnosti obsluhy města Dvůr Králové nad Labem železnicí. Nosným dílčím záměrem je přitom využití stávající vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do teplárny v centru města Dvůr Králové nad Labem pro osobní dopravu, a tedy přivedení osobní železniční dopravy do centra města.

Karty záměrů

<i>číslo záměru</i>	<i>název záměru</i>
Z01	Dvůr Králové nad Labem - vlečka
Z01a	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Přestupní terminál veřejné dopravy
Z01b	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Železniční zastávka ZOO
Z01c	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Železniční zastávka Lipnice
Z01d	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Trakční měnírna
Z02	Dvůr Králové nad Labem – přestupní uzel vlak – bus železniční stanice
Z03	Železniční trať Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
Z03a	Provozní koncept (Pardubice – Hradec Králové) – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
Z03b	Elektrizace železniční trati Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
Z03c	Výhybna Kuks

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM - VLEČKA

Z01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: Z01a | Z01b | Z01c | Z01d

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Na území města Dvůr Králové nad Labem je pouze jedna železniční vlečka: železniční stanice Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby. Vlečka byla vybudována na konci 19. století pro obsluhu postupně se rozvíjející průmyslové zóny na tehdejším jižním okraji města na pravém břehu Labe. Vlečka je v rámci obvodu Železniční stanice Dvůr Králové nad Labem zapojena do celostátní železniční trati č. 030 Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod – Turnov – Liberec.

V současné době je železniční vlečka železniční stanice Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby ve vlastnictví společnosti ČEZ, a.s., která vlečku také provozuje. Vlečka má dvě větve: jižní větev obsluhuje areál Teplárny Dvůr Králové nad Labem (ve vlastnictví ČEZ, a.s.) a severní větev obsluhuje výrobní areál společnosti Vánoční ozdoby – DUV - družstvo (ve vlastnictví DUV - družstvo). Vlečku využívá výhradně společnost ČEZ, a.s. pro zásobování Teplárny Dvůr Králové nad Labem uhlím, a to pouze v topné sezóně, tedy obvykle jen v období říjen až květen, v období květen – září je vlečka nepoužívaná.

Celková délka vlečky je 3,9 km, délka vlečky v úseku Dvůr Králové nad Labem – Vánoční ozdoby je 3,5 km, délka vlečky v úseku Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem je 3,7 km.

Vlečka je jednokolejná a neelektrifikovaná. S ohledem na důležitost vlečky pro zásobování Teplárny Dvůr Králové nad Labem je vlečka udržována ve velmi dobrém technickém stavu.



Schéma železniční vlečky Železniční stanice Dvůr Králové nad Labem – Teplárna / Vánoční ozdoby (na podkladě letecké mapy mapy.cz); fotografie současného stavu vlečky (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM - VLEČKA

Z01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: Z01a | Z01b | Z01c | Z01d

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Nevyužitý potenciál vlečky pro obsluhu města

Zásadní problém železniční vlečky Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby lze spatřovat v extenzitě jejího využití, a tedy v jejím nevyužitém potenciálu. Vlečka je v současné době využívána v podstatě výhradně pro zásobování Teplárny Dvůr Králové nad Labem uhlím. Vlečka je proto v provozu pouze v topné sezóně, tedy obvykle v období od října do května. Provoz na vlečce je v intenzitě jednotek vlaků za rok.

Železniční vlečka Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby představuje vzhledem k jejímu dovedení až na jižní okraj centra města významný potenciál pro možnost přímé obsluhy města Dvůr Králové nad Labem osobní vlakovou dopravou. Na vlečce by přitom zůstal i nadále nákladní provoz pro zásobování Teplárny Dvůr Králové nad Labem.

Potenciál vlečky spočívá také v možnosti přímé obsluhy ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem osobními vlaky a vytvoření konkurenceschopné alternativy k v současné době převažující obsluze ZOO individuální automobilovou dopravou.

S ohledem na důležitost vlečky pro zásobování Teplárny Dvůr Králové nad Labem je vlečka udržována ve velmi dobrém technickém stavu. V okolí severní větve vlečky zaústěné k areálu vánoční ozdoby – DUV – družstvo, se přitom nachází řada nevyužitých ploch charakteru brownfields, využitelných a relativně snadno revitalizovatelných v případě zavedení osobní železniční dopravy na vlečce.

2 | Riziko nevratného zrušení vlečky

Dosud nevyužitý potenciál železniční vlečky Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby pro obsluhu města Dvůr Králové nad Labem osobní železniční dopravou a s tím související oživení jižní části centra města by ztracen v případě snesení vlečky. Toto riziko reálně hrozí zejména v případě změny topného média v Teplárně Dvůr Králové nad Labem a nepotřebnosti vlečky pro zásobování teplárny uhlím.

Ze zkušeností z rušených železničních tratí v ČR vyplývá, že v případě snesení železniční trati její následná obnova v budoucnosti velmi nepravděpodobná.

NÁVRH ŘEŠENÍ

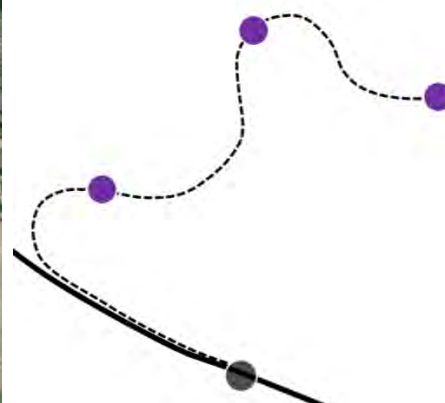


Schéma navrhovaných železničních zastávek na vlečce Železniční stanice Dvůr Králové nad Labem – Teplárna (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM - VLEČKA

Z01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: Z01a | Z01b | Z01c | Z01d

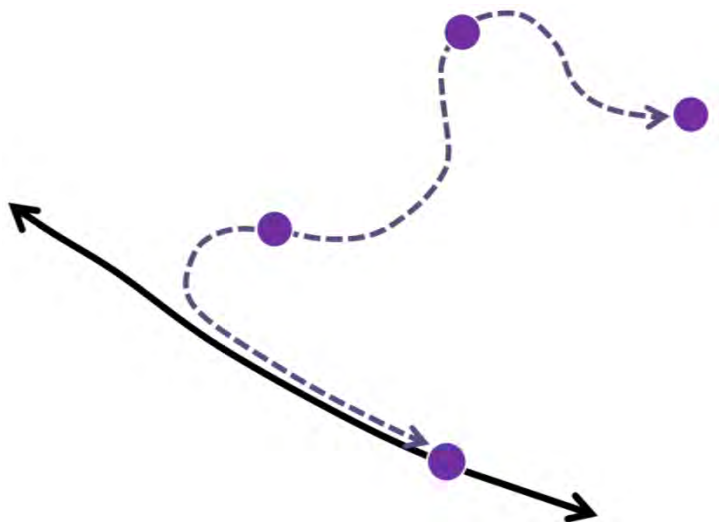
Územní studie navrhuje zachování železniční vlečky Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby jako jedné z významných civilizačních hodnot a jedné z důležitých veřejných infrastruktur města Dvůr Králové nad Labem.

Územní studie navrhuje využití železniční vlečky Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem / Vánoční ozdoby pro osobní železniční dopravu, a to ve dvou níže uvedených provozních modelech. V souvislosti s návrhem na využití vlečky pro provoz osobních vlaků navrhuje územní studie zřízení nových železničních zastávek Terminál (podrobněji viz záměr Z01a↓), ZOO (podrobněji viz záměr Z01b↓) a Lipnice (podrobněji viz záměr Z01c↓).

1 | Využití vlečky pro provoz vlaků mezi železniční stanicí a terminálem

Jednou z variant využití vlečky pro osobní železniční dopravu je zavedení osobních vlaků pendlujících mezi železniční stanicí Dvůr Králové nad Labem a nově navrhovaným přestupním terminálem osobní dopravy, které by navazovaly na vlakové spoje v relaci Jaroměř – Stará Paka – Turnov resp. na vlaky jedoucí v opačném směru. Vlaky tak mohly nahradit současné autobusové spojení mezi vlakovým nádražím a autobusovým nádražím v centru města. Díky nově zřízeným zastávkám Lipnice a ZOO na vlečce by vlaky zajistily i obsluhu místní části Lipnice a nejnavštěvovanějšího turistického cíle v regionu Podkrkonoší, tedy ZOO Safari ve Dvoře Králové nad Labem (podrobněji viz záměr Z01b↓).

Jako určité přechodné řešení se nabízí také využití vlečky pro účelový provoz turistických vlaků obsluhujících primárně ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem (podrobněji viz záměr Z01b↓) a sekundárně pak centrum města, neboť úvrať vlaků by byla na konci vlečky, tedy v prostoru ulice 28. října (podrobněji viz záměr Z01a↓).



Základní provozní schéma využití vlečky pro vlaky pendlující mezi železniční stanicí Dvůr Králové nad Labem a novým terminálem



Příklady turistických vlaků do ZOO (zdroj: www.bahnbilder.de, <http://www.holidayswithkids.com.au>)

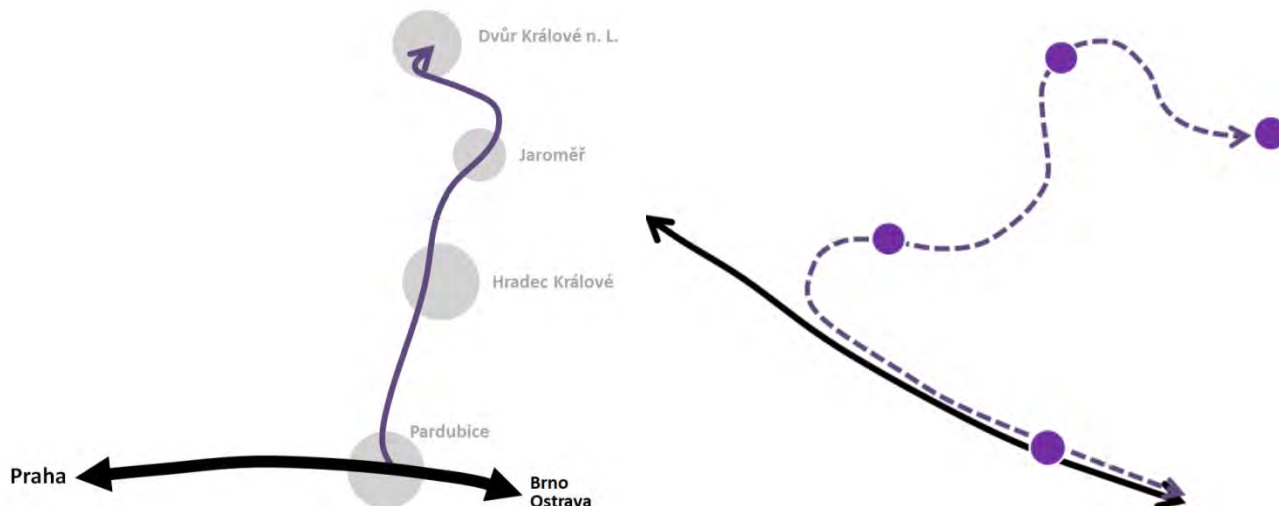
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM - VLEČKA

Z01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: Z01a | Z01b | Z01c | Z01d

2 | Vlečka jako součást pravidelného železničního spojení Pardubice - Dvůr Králové nad Labem

Velkorysejší varianta využití vlečky počítá s jejím plnohodnotným zapojením do železniční sítě s pravidelným provozem osobní dopravy a se zavedením přímého vlakového spojení Pardubice – Dvůr Králové nad Labem. Město Dvůr Králové nad Labem by tak přes Pardubice získalo přímé železniční napojení centra města na mezinárodní I. a III. tranzitní železniční koridor a prostřednictvím něho spojení na celou Českou republiku i sousední státy.



Základní provozní schéma zapojení vlečky do sítě železničních a drah a jejího využití pro pravidelné vlakové spojení Pardubice – Dvůr Králové n. L.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Přímé vlakové spojení z Pardubice až do centra Dvora Králové nad Labem za 51 minut → napojení Dvora Králové nad Labem a celého Podkrkonoší vlakem na celou ČR
- Přímá dostupnost ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem železnici z celé ČR
- Obsluha místní části Lipnice železnici
- Obsluha rozvojové plochy pro bydlení Alešova železnici



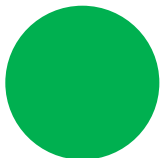
- Nízká propustnost železničních tratí č. 030 a 031 pro vloženu další vrstvu přímých vlaků Pardubice – Dvůr Králové nad Labem (železniční trať č. 030 je jednokolejná s výhybnami)
- Hluková zátěž obytného území Lipnice a Městské Podstrání z pravidelného provozu na nynější vlečce
- Náklady na homogenizaci vlečky pro osobní dopravu a na vybudování zastávek

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM - VLEČKA

Z01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: Z01a | Z01b | Z01c | Z01d

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **V ÚP Dvůr Králové nad Labem stabilizovat plochy železniční vlečky** → eliminace možnosti zrušení vlečky a změny jejího využití na jiný účel.
2. **V ÚP Dvůr Králové vymezit plochu pro přestupní terminál veřejné dopravy a pro železniční zastávky Lipnice a ZOO**, včetně souvisejících ploch veřejných prostranství zajišťujících přístupnost nových zastávek pro chodce a cyklisty a pro automobilovou obsluhu.
3. **Pořídít podrobnou územně technickou studii využití vlečky ve Dvoře Králové nad Labem pro pravidelnou osobní dopravu**, se zaměřením na posouzení technických parametrů vlečky a možností jejího využití pro osobní železniční dopravu a dále se zaměřením na územní nároky pro případnou homogenizaci a optimalizaci směrového vedení vlečky a na určení přesných poloh nových železničních zastávek Lipnice, ZOO a Terminál na trase vlečky.



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY

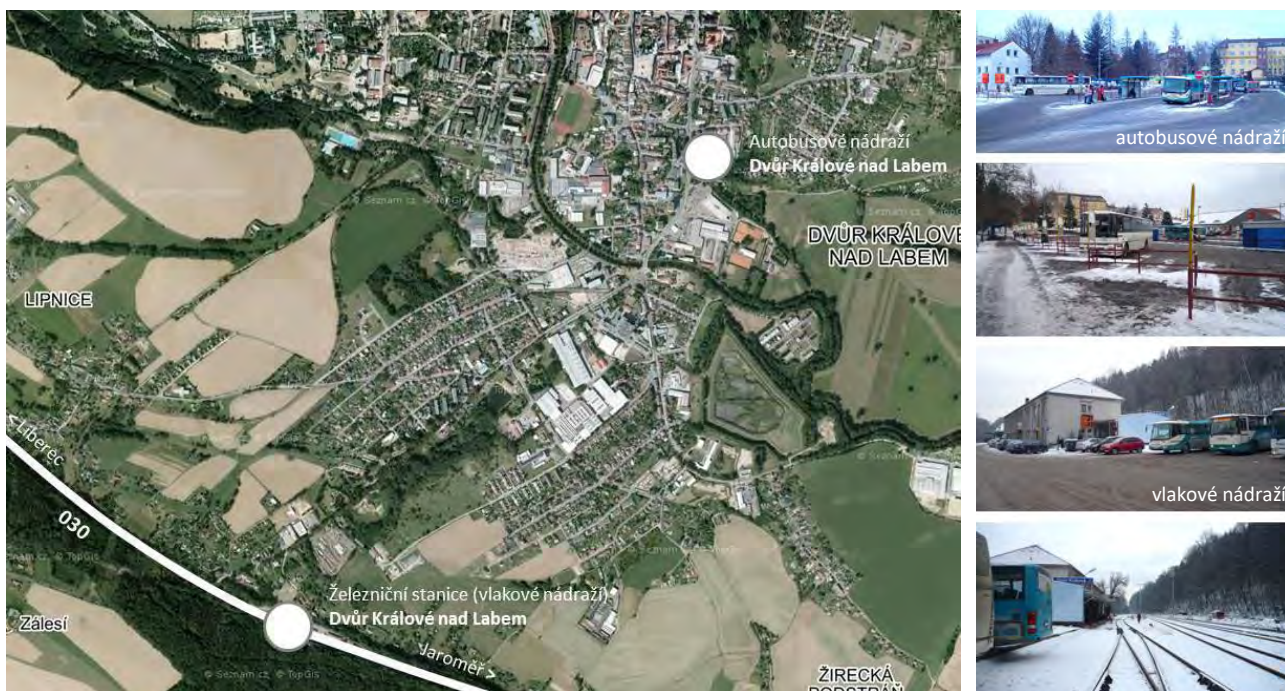
Z01a

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Dvůr Králové nad Labem v současné době nedisponuje integrovaným přestupním terminálem veřejné dopravy pro přímý přestup mezi vlaky a autobusy. Železniční zastávka (vlakové nádraží) Dvůr Králové nad Labem leží na celostátní železniční trati č. 030 Jaroměř – Turnov – Liberec na jižním okraji města, vzdušnou čarou 2,6 km od centra města. Autobusové nádraží je situována naopak přímo v centru města, na okraji historického jádra města. Vlakové a autobusové nádraží jsou vzájemně propojena pravidelnými linkami městské hromadné dopravy (linka č. 1). Přímý přestup mezi vlaky a regionálními autobusovými linkami je zajištěn přímo v prostoru vlakového nádraží, kam zajíždějí regionální autobusové linky zajišťující dopravní obsluhu venkovských obcí Královédvorská a Podkrkonoší.



Zákes vlakového a autobusového nádraží ve Dvoře Králové nad Labem do letecké mapy mapy.cz + fotografie stavu vlakového a autobusového nádraží (foto: Veronika Šindlerová)

Z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města (do blízkosti Denisova náměstí) je zavedena vlečka obsluhující v současné době areál Teplárny Dvůr Králové nad Labem a areál firmy Vánoční ozdoby – DUV Družstvo. Vlečka je dnes využívána převážně pro zásobování Teplárny Dvůr Králové nad Labem uhlím. Vlečka je ve vlastnictví společnosti ČEZ a.s., která je rovněž vlastníkem Teplárny Dvůr Králové nad Labem.

Využití stávající vlečky pro osobní železniční dopravu představuje potenciál dovedení osobní vlakové dopravy do samotného centra města Dvůr Králové nad Labem a možnost integrace vlakové a autobusové dopravy v rámci nového přestupního terminálu.

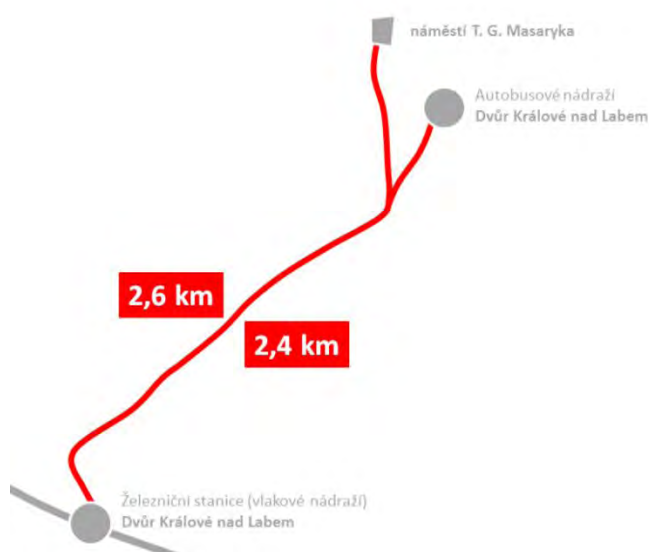
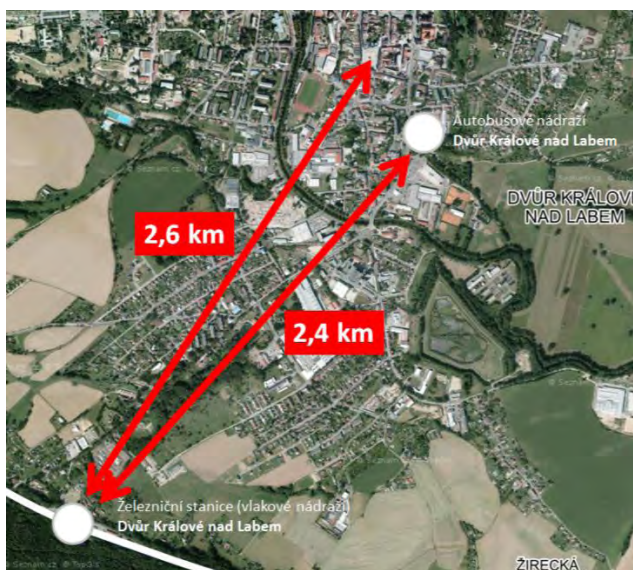
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY

201a

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Vzdálenost železniční stanice Dvůr Králové n. L. od centra města a od autobusového nádraží

Skutečné pěší docházková vzdálenost z železniční stanice (vlakového nádraží) Dvůr Králové nad Labem do centra města (náměstí T. G. Masaryka) je 2,6 km. Skutečné pěší docházková vzdálenost z železniční stanice (vlakového nádraží) Dvůr Králové nad Labem na stávající autobusové nádraží v centru města je 2,4 km. Mezi železniční stanicí a centrum města i autobusovým nádražím operují vybrané spoje autobusové městské hromadné dopravy (spojení zajišťují také některé autobusové spoje regionální dopravy). Nízká frekvence spojů a nutnou přestupu z valu na autobus, čekací doby na přípojně spoje a doba jízdy autobusem z vlakového nádraží do centra města snižují komfort i časovou konkurenceschopnost dostupnosti centra Dvora Králové nad Labem vlakem po železnici.



Problém 1 – schéma (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

2 | Zastaralost autobusového nádraží + pozemek nádraží v soukromém vlastnictví

Autobusové nádraží ve Dvoře Králové nad Labem je vlastnictvím společnosti OSNADO spol. s r.o., která vlastní rovněž pozemky, na nichž je nádraží vybudováno a která autobusové nádraží provozuje. Město Dvůr Králové nad Labem nemá na fungování ani na infrastrukturu autobusového nádraží přímý vliv.

Autobusové nádraží ve Dvoře Králové nad Labem je velmi zastaralé a uživatelům neposkytuje komfort odpovídající současným standardům služeb v regionální hromadné dopravě osob ani odpovídající regionálnímu významu nádraží.



Autobusové nádraží Dvůr Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY

Z01a

3 | Dichotomie uzlů autobusové dopravy

Z důvodu polohy autobusového nádraží mimo jakoukoli územní vazbu na železnici vzniká dichotomie uzlů regionální autobusové dopravy. Ta je patrná mimo jiné také ze schématu linek integrované regionální dopravy Královéhradeckého kraje IREDO.

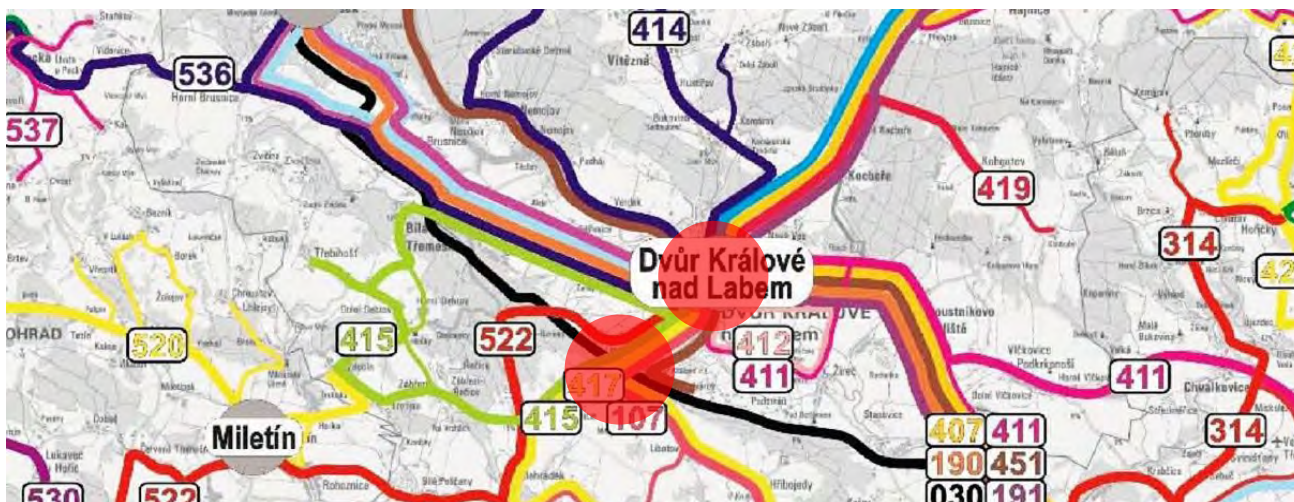


Schéma linek IREDO (zdroj: www.oredo.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Zprovoznění stávající vlečky železniční stanice Dvůr Králové nad Labem – teplárna / Vánoční ozdoby si vyžádá vybudování konečné železniční stanice pro výstup cestujících a změnu směru vlakových souprav. Vzhledem k dlouhodobému záměru města na kompletní revitalizaci autobusového nádraží, resp. na jeho přesunutí do jiné polohy na pozemky města je vhodné koncovou stanicí železniční trati v rámci současné vlečky řešit jako integrovaný přestupní terminál veřejné dopravy, umožňující přímý přestup z vlaků na autobusy regionální dopravy obsluhující širší region Královédvorská.

Územní studie proto navrhuje v prostoru současné plochy charakteru brownfields mezi severní větví vlečky a ulicí 28. října umístění nového přestupního terminálu veřejné dopravy, integrujícího konečnou železniční zastávku, autobusové nádraží a související plochy pro odstavování autobusů, parkoviště P+R, stání K+R a pro zařízení na parkování jízdních kol B+R.

Kromě integrace železniční a autobusové dopravy je výhodou tohoto řešení využití dlouhodobě nevyužívané plochy charakteru brownfields na okraji centra města a oživení /aktivizace jižní části centra města výstavbou nové významné městské veřejné infrastruktury.



Schéma plochy pro umístění přestupního terminálu veřejné dopravy (na podkladě letecké mapy mapy.cz a na podkladě hlavního výkresu ÚP DKNL)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY

Z01a

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

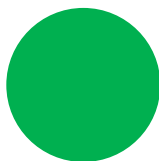


- Přímé vlakové spojení z Pardubice až do centra Dvora Králové nad Labem za 51 minut
- Integrace železniční a autobusové veřejné dopravy v prostoru jednoho přestupního terminálu
- Řešení dlouhodobých problémů se stávajícím autobusovým nádražím
- Revitalizace plochy brownfields
- Impuls pro oživení jižní části centra města (oživení královédvorské „Bahnhofsstrasse“)

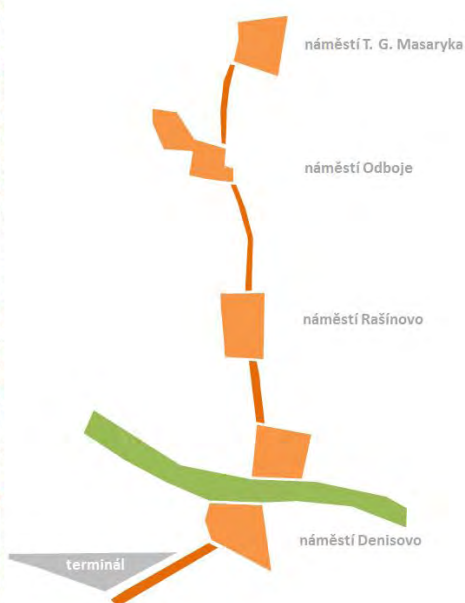


- Náklady na vybudování nového přestupního terminálu
- Podmíněnost zprovozněním vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem pro osobní železniční dopravu
- Duplicita s přestupním uzlem vlak – bus na železniční stanici Dvůr Králové nad Labem

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. Pořídít územní studii podrobného urbanistického a architektonického řešení přestupního terminálu veřejné dopravy, včetně řešení odstavování autobusů, parkoviště P+R a stání K+R, zařízení pro parkování jízdních kol B+R a včetně řešení přístupnosti terminálu pro chodce a cyklisty z navazujících veřejných prostranství.
2. Na základě závěrů výše uvedené podrobné územní studie vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro přestupní terminál veřejné dopravy, včetně souvisejících ploch pro odstavování autobusů, parkoviště P+R, K+R a B+R a pro veřejná prostranství zajišťující přístupnost terminálu pro chodce a cyklisty.
3. Pořídít územní studii revitalizace veřejných prostranství městské osy Denisovo náměstí – náměstí T. G. Masaryka, s předpokladem vzniku nového přestupního terminálu veřejné dopravy při ulici 28. října.



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA ZOO

Z01b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Nejnavštěvovanějším turistickým cílem Královéhradeckého kraje je již řadu let ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem. V roce 2015 vykazala ZOO návštěvnost 494.000 návštěvníků a opakovaně se tak umístila na prvním místě v návštěvnosti v Královéhradeckém kraji.

Areál ZOO leží na západním okraji jádrového města Dvůr Králové nad Labem a od centra města (náměstí T.G. Masaryka) je vzdálený 1.200 m a je tak z centra města dostupný pěšky v řádu 20 minut a na kole v řádu 10 minut. Od vlakového nádraží (železniční stanice Dvůr Králové nad Labem), která je obsluhována jak osobními, tak rychlíkovými vlaky v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Turnov – Liberec v taktu ve všední dny max. 60 min, je ZOO vzdálena vzdušnou čarou 2,2 km. Skutečná pěší docházková vzdálenost z vlakového nádraží do ZOO je přitom 3,4 km a pěšky by cesta trvala cca 55 minut. Areál ZOO není obsluhován pravidelnými spoji veřejné autobusové dopravy. Návštěvníci přijíždějící do ZOO regionálními autobusovými spoji musí do ZOO dojít téměř 2 km pěšky.

Vzhledem k absenci přímé obslužnosti ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem veřejnou dopravou přijíždí většina návštěvníků do ZOO vlastním automobilem, organizované skupiny pak zájezdovými autobusy.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

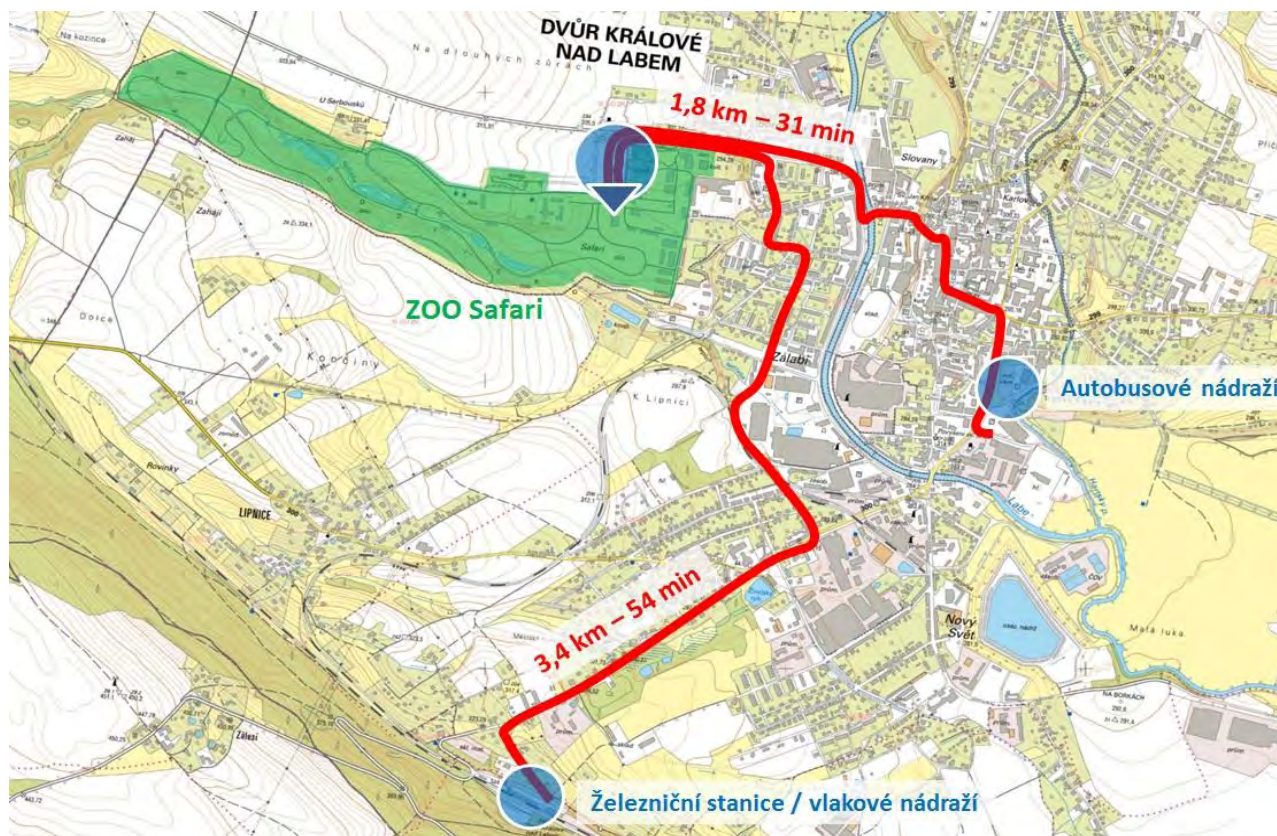


Schéma pěší dostupnosti hlavního vstupu do ZOO z vlakového nádraží a z autobusového nádraží

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA ZOO

201b

Zásadním problémem dopravní dostupnosti ZOO Dvůr Králové nad Labem je absence odpovídající obslužnosti ZOO veřejnou dopravou. Areál ZOO je situovaný zcela mimo železniční trati a z železniční stanice je sice obsluhována jednou linkou městské hromadné dopravy, avšak s velmi nízkou frekvencí. V případě návštěvy ZOO autobusem či vlakem jsou návštěvníci odkázáni na dostupnost ZOO pěšky buď z vlakového nádraží (3,4 km, téměř 1 h chůze) nebo z autobusového nádraží (1,8 km – 31 minut chůze).

ZOO Dvůr Králové nad Labem je tak obsluhována primárně individuální automobilovou dopravou. To klade vysoké nároky na parkovací plochy i na zatížení silniční sítě města Dvora Králové nad Labem automobilovou dopravou, zejména v letní sezóně, a zvláště pak v návštěvnicky špičkových dnech roku, kterými jsou víkendy o letních prázdninách či červencové státní svátky. Při plné naplněnosti centrálního parkoviště u areálu ZOO (900 parkovacích stání) a při předpokládané obrátce na jedno místo 1x za den (předpokládá se, že všichni návštěvníci zůstávají v ZOO v podstatě celý den), generuje jen centrální parkoviště ZOO 1.800 cest za den !



Centrální parkoviště ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením jednostranně orientované dopravní dostupnosti areálu ZOO Dvůr Králové nad Labem individuální automobilovou dopravou, resp. zájezdovými autobusy je zajištění přímé dostupnosti areálu ZOO vlakem. Dostupnost areálu ZOO vlakem je přitom podmíněna zprovozněním stávající vlečky ze železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do teplárny pro osobní železniční dopravu (viz záměr Z01 ↑). Stávající vlečka totiž tanguje jihovýchodní okraj areálu ZOO. Územní studie navrhuje:

1. Železniční zastávku ZOO na stávající vlečce z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města
2. Nový vstup do areálu ZOO z jihu, od areálu městského koupaliště.

Železniční zastávka ZOO je navržena ve dvou variantách:

- varianta 1 – zastávka ve směrovém oblouku trati bezprostředně v návaznosti na areál ZOO
- varianta 2 – zastávka ve směrově přímé v poloze vzdálenější od areálu ZOO.

Zastavování vlaku ve směrovém oblouku není vhodné, není však zcela vyloučené. Jako alternativu nevhodnému umístění zastávky v oblouku trati proto územní studie navrhuje alternativní řešení ve směrově přímé, i za cenu mírného oddálení zastávky ZOO od hranice areálu ZOO.

Přidanou hodnotou nové zastávky ZOO by byla možnost přímé obsluhy rozvojového území pro bydlení v lokalitě Alešova vlakem.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA ZOO

201b



Varianty umístění železniční zastávky ZOO (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

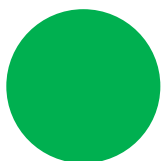


- Přímá dostupnost ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem železnicí z celé ČR
- Obsluha rozvojové plochy pro bydlení Alešova železnicí



- Hluková zátěž obytného území Lipnice a Městské Podstrání z pravidelného provozu na nynější vlečce
- Z hlediska dopravně technického nevhodná poloha železniční zastávka ZOO v oblouku trati
- Potřeba vybudování nového – zadního (jižního) reprezentativního vstupu do areálu ZOO pro návštěvníky vystupující na zastávce ZOO
- S vybudováním nového (jižního) – zadního vstupu do areálu ZOO vyvstává potřeba vyhodnocení poměru nákladů na její vybudování a efektivity ve vztahu k (očekávanému) počtu návštěvníků, využívajících železniční zastávku ZOO k návštěvě areálu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. Královéhradeckému kraji pořídit ve spolupráci se ZOO územní studii **podrobného urbanistického a architektonického řešení přístupu od nové železniční zastávky ZOO k zadnímu (jižnímu) vstupu do areálu ZOO**. V rámci této studie se dále zabývat celkově rozvojem areálu ZOO (např. rozšíření nabídky služeb a atrakcí pro celoroční provoz, rozšíření výběhů pro zvířata mimo stávající areál ZOO, možnostmi a územními dopady možného navýšení kapacity parkování) a s tím souvisejícími územními nároky.
2. Na základě závěrů výše uvedené podrobné územní studie **vymezit v ÚP Dvůr Králové plochu pro železniční zastávku ZOO a související plochy veřejných prostranství** pro zajištění pěšího přístupu od železniční zastávky ZOO k navrhovanému jižnímu vstupu areálu ZOO.



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA LIPNICE

Z01c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Lipnice je jednou z okrajových, převážně obytných, místních částí města Dvůr Králové nad Labem. Středem Lipnice prochází silnice II/300. Lipnice je obsluhována veřejnou regionální autobusovou dopravou, zastávkovými spoji na trase Dvůr Králové nad Labem – Hořice, ve špičce všedních dnů v intervalu 60 minut. Do Lipnice zajíždí každý všední den v 7 hodin ráno jeden spoj městské autobusové hromadné dopravy linky č. 1 Lipnice, Zaháj – Dvůr Králové nad Labem, autobusová stanice. Tento spoj má význam téměř výhradně pro cestu dětí ráno do školy nebo do zaměstnání.

Po východním okraji Lipnice prochází vlečka z železniční stanice do teplárny Dvůr Králové nad Labem.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Místní část města Dvůr Králové nad Labem Lipnice je od středu města vzdálena vzdušnou čarou 2,3 km, skutečná pěší docházková vzdálenost z Lipnice do středu města je 2,4 km. Lipnice je tak závislá na obsluze individuální automobilovou dopravou, respektive veřejnou regionální autobusovou dopravou v intervalech min. 60 minut, mimo špičku i několik hodin.

S ohledem na míru rozvoje bydlení navrhovanou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem lze přitom předpokládat postupný růst počet obyvatel místní části s tím i růst nároků na dopravní obslužnost Lipnice.

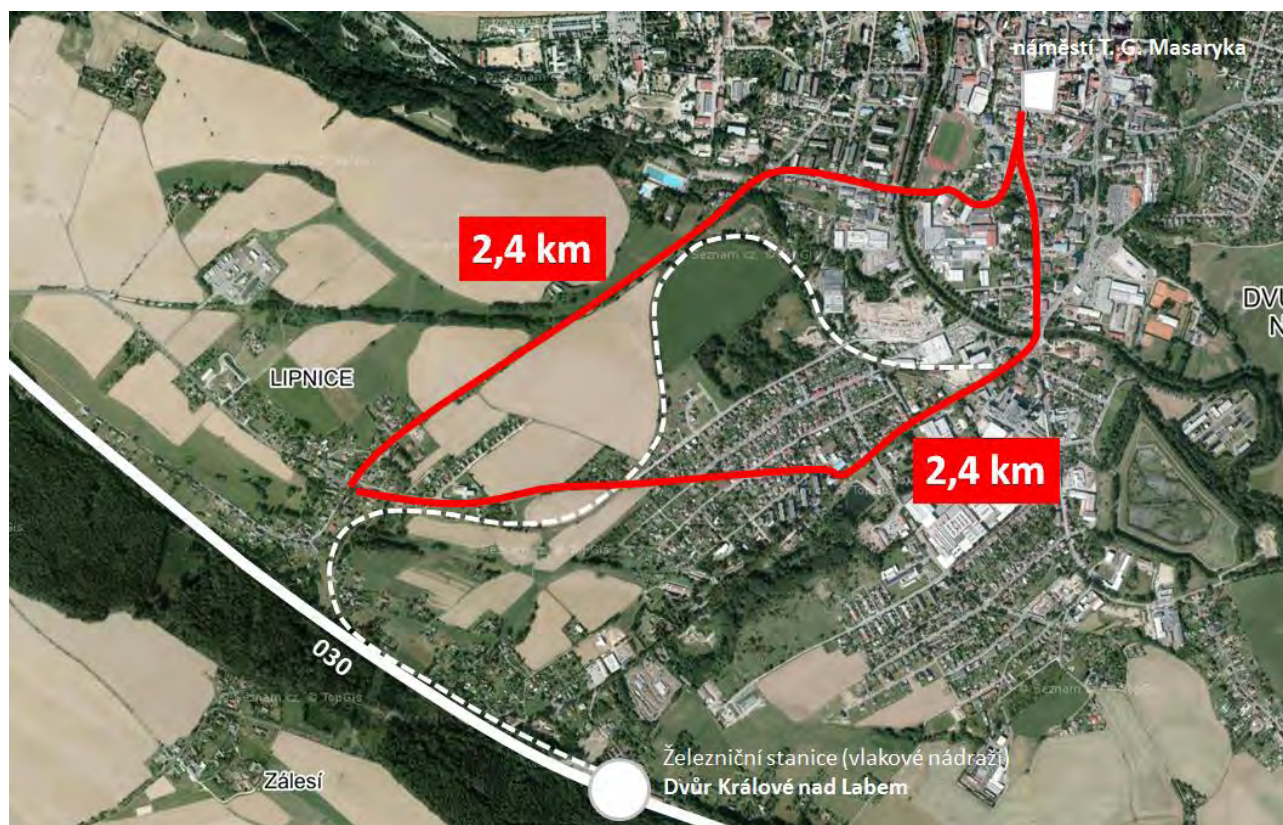


Schéma pěší dostupnosti centra Dvora Králové nad Labem z Lipnice (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA LIPNICE

201c

NÁVRH ŘEŠENÍ

V případě zprovoznění dnešní železniční vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města (viz záměr 201↑) je vhodné zřídit novou železniční stanici Lipnici pro obsluhu Lipnicí vlakem. Vhodným místem pro umístění železniční zastávky Lipnice je proluka naproti elektrárně, mezi silnicí II/300 a železniční vlečkou:



Návrh umístění železniční zastávky Lipnice (na podkladě letecké mapy mapy.cz a výřezu hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové nad Labem)

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

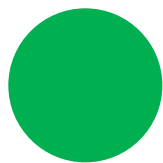


- Dopravní obslužnost Lipnice vlakem



- Hluková zátěž obytného území Lipnice a Městské Podstrání z pravidelného provozu vlaků na nynější vlečce

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. V ÚP Dvůr Králové vymezit plochu železniční zastávky Lipnice a související plochy veřejných prostranství pro zajištění pěšího přístupu k železniční zastávce.

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM – VLEČKA TRAKČNÍ MĚNÍRNA

Z01d

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové n. L.

SOUČASNÝ STAV

Celostátní železniční trať č. 030 Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka – Turnov – Liberec, stejně jako železniční vlečka z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do Teplárny Dvůr Králové nad Labem jsou neelektrifikované a operují na nich výhradně vlaky s dieslovými pohony.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence elektrifikace železniční trati č. 030 Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka – Turnov – Liberec i železniční vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do Teplárny Dvůr Králové nad Labem.

NÁVRH ŘEŠENÍ

V případě elektrifikace železniční trati č. 030 (i jen částečné elektrifikace např. v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem nebo Jaroměř – Stará Paka) a elektrifikace železniční vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do Teplárny Dvůr Králové nad Labem s elektrickým napájením z energetického zdroje v Teplárně Dvůr Králové nad Labem, bude nezbytné vybudovat ve vazbě na energetický zdroj a zároveň ve vazbě na trakční vedení na železniční trati č. 030 vybudovat trakční měnirnu elektrického napětí.

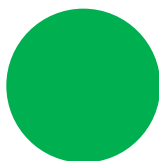
Přesná poloha trakční měnirny může být určena teprve v závislosti na konkrétních energetických výpočtech.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Stabilizace energetického zdroje Teplárny Dvůr Králové nad Labem → využití energetického zdroje Teplárny Dvůr Králové nad Labem pro napájení trakční soustavy elektrifikované železniční tratě č. 030 a železniční vlečky

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. V případě elektrifikace železniční trati č. 030 a železniční vlečky **vymezit na základě přesných energetických výpočtů v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro trakční měnirnu.**



DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PŘESTUPNÍ UZEL VLAK–BUS ŽELEZNIČNÍ STANICE

Z02

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování přestupního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu s využitím stávající vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem – areál firmy Vánoční ozdoby – DUV družstvo pro osobní dopravu – zavedení přímých spojů od Jaroměře do centra města Dvůr Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Železniční stanice Dvůr Králové nad Labem slouží dnes také jako hlavní přestupní uzel z vlaků na regionální autobusové spoje zajišťující obsluhu širšího regionu Královédvorská v návaznosti zejména na vlakové spoje ze směru / směrem Jaroměř – Hradec Králové – Pardubice. Železniční stanice Dvůr Králové nad Labem je východisek řady radiálních regionálních autobusových obsluhujících převážně venkovské obce v zázemí Dvora Králové nad Labem a širším regionu východního a středního Podkrkonoší.

Stávající model dopravní obslužnosti zůstane částečně zachován i v případě zprovoznění současné železniční vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města pro osobní železniční dopravu, a tedy při zavedení železniční dopravy do centra města, do nově vybudovaného přestupního terminálu veřejné dopravy (viz záměry Z01 ↑, Z01a). Část vazeb vlak – autobus se sice přesune do prostoru navrhovaného přestupního terminálu veřejné dopravy v centru města (viz záměry Z01a ↑), návaznost linek regionální autobusové dopravy na vlaky, které nebudou po stávající vlečce zajižďet do centra města na nový přestupní terminál veřejné dopravy (např. rychlíkové (dálkové) vlaky v relaci Pardubice – Jaroměř – Liberec (dnes linka D24)), bude nutné stále zajišťovat v rámci prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

V prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem dlouhodobě nejsou vytvořeny důstojné podmínky pro přímý a pohodlný přestup mezi vlaky a autobusy regionální autobusové dopravy. Přestože železniční stanice Dvůr Králové nad Labem je od roku 2015 nově peronizovaná a uzpůsobená pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace, přestup na autobusy se odehrává zcela nekoordinovaně na ploše vedle odbavovací budovy železniční stanice. Chybí nástupiště pro cestující, nástupy a výstupy probíhají mezi projíždějícími a parkujícími automobily. Neznalí návštěvníci města se špatně orientují.

Úroveň přestupních vazeb mezi vlaky a autobusy v prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem zcela neodpovídá současným standardům poskytovaných služeb ve veřejné hromadné dopravě osob !



Prostor před železniční stanicí Dvůr Králové nad Labem určený pro nástup a výstup cestujících z/do autobusů (Veronika Šindlerová, 2016)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PŘESTUPNÍ UZEL VLAK–BUS ŽELEZNIČNÍ STANICE

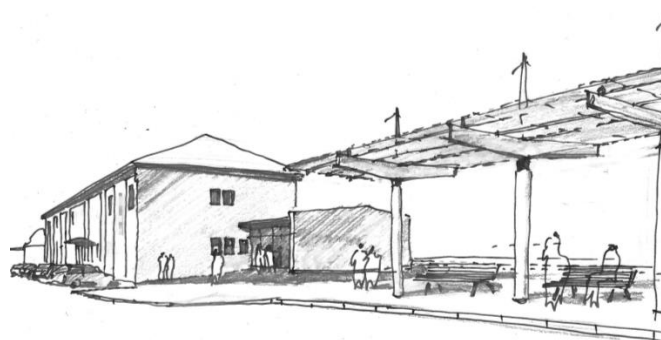
Z02



Prostor před železniční stanicí Dvůr Králové nad Labem určený pro nástup a výstup cestujících z/do autobusů (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením v současné době neuspokojivých prostorových vztahů na přestupu mezi vlaky a autobusy v prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem je vybudování jednoduchého krytého nástupiště pro autobusy (s ohledem na frekvenci spojů postačuje kapacita 3 stání) ve vazbě na peronizovanou železniční stanici a vytvoření podmínek pro přímý bezbariérový přestup mezi vlaky a autobusy:



Ideová skica úpravy prostoru před železniční stanicí Dvůr Králové nad Labem pro přímý přestup mezi vlaky a autobusy (Veronika Šindlerová, 2016)

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PŘESTUPNÍ UZEL VLAK–BUS ŽELEZNIČNÍ STANICE

Z02

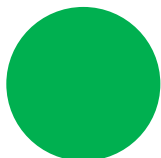
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Zajištění přímého bezbariérového přestupu mezi vlaky a autobusy v prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem
- Zvýšení atraktivity a komfortu veřejné dopravy osob
- Celková humanizace prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii přestupního uzlu autobus – vlak v prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem**, se zaměřením na přímé bezbariérové propojení mezi peronizovanou železniční stanicí a nástupišti pro autobusy, včetně řešení ploch potřebných pro odstávky autobusů a ploch pro parkoviště P+R, K+R a B+R.
2. **Na základě závěrů podrobné územní studie (bod 1) vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro přestupní uzel autobus – vlak**, včetně ploch potřebných pro odstávky autobusů a ploch pro parkoviště P+R, K+R a B+R.



PROVOZNÍ KONCEPT (PARDUBICE – HRADEC KRÁLOVÉ) – JAROMĚŘ - DKNL

Z03a

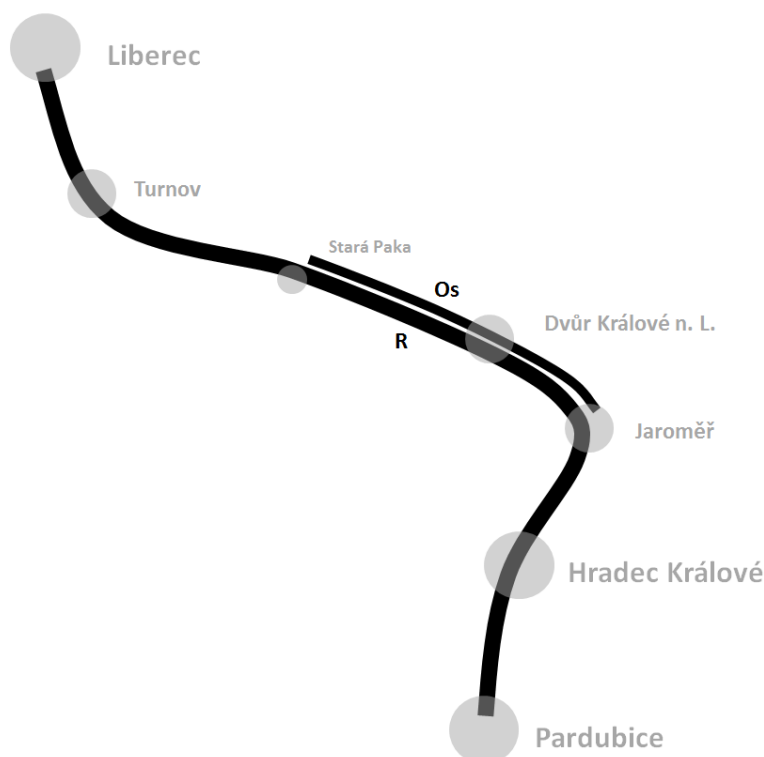
ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit provozní koncept, popřípadě jednotlivé varianty provozního konceptu, který by v úseku (Pardubice - Hradec Králové) Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem zajišťoval přímou železniční regionální/příměstskou dopravu (nová zastávka Dvůr Králové město v rámci zprovoznění vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem). V rámci toho posoudit širší souvislosti v regionální dopravě, tzn. dopady tohoto konceptu – zajištění regionální dopravy ve směru Dvůr Králové nad Labem směr Stará Paka (Liberec).

SOUČASNÝ STAV

Dvůr Králové nad Labem je v současné době ve všední dny obsluhován

1. 9 páry dálkových rychlíkových vlaků v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Turnov – Liberec (v pravidelném taktu 120 minut)
2. 5 páry osobních zastávkových vlaků v relaci Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka (v dopolední a odpolední špičce v taktu 120 minut), které v Jaroměři navazují na rychlíky Trutnov – Jaroměř - Hradec Králové – Praha a na osobní vlaky Jaroměř – Hradec Králové



Provozní schéma stávající obsluhy Dvora Králové nad Labem vlaky.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence přímého vlakového spojení centra Dvora Králové nad Labem s Hradcem Králové a Pardubicemi.

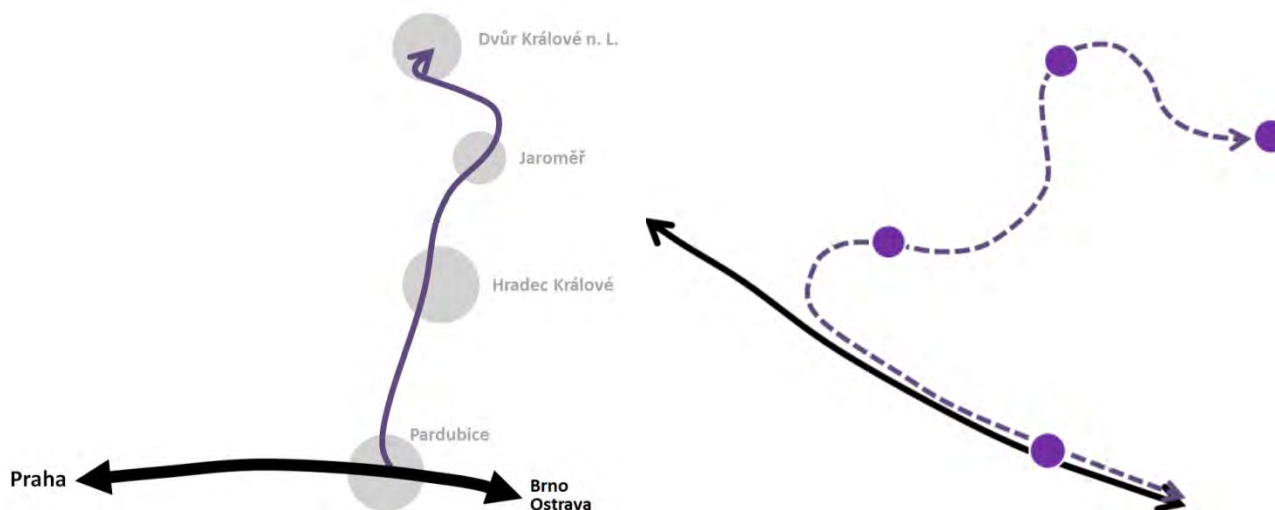
Zajištění dopravní obsluhy Dvora Králové nad Labem na železnici výhradně vlakovými soupravami v dieslové trakci.

PROVOZNÍ KONCEPT (PARDUBICE – HRADEC KRÁLOVÉ) – JAROMĚŘ - DKNL

Z03a

NÁVRH ŘEŠENÍ

Jednoznačným cílem je obsluha Dvora Králové nad Labem přímými vlaky v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – terminál veřejné dopravy, a tedy rychlá a komfortní dostupnost Podkrkonoší a Krkonoš z dvou Krajských měst Pardubice a Hradec Králové a díky vazbě na I. a III. tranzitní železniční koridor procházející Pardubice v podstatě na celou ČR, vlakem.



Základní provozní schéma obsluhy Dvora Králové nad Labem přímými vlaky v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř - Dvůr Králové n. L.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Přímé, rychlé a ekologicky šetrné vlakové spojení Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové n. L. komfortními elektrickými jednotkami
- Předpoklad konkurenceschopnosti vlakového spojení Pardubice – Hradec Králové – Dvůr Králové n. L. vůči silničnímu / dálničnímu spojení
- Zvýšení atraktivity a komfortu obslužnosti Dvora Králové nad Labem jako významného regionálního spádového centra osídlení vlakem
- Dvůr Králové nad Labem jako jedna ze vstupních bran do Podkrkonoší i do nedalekých Krkonoš dostupná pohodlně přímými vlaky ze dvou krajských měst Hradce Králové a Pardubic a díky vazbě na I. a III. tranzitní železniční koridor vedoucí přes Pardubice v podstatě na celé území ČR
- ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem s návštěvností 500.000 lidí za rok a s výhledem zvýšení návštěvnosti na 1.000.000 lidí za dostupné přímými vlaky z Pardubic
- Ekonomická stabilizace centrálního zdroje tepla a výroby elektrické energie ve Dvoře Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem

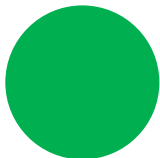


- Vysoké realizační náklady na elektrizaci
- Podmíněno zařazením vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města do sítě státních železničních drah

PROVOZNÍ KONCEPT
(PARDUBICE – HRADEC KRÁLOVÉ) – JAROMĚŘ - DKNL

Z03a

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



V rámci územního plánování vytvářet podmínky pro možné budoucí zavedení přímých vlakových spojů v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – přestupní terminál veřejné dopravy.

Poznámka: z této Územní studie Podkrkonoší nevyplývají pro záměr přímého vlakového spojení v relaci Pardubice – Hradec Králové - Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem žádné konkrétní územní nároky ani žádné konkrétní nároky na územně plánovací činnost.



ELEKTRIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI JAROMĚŘ - DKNL

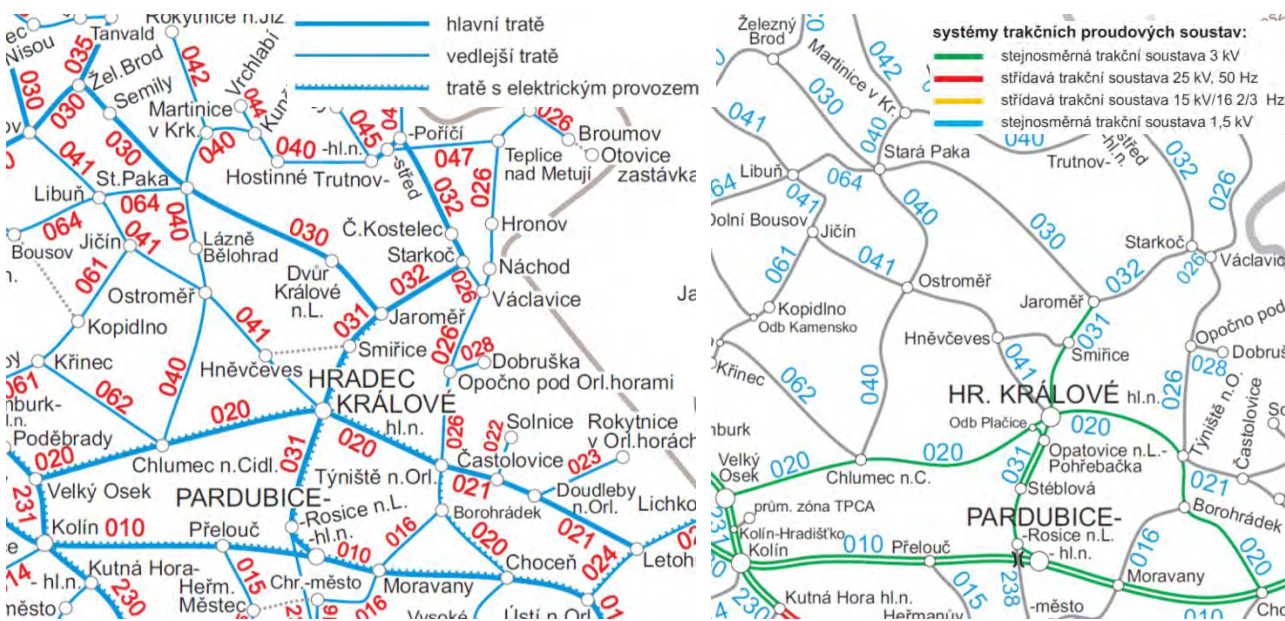
Z03b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti elektrizace železniční trati v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem ve vazbě na záměr zprovoznění vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem pro osobní regionální železniční dopravu, a to včetně souvisejících územních nároků (např. výhybny, nástupiště, podchody apod.).

SOUČASNÝ STAV

Relace Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem je tvořena dvěma železničními tratěmi. Železniční trať č. 031 Pardubice - Hradec Králové – Jaroměř je částečně dvojkolejná a plně elektrifikovaná, železniční trať č. 030 Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka – Turnov – Liberec je jednokolejná a v celé své délce neelektrifikovaná.



PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

S ohledem na cíl města Dvůr Králové nad Labem zajistit obsluhu Dvora Králové nad Labem přímými vlaky v relaci Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem bez nutnosti přestupu v Jaroměři (viz záměr Z03a ↑), je z provozního hlediska nezbytné počítat s nasazením elektrických jednotek, a tedy s elektrizací celé relace Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem. V současné době je ovšem relace Jaroměř - Dvůr Králové nad Labem neelektrizovaná.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Elektrizace železniční trati č. 030 minimálně v úseku Jaroměř - Dvůr Králové nad Labem, včetně současné vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města, s využitím energetického zdroje Teplárna Dvůr Králové nad Labem jako zdroje elektrické energie pro napájení trakční soustavy elektrizované železniční trati.

ELEKTRIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI JAROMĚŘ - DKNL

Z03b

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

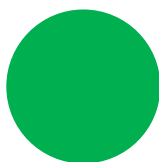


- Přímé, rychlé a ekologicky šetrné vlakové spojení Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem komfortními elektrickými jednotkami
- Předpoklad konkurenceschopnosti vlakového spojení Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem vůči silničnímu / dálničnímu spojení
- Zvýšení atraktivity a komfortu obslužnosti Dvora Králové nad Labem jako významného regionálního spádového centra osídlení vlakem
- Ekonomická stabilizace centrálního zdroje tepla a výroby elektrické energie ve Dvoře Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem
- Menší hluková zátěž obytných území Městské Podstrání a Lipnice z provozu elektrických jednotek na současné vlečce v porovnání s provozem dieslových jednotek



- Vysoké realizační náklady na elektrizaci
- Podmíněno zařazením vlečky z železniční stanice Dvůr Králové nad Labem do centra města do sítě státních železničních drah
- Podmíněno podporou elektrizace ze strany SŽDC

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



V rámci územního plánování vytvářet podmínky pro možnou budoucí elektrizaci železniční trati č. 030 alespoň v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem, včetně elektrizace vlečky mezi železniční stanicí Dvůr Králové nad Labem – Teplárna Dvůr Králové nad Labem, s využitím energetického zdroje Teplárny Dvůr Králové nad Labem pro napájení elektrické trakce.

Poznámka: z této Územní studie Podkrkonoší nevyplývají pro záměr elektrizace železniční trati č. 030 v relaci Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem žádné konkrétní územní nároky ani žádné konkrétní nároky na územně plánovací činnost.

VÝHYBNA KUKS

Z03c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti elektrizace železniční trati v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem ve vazbě na záměr zprovoznění vlečky ČEZ, a. s. Teplárna Dvůr Králové nad Labem pro osobní regionální železniční dopravu, a to včetně souvisejících územních nároků (např. výhybny, nástupiště, podchody apod.).

SOUČASNÝ STAV

Viz záměr Z03a ↑

S ohledem na jednokolejnost železniční trati č. 030 v celé relaci Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka – Turnov – Liberec je propustnost železniční trati podmíněna hustotou a vhodností polohy výhybných zastávek pro křížení protisměrných vlaků. V současné době dochází ke křížení vlaků v relaci Jaroměř – Stará Paka v železničních stanicích Dvůr Králové nad Labem, Dolní Brusnice, Mostek a Horka u Staré Paky, s výjimkou úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem v intervalu 6.400 m. Výhybna Kuks mezilehlá mezi Jaroměřem a Dvorem Králové nad Labem byla po roce 2006 zrušena.

Železniční zastávka Kuks je v současné době jednokolejná bez výhybny. Od roku 2015 je, stejně jako všechny železniční zastávky a stanice na trati č. 030, nově peronizována.



Letecká mapa kolejí železniční zastávky Kuks v roce 2006 a 2016 (zdroj:mapy.cz)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Nízká propustnost jednokolejné železniční trati č. 030 v relaci Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem, nedostatečná pro možné vložení třetí vrstvy přímých vlaků Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem (viz záměr Z03a ↑).

VÝHYBNA KUKS

Z03c

NÁVRH ŘEŠENÍ

Obnovení původní výhybny Kuks v rámci železniční zastávky Kuks.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

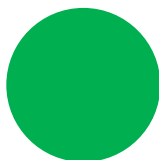


- Zvýšení propustnosti železniční trati č. 030 v relaci Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
- Podmínka pro možné zavedení přímých vlaků Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem



- Stavební zásah do nově peronizované železniční zastávky

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost (plocha pro obnovení výhybny je v platném ÚP Kuks vymezena jako stabilizované plocha drážní dopravy, v rozsahu drážního pozemku celé železniční zastávky Kuks).



V

Vodní doprava



Východiska

Jedinou splavnou řekou v řešeném území je řeka Labe. Řešeným územím protéká horní tok Labe, který je splavný výhradně pro vodáky, tedy na kánoích, kajacích či raftech.

Pro lodní dopravu, konkrétně pro malé výletní lodě, je Labe splavné až od Smiřic. Pravidelná osobní lodní doprava (rekreační plavba) je řešenému území provozována nejbližší v Hradci Králové. Většina jízd rekreačních lodí se koná přímo v Hradci Králové, na objednávku je možné motorovou osobní výletní lodí dojet z Hradce Králové přes Předměřice nad Labem až do Smiřic.

Využívanou labskou vodní cestou v souladu s § 3 odst. (4) zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, je Labe až od Kunětic, přičemž vodní cestou IV. třídy splavnou pro všechna plavidla bez omezení je Labe od Chvaletic.

Pro vodáky je Labe v České republice sjízdné v délce 249 km od přehrady Labská ve Špindlerově Mlýně. Horní tok Labe od přehrady Labská po Debrné je splavný pouze na jaře a pak nárazově ve dnech, kdy je vypouštěna přehrada Labská. Od Debrného dále po proudu je Labe pro vodáky splavné celoročně.

V celém řešeném území je tok Labe pro vodáky klasifikován nejnižším stupněm obtížnosti splutí, tedy obtížností ZW:

úsek	říční km	obtížnost	
horní	přehrada Labská - Na Kukačce	249.0 - 244.5	WW III (IV)
	Na Kukačce - konec Labské soutěsky	244.5 - 242.0	WW IV (V-)
	konec Labské soutěsky - Podhůří	242.0 - 230.0	WW II-III (V)
	Podhůří - Hostinné	230.0 - 221.5	WW II-III
střední	Hostinné - Debrné	221.5 - 213.5	ZW
dolní	hráz přehrada Les Království - hranice	213.5 - 0 - 109.3	ZW

Zdroj: www.raft.cz/cechy/labe.aspx

Obvyklým nástupním místem pro vodáky v řešeném území je Dvůr Králové nad Labem.

Jedním z nejatraktivnějších úseků Labe pro vodáky je úsek pod Dvorem Králové nad Labem až do Kuksu.

V řešeném území se na Labi nachází celkem 8 jezů a jedna přehradní nádrž – Les Království. Žádný z jezů není uzpůsobený pro sjízdnost vodáky. V podstatě nesjízdné jsou oba jezy v centru Dvora Králové nad Labem, kde jsou vysoké regulační zdi a v nich dva nebezpečné stupně.

V řešeném území se nenachází žádná infrastruktura pro vodáky.

Dílčí záměry

V oblasti vodní dopravy se územní studie v souladu se zadáním zaměřuje výhradně na prověření možností zlepšení podmínek pro vodní turistiku na řece Labi, konkrétně na komplexní návrh infrastruktury pro vodní turistiku, konkrétně pro vodáctví, tedy splouvání řeky na kánoích, kajacích či raftech, v úseku řeky Labe Debrné – Jaroměř.

Karty záměrů

<i>číslo záměru</i>	<i>název záměru</i>
V01	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Debrné - most
V02	Výstupní místo pro vodáky Les Království - hráz
V03	Slalomový kanál / divoká voda Pušův splav
V04	Vodácké tábořiště + nástupní místo pro vodáky Pušův splav
V05	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Nový Svět
V06	Úvaziště Žlreč
V07	Úvaziště Stanovice – Šporkův mlýn
V08	Úvaziště Kuks
V09	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Brod nad Labem
V10	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Heřmanice

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY DEBRNÉ - MOST

V01

Mimo řešené území

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývařiště apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Podle dostupných vodáckých průvodců je Debrné, pod silničním mostem přes Labe v ř. km 213,8, udáváno jako jedno z obvyklých výstupních míst pro vodáky při splouvání ze Špindlerova Mlýna či z Vrchlabí. Vzhledem k tomu, že u hráze přehrady Les Království není uzpůsoben přístup k řece pro vodáky, vodáci z Debrného na vodní plochu přehrady zpravidla nepokračují a svou plavbu buď zcela končí, nebo převážejí lodě do Dvora Králové nad Labem, kde znovu naloďují a pokračují ve splouvání řeky směr Kuks.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

I přes oficiální deklaraci Debrného, pod silničním mostem, ve vodáckých průvodcích jako výstupního místa vodáků, není přístup k řece nijak uzpůsoben, nejsou vytvořeny ani podmínky pro možné krátkodobé stání automobilů s přívěsy na lodě pro účely nakládky lodí.



Letecká mapa Labe v Debrném, u silničního mostu (zdroj: mapy.cz)

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY DEBRNÉ - MOST

V01

Mimo řešené území



Pravý břeh Labe pod silničním mostem v Debném (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

V souvislosti se záměrem prodloužení vodácké trasy Labe z Debného až k hrázi přehrady Les Království (viz záměr V02 ↓) je žádoucí vytvořit v Debném u silničního mostu, na pravém břehu Labe, kde je dostatek nezalesněné plochy jen mírně se svažující ke břehu Labe, podmínky pro možné krátkodobé odstavení automobilů pro naložení a vyložení lodí při silnici II/325 a přístup pro vodáky k hladině vody, včetně úpravy břehu pro pohodlné a bezpečné vylodění a naložení.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



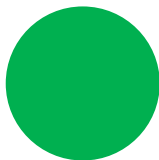
- Zvýšení potenciálu řeky Labe pro vodní turistiku → systémový návrh infrastruktury pro vodáky podél vodácké trasy Labe v úseku Hostinné - Jaroměř
- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Zvýšení atraktivity Podkrkonoší pro cestovní ruch

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY DEBRNÉ - MOST

V01

Mimo řešené území

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **V ÚP Mostek vymežit plochy** pro krátkodobé parkování automobilů pro nakládku a vykládku lodí při silnici II/325 u silničního mostu přes Labe a pro přístup vodáků k hladině Labe. [mimo řešené území]



VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY LES KRÁLOVSTVÍ - HRÁZ

V02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: T06

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývařiště apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Přehrada Les Království v současné době není využívána pro žádné formy vodní turistiky. Vodácká trasa Labe dle oficiálních vodáckých průvodců končí při splouvání řeky ze Špindlerova Mlýna či z Vrchlabí v Debrném u silničního mostu a vodáci dále nepokračují a své lodě automobily převážejí do Dvora Králové nad Labem, odkud pokračují ve splouvání Labe dále směr Kuks. Důvodem je absence přístupu pro vodáky k vodní hladině přehrady Les Království u její hráze.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence přístupu pro vodáky k vodní hladině přehrady Les Království u její hráze.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Přehrada Les Království, zejména pak území kolem hráze přehrady na území obce Bílá Třemešná, má značný, dosud nevyužitý, potenciál rozvoje cestovního ruchu a rekreace. Mezi ně patří i využití hladiny vodní přehrady v celé své délce od Debrného až k přehradní hrázi pro vodní turistiky, pro splouvání hladiny přehrady vodáky z Debrného (viz záměr V01 ↑) nebo pro půjčování loděk či šlapadel a rekreaci na vodě v okolí vodní nádrže.

Je žádoucí vytvořit na pravém břehu vodní nádrže Les Království, při hrázi přehrady, podmínky pro přístup vodáků k hladině přehradní nádrže a vytvořit podmínky pro možné krátkodobé odstavení vozidel pro nakládku lodí.



Námět na řešení zpřístupnění hladiny přehrady Les Království pro vodáky (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Podrobně viz záměr T06 ↓.

VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY LES KRÁLOVSTVÍ - HRÁZ

V02

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: T06

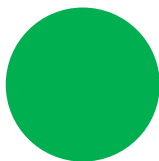
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Zvýšení potenciálu řeky Labe pro vodní turistiku → systémový návrh infrastruktury pro vodáky podél vodácké trasy Labe v úseku Hostinné - Jaroměř
- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Zvýšení atraktivity a využití dosud nevyužitého potenciálu přehrady Les Království pro rekreaci a cestovní ruch
- Zvýšení atraktivity Podkrkonoší pro cestovní ruch



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Viz záměr T06↓.

SLALOMOVÝ KANÁL / DIVOKÁ VODA PUŠŮV SPLAV

V03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: V04

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování vodního kanálu (v místě dnešního Pušova splavu), nádrže napájejícího kanálu, vybudování půjčovny lodí, kotviště lodí a dalšího zázemí pro rekreační plavbu.

SOUČASNÝ STAV

Ve Dvoře Králové nad Labem, přestože město leží na řece Labi, se nenachází žádná infrastruktura pro vodní turistiku.

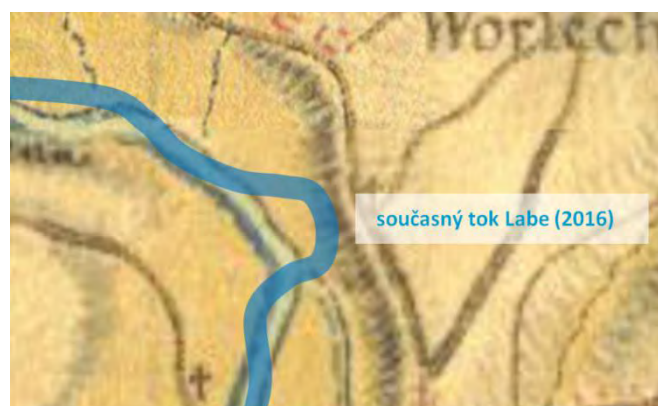
PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence infrastruktury pro vodní turistiku ve Dvoře Králové nad Labem.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Záměrem města Dvůr Králové nad Labem je vybudovat komplexní zázemí pro vodáky, včetně vodáckého tábořiště, půjčovny lodí, nástupního a výstupního místa pro vodáky a slalomového kanálu pro divokou vodu na pravém břehu řeky Labe, v prostoru meandru řeky nad Pušovým splavem (viz Záměr V04 ↓).

Území na pravém břehu řeky Labe nad Pušovým splavem se má stát centrem vodní turistiky a vodních sportů. S ohledem na velkou výšku stupně Pušova splavu (3,5 m!) je území proti proudu Pušova splavu vhodné pro vybudování slalomového kanálu pro divokou vodu. Přitom je možné využít směr toku Labe před vybudováním splavu a následnou postupnou regulací toku Labe v 19. a první polovině 20. století:



Současný tok Labe v severní části Dvora Králové nad Labem na podkladě I. vojenského mapování 1764 – 68 (zdroj: oldmaps.geolab.cz)

SLALOMOVÝ KANÁL / DIVOKÁ VODA PUŠŮV SPLAV

V03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: V04

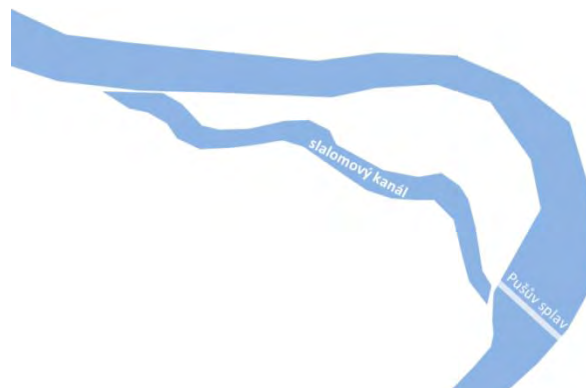


Schéma principu umístění slalomového kanálu Pušovým splavem (na podkladě letecké mapy mapy.cz)



Příklady malých slalomových kanálů v ČR – Roudnice nad Labem a Trnávka (zdroj:foto. mapy.cz)

Podrobně viz záměr V04 ↓.

SLALOMOVÝ KANÁL / DIVOKÁ VODA PUŠŮV SPLAV

V03

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: V04

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

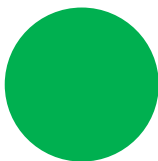


- Dvůr Králové nad Labem jako hlavní centrum vodní turistiky a vodních sportů na horním a středním toku Labe
- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu a rekreace na území měst Dvůr Králové nad Labem
- Zvýšení atraktivity Dvora Králové nad Labem a celého Podkrkonoší pro cestovní ruch
- Využití historického toku Labe před výstavbou Pušova splavu



- Střet s prvky ÚSES (RK741, LBC 741.01) → nezbytná redukce plochy LBC 741.01
- Nutný souhlas správce vodního toku
- Náklady na vybudování a údržbu slalomového kanálu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Viz Záměr V04 ↓.



VODÁCKÉ TÁBOŘIŠTĚ + NÁSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY PUŠŮV SPLAV

V04

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: V03

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývařiště apod.) se zohledněním protipodvodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr vybudování vodního kanálu (v místě dnešního Pušova splavu), nádrže napájejícího kanálu, vybudování půjčovny lodí, kotviště lodí a dalšího zázemí pro rekreační plavbu.

SOUČASNÝ STAV

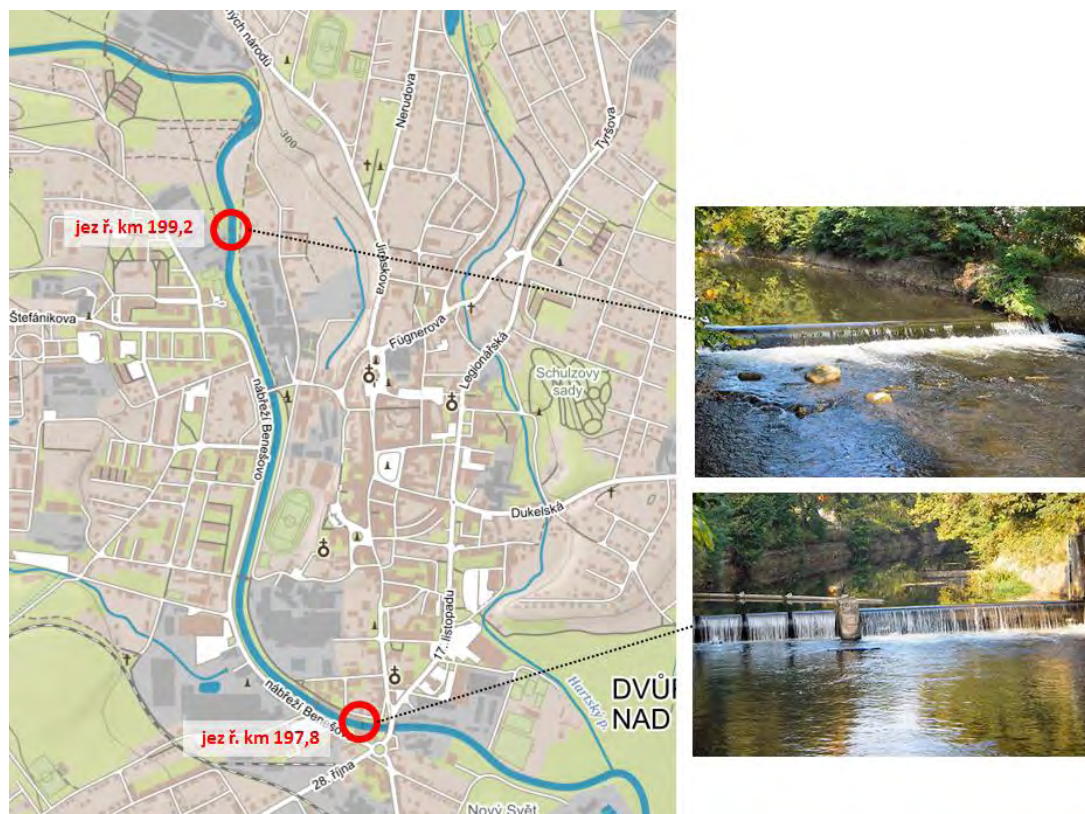
Město Dvůr Králové nad Labem je největším městem na celém horním a středním toku Labe mezi jeho pramenem na Labské louce v Krkonoších a krajským městem Hradcem Králové. I z toho důvodu je dle oficiálních vodáckých průvodců město Dvůr Králové nad Labem tradičním nástupním místem pro vodáky při splouvání středního toku Labe.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Absence jakékoli infrastruktury pro vodáky ve městě

I přesto, že Dvůr Králové nad Labem je ve vodáckých průvodcích deklarován jako tradiční nástupní místo pro vodáky při splouvání středního toku řeky, na území celého města se nenachází žádná infrastruktura pro vodáky a žádné místo na březích řeky Labe není přizpůsobeno pro nalodění vodáků na řeku.

2 | Nesjízdné stupně / jezy ve městě



Označení nesjízdných jezů na Labi ve Dvoře Králové (na podkladě zeměpisné mapy mapy.cz) + fotografie jezů (zdroj: www.raft.cz)

VODÁCKÉ TÁBOŘIŠTĚ + NÁSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY PUŠŮV SPLAV

V04

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚŘ: V03

Mezi Pušovým splavem na severním okraji města a mostem Jana Opletala na jižním okraji města je koryto Labe regulováno masivními nábrežními zdmi, v rámci nichž se nacházejí dva vysoké stupně, pro vodáky nesjízdné a bez možnosti přenesení / přetažení lodí:

jez v ř. km 199,2 – kolmý stupeň výška 0,8 m, lze přistát asi 20 m před stupněm, kde jsou schůdky, za jezem nalodění obtížné a nebezpečné

jez v ř. km 197,8 – kolmý stupeň výška 1,0 m, nelze vůbec přistát z důvodu vysokých nábrežních zdí bez možnosti přístupu k hladině vody

NÁVRH ŘEŠENÍ

1 | Zázemí pro vodáky – vodácké tábořiště, výstupní / nástupní místo pro vodáky Pušův splav

Záměrem města Dvůr Králové nad Labem je vybudovat komplexní zázemí pro vodáky, včetně vodáckého tábořiště, půjčovny lodí, nástupního a výstupního místa pro vodáky a slalomového kanálu pro divokou vodu na pravém břehu řeky Labe, v prostoru meandru řeky nad Pušovým splavem:



Schéma možné základní zonace plochy meandru Labe nad Pušovým splavem (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Záměr je podmíněn vypuštěním koridoru územní rezervy pro Západní propojení (Záměr S03f ↓) z platného ÚP Dvůr Králové nad Labem. Koridor Západního propojení přetíná plochu zeleně v meandru řeky Labe, vhodnou právě pro vybudování zázemí pro vodáky.

Záměr je dále podmíněn vytvořením podmínek pro překonání dvou nesjízdných jezů na Labi v centru města Dvůr Králové nad Labem pro vodáky ↓.

Meandr řeky Labe nad Pušovým splavem leží v podstatě celý mimo aktivní zónu záplavového území, leží v záplavovém území Q100, kde je však umístění tábořiště, slalomového kanálu i výstavba vodácké infrastruktury podmíněně možná.

2 | Vytvoření podmínek pro překonání nesjízdných stupňů/jezů ve městě

Podmínkou pro zřízení nástupního místa pro vodáky na severním okraji města, pod Pušovým splavem, je zajištění bezpečného průjezdu vodáků po Labi městem Dvůr Králové nad Labem, konkrétně pak zajištění možnosti překonání dvou dnes nesjízdných jezů v ř. km 199,2 a v ř. km 197,8, a to buď vybudováním **propusti pro vodáky (šlajсны)**, optimálně v kombinaci s rybím přechodem nebo vybudováním bezpečného a prostorného místa pro přistání lodí nad jezem a pro opětovné nalodění pod jezem, včetně prostoru po možné přetažení nebo přenesení lodí přes jez.

VODÁCKÉ TÁBOŘIŠTĚ + NÁSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY PUŠŮV SPLAV

V04

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: V03

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

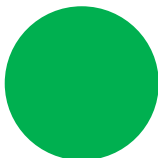


- Dvůr Králové nad Labem jako hlavní centrum vodní turistiky a vodních sportů na horním a středním toku Labe
- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu a rekreace na území měst Dvůr Králové nad Labem
- Zvýšení atraktivity Dvora Králové nad Labem a celého Podkrkonoší pro cestovní ruch
- Jen 1,5 km pěší chůze do ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem
- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Umožnění průjezdu vodáků centrem města Dvůr Králové nad Labem (včetně prohlídky prvorepublikových nábřežních zdí od architekta Josefa Gočára)



- Střet s prvky ÚSES (RK741, LBC 741.01) → nezbytná redukce plochy LBC 741.01
- Nutný souhlas správce vodního toku

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii CENTRUM VODNÍ TURISTIKY PUŠŮV SPLAV**, s cílem prověření umístění vodáckého tábořiště, zázemí pro vodáky včetně půjčovny lodí, šaten, hygienického zázemí a restaurace / občerstvení, nástupního místa na řeku pro vodáky (včetně přístupu k vodní hladině) a slalomového kanálu pro divokou vodu.



Návrh území řešeného územní studií CENTRUM VODNÍ TURISTIKY PUŠŮV SPLAV (na podkladě letecké mapy mapy.cz a hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové nad Labem)

VODÁCKÉ TÁBOŘIŠTĚ + NÁSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY PUŠŮV SPLAV

V04

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÝ ZÁMĚR: V03

2. Na základě podrobné územní studie (bod 1) **vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem potřebné plochy pro rekreaci, sport, veřejná prostranství apod.** pro možné umístění komplexního zázemí pro vodáky na pravém břehu Labe nad Pušovým splavem.

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY NOVÝ SVĚT

V05

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývažiště apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Město Dvůr Králové nad Labem je největším městem na celém horním a středním toku Labe mezi jeho pramenem na Labské louce v Krkonoších a krajským městem Hradcem Králové. I z toho důvodu je dle oficiálních vodáckých průvodců město Dvůr Králové nad Labem tradičním nástupním místem pro vodáky při splouvání středního toku Labe.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

I přesto, že Dvůr Králové nad Labem je ve vodáckých průvodcích deklarován jako tradiční nástupní místo pro vodáky při splouvání středního toku řeky Labe, na území celého města se nenachází žádná infrastruktura pro vodáky a žádné místo na březích řeky Labe není uzpůsobeno pro nalodění vodáků na řeku.

NÁVRH ŘEŠENÍ

S ohledem na význam města Dvůr Králové nad Labem na vodácké trase Labe je žádoucí vytvořit na území města podmínky pro vodní turistiku a zejména pro možnost pohodlného a bezpečného nástupu vodáků a Labe pro účely splouvání středního toku Labe ve směru Kuks a Jaroměř.

Kromě možnosti nástupu na řeku v rámci navrhovaného centra vodní turistiky v prostoru Pušova splavu v severní části města (viz Záměr V04 ↑) je žádoucí, zejména pro méně zdatné vodáky, kteří se chtějí vyhnout dvěma nesjízdným jezům v centru města na trase od nástupního místa pro vodáky pod Pušovým splavem, na území města Dvůr Králové nad Labem vytvořit možnost pohodlného a bezpečného nástupu na řeku také v místech, kde řeka opouští město a kde začíná jeden z nejkrásnějších a pro vodáky nejatraktivnějších úseků řeky mezi Dvorem Králové nad Labem a Kuksem.

Nástupní místo pro vodáky na jižním okraji města by mohlo být využito také pro výstup vodáků sjíždějících výhradně úsek řeky Labe přes město Dvůr Králové nad Labem.



Schéma umístění nástupního / výstupního místa pro vodáky v lokalitě Nový Svět (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY NOVÝ SVĚT

V05

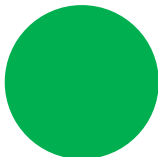
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Dvůr Králové nad Labem jako hlavní centrum vodní turistiky a vodních sportů na horním a středním toku Labe
- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu a rekreace na území měst Dvůr Králové nad Labem
- Velmi dobrá dostupnost nástupního / výstupního místa pro vodáky automobily s loděmi
- Nová pěší lávka přes Labe
- Využití zázemí sportovního centra na levém břehu Labe jako zázemí pro vodáky
- Minimální investiční náklady na zřízení nástupního / výstupního místa pro vodáky



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymežit na pravém břehu Labe v lokalitě Nový Svět (na konci ulice Luční) plochu pro umístění nástupního / výstupního místa pro vodáky (plocha veřejného prostranství nebo veřejné zeleně) a plochu veřejného prostranství pro novou pěší a cyklistickou lávku** mezi navrhovaným nástupním / výstupním místem pro vodáky a sportovním areálem (tenisovým centrem) na levém břehu Labe.

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přeprava Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývažišť apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Žirče je jedním z turistických cílů regionu Královédvorská. Historie Žirče je díky klášteru Jezuitů a legendárním sporům Jezuitů s hrabětem F. A. Šporkem o vlastnictví území, úzce svázána s historií nedalekého Kuku.

Mezi turistické atraktivity Žirče patří dochovaný renesanční zámek, barokně upravený v 17. století na rezidenci vídeňských jezuitů, dnes adaptovaný na Domov sv. Josefa, lůžkové zařízení pro pacienty nemocné roztroušenou sklerózou. Interiéry zámku / kláštera jsou dnes sice veřejnosti nepřístupné, veřejně přístupné bez omezení jsou ale všechny venkovní prostory areálu zámku / kláštera. Veřejně přístupný včetně možnosti odborného výkladu je klášterní kostel sv. Anny, vystavěný v barokním stylu na přelomu 17. a 18. století na místě někdejší vodní tvrze. V kostele je umístěn velký dřevěný oltář a unikátní varhany. Ty byly postaveny v roce 1829 varhanářskou dílnou J. A. Bartha, který patřil k nejvýznamnějším varhanářům v Česku.

Veřejně přístupná je také celý někdejší zámecký park na pravém břehu Labe, a také venkovní prostory kompletně zrevitalizovaného areálu historického pivovaru založeného v první polovině 17. století. Pivovar dnes slouží jako zahradnictví Domova sv. Josefa s bylinnými zahrádkami, skleníky a záhony.

V areálu bývalého zámku, pozdějšího kláštera, na pravém břehu Labe, je dochovaný původní přístup k hladině řeky po kamenných schůdkách zasazených do zděného břehu řeky.



Přístup k Labi v areálu zámku / kláštera v Žirči (foto: Veronika Šindlerová 2012, 2016)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Přístup k hladině řeky v areálu bývalého zámku, pozdějšího kláštera, na pravém břehu Labe, není uzpůsobený pro přístup pro vodáky, pro přistání lodí u břehu, ani pro nalodění a není zde ani žádné vybavení pro kotvení lodí.

Všechny turistické atraktivity Žirče (zámek/klášter, kostel sv. Anny, bývalý pivovar, zámecký park), přestože jsou situované přímo na pravém břehu řeky Labe, jsou díky absenci úvaziště a možnosti uvázat loď nebo vytáhnout loď na břeh, pro vodáky sjíždějící Labe jen těžko přístupné.

ÚVAZIŠTĚ ŽIREČ

V06

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením zpřístupnění turistických atraktivit Žirče pro vodáky je vybudování plnohodnotného úvaziště 5 - 10 vodáckých lodí v místě stávajícího přístupu k Labi v areálu bývalého zámku, pozdějšího kláštera, na pravém břehu Labe:



Návrh umístění úvaziště vodáckých lodí (na podkladě letecké mapy a turistické mapy.cz)

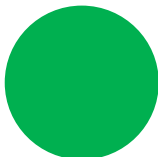
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Zpřístupnění turistických atraktivit Žirče pro vodáky
- Zvýšení atraktivity a zlepšení dostupnosti Žirče pro turisty
- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu a rekreace v širším regionu Královédvorská
- Minimální investiční náklady na vybudování úvaziště



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost (úvaziště vodáckých lodí lze umístit v rámci ploch s rozdílným způsobem využití vymezených v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem bez nutné změny ÚP).

ÚVAZIŠTĚ STANOVICE – ŠPORKŮV MLÝN

V07

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývažiště apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Ve Stanovicích se na celé vodácké trase Labe mezi Dvorem Králové nad Labem a Jaroměří nachází jediné kapacitní ubytovací zařízení přímo u řeky, u jezu, v místě ideálním pro přistání a uvázání lodí případně vytažení lodí na břeh. Penzion Šporkův mlýn disponuje celkem 30 lůžky ve dvou-, tří- a čtyřlůžkových pokojích. Vzhledem k umístění přímo u Labe je penzion vhodný pro ubytování vodáků.



Penzion Šporkův mlýn (foto vlevo: www.solnice.cz, foto vpravo: Veronika Šindlerová, 2012)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence infrastruktury pro vodáky na vodácké trase Labe v řešeném území.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Nad jezem u Šporkova mlýna na levém břehu Labe je vhodné upravit břeh pro bezpečné přistání vodáckých lodí a pro jejich uvázání na vodě nebo vytažení na břeh.



Šchéma variant možného umístění úvaziště vodáckých lodí u Šporkova mlýna (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

ÚVAZIŠTĚ STANOVICE – ŠPORKŮV MLÝN

V07

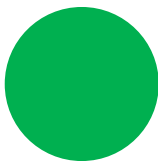
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Dostupnost a využitelnost Penzionu Šporkův mlýn pro vodáky
- Možnost uvázání lodí → výchozí místo pro vodáky na Braunův Betlém
- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu a rekreace v širším regionu Královédvorská
- Minimální investiční náklady na vybudování úvaziště



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost (úvaziště vodáckých lodí lze umístit v rámci ploch s rozdílným způsobem využití vymezených v platném ÚP Stanovice bez nutné změny ÚP).

ÚVAZIŠTĚ KUKS

V08

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývažiště apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Kuks je největší turistickou atraktivitou v celém řešeném území a na celém středním úseku vodácké trasy Labe. Řeka Labe protéká přímo středem Památkové rezervace Kuks, ale obce Kuks nedisponuje žádnou infrastrukturou pro vodáky, ani oficiálním místem pro uvázání vodáckých lodí umožňující vodákům návštěvu Kuksu a všech turistických atraktivit v obci.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence infrastruktury pro vodáky na vodácké trase Labe v řešeném území.

Absence možnosti uvázání vodáckých lodí v Kuksu a návštěvy / prohlídky Kuksu vodáky.

NÁVRH ŘEŠENÍ

V obci Kuks je žádoucí vybudovat úvaziště pro alespoň 10 vodáckých lodí, které by vodákům umožnilo bezpečné uvázání lodí a možnost návštěvy a prohlídky všech turistických atraktivit v Kuksu. S ohledem na přísné podmínky památkové ochrany je nutné úvaziště umístit do vizuálně méně exponované polohy, zejména při pohledech z terasy před Hospitem Kuks ve směru do údolí Labe.

Vhodným místem pro vybudování úvaziště vodáckých lodí je levý břeh Labe ve vazbě na návštěvnické parkoviště pro osobní automobily:



Schéma umístění úvaziště vodáckých lodí na levém břehu Labe v Kuksu (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

ÚVAZIŠTĚ KUKS

V08

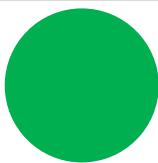
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Možnost uvázání lodí → výchozí místo pro vodáky na Kuks
- Zpřístupnění Kuksu pro vodáky
- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu a rekreace v širším regionu Královédvorská
- Minimální investiční náklady na vybudování úvaziště



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost (úvaziště vodáckých lodí lze umístit v rámci ploch s rozdílným způsobem využití vymezených v platném ÚP Kuks bez nutné změny ÚP).

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY BROD NAD LABEM

V09

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývařiště apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Brod nad Labem (místní část obce Heřmanice), konkrétně louka na levém břehu Labe mezi silničním mostem přes Labe na silnici I/37 a mostem přes Labe na místní komunikaci, dnes slouží jako jedno z neoficiálních nástupních / výstupních míst vodáků při splouvání středního toku Labe ve směru a Jaroměř a Hradec Králové nad Labem, resp. při jednodenním splouvání ze Dvora Králové nad Labem. Místo je po silnici III/29921 resp. z opačného směru po místní komunikaci přímo dopraveně napojené na mezinárodní silnici I/37 a velmi dobře dostupné automobily. U louky na levém břehu Labe je i dostatek prostoru pro dočasné stání vozidel a manipulaci s loděmi. Přístup k hladině vody po louce je velmi mírný a bezpečný.



Louka na levém břehu Labe u mostu silnice III/29921 přes Labe v Brodu nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2012)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence infrastruktury pro vodáky na vodácké trase Labe v řešeném území.

NÁVRH ŘEŠENÍ

V místě v současné době využívaném neoficiálně vodáky jako nástupní / výstupní místo zajistit bezpečný a pohodlný veřejný přístup k vodní hladině a možnost bezpečného a pohodlného nalodění.

V momentálně pořizovaném novém ÚP Heřmanice je předmětná louka na levém břehu řeky Labe nad mostem místní komunikace přes Labe, vymezena jako stabilizovaná plocha veřejného prostranství – veřejné zeleně, umožňující žádoucí veřejný přístup k hladině řeky pro vodáky.

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY BROD NAD LABEM

V09



Schéma umístění nástupního / výstupního místa pro vodáky v Brodu nad Labem (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

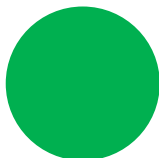
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Velmi dobrá dostupnost nástupního / výstupního místa pro vodáky automobily s loděmi
- Rozvoj infrastruktury pro vodní turistiku podél vodácké trasy Labe
- Minimální investiční náklady na zřízení nástupního / výstupního místa pro vodáky



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost (nástupní / výstupní místo pro vodáky lze umístit v rámci ploch s rozdílným způsobem využití vymezených v platném ÚP Heřmanice i v rozpracovaném novém ÚP Heřmanice bez nutné změny ÚP).

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY HEŘMANICE

V10

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro záměr splavnění Labe v úseku „Debrné – Přehrada Les Království – Kuks – Jaroměř“ pro rekreační plavbu (rafty, kajaky, kanoe), návrh opatření k odstranění stávajících překážek ve sjízdnosti zejména ve Dvoře Králové nad Labem – stávající nesjízdné jezy, vysoké regulační zdi podél řeky, vývažišťe apod.) se zohledněním protipovodňových opatření města Dvora Králové nad Labem.

SOUČASNÝ STAV

Heřmanice leží na řece Labi na půlce cesty mezi Kuksem a Jaroměří. Přes obec, podél levého břehu Labe, vede jádrem obce mezinárodní Labská cyklotrasa č. 2. Obcí prochází také mezinárodní silnice I/37.

Heřmanice jsou rodištěm Albrechta Václava Eusebia z Valdštejna, který se narodil dne 14.9.1583 na heřmanické tvrzi, která stávala na místě dnešního domu č.p. 4. V kostele sv. Máří Magdalény na návsi v Heřmanicích jsou instalovány kamenné náhrobky rodičů Albrechta z Valdštejna. Heřmanice jako rodiště Albrechta z Valdštejna nejsou všeobecně známé a tato skutečnost a významná historická událost skýtá pro obec Heřmanice značný, dosud nevyužitý, potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v obci.

Dlouholetým záměrem obce Heřmanice (Miroslav Kněbort a další subjekty, 2012) je v nevyužívaném industriálním objektu (bývalé vodní elektrárně) na návsi v Heřmanicích vybudovat Muzeum Albrechta z Valdštejna a vzhledem k poloze objektu bývalé elektrárny přímo na břehu Labe na mezinárodní Cyklotrase Labská č. 2 a na vodácké trase Labe využít objektu zároveň pro vybudování zázemí pro cykloturisty a pro vodáky (občerstvení, hygienické zázemí, ubytování).



Industriální objekt bývalé elektrárny na návsi v Heřmanicích na pravém břehu Labe (foto: Veronika Šindlerová, 2012)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence infrastruktury pro vodáky na vodácké trase Labe v řešeném území.

NÁVRH ŘEŠENÍ

S ohledem na záměr obce Heřmanice využít industriální objekt bývalé elektrárny na návsi v Heřmanicích na pravém břehu Labe pro vybudování zázemí pro cykloturisty a pro vodáky, s ohledem na polohu areálu bývalé elektrárny nad jezem na Labi s možností pohodlného vylodění a nalodění vodáků a s ohledem na polohu areálu bývalé elektrárny pouhých 200 m od mezinárodní silnice I/37 a tedy výbornou dostupnost areálu pro automobily a dostatek manipulačního prostoru pro nakládku a vykládky lodí, je žádoucí v rámci areálu bývalé elektrárny vybudovat plnohodnotné nástupní a výstupní místo pro vodáky:

NÁSTUPNÍ / VÝSTUPNÍ MÍSTO PRO VODÁKY HEŘMANICE

V10



Schéma umístění nástupního / výstupního místa pro vodáky v areálu bývalé elektrárny v Heřmanicích (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

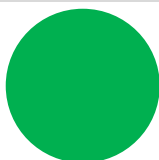


- Labe jako hlavní turistická osa Podkrkonoší integrující pěší + cyklo + vodní turistiku
- Velmi dobrá dostupnost nástupního / výstupního místa pro vodáky automobily s loděmi
- Rozvoj infrastruktury pro vodní turistiku podél vodácké trasy Labe
- Zvýšení turistické atraktivity obce Heřmanice jako rodiště Albrechta z Valdštejna
- Synergie zázemí pro cykloturisty na mezinárodní Labské cyklotrase č. 2 a pro vodáky na vodácké trase Labe



- Podmíněno kompletní rekonstrukcí / adaptací industriálního objektu bývalé elektrárny → náklady na rekonstrukci / adaptaci

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost (nástupní / výstupní místo pro vodáky lze umístit v rámci ploch s rozdílným způsobem využití vymezených v platném ÚP Heřmanice i v rozpracovaném novém ÚP Heřmanice bez nutné změny ÚP).



L

Letecká doprava



Východiska

Přímo v řešeném území se nachází pouze jedno letiště - **Letiště Dvůr Králové nad Labem (LKDK)** se statutem veřejného vnitrostátního letiště, využívané především jako sportovní letiště. Kromě letiště ve Dvoře Králové nad Labem se v řešeném území nalézá **neveřejný vnitrostátní heliport Nová Amerika**, který není určen k veřejnému užívání.

Bezprostředně za hranicí řešeného území se nachází dvě letiště: (1) na území obcí Holovousy a Domoslavice leží veřejné vnitrostátní Letiště Hořice (LKHC) s jednou travnatou vzletovou a přistávací dráhou, užívané především pro sportovní létání a (2) na území města Jaroměř a obce Nový Ples leží veřejné vnitrostátní Letiště Jaroměř (LKJA) s jednou travnatou vzletovou a přistávací dráhou, užívané rovněž především pro sportovní létání.

Nejbližším letištěm s vyšším statutem a rozvinutější infrastrukturou je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní Letiště Hradec Králové (LKHK), s jednou betonovou vzletovou a přistávací dráhou a kompletně vybaveným zázemím.

Dílčí záměry

V oblasti letecké dopravy se územní studie v souladu se zadáním zabývá výhradně problematikou možného rozvoje a optimalizace uspořádání infrastruktury Letiště Dvůr Králové nad Labem, jediné stavby pro veřejnou leteckou dopravu v řešeném území.

Karty záměrů

<i>číslo záměru</i>	<i>název záměru</i>
L01	Letiště Dvůr Králové nad Labem
L01a	Letiště Dvůr Králové nad Labem zpevnění vzletové a přistávací dráhy
L01b	Letiště Dvůr Králové nad Labem změna orientace vzletové a přistávací dráhy
L01c	Letiště Dvůr Králové nad Labem rozvoj infrastruktury a aktivit a služeb letiště

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti povýšení významu veřejného vnitrostátního letiště Žireč s ohledem na rekreační potenciál území Královédvorská (provoz letounů, kluzáků, ultralehkých letadel, balonů, vyhlídkové lety, přehlídky, letecké akrobatické/sportovní centrum apod.).

V souvislosti s uvedeným posoudit potřeby a možnosti dalšího rozvoje tohoto letiště (příjezd a parkování vozidel, hangáry pro letadla, technické a návštěvnické zázemí pro provoz letiště, půjčovny apod.).

Posouzení možností a územních nároků na posun vzletové a přistávací dráhy tak, aby svým provozem byl minimalizován vliv na obytnou zástavbu (směr odkaliště).

SOUČASNÝ STAV

Historie letiště Dvůr Králové nad Labem

Historie létání ve Dvoře Králové nad Labem sahá na počátek 20. století. První dochovaná písemná zmínka o létání na území města pochází z roku 1908, dobový tisk (časopis Záboj, číslo 29) informoval o přistání horkovzdušného balónu s čtyřčlennou posádkou letícího z německého Magdeburgu v místní části Vorlech (pod dnešní nemocnicí). O popularizaci létání se pak v roce 1911 postaral Ing. Jan Kašpar, který ve Dvoře Králové pořádal veřejné produkce svých prvních leteckých pokusů. Inspiroval tak řadu místních obyvatel Dvora Králové nad Labem, kteří začali amatérsky stavět první kluzáky a vzletnout.

Již před 1. světovou válkou se tak započalo s hledáním vhodné lokality pro provádění pokusných vzletů a přistání kluzáků. První světová válka na několik let zájem o létání přerušila, po válce se pak první amatérští letci přesunuli na nedalekou Zvičinu, plochý vrchol v té době již oblíbený turisty. Brzy se však ukázalo, že vrch Zvičina díky svým povětrnostním podmínkám, zejména díky prakticky trvalým poměrně silným větrům, neposkytuje optimální podmínky pro provozování leteckého sportu.

V roce 1926 byla z iniciativy tehdejšího prezidenta T. G. Masaryka založena Masarykova letecká liga (MLL), nevládní zájmová organizace, jejíž náplní byla podpora rozvoje leteckého průmyslu a aviatiky v celém tehdejší Československu. Jednou z prvních poboček MLL se stala pobočka ve Dvoře Králové nad Labem, která si jako svůj hlavní cíl předsevzala vznik a rozvoj zázemí pro plachtaření v královédvorském regionu. Až do druhé světové války nebylo ve Dvoře Králové nad Labem ani v okolí založeno stálé letiště. Aktivitu amatérských aviatiků pak přerušila druhá světová válka. Ihned 9. května 1945 obnovili svou činnost někdejší členové MLL a založili Aeroklub Dvůr Králové nad Labem. Hlavním úkolem, který musel Aeroklub Dvůr Králové nad Labem vyřešit, byl naprostý nedostatek technického vybavení, kvalitních letadel a kvalifikovaných pilotů v regionu nutnost starat se o letadla, která byla v průběhu několika dlouhých let druhé světové války ukryta před německými okupanty a která rychle stárla.

S ohledem na rychlý rozvoj a technický pokrok létání po druhé světové válce, kdy se ke kluzákům rychle přidalo i motorové létání a počet členů Aeroklubu a zájemců o vstup do něho rychle rostl, stál Aeroklub Dvůr Králové nad Labem před úkolem vytipovat místo pro výstavbu stabilního letiště. To mělo disponovat podmínkami dokonce pro mezinárodní provoz a mělo zvýšit prestiž města Dvůr Králové nad Labem v mezinárodním měřítku. S nástupem civilních motorových letounů po druhé světové válce pak potřeba vhodné letištní plochy s ideálními podmínkami pro celoroční provoz vygradovala a výsledkem bylo získání pozemků u tehdy samostatné obce Žireč, na pravém břehu široké údolní nivy Labe. Zde vyrostly první dřevěné budovy coby zázemí pro techniku i piloty a došlo k úpravě terénu na travnatou přistávací dráhu. V roce 1960 byl vybudován první velký hangár se zděnými základy o rozměrech 16 x 23 m, který poskytl mnohem větší prostor a kvalitnější podmínky pro uskladněnou techniku než původní, značně provizorní budova. Na něj potom navázala v roce 1972 stavba zděné provozní budovy a dalších prostor určených pro údržbu letadel.

Infrastruktura a zázemí Letiště Dvůr Králové nad Labem vybudované před rokem 1989 slouží letišti dodnes.

Statut letiště Dvůr Králové nad Labem

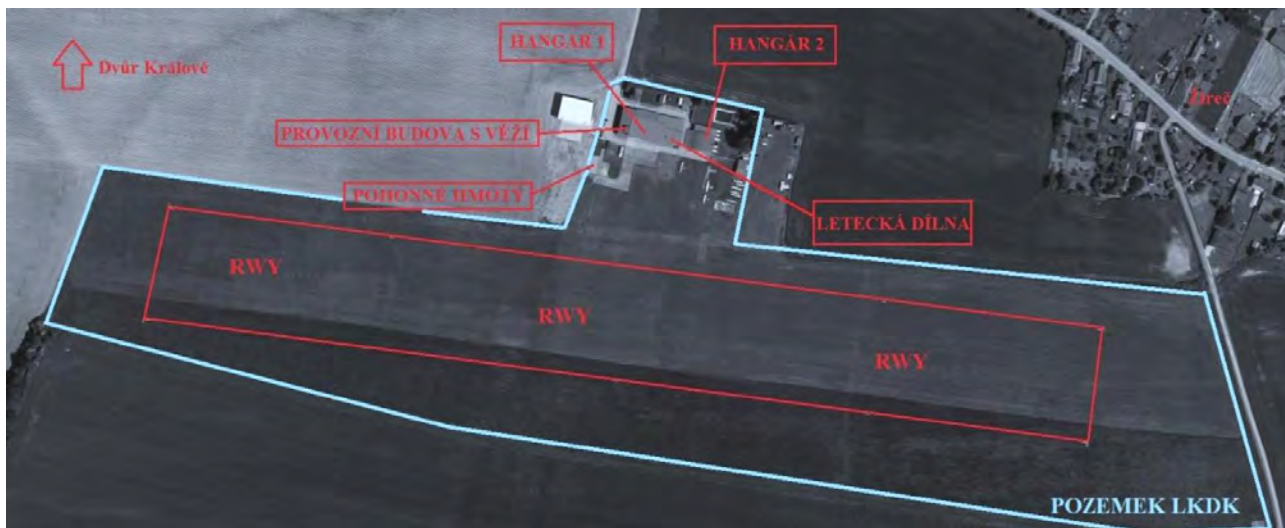
Letiště Dvůr Králové nad Labem (LKDK) má statut **veřejného vnitrostátního letiště** a jeho provozovatelem je Aeroklub Dvůr Králové nad Labem.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c

Pro LKDK platí, stejně jako pro další certifikovaná vnitrostátní veřejná letiště, povinnost vymezení veřejné a neveřejné části letiště. Na základě leteckého předpisu L 17 „Bezpečnost, Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy“ vydaného Ministerstvem dopravy ČR na základě ICAO Annex 17 se do veřejné části LKDK zahrnují parkovací plochy pro automobily, občerstvení pro návštěvníky, rekreační zóna a provozní budova, v neveřejné části se nachází RWY, TWY, TWR, hangáry, dílny a další objekty důležité pro zajištění provozu letiště. O dodržování bezpečnosti a plnění i ostatních funkcí letiště se stará provozovatel LKDK, kterým je Aeroklub.

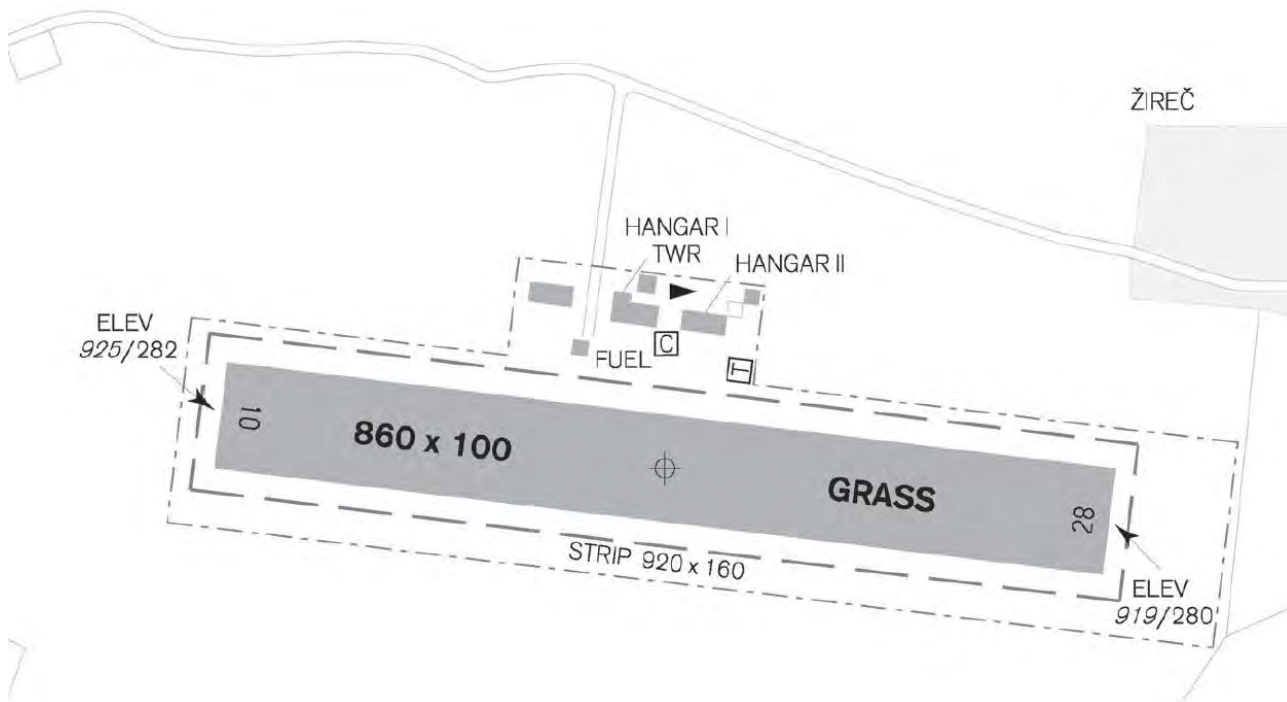


Základní schéma uspořádání LKDK (Vojtěch Václavík na podkladě orotofotomapy mapy.google.cz)

Letištní plochy (vzletová a přistávací dráha, pojezdové plochy)

Vzletová a přistávací dráha

LKDK disponuje jedinou travnatou dráhou určenou pro přistání a vzlety s označením 10/28, tedy ze směru 100 a 280 stupňů. Jde o RWY o šířce 100 m a délce 860 m TORA a LDA s únosností 5.700 kg při huštění pneumatik na 0,4 MPa. V případě potřeby lze využít i délku 890 m TODA zahrnující CWY či 930 m ASDA zahrnující SWY.



Základní schéma vzletové a přistávací dráhy LKDK dle VFR příručky (zdroj: lis.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkd_text_cz.html)

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c



Panoramatický snímek vzletové a přistávací dráhy LKDK (foto: Vojtěch Václavík, 2015)

Vlastníkem vzletové a přistávací dráhy je město Dvůr Králové nad Labem, které pozemek pronajímá Aeroklubu jako provozovateli LKDK za smluvní cenu a Aeroklub se navíc zavazuje provádět veškerou údržbu dráhy pro zachování její způsobilosti k provozu.

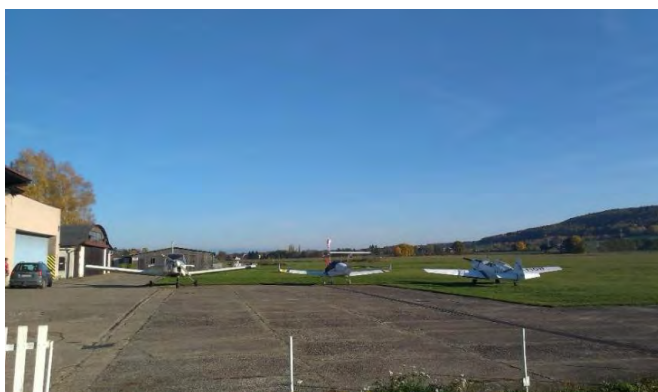
Vizuálním navigačním a informačním vybavením letištních ploch LKDK jsou větrný rukáv a ukazatel směru přistání umístěné poblíž Hangáru 2. RWY je vyznačena pomocí kamenných označků.

S ohledem na travnatý povrch vzletové a přistávací dráhy je její pravidelný provoz omezen na letní sezónu, konkrétně na období 15. dubna – 15. října. Mimo sezónu je provoz vzletové a přistávací dráhy, s ohledem na povětrnostní podmínky, zejména s ohledem na často podmáčenou půdu a sníh na dráze, nepravidelný.

Vzletová a přistávací dráha není osvětlená a umožňuje tak provoz pouze ve dne.

Pojezdové dráhy

Další část letištních ploch LKDK tvoří pojezdová dráha a odstavná plocha v prostoru před letištními budovami v neveřejné části letiště. Povrch těchto ploch je z větší části travnatý a umožňuje za vhodných podmínek odstavit letadlo za účelem drobné údržby, letové přestávky či výměny cestujících v rámci vyhlídkových letů nebo posádky v případě výcviku. Menší část povrchu je zpevněna betonovými dílci a umožňuje tak pohyb letadel a personálu s menší závislostí na počasí. Tyto zpevněné plochy slouží zejména k pojiždění letadel před vzletem a po přiletu a, vzhledem k omezené kapacitě spíše za slabšího provozu, opět k jejich odstavení a údržbě. Jejich prostřednictvím jsou pak spojeny hangáry se skladem pohonných hmot v západní části provozního a technického zázemí LKDK.



Odstavná betonová plocha (vlevo) a pojezdová betonová plocha (vpravo) LKDK (foto: Vojtěch Václavík, 2015)

Další infrastruktura letiště (provozní budova, hangáry)

Veškeré budovy letiště LKDK, tedy provozní budova, hangáry, servisní objekty či garáže, jsou situovány na severním okraji pozemku letiště a jsou přístupné veřejně přístupnou účelovou komunikací napojenou na silnici III/29915, která vede severně od areálu LKDK. Budovy zázemí letiště vytvářejí jeden koncentrovaný funkční celek a jsou betonovými pojezdovými drahami spojeny s travnatou vzletovou a přistávací dráhou letiště.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c



Letecký pohled na infrastrukturu LKDK (© Jarsen, zdroj: planes.cz)

Provozní budova



Provozní budova LKDK (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

Přestože byla provozní budova vybudována v 70. letech minulého století, stále je nejmodernější budovou v areálu LKDK. Jedná se o zděnou dvoupodlažní budovu s půdorysem 12 x 30 m a výškou 10 m s nástavbou letištní řídicí věže. Vchod do budovy se nachází přímo u letištních ploch a budova je tak přirozeně a účelově propojena s provozem na letišti. Na střeše budovy je umístěn větrný rukáv a stožár s komunikační a signalizační technikou, ze strany směřující k letištním plochám jsou pak na fasádě dvě kamery poskytující prostřednictvím internetového rozhraní v pravidelných intervalech 2 hodin aktuální pohled na okolí LKDK, a tím podávají informace o povětrnostních podmínkách a dění na letišti pro případné zájemce o létání.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c

V budově se nachází veškeré potřebné zázemí pro členy Aeroklubu i případné hosty. Od technických částí a budov LKDK jsou zde odděleny veřejnosti přístupné části jako kancelář, provozní a společenská místnost Aeroklubu, kuchyně, sociální zařízení a čtyři pokoje určené k ubytování s celkovou kapacitou 10 osob. Součástí provozní budovy je i řídicí věž. Pravidelný provoz na TWR probíhá pouze v rámci sezóny, která na LKDK trvá přibližně od dubna do října. V ostatních měsících není přítomnost pracovníka věže vzhledem ke slabému provozu za současného stavu nutná. Zařízení TWR splňuje nezákladnější podmínky umožňující její uplatnění v rámci místního letového provozu. Je zde umístěna informační tabule s označením RWY příslušného směru dle aktuálních povětrnostních podmínek, radiostanice sloužící ke komunikaci s posádkami, zařízení umožňující sledovat a sdělovat meteorologické údaje v okolí LKDK a letecké mapy.

Hangáry

V areálu letiště se nachází celkem tři hangáry, z nichž dva využívá pro své potřeby Aeroklub a jeden pronajímá.

Větším ze dvou hangárů užívaných Aeroklubem je centrální hangár se šířkou 30 m, délkou 15 m a výškou 6 m (Hangár 1), který přímo sousedí s provozní budovou. Navazuje na betonové letištní plochy a je využíván k uskladnění a parkování letadel Aeroklubu a dalších externích vlastníků, pochopitelně v mezích své kapacity.



Hangár 1 (foto: Vojtěch Václavík, 2015)

Hangár 2 je postavený samostatně na východním okraji zázemí letiště, u pojezdových a odstavných ploch na ploše 16 x 23 m a má výšku 6 m. Jedná se o nejstarší, částečně zděnou budovu LKDK, postavenou v 60. letech 20. století. V současné době je Hangár 2 využíván firmou Lestav spol. s r. o. se sídlem ve Dvoře Králové nad Labem k hangárování letadel určených na zemědělské a lesnické práce.



Hangár 2 (foto: Veronika Šindlerová, 2016; Vojtěch Václavík, 2015)

Menším ze dvou hangárů užívaných Aeroklubem je Hangár 3, který je rovněž konstrukčně propojen s provozní budovou. Má rozměry přibližně 21 m na šířku, 7 m na délku a 5 m na výšku a je využíván k umístění až tří ultralightů.

Letecká dílna

Na Hangár 1 navazuje objekt leteckých dílen o rozměrech 15 x 15 x 5 m, vybavený zařízeními pro základní údržbu malých letadel.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c



Letecká dílna (foto: Veronika Šindlerová, 2016; Vojtěch Václavík, 2015)



Sklad pohonných hmot

Neřílnou součástí LKDK, nezbytnou pro činnost Aeroklubu i dalších leteckých subjektů využívajících letiště je sklad s pohonnými hmotami. Nachází se u pojezdové betonové dráhy v neveřejné části letiště a umožňuje přistavení letadla přímo k čerpací stanici.



Letecká dílna (foto: Veronika Šindlerová, 2016; Vojtěch Václavík, 2015)



Parkoviště pro veřejnost

Pro případné návštěvníky LKDK z řad široké veřejnosti, kteří sem zavítají ať už za účelem vlastní letecké činnosti, pozorování dění na letišti nebo čistě za odpočinkem při svých cestách po okolí, je na letišti k dispozici bezplatná parkovací plocha pro motorová vozidla. Nachází se u provozní budovy na délce přibližně 50 m a je přístupná ze silnice III/29915 po jediné příjezdové cestě k letišti.

Bistro

Během sezóny potom v areálu LKDK ve veřejné části funguje občerstvení v Bistru U Vrtule, které za vhodného počasí poskytuje venkovní posezení a nabízí tak téměř bezprostřední kontakt s děním na letištních plochách.

Služby a aktivity na letišti

Letiště ve Dvoře Králové nad Labem bylo od počátku zahájení své činnosti jedním z důležitých sportovních a kulturních středisek regionu Podkrkonoší. Po pádu totalitního režimu v 90. letech minulého století a otevření hranic se stala oblast Dvora Králové nad Labem a tedy i letiště vyhledávaným cílem zahraničních letců ze západních evropských zemí, kteří měli možnost poznat za výhodných finančních podmínek do té doby nepřístupné krajiny. Tento zájem postupem času i vlivem rostoucích cen za poskytované služby opadal, ale mezitím se začala rozvíjet coby nový trend cykloturistika a také region Královédvorská se stal díky svým památkám a přírodě vyhledávanou destinací.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c

Aktivita na letišti Dvůr Králové nad Labem jsou limitovány travnatou vzletovou a přistávací dráhou, která umožňuje jen provoz lehkých letadel do hmotnosti 5.700 kg. Vzhledem k orientaci vzletových a přistávacích koridorů letiště na obydlené území jižní části Dvora Králové nad Labem a celého Žirče, je rovněž z hygienických důvodů omezený počet vzletů a přistání za den.

Na Letišti Dvůr Králové nad Labem jsou v současné době provozovány následující služby a aktivity, které v porovnání s nabídkou obdobně velkých a obdobně vybavených letišť v ČR patří k základní nabídce služeb a aktivit:

1. Vyhlídkové lety (motorovým letadlem nebo kluzákem)

- Dvůr Králové nad Labem a okolí (Kuks, Nová Amerika, Zvičina, Les Království, ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem)
- Dvůr Králové nad Labem, Jaroměř a okolí (Kuks, Les Království, ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem, Ratibořice, Rozkoš, Josefov, Jaroměř)
- Dvůr Králové nad Labem, Lázně Bělohrad (Kuks, Nová Amerika, Zvičina, Miletín, Lázně Bělohrad, Pecka Les Království, ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem)
- Krkonoše
- Adršpach
- Nad zámky (Chvalkovice, Ratibořice, Rozkoš, Náchod, Nové Město nad Metují, Dobruška, Opočno, Josefov, Jaroměř, Kuks)
- Hradec Králové
- Krkonoše a Trosky
- Krkonoše a Český ráj

2. Fotolety

3. Letecká škola – letecký výcvik

4. Plachtařské závody Pohár SAFARI

- součást seriálu Mistrovství ČR v plachtaření
- datum konání: 1. polovina července
- v roce 2016 již 19. ročník

5. Ubytování (10 lůžek v provozní budově + možnost pronájmu letní rekreační chaty až pro 6 osob)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Travnatá vzletová a přistávací dráha LKDK

Travnatý povrch vzletové a přistávací dráhy (RWY) je náchylný na meteorologické a povětrnostní podmínky a znemožňuje její celoroční využívání a celý provoz letiště tak silně závisí právě na jejím stavu. Vzhledem ke geografické poloze na okraji podhůří Krkonoš je RWY pravidelně vystavována nepříznivým meteorologickým podmínkám, po vydatnějších dešťových srážkách její povrch měkne a stává se pro provoz sportovních a jiných letadel nepoužitelný. V zimních měsících pak je kvůli sněhovým srážkám provoz na letišti téměř zcela utlumen. Letiště je také často zasahováno mlhami a vlhkostí způsobenou blízkostí řeky Labe. Jelikož funguje na principech provozu VFR a není vybaveno žádnými světelnými navigačními prostředky, v takových situacích je provoz opět narušen.

Snížená využitelnost v průběhu kalendářního roku z důvodu náchylnosti terénu na nevyhovující meteorologické podmínky platí rovněž pro nebezpečné pojezdové dráhy letiště.

Podrobně viz **Záměr L01a** ↓

2 | Špatný technický stav zpevněných pojezdových drah

Značným problémem současného stavu zpevněné pojezdové dráhy je stáří a opotřebení materiálu. Vlivem náročných provozních i klimatických podmínek je narušena plynulost přechodu mezi betonovými dílci, dochází ke vzniku stále větších terénních nerovností a propadům ve spárách a pohyb letadel se těmito jevy musí přizpůsobovat. To má za

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: **L01a** | **L01b** | **L01c**

následek menší pohodlí posádek a stále rostoucí riziko vzniku technických závad způsobených nekvalitním povrchem. Ve vznikajících prohlubních se navíc může zdržovat voda či jiné nánosy a nečistoty a pro letecký provoz tak mohou znamenat další rizika.

Podrobně viz **Záměr L01c** ↓

3 | Orientace vzletové a přistávací dráhy a vzletových a přistávacích koridorů LKDK

Vzletová a přistávací dráha RWY LKDK je v současné době orientovaná ve směru 100 a 280 stupňů a vzletové a přistávací koridory proto směřují na obydlenou část jižní části Dvora Králové nad Labem a na celé obytné sídlo Žireč. Expozice obydlených území hlukem z provozu letiště je tak v současné době hlavním limitem rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem. V současné době se totiž dostává zatížení hlukem vlivem letecké činnosti na letišti v průběhu roku na samotnou hranici únosnosti. Přítomnost letiště je navíc jedním z důležitých faktorů ovlivňujících novou výstavbu okolo letiště, zejména pak ve směru vzletových a přistávacích koridorů letiště a má přímou vazbu také na ekologickou situaci v lokalitě a plnění hygienických podmínek.

Ze strany uživatelů letiště, tedy zejména Aeroklubu, již delší dobu dochází k nutným opatřením v rámci jejich činnosti, kterými se snaží v rámci svých možností rostoucím požadavkům na zachování klidu ve zmíněných lokalitách vycházet vstřícně. V souvislosti s tím tak je praktikováno u vzletů pokud možno okamžité odklání letadel z přímého směru v ose RWY nad méně obydlená území. Piloti obvykle, dle informací poskytnutých vedením Aeroklubu, stáčejí své stroje doprava, tedy v případě vzletu v kurzu 100° místo směrem nad Žireč nalétávají jižně nad hřeben Stráně, v opačném směru při vzletu pod kurzem 280° navádějí letadla severněji nad průmyslovou zónu ve Dvoře Králové nad Labem. Protože se ale nejedná o standardní postup a proveditelnost takovýchto manévru je ovlivněna aktuálními podmínkami z hlediska počasí a termiky, ale také znalostí pilotů ohledně těchto opatření, je zapotřebí zvážit také možnost změny orientace RWY. Díky tomu by pohyb letadlové techniky mohl být od počátku směřován nad neobydlené oblasti a došlo by tak k eliminaci hlukového zatížení v obydlených lokalitách.

Podrobně viz **Záměr L01b** ↓

4 | Omezená nabídka služeb a aktivit letiště LKDK

Z hlediska poskytovaných služeb se letiště a Aeroklub coby jeho provozovatel pohybují na hraně svých současných možností. Nejpalčivější se jeví otázka finanční situace a z ní pramenící omezené možnosti jakýchkoli větších oprav a investic do zázemí, budov i techniky. Spojen je s tím také problém s nedostatkem odborného personálu při konkrétních provozních úkonech, kdy není v silách Aeroklubu zajistit ze svých zdrojů stálé zaměstnance a celoroční provoz je tak ve své podstatě znemožněn.

Aktivity na letišti Dvůr Králové nad Labem jsou limitovány travnatou vzletovou a přistávací dráhou, která umožňuje jen provoz lehkých letadel do hmotnosti 5.700 kg. Vzhledem k orientaci vzletových a přistávacích koridorů letiště na obydlené území jižní části Dvora Králové nad Labem a celého Žirče, je rovněž z hygienických důvodů omezený počet vzletů a přistání za den.

Na Letišti Dvůr Králové nad Labem jsou v současné době provozovány služby a aktivity, které v porovnání s nabídkou obdobně velkých a obdobně vybavených letišť v ČR patří k základní nabídce služeb a aktivit.

Podrobně viz **Záměr L01c** ↓

NÁVRH ŘEŠENÍ

1 | Vybudování zpevněné vzletové a přistávací dráhy LKDK

Podrobně viz **záměr L01a** ↓

2 | Změna orientace vzletové a přistávací dráhy LKDK

Podrobně viz **záměr L01b** ↓

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

L01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: L01a | L01b | L01c

3 | Rozšíření nabídky služeb a aktivit letiště LKDK

Podrobně viz **záměr L01c** ↓

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Zvýšení atraktivity Letiště Dvůr Králové nad Labem
- Rozvoj strategické veřejné infrastruktury regionálního významu
- Zvýšení konkurenceschopnosti Letiště Dvůr Králové nad Labem vůči ostatním letištím v regionu (Jaroměř, Vrchlabí, Hořice)



- Velmi vysoké náklady na vybudování zpevněné vzletové a přistávací dráhy
- Velmi vysoké náklady na případnou změnu orientace vzletové a přistávací dráhy
- Nároky na rozvoj mimo současné pozemky Letiště

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii potenciálů rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem**, se zaměřením na podrobné prověření změny orientace vzletové a přistávací dráhy LKDK a prověření územních nároků na rozvoj další infrastruktury LKDK.

Viz **záměr L01a** ↓

Viz **Záměr L01b** ↓

Viz **Záměr L01c** ↓



LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZPEVNĚNÍ VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01a

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti povýšení významu veřejného vnitrostátního letiště Žireč s ohledem na rekreační potenciál území Královédvorská (provoz letounů, kluzáků, ultralehkých letadel, balonů, vyhlídkové lety, přehlídky, letecké akrobatické/sportovní centrum apod.).

V souvislosti s uvedeným posoudit potřeby a možnosti dalšího rozvoje tohoto letiště (příjezd a parkování vozidel, hangáry pro letadla, technické a návštěvnické zázemí pro provoz letiště, půjčovny apod.).

SOUČASNÝ STAV

Viz záměr L01 ↑

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Za největší a nejzásadnější provozně technický problém stávajícího stavu letiště Dvůr Králové nad Labem lze označit vzletovou a přistávací dráhu RWY 10/28. Její travnatý a nezpevněný povrch představuje pro provoz letiště v průběhu celého roku největší překážku provozu, kdy vlivem náchylnosti na nepříznivé počasí, jeho náhlé výkyvy a pochopitelně také přirozené změny během měnících se ročních období dochází k nucenému omezení či úplnému přerušování leteckého provozu. Za současného stavu je letiště využíváno na samotné hranici svých, tímto způsobem do značné míry omezených možností a pouze výrazná změna v dráhovém systému může být podle této územní studie cestou k prokazatelnějšímu navýšení využitelnosti letiště. Sledovanými kritérii se zde potom stávají možnost prodloužení letecké sezóny, zvýšení atraktivity nebo přilákání nových potenciálních uživatelů Letiště Dvůr Králové nad Labem.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Varianta A: zpevněná asfaltová RWY 10/28

První možnou variantou řešení problémů a omezení provozu letiště souvisejících se současnou nezpevněnou travnatou vzletovou a přistávací dráhou je zpevnění celé vzletové a přistávací dráhy RWY 10/28 asfaltovým povrchem. Z hlediska celkového zásahu do dráhového systému LKDK se zde nabízí různé varianty, kdy je možné novou asfaltovou dráhou zcela nahradit stávající nezpevněnou dráhu, nebo využít velké šířky současné travnaté RWY, pro zpevnění vyčlenit pouze její část a zbývající ponechat jako paralelní druhou dráhu s nezpevněným povrchem.

Myšlenka zbudování nové RWY s asfaltovým povrchem vychází z podnětů získaných autorem při komunikaci s Aeroklubem a během konzultací s dalšími subjekty, zejména se zástupci Aeroklubu Moravská Třebová. Z hlediska přínosu pro význam a statut LKDK v rámci regionu i celé České republiky by taková změna byla skutečně významná a určitou měrou neobvyklá a tím i zajímavá. Veřejných vnitrostátních letišť disponujících obdobným typem přistávací dráhy je v celé republice pouze několik, v regionu Podkrkonoší, kam Dvůr Králové nad Labem patří, dokonce žádné takové v současné době neexistuje. V případě realizace takovéto stavební úpravy tak lze očekávat výrazný nárůst atraktivity LKDK z pohledu uživatelů, návštěvníků a turistů, a to nejen tuzemských, ale i zahraničních. Region Dvora Králové nad Labem byl již dříve hojně vyhledáván ze strany tzv. aeroturistů, tedy nadšenců do rekreačního a sportovního letectví, pro jejichž účely letiště typu LKDK především slouží. Jejich zájem v posledních letech slábně, nová asfaltová RWY by tak mohla plnit roli významného lákadla a přitáhnout nové potenciální uživatele a podpořit tak cestovní ruch v regionu. Přítomnost asfaltové dráhy by dále podle autora mohla oslovit provozovatele leteckých škol či soukromé piloty s vlastními letadly z širšího okolí, pro které by příležitost vyzkoušet si zejména přistání na takovém povrchu byla zajímavou zkušeností a zpestřením. Navíc by mohla přinést také zvýšení zájmu ze strany jiných sportovních leteckých organizací a spolků a umožnit konání řady podniků formátu lokálních či mezinárodních závodů.

Uživatelé zpevněné RWY by také mohli čerpat z řady výhod, které s sebou asfaltový povrch nese. Díky markantnímu snížení nežádoucích vlivů počasí, kdy by například povrch nevykazoval podobné nedostatky po vydatnějším dešti jako stávající travnatá RWY, by takováto úprava umožňovala prodloužení letecké sezóny na LKDK i lepší využitelnost v průběhu dne. Paralelní uspořádání drah (viz dále) by navíc umožňovalo v rámci možností daných aktuální viditelností

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZPEVNĚNÍ VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01a

a podmínkami na letišti současné využívání obou drah, čímž by mohlo dojít k určitému navýšení provozu a tím i efektivnějšímu a výhodnějšímu využívání letiště.

V principu se nabízejí dvě subvarianty řešení zpevnění vzletové a přistávací dráhy:

1. **Zpevnění celé plochy** stávající travnaté RWY 10/28 asfaltem
2. **Zpevnění jen části RWY 10/28** → paralelní vzletové a přistávací dráhy: zpevněná - nezpevněná

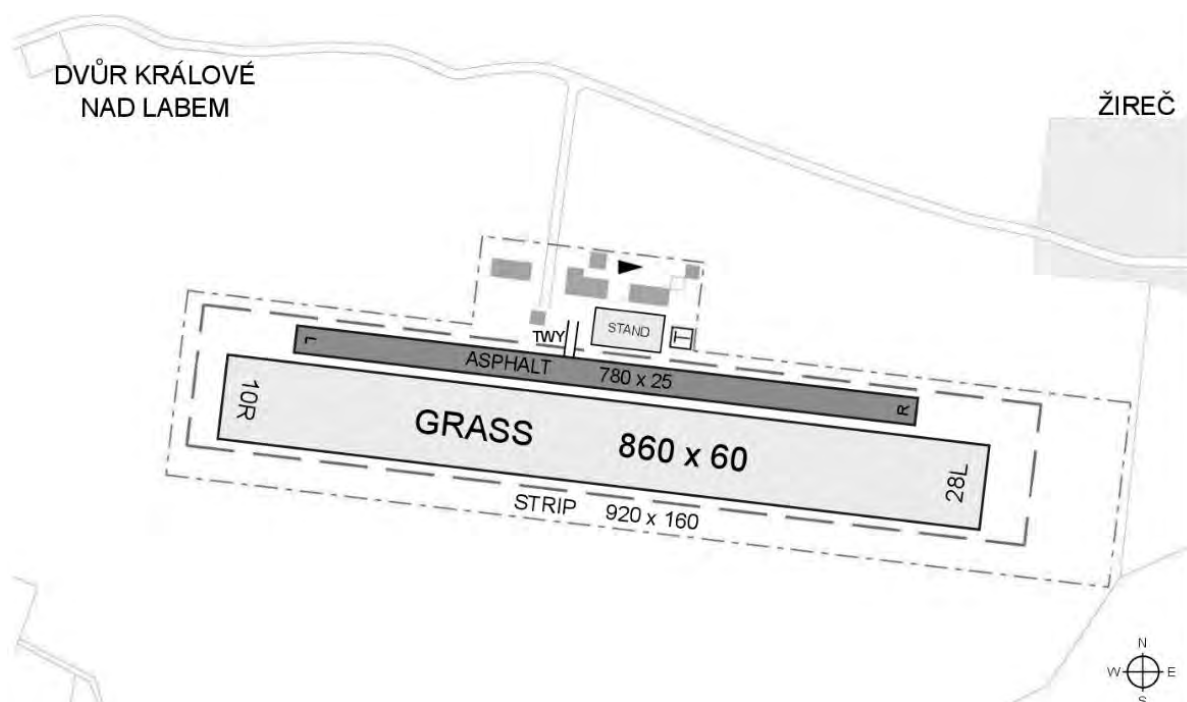


Schéma navrhované paralelní asfaltové RWY (na podkladě VFR příručky (zdroj: lis.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkdk_text_cz.html))

V případě jen částečného zpevnění RWY 10/28 navrhuje územní studie zpevnění vyčleněna částí plochy o rozměrech 780 x 25 m, tedy 19 500 m². Na zbývajících částech nezpevněné plochy tak zůstává prostor pro paralelní dráhu o původní délce 860 m a redukováné šířce, územní studií modelově stanovené na 60 m. Obě paralelní dráhy přitom zachovávají orientaci 10/28.

Asfaltový povrch s sebou dále nese výhody v podobě větší šetrnosti k letadlové technice během vzletů a přistání, kdy zejména podvozky letadel nejsou tolik namáhány jako při pohybu po nedokonalém rovném nezpevněném povrchu. Další výhodou je mírné snížení spotřeby paliva potřebného pro vzlet, zkrácení rozjezdové vzdálenosti a celkové zvýšení únosnosti RWY. Nevýhodou může být naopak mírné zvýšení namáhání pneumatik letadel.

Největší nevýhodou varianty celkové i částečného zpevnění RWY 10/28 asfaltovým povrchem je cena. Za účelem odhadnutí alespoň přibližných nákladů na vybudování asfaltové dráhy o rozměrech stanovených v rámci modelové situace oslovili autoři studie coby konzultanta Aeroklub Moravská Třebová, vlastníciho a provozujícího veřejné vnitrostátní letiště Moravská Třebová (LKMK). Na tomto letišti, které charakterem svého provozu přibližně odpovídá LKDK, byla v roce 2013 úspěšně dokončena rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy, kdy místo dříve travnaté RWY 08/26 byla vybudována dráha s asfaltovým povrchem o rozměrech 714 x 23 m. Náklady na stavební práce spojené se samotnou rekonstrukcí byly vyčísleny na 39.900.000,- Kč, z čehož 90 % prostředků bylo poskytnuto prostřednictvím Regionálního operačního programu (ROP) NUTS II Severovýchod, zbývajících 10 % bylo hrazeno z vlastních zdrojů Aeroklubu Moravská Třebová za účasti dalších subjektů.

Z údajů získaných na základě projektu LKMK tedy byla zjištěna přibližná cena za m² nového asfaltového povrchu. Při ploše 16.422 m² tamní rekonstruované RWY a celkové ceně 39.900.000,- Kč činí tato cena přibližně 2.430 Kč/m². Pro modelovou situaci navrhovanou územní studií, počítající s rekonstrukcí RWY o ploše 19.500 m² tak předběžné náklady takové úpravy vycházejí 47.385.000,- Kč.

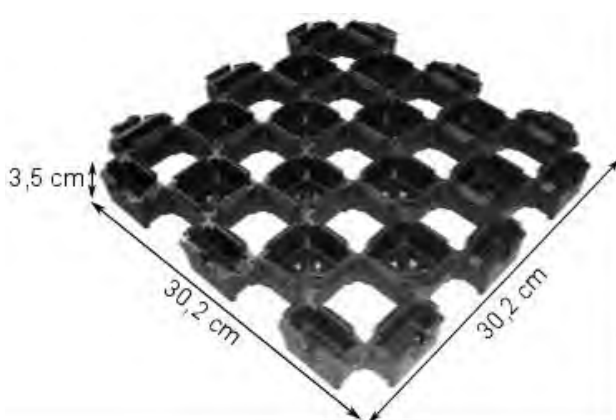
LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZPEVNĚNÍ VZLETOVÉ A PŘÍSTÁVACÍ DRÁHY

L01a

Kromě zpevněné vzletové a přistávací dráhy řeší územní studie také zřízení zpevněné pojezdové dráhy TWY propojující asfaltovou RWY 10L/28R s odstavnými plochami před budovami LKDK a taktéž zpevnění v současné době travnaté odstavné plochy před hangáry 1 a 2.

Varianta B: zpevněná RWY 10/28 pomocí technologie Terra-Grid E35

Finančně dostupnější alternativou ke zpevnění povrchu vzletové a přistávací dráhy nebo její části asfaltem je v Evropě hojně užívaná technologie Terra Grid E35. Základem technologie jsou desky o rozměrech 30,2 x 30,2 x 3,5 cm z polyetylenu, které po položení na zem umožňují prorůstání vegetace, zejména trávy. Desky se stavebnicově spojují do podoby koberece a je tak možné je využít na libovolně velké a tvarované plochy. Uplatnění tento systém našel nejen na letištích, především ve SRN, Velké Británii, Polsku či Holandsku, ale také při řešení parkovacích ploch pro automobily, zpevňování ploch v jízdárnách a stájích pro koně či na golfových hřištích. V České republice bylo jeho výhod využito v rámci rekonstrukce RWY 13/31 na letišti ve Strakonících (LKST) v roce 2013.



Vlevo: dílec systému Terra Grid E35; vpravo: ukázka použití systému Terra Grid E35 na letišti v Leverkusenu (SRN)

Z hlediska použití zpevňovacího systému Terra-Grid E35 na dráhovém systému LKDK by bylo možné čerpat z mnoha jeho výhod, mezi něž patří jak vlastnosti samotného materiálu, tak i jejich vliv na provoz a údržbu ze strany uživatelů. Desky Terra-Grid E35 jsou vysoce odolné vůči UV záření, působení olejů, kyselin a posypových solí či samotnému mechanickému namáhání materiálu. Další výhodou je jejich protiskluznost a mrazuvzdornost. Vzhledem k tomu, že se oproti asfaltu či betonu nejedná o neprodyšný typ povrchu RWY a je tak zajištěn přirozený odtok vody při srážkách současně s eliminací vzniku bahna na samotné pojezdové ploše, je umožněno prodloužení letecké sezóny v rámci kalendářního roku i pravděpodobnější splnění podmínek pro provoz v průběhu dne při výrazných změnách počasí.

Další výhodou uvažovaného systému je snadná instalace a dlouhodobá stabilita desek Terra-Grid E35. Výrobce zde předpokládá životnost materiálu minimálně 30 let a poskytuje záruku až 7 let. Plusem je také poměr vlastní hmotnosti desek 6,2 kg/m² vůči jejich nosnosti, udávané dokonce až jako 160 t/m². Skutečná hodnota nosnosti ovšem závisí také na kvalitě podloží, a proto v případě LKDK vzhledem k jeho poloze v blízkosti řeky Labe lze očekávat o něco nižší hodnoty.

Z hlediska údržby takto zpevněné dráhy se nabízí další z výhod technologie, kdy desky umožňují prorůstání travinou a následně je možné k úpravám povrchu používat běžné sekací zařízení s rotačními noži, v zimě při odklizení sněhu potom radlice bez ocelových břitů. Díky této možnosti je tak umožněn letecký provoz i během zimních měsíců, což obyčejný travnatý povrch nabízí jen zřídka. Výhodou je i jednoduchá výměna jednotlivých dílů v případě lokálního poškození, jejich neškodnost vůči životnímu prostředí a recyklovatelnost materiálu.

Kromě řady výhod má technologie Terra-Grid E35 také některé nevýhody. Základním nedostatkem tohoto typu povrchu je samotná podstata instalace a uložení zpevňovacího pásu. Stavební práce potřebné pro použití systému zahrnují v základu pouze srovnání případných nerovností a jejich součástí nemusí být, pokud to není nutné, žádné speciální úpravy podloží. Dochází tedy k prostému položení desek na stávající plochu RWY. Nejsou tak ale nijak eliminovány vlivy chování půdy pod zpevňovanou plochou během roku, kdy díky změnám ve vlhkosti, teplotě a dalším faktorům dochází k přirozenému vzniku nerovností a zvlněním. Na takto se chovajícím podkladu lze očekávat tomu odpovídající deformace také u pokládání desek a z toho vyplývající nutné dodatečné práce v rámci údržby RWY, jako například pravidelné válcování a zarovnávání povrchu před zahájením letecké sezóny, případně v jejím průběhu. Svou roli zde také pravděpodobně může hrát kvalita a vlastnosti podloží pod pozemky LKDK s přímou vazbou na skutečnou životnost zde použité technologie v porovnání s životností udávanou výrobcem.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZPEVNĚNÍ VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01a

Při celkové rekonstrukci RWY 10/28 o ploše 19.500 m² technologií Terra Grid E35 jsou realizační náklady při ceně 270,- Kč / 1 m² odhadovány na 5.265.000,- Kč (v porovnání s realizačními náklady při zpevnění asfaltem 47.385.000,- Kč).

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

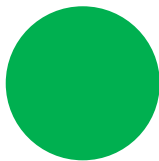


- Zásadní zvýšení technického standardu letiště
- Zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti Letiště Dvůr Králové nad Labem vůči ostatním letišťům v regionu (Jaroměř, Vrchlabí, Hořice)
- Rozvoj strategické veřejné dopravní infrastruktury regionálního významu
- Podpora cestovního ruchu v regionu
- Provoz letiště nezávislý na počasí a možný po celý rok



- Náklady na zpevnění vzletové a přistávací dráhy

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZMĚNA ORIENTACE VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

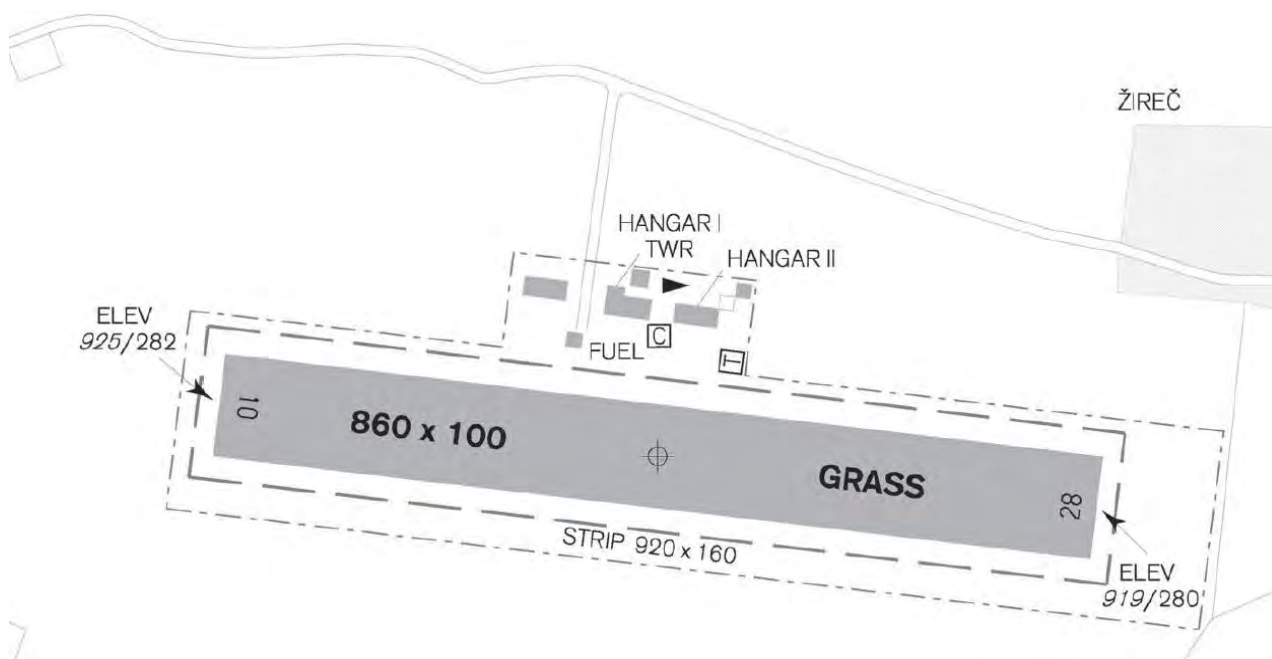
L01b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posouzení možností a územních nároků na posun vzletové a přistávací dráhy tak, aby svým provozem byl minimalizován vliv na obytnou zástavbu (směr odkaliště).

SOUČASNÝ STAV

Letiště Dvůr Králové nad Labem (LKDK) disponuje jedinou travnatou dráhou určenou pro přistání a vzlety s označením 10/28, tedy ze směru 100 a 280 stupňů. Jde o RWY o šířce 100 m a délce 860 m TORA a LDA s únosností 5.700 kg při huštění pneumatik na 0,4 MPa. V případě potřeby lze využít i délku 890 m TODA zahrnující CWY či 930 m ASDA zahrnující SWY.



Základní schéma vzletové a přistávací dráhy LKDK dle VFR příručky (zdroj: lis.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkdk_text_cz.html)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Vzletová a přistávací dráha RWY LKDK je v současné době orientovaná ve směru 100 a 280 stupňů a vzletové a přistávací koridory proto směřují na obydlenou část jižní části Dvora Králové nad Labem a na celé obytné sídlo Žireč. Expozice obydlených území hlukem z provozu letiště je tak v současné době hlavním limitem rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem. V současné době se totiž dostává zatížení hlukem vlivem letecké činnosti na letišti v průběhu roku na samotnou hranici únosnosti. Přítomnost letiště je navíc jedním z důležitých faktorů ovlivňujících novou výstavbu okolo letiště, zejména pak ve směru vzletových a přistávacích koridorů letiště a má přímou vazbu také na ekologickou situaci v lokalitě a plnění hygienických podmínek.

Ze strany uživatelů letiště, tedy zejména Aeroklubu, již delší dobu dochází k nutným opatřením v rámci jejich činnosti, kterými se snaží v rámci svých možností rostoucím požadavkům na zachování klidu ve zmíněných lokalitách vycházet vstříc. V souvislosti s tím tak je praktikováno u vzletů pokud možno okamžité odklání letadel z přímého směru v ose RWY nad méně obydlená území. Piloti obvykle, dle informací poskytnutých vedením Aeroklubu, stáčí své stroje doprava, tedy v případě vzletu v kurzu 100° místo směrem nad Žireč nalétávají jižně nad hřeben Stráně, v opačném směru při vzletu pod kurzem 280° navádějí letadla severněji nad průmyslovou zónu ve Dvoře Králové nad Labem. Protože se ale nejedná o standardní postup a proveditelnost takovýchto manévřů je ovlivněna aktuálními podmínkami z hlediska počasí a termiky, ale také znalostí pilotů ohledně těchto opatření, je zapotřebí zvážit také možnost změny orientace RWY. Díky tomu by pohyb letadel mohl být od počátku směřován nad neobydlené oblasti a došlo by tak k eliminaci hlukového zatížení v obydlených lokalitách.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZMĚNA ORIENTACE VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01b

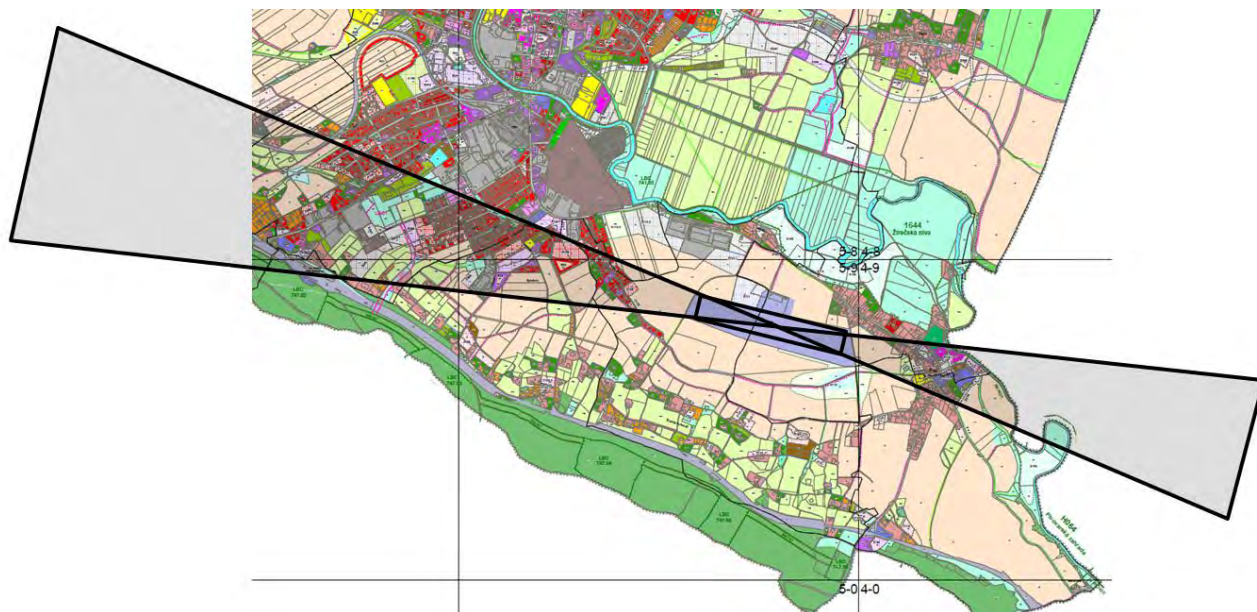


Schéma stávající vzletové a přistávací dráhy LKDK a vzletových a přistávacích koridorů (na podkladě hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové n. L.)



Schéma nejvíce exponovaných stávajících i rozvojových obytných ploch (na podkladě hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové n. L.)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Jediným systémovým řešením je změna orientace vzletové a přistávací dráhy RWY Letiště Dvůr Králové nad Labem, tedy směrové natočení její osy mimo obydlená území. Díky tomu by pohyb letadel mohl být od počátku směřován nad neobydlené oblasti a došlo by tak k eliminaci hlukového zatížení v obydlených lokalitách.

Díky změně směru a navedení pohybu letadel nad méně obydlené oblasti se otevírá prostor pro navýšení počtu povolených vzletů i přistání, prodloužení denní i roční doby provozu a potenciálně může dojít také k zlepšení situace z hlediska vnímání přítomnosti letiště a dění na něm obyvateli v jeho okolí.

Záměr natočení vzletové a přistávací dráhy má však svá zásadní územní omezení:

1. komín Teplárny Dvůr Králové nad Labem
2. severní svah Zvičinsko-koclěřovského horského hřbetu
3. halové objekty výrobního areálu Juta a.s. + rozvojová plocha výroby a skladování Z110.2

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZMĚNA ORIENTACE VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01b

Natočení osy vzletové a přistávací dráhy tak musí respektovat směr údolní nivy Labe a nemůže se od její pomyslné osy příliš odchýlit. Natočení osy vzletové a přistávací dráhy až nad prostor odkaliště ČOV Dvůr Králové nad Labem, jak požaduje zadání územní studie, je tak s ohledem na výše uvedené územní limity, zejména pak z důvodu orientace vzletového a přistávacího koridoru proti severnímu svahu Zvičinsko-kocleřovského horského hřbetu v podstatě vyloučeno.

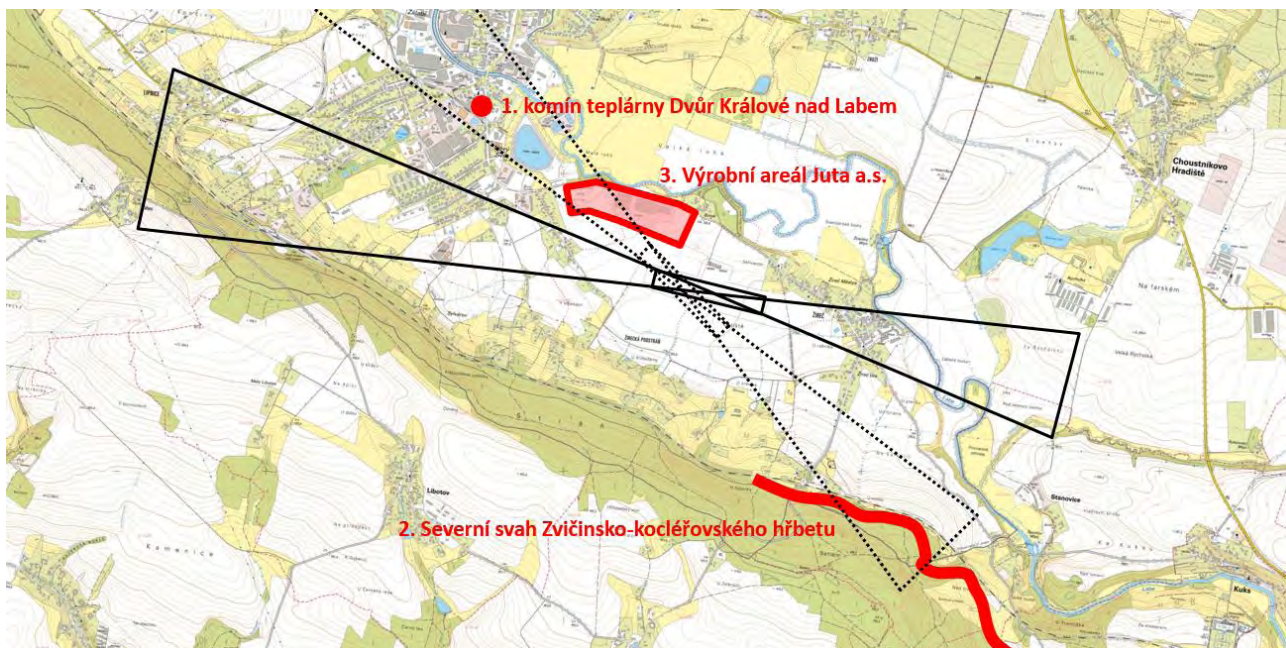


Schéma hlavních územních omezení (červeně) natočení osy vzletové a přistávací dráhy LKDK, s vyznačením natočení vzletové a přistávací dráhy LKDK dle požadavků schváleného zadání územní studie (černě čárkovaně)

Směr natočení osy vzletové a přistávací dráhy LKDK musí respektovat pomyslnou osu údolní nivy Labe a směr Zvičinsko-kocleřovského horského hřbetu, od kterých se nesmí výrazně odchýlit. Jedině tak je možné vyhnout se vzletovými a přistávacími koridory střetu se severním svahem Zvičinsko-kocleřovského horského hřbetu. Natočení přibližně souběžně se severním svahem Zvičinsko-kocleřovského horského hřbetu přitom současně umožní vyhnout se vzletovým a přistávacím koridorem komínu teplárny Dvůr Králové nad Labem a také rozvojové ploše výroby a skladování Z110.2 dle platného ÚP Dvůr Králové n. L., určené k dalšímu rozvoji výrobního areálu společnosti JUTA a.s.

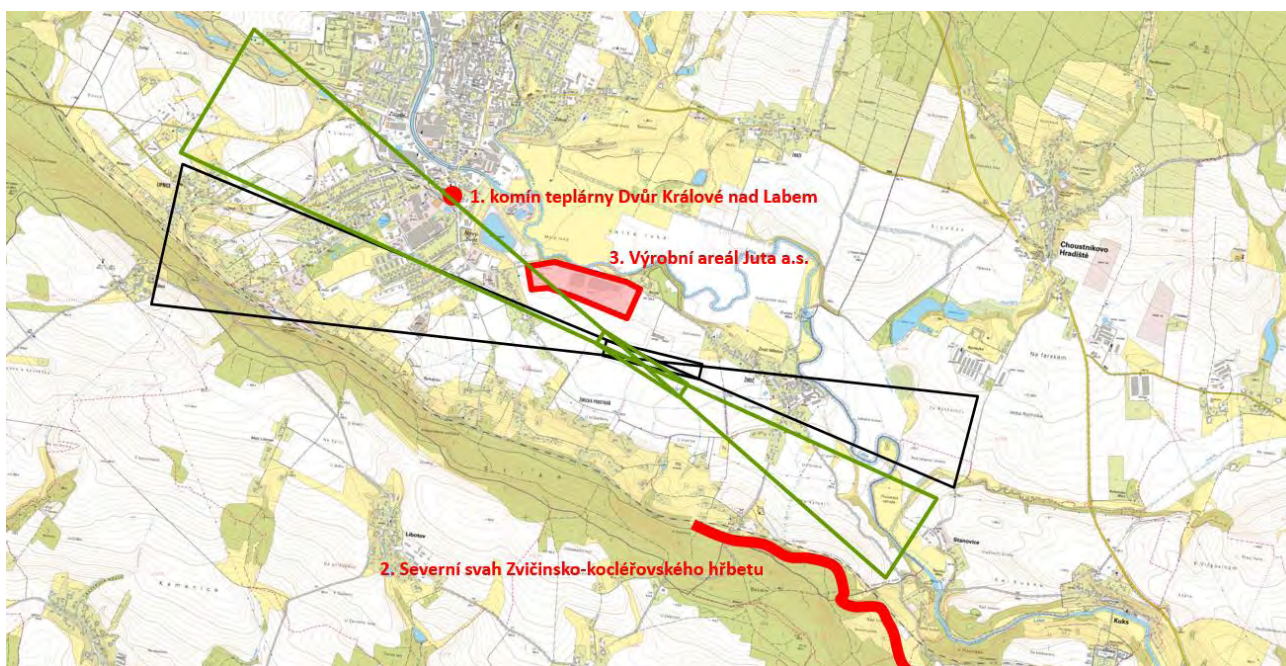


Schéma navrhovaného natočení osy vzletové a přistávací dráhy LKDK (zeleně) ve vztahu k hlavním územním limitům

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZMĚNA ORIENTACE VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01b

Navrhované řešení změny orientace osy vzletové a přistávací dráhy LKDK sice neeliminuje zcela expozici obytných území v blízkosti letiště, zejména ve směru vzletových a přistávacích koridorů, hlukem z provozu letiště, množství obytných a rekreačních území a dalších ploch se stanovenými hygienickými limity hluku z leteckého provozu se však výrazně sníží. Vzletový a přistávací koridor se zejména téměř zcela vyhne Žirčí.

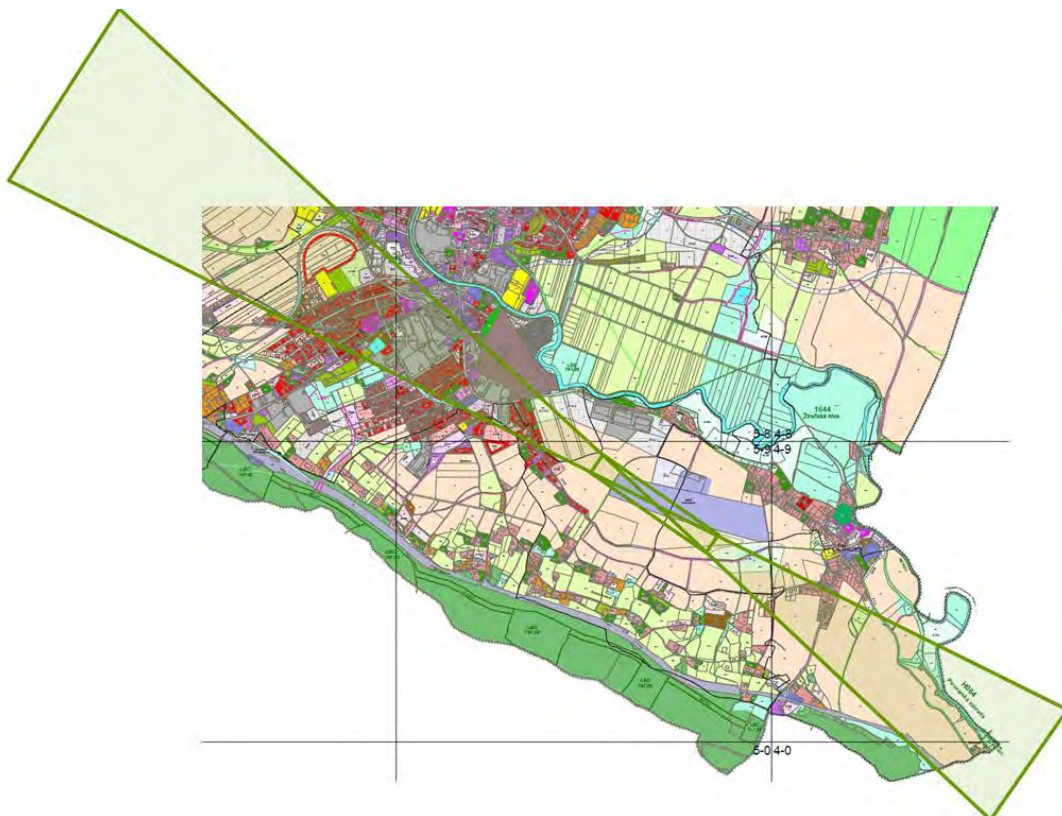


Schéma navrhovaného natočení osy vzletové a přistávací dráhy LKDK (zeleně) (na podkladě hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové n. L.)



Schéma nejvíce exponovaných stávajících i rozvojových obytných ploch (na podkladě hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové n. L.)

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ZMĚNA ORIENTACE VZLETOVÉ A PŘISTÁVACÍ DRÁHY

L01b

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Snížení zatížení obytných území okolo letiště hlukem
- Možnost navýšení počtu vzletů a přistání za den / za rok
- Možnost dalšího rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem
- Zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti Letiště Dvůr Králové nad Labem vůči ostatním letišťům v regionu (Jaroměř, Vrchlabí, Hořice)
- Rozvoj strategické veřejné dopravní infrastruktury regionálního významu
- Podpora cestovního ruchu v regionu
- V případě zpevněné natočené vzletové a přistávací dráhy možnost zásadního rozšíření spektra aktivit a služeb letiště (zejména možnost vzletů a přistání strojů s vyšší tonáží)



- Velmi vysoké náklady na změnu orientace vzletové a přistávací dráhy a na případné vybudování zpevněné vzletové a přistávací dráhy
- Nároky na rozvoj mimo současné pozemky Letiště → podmíněno získáním soukromých pozemků v okolí současného letiště

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii potenciálů rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem**, se zaměřením na podrobné prověření změny orientace vzletové a přistávací dráhy LKDK a prověření územních nároků na rozvoj další infrastruktury LKDK.
2. **Na základě závěrů výše uvedené podrobné územní studie vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem příslušné plochy s rozdílným způsobem využití** potřebné pro natočení vzletové a přistávací dráhy a případný rozvoj další infrastruktury letiště.



LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ROZVOJ INFRASTRUKTURY A AKTIVIT A SLUŽEB LETIŠTĚ

L01c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti povýšení významu veřejného vnitrostátního letiště Žireč s ohledem na rekreační potenciál území Královédvorská (provoz letounů, kluzáků, ultralehkých letadel, balonů, vyhlídkové lety, přehlídky, letecké akrobatické/sportovní centrum apod.).

V souvislosti s uvedeným posoudit potřeby a možnosti dalšího rozvoje tohoto letiště (příjezd a parkování vozidel, hangáry pro letadla, technické a návštěvnické zázemí pro provoz letiště, půjčovny apod.).

SOUČASNÝ STAV

Viz záměr L01 ↑

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Z hlediska poskytovaných služeb se letiště a Aeroklub jako jeho provozovatel pohybují na hraně svých současných možností. Nejpalčivější se jeví otázka finanční situace a z ní pramenící omezené možnosti jakýchkoli větších oprav a investic do zázemí, budov i techniky. Spojen je s tím také problém s nedostatkem odborného personálu při konkrétních provozních úkonech, kdy není v silách Aeroklubu zajistit ze svých zdrojů stálé zaměstnance a celoroční provoz je tak ve své podstatě znemožněn.

Aktivity na letišti Dvůr Králové nad Labem jsou limitovány travnatou vzletovou a přistávací dráhou, která umožňuje jen provoz lehkých letadel do hmotnosti 5.700 kg. Vzhledem k orientaci vzletových a přistávacích koridorů letiště na obydlené území jižní části Dvora Králové nad Labem a celého Žirče, je rovněž z hygienických důvodů omezený počet vzletů a přistání za den.

Na Letišti Dvůr Králové nad Labem jsou v současné době provozovány služby a aktivity, které v porovnání s nabídkou obdobně velkých a obdobně vybavených letišť v ČR patří k základní nabídce služeb a aktivit.

V současné době jsou činnosti letiště a jeho uživatelů značně odděleny od společenského, kulturního i sportovního života ve městě Dvůr Králové nad Labem či v obci Žireč. S ohledem na pořádání různých akcí Aeroklubem a poskytování určitých nadstavbových služeb v areálu LKDK spatřuje územní studie stále nedostatečnou provázanost s veřejným povědomím v rámci regionu, a tedy také nevyužitý potenciál letiště coby netradičního, o to ale zajímavějšího místa využitelného pro činnosti spadající i mimo rámec samotného létání.

Jediným pravidelně konaným velkým podnikem v areálu LKDK jsou plachtařské závody s názvem Pohár SAFARI. V průběhu sezóny se potom letiště otevírá veřejnosti v rámci dnů otevřených dveří, kdy ovšem poslední takový proběhl v roce 2012 u příležitosti výročí 80 let činnosti Aeroklubu, případně exkurzí pro menší školní skupiny. Letištní plochy byly v minulosti ojediněle využity například také pro konání srazu automobilových veteránů.

Zdaleka tak není využit potenciál letiště, založený na jeho relativně výhodné poloze na okraji města Dvůr Králové nad Labem a současně v bezprostřední blízkosti Žirče či Kuksu. Dopravní obslužnost v rámci veřejné dopravy zde má již vytvořený potřebný základ v podobě autobusových zastávek v blízkosti letiště, o možnosti napojení areálu LKDK stezkou pro cyklisty i chodce.

Z hlediska využitelnosti letiště pro konání většího množství společenských událostí v průběhu kalendářního roku představuje největší problém takřka neexistující provázanost mezi dním na letišti a životem v okolních obcích i celém regionu.

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ROZVOJ INFRASTRUKTURY A AKTIVIT A SLUŽEB LETIŠTĚ

L01c

NÁVRH ŘEŠENÍ

1 | Napojení zázemí LKDK na Labskou cyklotrasu č. 2

Zázemí letiště situované na severní straně areálu letiště není v současné době přímo napojeno na síť značených cyklistických tras. Po jižní straně areálu letiště přitom prochází mezinárodní Labská cyklotrasa č. 2, není však zajištěno propojení mezi Labskou cyklotrasou a zázemím letiště.

Cílem návrhu je tak nalézt přímé cyklistické propojení mezinárodní Labské cyklotrasy č. 2 se zázemím letiště, situovaným na severní straně areálu letiště, na protilehlé straně vůči vedení Labské cyklotrasy. Dle informací získaných od Aeroklubu je motivací pro tento záměr zájem o přilákání návštěvníků z řad široké veřejnosti, obyvatel města i turistů, kteří se po Labské cyklotrase pohybují na kole. V areálu letiště proto již delší dobu Aeroklub provozuje Bistro U Vrtule a zejména během letních měsíců nabízí zájemcům neobvyklé posezení s občerstvením na samotném okraji RWY s výhledem na veškeré dění na letišti a zejména na vzletové a přistávací dráze letiště.

Další nárůst uživatelů labské cyklotrasy č. 2 a tedy i potenciálních návštěvníků letiště lze očekávat po realizaci dalšího úseku Labské cyklotrasy z Kuksu, přes Dvůr Králové nad Labem do Hostinného a Vrchlabí.

Územní studie navrhuje propojovací cyklostezku mezi Labskou cyklotrasou č. 2 a zázemím letiště, vedenou po západním a dále po severním okraji areálu letiště až k hlavní provozní budově:

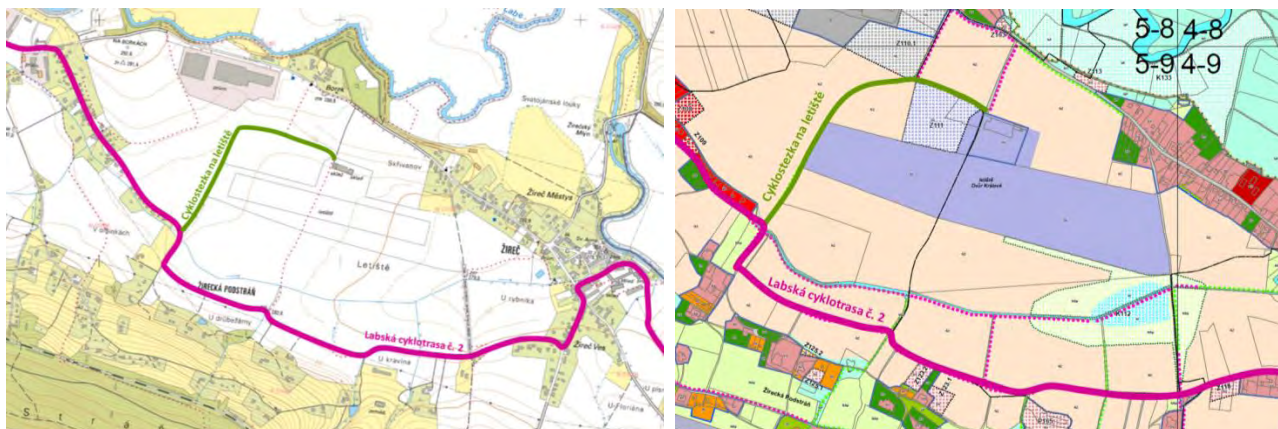


Schéma navrhované cyklostezky na letišti a její zakres do hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové nad Labem

2 | Rozšíření nabídky aktivit a služeb letiště

Územní studie navrhuje do portfolia aktivit a činností Letiště Dvůr Králové nad Labem doplnění například následujících služeb a aktivit, které jsou běžně provozovány na velikostně i významově srovnatelných letištích v ČR, a které mají potenciál podpory cestovního ruchu v širším regionu:

1. **Výcvik parašutistů**
 - podmíněné zpevněním vzletové a přistávací dráhy pro možnost vzletu a přistání větších letadel typu L410 či historického dvojplátníku Antonov AN-2 pro přepravu větších skupin parašutistů
2. **Tandemové seskoky**
 - podmíněné zpevněním vzletové a přistávací dráhy pro možnost vzletu a přistání větších letadel typu L410 či historického dvojplátníku Antonov AN-2 pro přepravu větších skupin parašutistů
3. **Zážitkové lety horkovzdušným balónem**
4. **Akrobatické létání** (ukázkové i s pasažéry)
5. **Letecké přehlídky a ukázky letadlové techniky** (současné i historické)
6. **Hudební produkce, koncerty, hudební festivaly**
 - viz např. multižánrový festival Letiště, pořádaný každoročně na letišti v Hranicích (LKHN)

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ROZVOJ INFRASTRUKTURY A AKTIVIT A SLUŽEB LETIŠTĚ

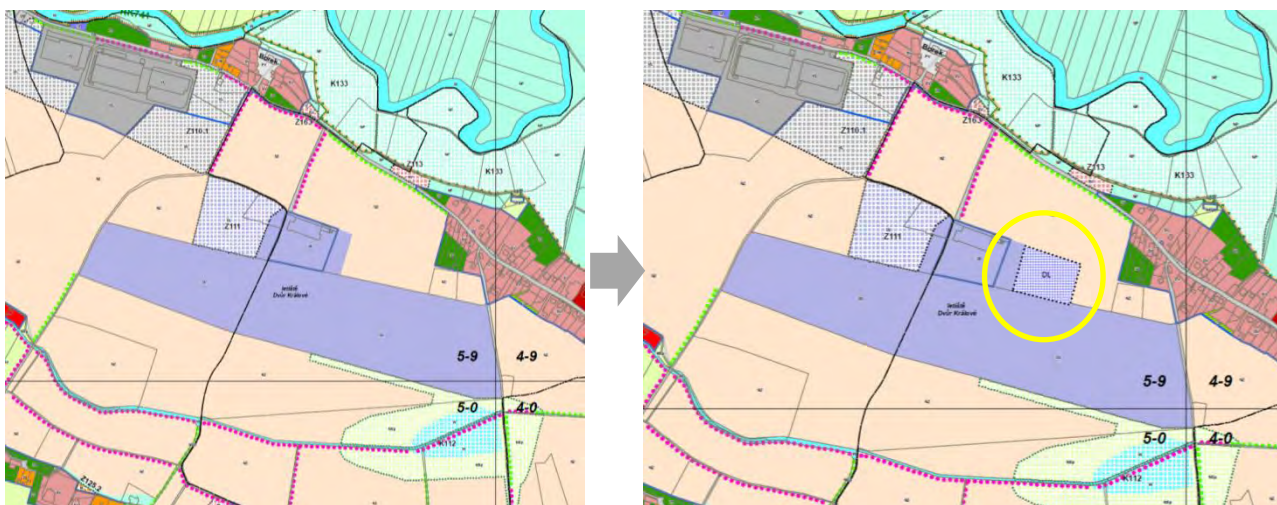
L01c

- viz např. Břeclavský Wúdstock konaný na letišti v Břeclavi (LKBA)

7. Ubytování vyššího standardu (hotel), včetně restaurace, wellness a dalších doplňkových služeb

Rozšíření nabídky aktivit a služeb letiště může vyvolat nároky na rozvoj zázemí letiště, budování nových hangárů, servisních a obslužných budov, hotelu s restaurací, wellness apod. Kapacity areálu letiště v rámci zastavěného území jsou v podstatě vyčerpané, jediná zastavitelná plocha vymezená v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem pro rozvoj letiště, plocha Z111, je již částečně zaplněna stavbou skladu, který nesouvisí přímo s provozem letiště. Plocha Z111 je navíc vymezena mezi zázemím letiště a Průmyslovou zónou Borek, tedy v bezprostřední vazbě na rušivé výrobní provozy.

V novém ÚP Dvůr Králové nad Labem je s ohledem na výše uvedené prověřit možnost vymezení nové zastavitelné plochy pro rozvoj zázemí letiště, východně od stávajícího zázemí letiště, ve směru k Žirči.



Námět na vymezení zastavitelné plochy letecké dopravy (DL) pro rozšíření zázemí LKDK – výřez hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové n. L.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Zvýšení kvality nabízených služeb a standardu letiště
- Zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti Letiště Dvůr Králové nad Labem vůči ostatním letištím v regionu (Jaroměř, Vrchlabí, Hořice)
- Rozvoj strategické veřejné dopravní infrastruktury regionálního významu
- Podpora cestovního ruchu v regionu
- Rozšíření určité části spektra aktivit a služeb letiště (např. balónové létání, akrobacie) v podstatě bez nároků na novou infrastrukturu zázemí letiště

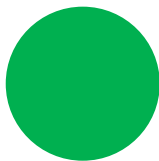


- Náklady na případné rozšiřování zázemí letiště

LETIŠTĚ DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM ROZVOJ INFRASTRUKTURY A AKTIVIT A SLUŽEB LETIŠTĚ

L01c

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro navrhovanou cyklostezku** propojující Labskou cyklotrasu č. 2 a zázemí letiště Dvůr Králové nad Labem.
2. **Vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem zastavitelnou plochu pro možný rozvoj zázemí letiště**, východně od stávajícího zázemí.



C

Cyklistická doprava



Východiska

Oblast Podkrkonoší je turisticky atraktivní územím mezi Labskou nížinou a Krkonošemi. Zvlněná až kopcovitá krajina s množstvím přírodních i kulturně historických atraktivit cestovního ruchu nabízí méně náročné i náročnější terény pro pěší i cyklistickou turistiku. Charakter území je poměrně rozmanitý, střídají se nezalesněné otevřené partie krajiny s lesními masivy. Hlavní krajinnou a zároveň hlavní rekreační osu řešeného území tvoří údolí řeky Labe.

V řešeném území je poměrně hustá síť značených cykloturistických tras KČT:

Nadregionální / mezinárodní:

2 – Labská: Jaroměř – Kuks – Dvůr Králové nad Labem – Nemojov – Debrné – směr Hostinné

Místní:

4032: Nové Zábouří – Zábouří – Komárov – Dvůr Králové nad Labem

4085: Žireč – Hřibojedy – Hvězda – (Dubenec – Velký Vřešťov – Boháňka – Chloumek) – Doubrava – Hořice – (Holovousy)

4086: Hořice – Miletín – Třebihošť – směr Mostek

4087: Stanovice – Choustníkovo Hradiště – Ferninadov – Kocbeře – Zábouří – Vítězná – směr Pilníkov

4088: Dvůr Králové nad Labem – Hájemství - Kocléřov

4097: Choustníkovo Hradiště – Kašparova Hora – směr Kohoutov

4098: Choustníkovo Hradiště – směr Vlčkovice v Podkrkonoší

4116: Kuks – Zaloňov – Vestec – Nová Amerika – Litič – Nouzov – směr Velichovky

4117: Heřmanice – (Běluň – Kohoutov) – Kocbeře

4131: Zábřeží-Řečice – směr Bílé poličany

4133: Žireč-háj – Zálesí

4135: Jeníkov – Červená Třemešná – směr Lázně Belohrad

4136: Hřibojedy – Libotov – Zálesí – Doubravice – Zábřeží-Řečice - Třebihošť

4137: Miletín – směr Pecka

4139: Doubravice – Bílá Třemešná – Zvičinské Chalupy

4140: (Třebnouševy) – Hořice – (Dobrá Voda u Hořic)

4252: Hřibojedy – Litič – Nouzov – Velichovky – směr Smiřice

4271: Doubravice - směr Velký Vřešťov

4322: Debrné – Hájemství – Kocléřov – Vítězná – Zábouří – směr Kohoutov

4347: Kocléřov – Nové Domy – Chotěvice – směr Hubertova výšina

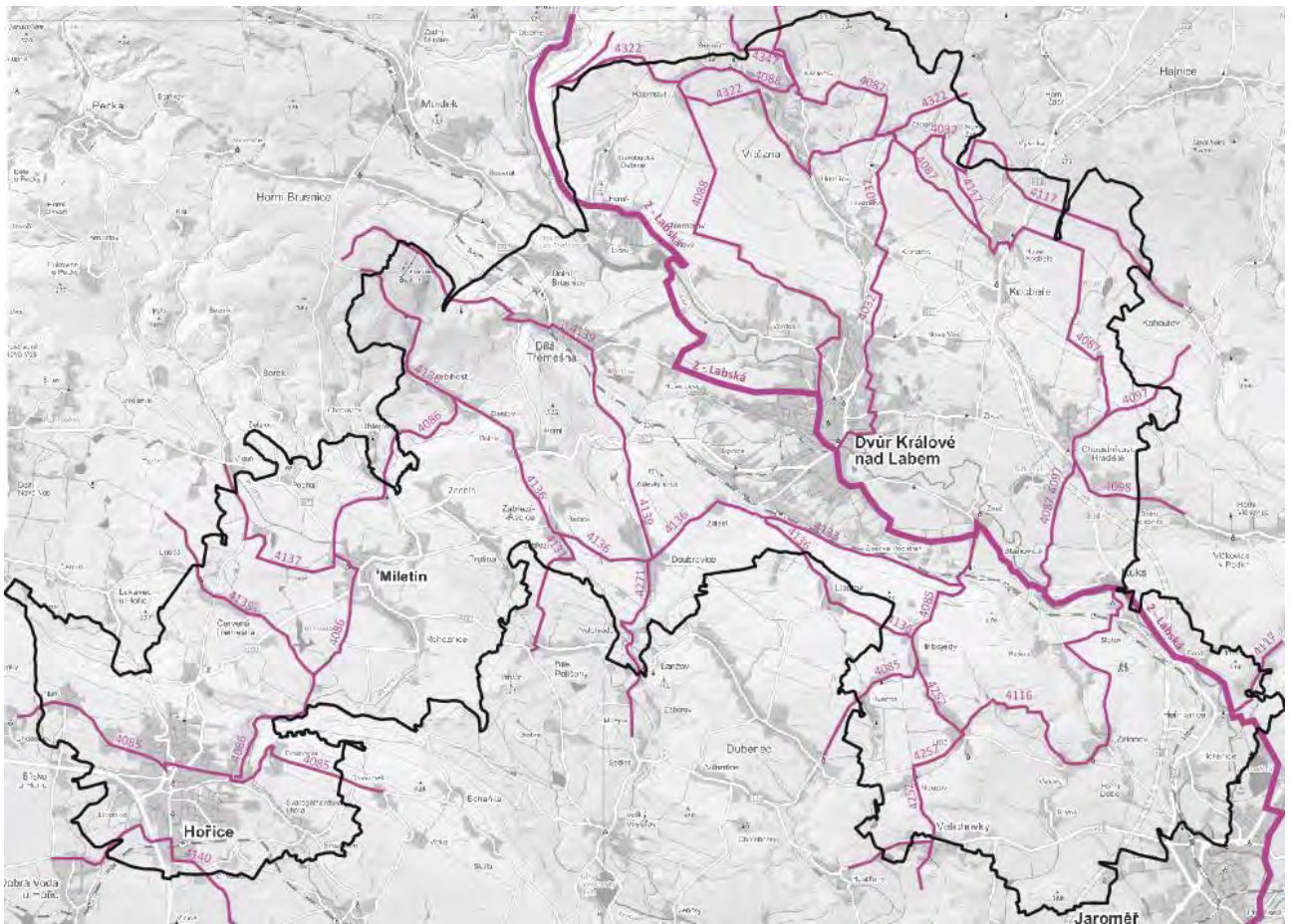
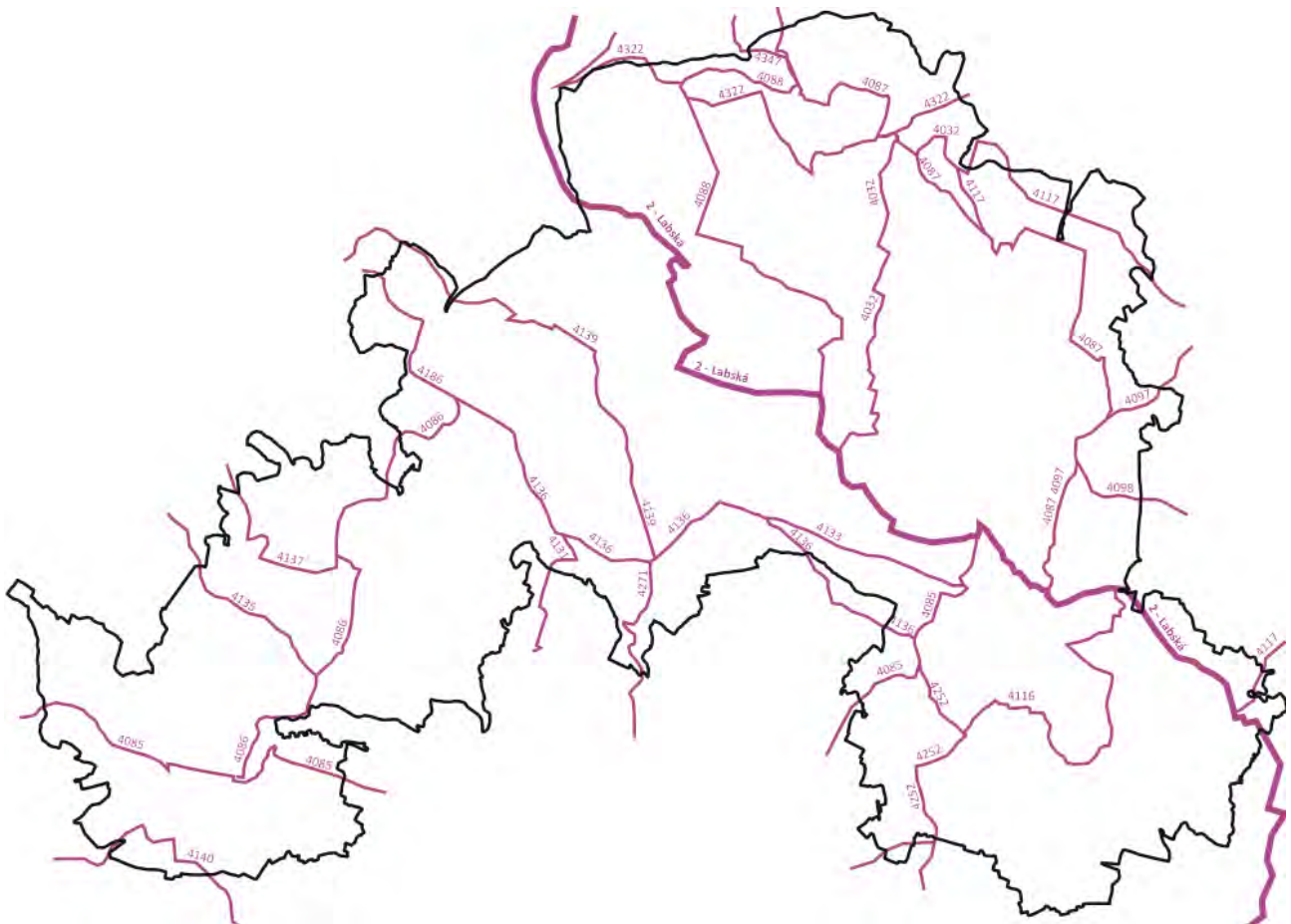


Schéma značených cykloturistických tras v řešeném území (na podkladě zeměpisné mapy mapy.cz)



Dílčí záměry

Dílčí záměry v oblasti cyklistiky prověřované touto územní studií vycházejí z požadavků zadání této územní studie. Úkolem územní studie je prověřit a zhodnotit možnosti zlepšení vzájemného propojení nejvýznamnějších atraktivit cestovního ruchu pro cyklisty. Většina významných turistických atraktivit v řešeném území, Kuks, město Dvůr Králové nad Labem, ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem či přehrada Les Království, je již dnes propojena mezinárodní Labskou cyklotrasou č. 2. Optimalizace trasy Labské cyklotrasy je navržena a tato územní studie se jí proto nezabývá. Jedna z mála atraktivit, která v řešeném území leží mimo Labskou cyklotrasu, je Zvičina, která si žádá optimalizaci napojení na Labskou cyklotrasu a tím pádem na další regionálně významné turistické atraktivity.

Kromě standardních forem cyklistiky a cykloturistiky prověřuje územní studie také možnost rozvoje areálu pro turistickou a adrenalinovou turistiku.

Karty záměrů

<i>číslo záměru</i>	<i>název záměru</i>
C01	Cyklotrasa Les Království - Zvičina
C02	Areál terénní cyklistiky Zvičina

CYKLOTRASA LES KRÁLOVSTVÍ - ZVIČINA

C01

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti propojení významných turistických cílů v okolí Dvora Králové nad Labem (Kuks – ZOO – přehrada Les Království, Zvičina) prostřednictvím cyklostezek.

SOUČASNÝ STAV

Nejvýznamnějšími turistickými cíli v okolí Dvora Králové na Labem jsou:

- Dvůr králové nad Labem – městská památková zóna
- ZOO Safari Dvůr králové nad Labem
- Obec Kuks
- Hospital Kuks
- Braunův Betlém v Novém lese u Kuksu
- Žireč – zámek /bývalý klášter Jezuitů
- Heřmanice – rodiště Albrechta z Valdštejna
- Přehrada Les Království
- Zvičina

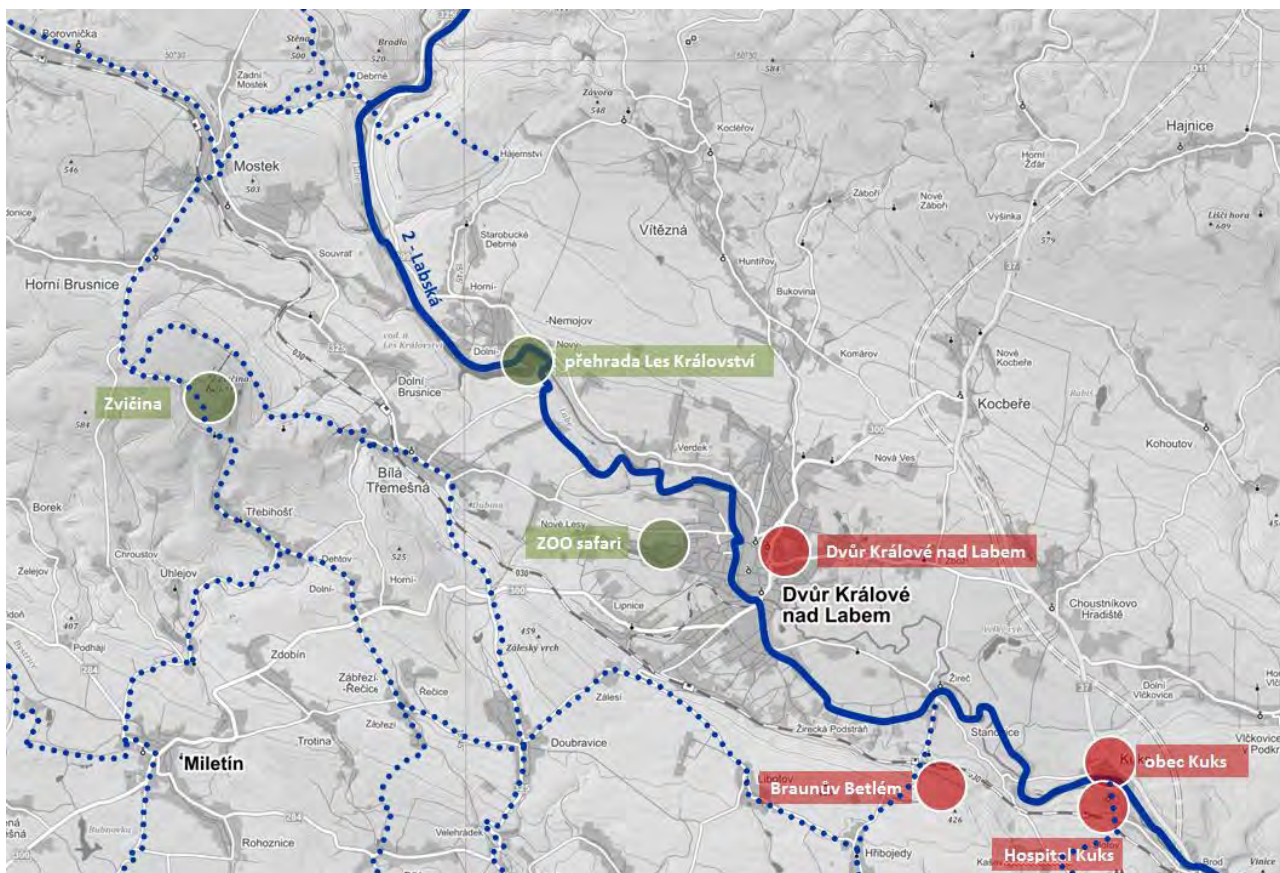


Schéma napojení hlavních turistických cílů v okolí Dvora Králové nad Labem na značené cyklistické trasy (na podkladě mapy.cz)

Všechny výše zmíněné turistické cíle v okolí Dvora Králové nad Labem jsou v současné době napojeny na síť značených turistických tras, přičemž všechny, s výjimkou vrchu Zvičina, jsou napojeny na mezinárodní **Labskou cyklotrasu č. 2**, která je v úseku Hradec Králové – Kuks vedena po samostatné cyklostezce, nově vybudované a dokončené v roce 2014. V návaznosti na aktualizaci *Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů* (Ing. Jaroslav Martinek, aktualizace květen 2015) byla v listopadu roku 2015 vypracována *Studie proveditelnosti Labské stezky č. 2 úsek Kuks-*

CYKLOTRASA LES KRÁLOVSTVÍ - ZVIČINA

C01

pramen (Highway Design s.r.o., Ing. Jindřich Kmoníček 11/2015), jako jedna z hlavních priorit Královéhradeckého kraje v oblasti rozvoje cyklistiky, která podrobně řeší optimalizaci stávajícího vedení Labské cyklotrasy č. 2 v úseku z Kuksu, přes Dvůr Králové nad Labem a Hostinné do Vrchlabí co nejbližší toku řeky Labe a v co nejvíce úsecích po samostatné cyklostezce, odděleně od motorové dopravy.

Poznámka: s ohledem na výše uvedené se tato územní studie nezabývá problematikou vedení Labské cyklotrasy č. 2 a aktuální stav přípravy optimalizace jejího vedení v úseku Kuks – Vrchlabí akceptuje a zohledňuje ve svém řešení.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Jediným problémem propojení hlavních turistických cílů v okolí Dvora Králové nad Labem je absence přímého značeného cyklistického napojení Zvičiny na mezinárodní Labskou cyklotrasu č. 2, jako hlavní páteř cykloturistické dopravy v celém Královéhradeckém kraji i širším regionu Podkrkonoší. Zvičina je v současné době na Labskou cyklotrasu č. 2 napojena pouze od severu od Mostku, napojení Labské cyklostezky přímější trasou a zejména ve směru od jihu, od Dvora Králové nad Labem, ve stávající síti značených cyklistických tras zcela chybí.

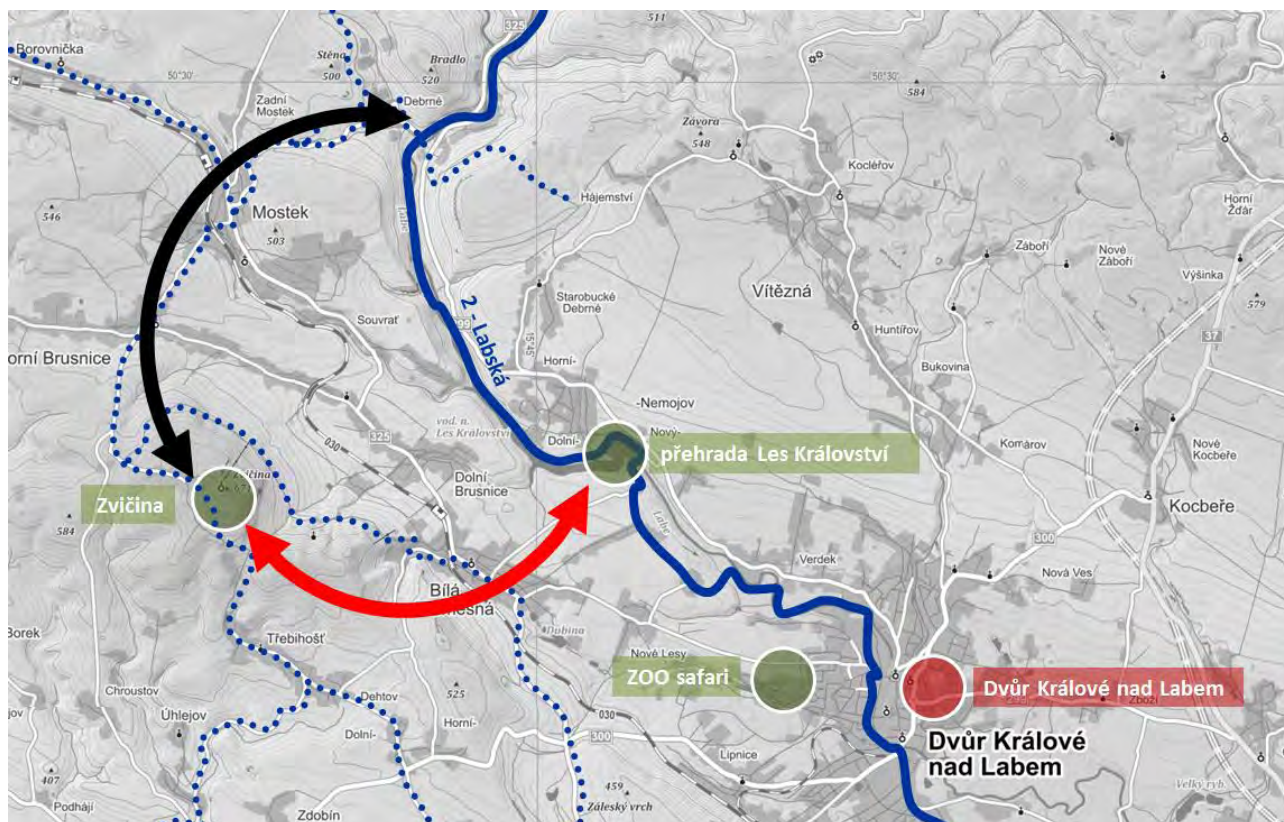


Schéma chybějícího napojení Zvičiny na Labskou cyklotrasu č. 2 od jihu (na podkladě zeměpisné mapy.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením je optimalizace vedení značených cyklistických tras v prostoru Bílé Třemešné. Územní studie doporučuje doplnění úseku značené cyklistické trasy mezi Labskou cyklotrasou č. 2 u přehrady Les Království a stávající značenou cykloturistickou trasou č. 4139 směřující z Bílé Třemešné na úpatí Zvičiny a napojující se v části obce Zvičina na cyklotrasu č. 4086 směr vrch Zvičina.

S ohledem na velmi nízké intenzity automobilové dopravy na silniční síti mezi přehradou Les Království a Bílou Třemešnou není důvod řešit cyklistické propojení formou samostatně vedené cyklostezky, ale je možné vést cyklotrasu po silnici III/32544.

CYKLOTRASA LES KRÁLOVSTVÍ - ZVIČINA

C01



Schéma doplnění úseku značené cykloturistické trasy mezi přehradou Les Království a Bílou Třemešnou (na podkladě zeměpisné mapymapy.cz)

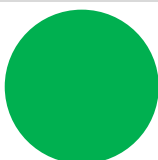
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Přímé napojení Zvičiny na mezinárodní Labskou cyklotrasu č. 2
- Lepší propojení Zvičiny s dalšími turistickými cíli podél Labe
- Předpokládané zvýšení povědomí cykloturistů o Zvičině díky přímému značenému navedení na Zvičinu z Labské cyklotrasy



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Bez konkrétních nároků na územně plánovací činnost kraje a obcí.



AREÁL TERÉNNÍ CYKLISTIKY ZVIČINA

C02

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky na vybudování cyklostezek pro treková kola v okolí vrchu Zvičina.

SOUČASNÝ STAV

zdroj: www.ceskojede.cz

Terénní cyklistika – fenomén cykloturistiky

Terénní cyklistika, horská cyklistika, bajkování, bikování, MTB.... všechny tyto názvy popisují jedno - jízdu na kole mimo asfaltové cesty. Nejedná se jen o jízdu v horách, jak by mohlo další označení, "horská cyklistika", evokovat, dobré podmínky pro její provozování najdete prakticky po celé České republice. Možnost překonávat převýšení je však vítána. Hlavním znakem společným pro všechna odvětví terénní cyklistiky je zážitek z pohybu, ovládnutí kola a pobytu venku.

V současnosti je dle průzkumů cyklistika nejprovozovanějším sportem v ČR, přes polovinu lidí jezdí na kole alespoň příležitostně, z nich se považuje za terénní cyklisty více než 16 % (zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, reprezentativní výběr populace - září 2011). Není divu, že je u nás pohyb na kole v přírodě tak populární. Česká krajina má zvlněný profil, množství lesů a je protkána sítí cest a stezek. Terénní cyklisté mohou jezdit po lesních cestách a stezkách, sdílí s ostatními uživateli značené pěší trasy, nabízejí se jim vlastní MTB trasy, bike parky a speciální dráhy. To poskytuje všem odvětvím terénní cyklistiky téměř ideální podmínky.

Terénní cyklistika v ČR

Singltreky, singltraily

Pro bikery ale i rekreační cykloturisty, kteří vyhledávají trasy pro MTB kola ve volné přírodě, vznikla v posledních letech řada speciálně upravených cest. Singltraily nebo také singltreky jsou jednostopé cesty určené především pro rekreaci, postavené s ohledem na potřeby MTB. Prvním otevřeným projektem byly v roce 2009 Rychlebské stezky v Jeseníkách, bezprostředně po něm následoval Singltreky pod Smrkem v Jizerských horách. Bike Resorty, které nabízejí celé sítě přírodě blízkých cest i s návaznými službami, jako jsou půjčovny kol, škola jízdy v terénu nebo doporučení tras včetně služeb specializovaného průvodce, se objevují v posledních letech na řadě míst po celé České republice. Největší z nich jsou na Valašsku u Velkých Karlovic, na Broumovsku, nově se připravuje Orlicko-třebovský Bike Resort (až 140 km tras).

Bikeparky

Zhruba stejně dlouhou dobu se v ČR rozvíjí fenomén bikeparků. Bikeparky jsou velmi zjednodušeně řečeno "sjezdovky pro kola" s mnoha umělými nebo přírodními překážkami a většinou se nacházejí v lyžařských střediscích, kde fungují v letní sezóně a jezdci jsou stejně jako v zimě dopravováni nahoru lanovkou.

Bikeparky jsou vždy stavěny v místech, která v zimní sezóně slouží jako lyžařská střediska. Trasy jsou obvykle postaveny mimo sjezdovky, vedou většinou lesem kolem sjezdovek a na sjezdovky vjíždějí jezdci jen v málo částech trasy. Zároveň se zde potkávají s překážkami, které se po skončení sezony dají lehce odstranit. Mezi nejznámější a nejoblíbenější patří Špindl Bikepark, Ještěd, Rokytnice nad Jizerou, Špičák (první oficiální bikepark v ČR a zároveň nejoblíbenější), Monínec, Lipno (Kramolín), Bikepark Kyčerka (Velké Karlovice), Peklák Česká Třebová.

Nejčastěji provozovanými disciplínami v bike parcích jsou:

FR (zkratka z angl. Freeride) - disciplína, kde se již vše odehrává cestou dolů z kopce. Jezdci freeridu už nevyužívají jen terény, které připravila příroda, ale sami si své trasy upravují a staví na nich umělé překážky ve formě lávek, překlopek, skoků a dropů. Umění jízdy je zde na prvním místě.

DH (zkratka z angl. Down Hill) - sjezd, při němž jde jen o to, dostat se co nejrychleji dolů z kopce. Dominujícími vlastnostmi jsou zde technika jízdy a rychlost. Trať bývá značně náročná s velkým převýšením a sklonem, plná terénních nástrah, skoků a prudkých zatáček. Většinou je uměle vytvořená, často v rámci bike parku, kde je pro cestu nahoru možno využít lanovku.

AREÁL TERÉNNÍ CYKLISTIKY ZVIČINA

C02

Terénní cyklistika v řešeném území

V celém Podkrkonoší a ani v řešeném území, se nenachází žádné značené cyklistické trasy určené explicitně pro terénní cyklistiku, ani účelové areály terénní cyklistiky či bikeparky.

Územím se sítí značených terénních cyklistických tras nejbližše řešenému území jsou Krkonoše a severní Podkrkonoší (oblast severně od Hostinného), kde se o rozvoj terénní cyklistiky aktivně zasazuje Bikearena Krkonoše.

Nejbližše řešenému území je Špindl bike park ve Špindlerově mlýně.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1. Absence jakékoli infrastruktury pro terénní cyklistiku v řešeném území i v širším regionu Podkrkonoší
2. Nevyužitý turistický potenciál vrchu Zvičina – úzká nabídka turistických sportovních aktivit

NÁVRH ŘEŠENÍ

Územní studie navrhuje na severním svahu vrchu Zvičina umístění **Areálu terénní cyklistiky Zvičina**, tvořeného:

1. **Sítí jednostopých cyklistických terénních stezek pro terénní sjezdovou cyklistiku v lese**, uspořádaných zásadně tak, aby nekřížily žádné komunikace a cesty využívané pro motorovou dopravu a pro vedení značených turistických tras či aktivní prostupnosti krajiny, aby nekřížily lyžařský svah s areálem downhill / freeride, a aby na úpatí Zvičiny končily na „návrátové cestě“ zpět na vrchol Zvičiny



Fotografie jednostopých terénních cyklistických stezek – Singltrek pod Smrkem (zdroj: www.mestohejnice.cz)

2. **Bike parkem (areál pro downhill / freeride)** na lyžařském svahu Ski areálu Zvičina



Příklad využití lyžařského svahu pro areál downhill / freeride – JBC Bike Park Dobrá Voda (foto: Veronika Šindlerová, 2014)

3. **Bike centry** poskytujícími zázemí a servis terénním cyklistům, zejména šatny na uschování věcí, sprchy a toalety, dále občerstvení a optimálně také půjčování a servis terénních jízdních kol – v případě Areálu terénní cyklistiky

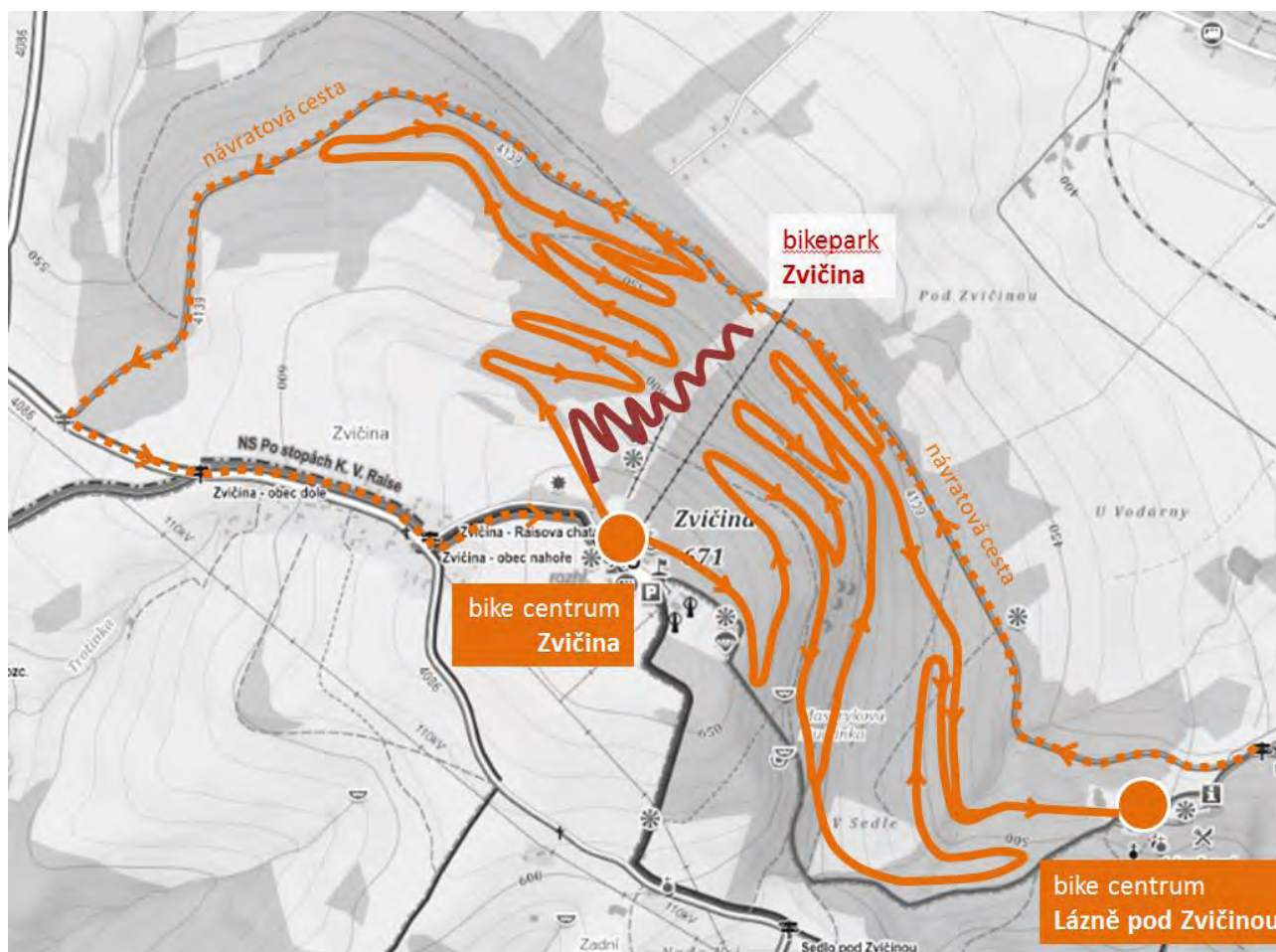
AREÁL TERÉNNÍ CYKLISTIKY ZVIČINA

C02

Zvičina je vhodné bike centra integrovat na vrchu Zvičina s Raisovou chatou (možno zřídit i přímo v objektu chaty) a na úpatí s Lázněmi pod Zvičinou

Návrh využívá všech daností území vrchu Zvičina a okolí příhodných pro vybudování a provozování areálu terénní cyklistiky ve volné přírodě:

1. Severní svahy vrchu Zvičina jsou poměrně prudké a umožňují tak vedení terénních cyklostezek v různých sklonech, tedy jak vedení táhlých mírných traverzů pro začátečníky a méně náročné cyklisty tak vedení prudších úseků stezek pro náročnější cyklisty
2. Severní svahy vrchu Zvičina jsou zalesněné, jedním ze základních předpokladů terénní cyklistiky formou „singlterku“ je vedení cyklistických stezek právě v lesích
3. Možnost využití lyžařského sjezdového svahu v létě pro downhill / freeride
4. Existující cesta z úpatí na vrchol Zvičiny vedená v přijatelném sklonu (součást značených cyklistických tras č. 4139 a 4086) vhodném pro návrat cyklistů z úpatí na vrchol Zvičina po absolvování terénního sjezdu
5. Existující zázemí (restaurace) pro turisty na vrchu Zvičina a v Lázních pod Zvičinou a možnost jeho doplnění o potřebné bike centrum s půjčovnou a servisem terénních jízdních kol a zejména se šatnami a sprchami



Ideové schéma základního principu uspořádání Areálu terénní cyklistiky na vrchu Zvičina (autorka: Veronika Šindlerová, 2016)

AREÁL TERÉNNÍ CYKLISTIKY ZVIČINA

C02

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

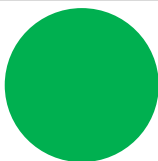


- Rozšíření spektra infrastruktury cestovního ruchu na vrchu Zvičina
- Zkvalitnění a rozšíření nabídky turistických a sportovních aktivit na vrchu Zvičina a v jeho okolí
- Jediný plnohodnotný areál terénní a adrenalinové cyklistiky v přírodě v Podkrkonoší
- Zlepšení podmínek pro celoroční využití území vrchu Zvičina a okolí pro turistický ruch a sport
- Downhill / Freeride – využití lyžařské sjezdovky v létě
- Vhodné synergie s dalšími již existujícími sportovními a turistickými aktivitami na Zvičině (paragliding, lyžování)



- Nezbytný souhlas a podpora ze strany majitelů lesních pozemků k vybudování a provozování Areálu terénní cyklistiky
- Riziko nesouhlasu orgánu ochrany přírody a krajiny s provozováním terénní cyklistiky v lesích (i přesto, že např. areál Singltrek pod Smrkem je realizován v lesích na území CHKO Jizerské hory !)

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii rozvoje infrastruktury cestovního ruchu (rozhledna, terénní cyklistika, dopravní obslužnost ad.) na Vrchu Zvičina a okolí.**
2. **V ÚP Třebihošť a v ÚP Bílá Třemešná na základě výše uvedené podrobné územní studie vymežit příslušné plochy pro umístění staveb a zařízení Areálu terénní cyklistiky Zvičina.**



P

Doprava v klidu



Východiska

Viz P01 – současný stav ↓.

Dílčí záměry

Dílčí záměry v oblasti dopravy v klidu prověřované touto územní studií vycházejí z požadavků zadání této územní studie, v němž byly stanoveny konkrétní lokality/plochy pro prověření a posouzení vhodnosti umístění zařízení pro veřejné parkování vozidel návštěvníků centrální části města (zařízení pro parkování osobních automobilů typu Park & Go – P+G), zejména pak historického jádra města, a dále z poznatků z fyzických terénních průzkumů území za účasti zadavatele a zástupců samosprávy a dotčených odborů Městského úřadu ve Dvoře Králové nad Labem.

Kromě problematiky parkování návštěvníků centra města Dvůr Králové nad Labem se územní studie zabývá optimalizací parkování turistů a návštěvníků vrchu Zvičina, které je však řešeno v rámci problematiky TURISTIKA (viz záměr T01a↓).

Karty záměrů

číslo záměru	název záměru
P01	Parkoviště P+G pro obsluhu centra města Dvůr Králové nad Labem
P01a	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům autobusové nádraží
P01b	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům zimní stadion
P01c	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům bývalé zahradnictví Slovany
P01d	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům bývalá tržnice na náměstí Republiky
P01e	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům Milcom
P01f	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům bývalé zahradnictví ul. J. Žižky
P01g	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům areál ZZN Pardubice
P01h	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkoviště ul. Eklova

PARKOVIŠTĚ P+G PRO OBSLUHU CENTRA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

P01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: P01a | P01b | P01c | P01d | P01e | P01f | P01g | P01h

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Město Dvůr Králové nad Labem je svým charakterem, velikostí / rozlohou jádrového města a počtem obyvatel (k 1.1.2016: 15.882) typickým českým středně velkým městem s jedním spádovým centrem, obsluhujícím jak obyvatele města, tak (vzhledem ke statutu obce s rozšířenou působností) rovněž obyvatele obcí ve spádovém území (cca 28.000 obyvatel).

Centrum města je v případě Dvora Králové nad Labem, jak je obvyklé u většiny velikostně srovnatelných měst v ČR obvyklé, v podstatě totožné s historickým jádrem města, které odpovídá rozloze středověkého města, případně města období renesance, podle konkrétního období vzniku či založení. V centru města jsou přirozeně koncentrovány veškeré celoměstsky i regionálně významné veřejné obslužné aktivity, zejména obchod, služby, úřady a další veřejná i komerční administrativa (pošta, pobočky bank a dalších finančních ústavů, sídla firem ad.). Historické jádro Dvora Králové nad Labem je navíc městskou památkovou zónou s koncentrací historických památek a turistických atraktivit.

Uživatelé centra města rekrutující se z řad obyvatel města, obyvatel obcí ve spádovém území a dalších návštěvníků a turistů, vyvolávají přirozeně poptávku po parkování osobních automobilů. Vzhledem k velikostní kategorii města je území Dvora Králové nad Labem obsluženo jen 4 linkami městské hromadné dopravy a dále spoji regionální autobusové dopravy, jejichž frekvence a operabilita však odpovídá snížené poptávce a většina uživatelů centra města tak dává přednost osobnímu automobilu.

Město Dvůr Králové nad Labem nabízí v rámci zóny placeného stání na území historického jádra města celkem 377 parkovacích stání, a to v režimu placeného parkování a na hlavním náměstí T. G. Masaryka a v ulici Palackého pak v režimu časově placeného parkování. Mimo historické jádro města, v širším centru město nenabízí žádné parkovací kapacity určené výhradně uživatelům a návštěvníkům centra města, tedy parkovací kapacity typu P+G.



Vyznačení historického jádra města Dvůr Králové nad Labem a pěší docházkové vzdálenosti na hranici historického jádra města 300 m; schéma veřejných parkovišť typu P+G pro návštěvníky centra města (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

PARKOVIŠTĚ P+G PRO OBSLUHU CENTRA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

P01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: P01a | P01b | P01c | P01d | P01e | P01f | P01g | P01h

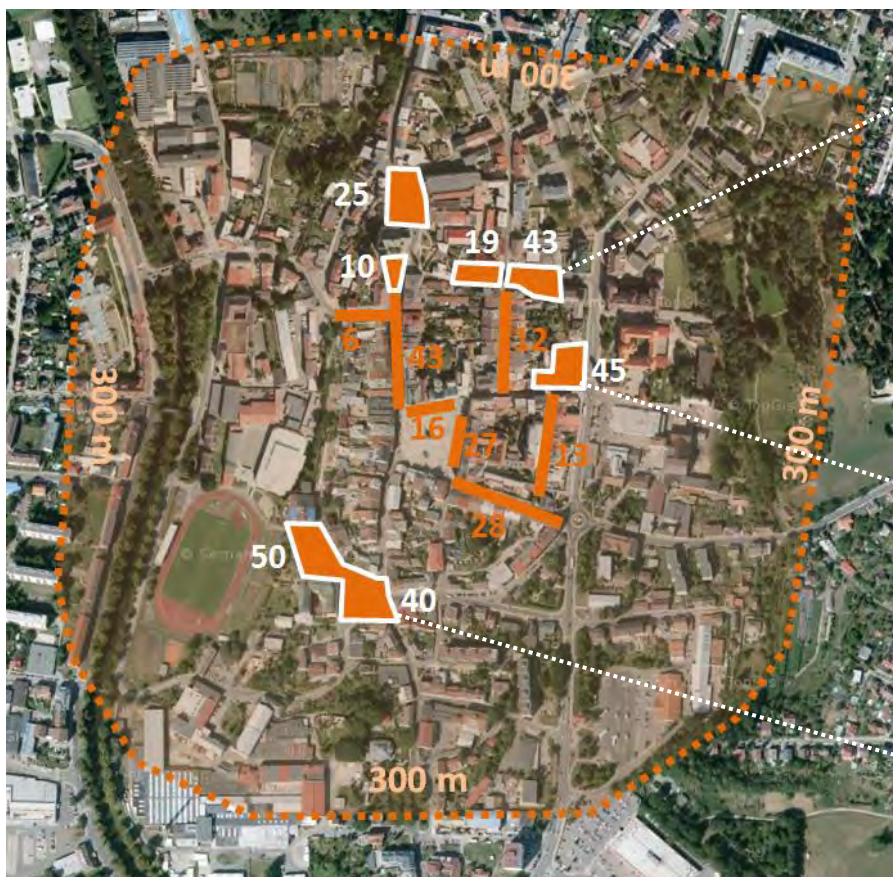


Schéma veřejných parkovišť typu P+G pro návštěvníky centra města (na podkladě letecké mapy mapy.cz) a fotografie stavu (foto: V. Šindlerová, 2016)

<i>parkoviště</i>	<i>charakter parkování</i>	<i>počet stání</i>
náměstí Republiky	zpoplatněné	25
náměstí Republiky	zpoplatněné	10
Věžní	zpoplatněné	19
Tylova	zpoplatněné	43
Legionářská	zpoplatněné	45
náměstí Václava Hanky	zpoplatněné	50
náměstí Odboje	zpoplatněné	40
Husova	zpoplatněné	6
Palackého	časově omezené	43
náměstí T.G. Masaryka	časově omezené	16
náměstí T.G. Masaryka	časově omezené	27
Švehlova	zpoplatněné	28
Komenského	zpoplatněné	13
Havlíčková	zpoplatněné	12
CELKEM		377

PARKOVIŠTĚ P+G PRO OBSLUHU CENTRA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

P01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: P01a | P01b | P01c | P01d | P01e | P01f | P01g | P01h

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Kapacita parkovacích stání

Počet veřejných parkovacích stání „garantovaných“ městem pro návštěvníky a uživatele centra města, tedy parkovacích stání charakteru P+G, dlouhodobě neodpovídá poptávce. V některých časových úsecích všedního dne se parkovací kapacity naplňují. Uživatelé a návštěvníci pak využívají zejména parkoviště u supermarketů a hypermarketů na obvodu historického jádra města. Jedná se však o nesystémové řešení.

2 | Umístění parkovišť přímo v historickém jádru města

Umístění v podstatě všech kapacit parkovacích stání „garantovaných“ městem pro návštěvníky a uživatele centra města, tedy parkovacích stání charakteru P+G, přímo na území historického jádra města a Městské památkové zóny Dvůr Králové nad Labem, zcela nežádoucím způsobem indukuje dopravu přímo v urbanisticky nejvzácnější části města a zatěžuje nežádoucím způsobem historické jádro města parkujícími i projíždějícími automobily.

Pro kapacitní povrchová parkoviště pro návštěvníky a uživatele centra města v Legionářské ulici, v ulici Věžní a v ulici Tylově jsou přitom využity vůbec nevhodnější a urbanisticky nejexponovanější proluky na území městské památkové rezervace, přímo na ploše někdejšího hradebního okruhu, které jsou žádoucí zastavět s cílem stabilizovat urbanistickou strukturu historického jádra města. Při zastavení proluk dojde ke skokovému snížení počtu veřejných parkovacích stání v centru města, které bude muset být nahrazena na jiném místě.



Schéma veřejných parkovišť v exponovaných prolukách v historickém jádru města (na podkladě letecké mapy mapy.cz); fotografie současného stavu parkovišť (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

Z urbanistického hlediska se jako problematické jeví rovněž parkování na náměstí Republiky, na náměstí Václava Hanky a na náměstí Odboje, která jsou významnými veřejnými prostranstvími historického jádra, která jsou namísto nerušeného pobytu obyvatel a návštěvníků města pro parkování automobilů.

PARKOVIŠTĚ P+G PRO OBSLUHU CENTRA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

P01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: P01a | P01b | P01c | P01d | P01e | P01f | P01g | P01h



Parkoviště na náměstí Odboje a na náměstí Václava Hanky (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Řešením je náhrada převažující kapacity veřejných parkovacích stání v historickém jádru města novými veřejnými parkovišti / parkovacími domy charakteru P+G po obvodu historického jádra města (mimo území vlastního historického jádra) v pěší docházkové vzdálenosti do historického jádra (měřeno k jeho okraji) nepřesahující 300 m (cca 5 minut chůze).

V rámci územní studie byly v souladu se zadáním územní studie a poznatky z fyzických terénních průzkumů území prověřeny následující plochy / místa pro potenciální umístění kapacitních veřejných parkovišť / parkovacích domů charakteru P+G pro uspokojení poptávky a potřeb návštěvníků a uživatelů centra města Dvůr Králové nad Labem:

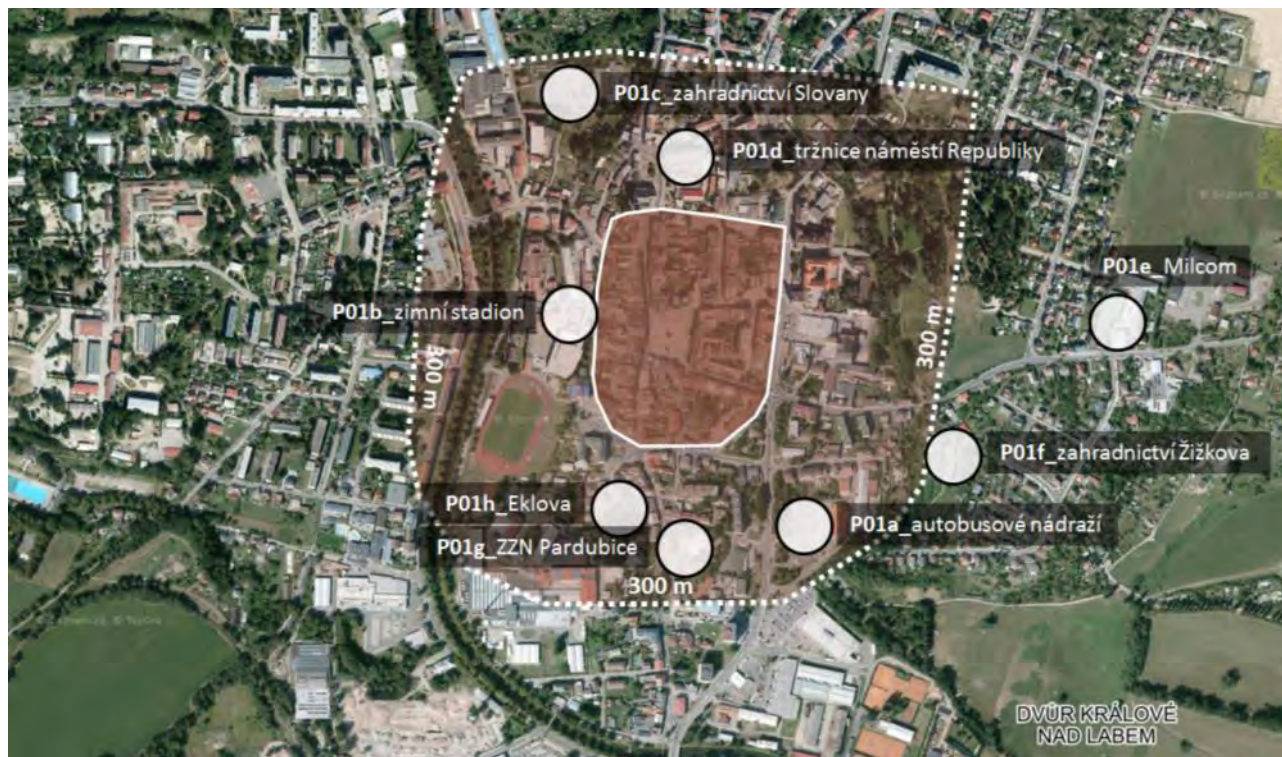


Schéma prověřovaných dílčích záměrů na veřejná parkoviště / parkovací domy P+G po obvodu historického jádra města Dvůr Králové nad Labem (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Na základě podrobného posouzení jednotlivých dílčích záměrů byly vyhodnoceny jako vhodné k dalšímu sledování následující plochy / místa pro potenciální umístění kapacitních veřejných parkovišť / parkovacích domů charakteru P+G pro uspokojení poptávky a potřeb návštěvníků a uživatelů centra města Dvůr Králové nad Labem:

Podrobná specifikace návrhu řešení viz karty dílčích záměrů P01a, P01b, P01c, P01d, P01e, P01f, P01g, P01h ↓

PARKOVIŠTĚ P+G PRO OBSLUHU CENTRA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

P01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: P01a | P01b | P01c | P01d | P01e | P01f | P01g | P01h

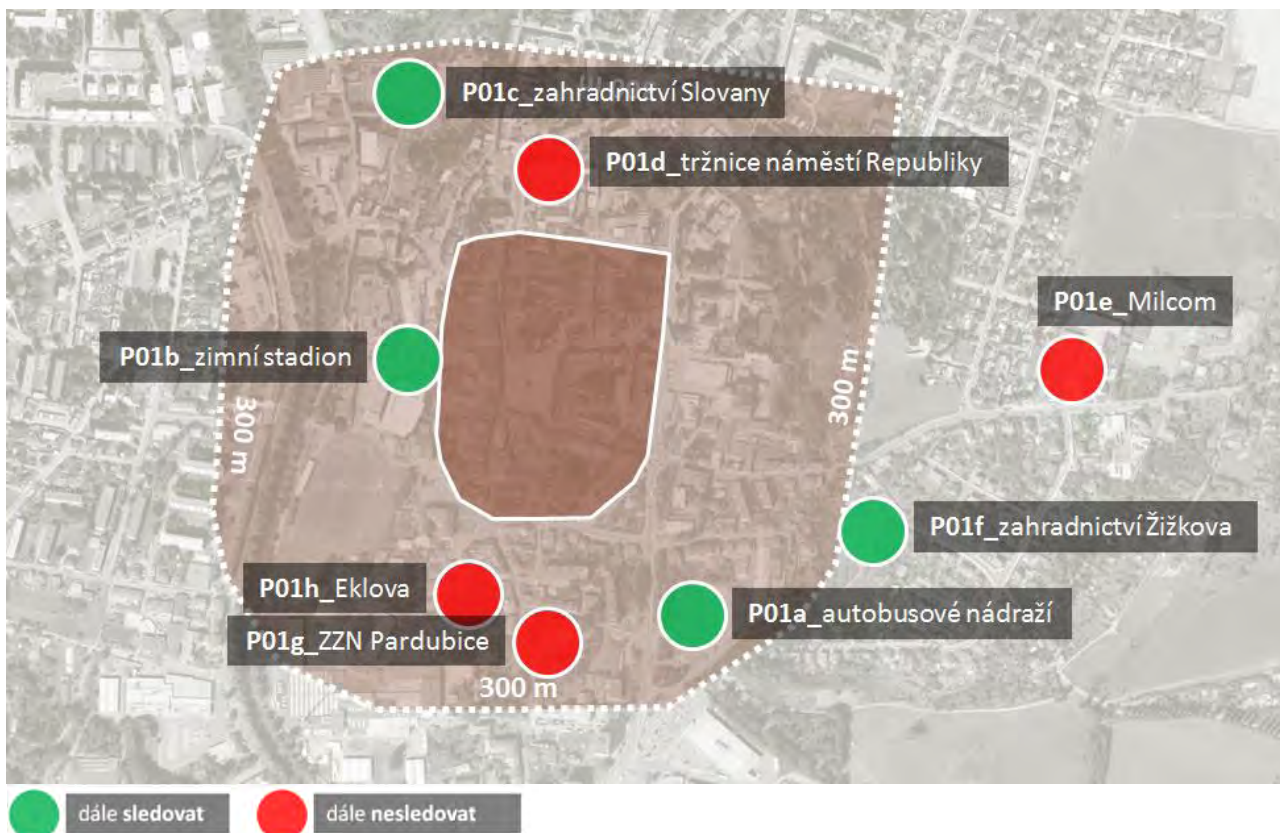


Schéma prověřovaných dílčích záměrů na veřejná parkoviště / parkovací domy P+G po obvodu historického jádra města Dvůr Králové nad Labem (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Možnost vymístění parkujících automobilů z historického jádra města resp. z celého území městské památkové zóny
- Možnost zřízení pěších a obytných zón v rozsahu celého historického jádra města → veřejné prostory v historickém jádru města primárně pro pobyt a rekreaci
- Zhodnocení některých ploch charakteru brownfields pro veřejně prospěšný záměr města
- Systémové řešení navýšení kapacit veřejných parkovacích stání pro uživatele a návštěvníky centra města



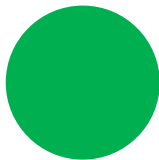
- V případě výstavby parkovacích domů vysoké investiční i provozní náklady

PARKOVIŠTĚ P+G PRO OBSLUHU CENTRA MĚSTA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

P01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: P01a | P01b | P01c | P01d | P01e | P01f | P01g | P01h

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou studii dopravy v klidu na území celého města Dvůr Králové nad Labem, se zaměřením na problematiku parkování v jádrovém (kompaktním) městě.**

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

P01a

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01 ↑.

Autobusové nádraží ve Dvoře Králové nad Labem je vlastnictvím společnosti OSNADO spol. s r.o., která vlastní rovněž pozemky, na nichž je nádraží vybudováno a která autobusové nádraží provozuje. Autobusové nádraží je zastaralé a cestujícím neposkytuje komfort odpovídající současným standardům služeb v regionální hromadné dopravě osob ani odpovídající regionálnímu významu nádraží. Město Dvůr Králové nad Labem, které není vlastníkem ani pozemků ani vlastní infrastruktury nádraží však nemá na fungování ani na infrastrukturu autobusového nádraží přímý vliv.

Z výše uvedených důvodů zvažuje město Dvůr Králové nad Labem vybudování nového autobusového nádraží v rámci plánovaného přestupního terminálu veřejné dopravy v ulici 28. října (viz záměr Z01a ↑), v návaznosti na vlečku, na níž je městem plánováno zavedení osobní železniční dopravy (viz záměr Z01 ↑). Město proto prověřuje vhodný způsob využití plochy stávajícího autobusového nádraží v případě, že by bylo přesunuto do nově navrhovaného přestupního terminálu veřejné dopravy.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr P01 ↑.

2 | Extenzivně využívaná otevřená plocha stávajícího autobusového nádraží v centru města

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je nezbytné zabývat se, v souvislosti se záměrem přesunutí stávajícího autobusového nádraží do prostoru plánovaného přestupního terminálu veřejné dopravy v ulici 27. října (viz záměr Z01a ↑), využitím plochy stávajícího autobusového nádraží.

Plocha stávajícího autobusového nádraží je v současné době otevřenou a extenzivně využívanou plochou v centru města, na okraji historického jádra města a vytváří svým charakterem proluku, která však disponuje potenciálem kompaktního městského zastavení, a tedy potenciálem výrazné intenzifikace využití.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

P01a



Schéma proluky stávajícího autobusového nádraží (podkladová letecká fotografie zdroj: wikipedia.org) + fotografie stavu (foto: Jan Kovařík, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Plocha současného autobusového nádraží ve Dvoře Králové nad Labem je s ohledem na její polohu bezprostředně za obvodem historického jádra města (ale zároveň mimo území historického jádra města a mimo exponované území městské památkové zóny), ve skutečné pěší docházkové vzdálenosti cca 350 m na náměstí T. G. Masaryka a s ohledem na polohu plochy nádraží na nadřazeném komunikačním systému města (současný průjezdní úsek silnice II/300), optimální plochou pro umístění centrálního veřejného parkovacího domu charakteru P+G města Dvůr Králové nad Labem.

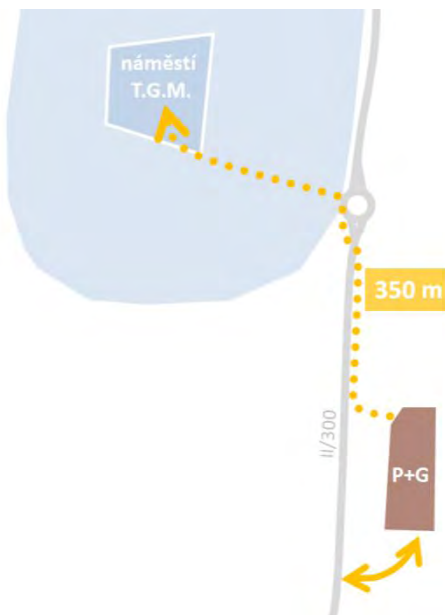


Schéma plochy pro umístění veřejného parkovacího domu P+G v ploše stávajícího autobusového nádraží (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

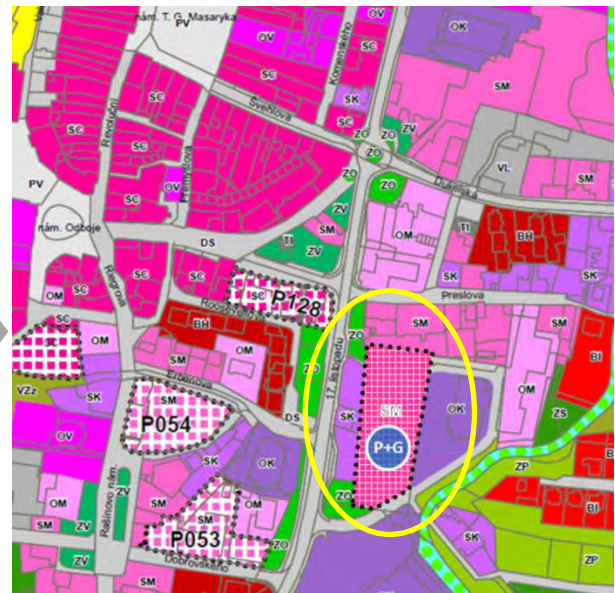
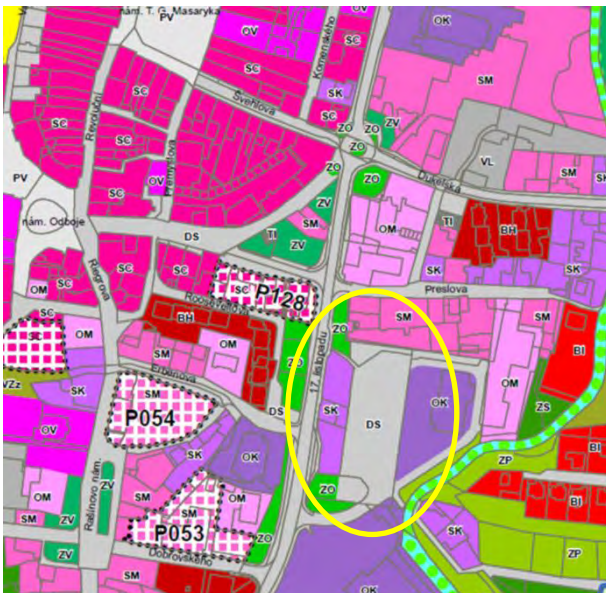
Zároveň je žádoucí, s ohledem na atraktivitu polohy dnes otevřená a jen extenzivně využívané plochy autobusového nádraží přímo v centru města, na okraji historického jádra města, plochu současného autobusového nádraží zastavět a intenzifikovat tak její využití. Žádoucí je proto vytvořit podmínky pro možné zastavění plochy autobusového nádraží kompaktní smíšenou městskou zástavbou, tedy zástavbou polyfunkčními domy integrujícími kromě parkovacího domu také například administrativu, obchod, služby, nebo sport, hotel a případně rovněž bydlení. Příkladem realizace polyfunkčního domu integrujícího obchody, služby a administrativní prostory s městským veřejným parkovacím domem, umístěného ve shodné poloze vůči historickému jádru města, je Parkovací dům u Černého koně v Berouně:

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

P01a



Vizualizace návrhu a realizovaný parkovací dům u Černého koně v Berouně (autor: nezjištěn, zdroj: www.berounskyregion.cz)



Námět na vymezení plochy smíšené obytné městské s podmínkou umístění veřejného parkovacího domu P+G v ÚP Dvůr Králové nad Labem – výřez hlavního výkresu platného ÚP Dvůr Králové nad Labem

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

P01a

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

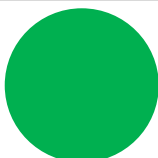


- Poloha v rámci 300 m pěší docházkové vzdálenosti historického jádra města
- Výborná pěší docházková vzdálenost náměstí T.G. Masaryka - jen 350 m
- Přímé napojení plochy na kapacitní nadřazený komunikační systém města → výborná dostupnost pro parkující automobily
- Plocha s velkou kapacitou → bezkonfliktní možnost umístění vícepodlažního parkovacího domu
- Možnost integrace parkovacího domu do polyfunkčního objektu společně s dalšími funkcemi, zejména obchodem, službami, administrativou, hotelem, ale také bydlením
- Intenzifikace plošně rozsáhlé otevřené plochy v centru města



- Podmíněnost zavedením osobní železniční dopravy na stávající vlečce a přesunutím autobusového nádraží do prostoru plánovaného přestupního terminálu veřejné dopravy
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **V ÚP Dvůr Králové nad Labem** vymezit v rozsahu plochy stávajícího autobusového nádraží plochu smíšenou obytnou městskou umožňující vícepodlažní zástavbu, s podmínkou umístění kapacitního veřejného parkovacího domu charakteru P+G pro návštěvníky a uživatele centra města.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM ZIMNÍ STADION

P01b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Areál zimního stadionu je umístěn na západním okraji historického jádra města, vzdušnou čarou 120 m od náměstí T. G. Masaryka. Areál je umístěn v údolní nivě řeky Labe, přibližně 10 metrů pod výškovou úrovní náhorní plošiny, na níž je vystavěno historické jádro města.

Celý areál zimního stadionu je ve vlastnictví města Dvůr Králové nad Labem. V severní části areálu, severně od zimního stadionu, stojí několik starších budov, které by bylo možné nahradit novou zástavbou. Na některé z budov je již vydán demoliční výměr.



Stávající stav severní části areálu zimního stadionu (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr P01↑.

2 | Extenzita využití areálu zimního stadionu

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je žádoucí zabývat se možností intenzifikace využití areálu zimního stadionu, a tedy možností využití městských pozemků pro umístění některé z veřejných funkcí či aktivit, které na území města chybí.

3 | Chybějící kapacity parkovacích stání pro areál zimního stadionu

Zimní stadion není vybaven v podstatě žádnými parkovacími kapacitami pro hráče, diváky ani pro účastníky veřejného bruslení.

4 | Neexistence přímého pěšího propojení areálu zimního stadionu s historickým jádrem města, s náměstím T. G. Masaryka.

I přes polohu areálu zimního stadionu na hranici historického jádra města neexistuje v současné době, z důvodu výškového rozdílu mezi údolní nivou Labe, v níž je umístěn areál zimního stadionu a náhorní plošinou nad meandrem

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM ZIMNÍ STADION

P01b

řeky Labe, na níž je umístěno historické jádro města, žádné přímé pěší propojení mezi historickým jádrem města (náměstí T. G. Masaryka) a areálem zimního stadionu, které by překonávalo výškový rozdíl terénního zlomu až 10 m.

NÁVRH ŘEŠENÍ

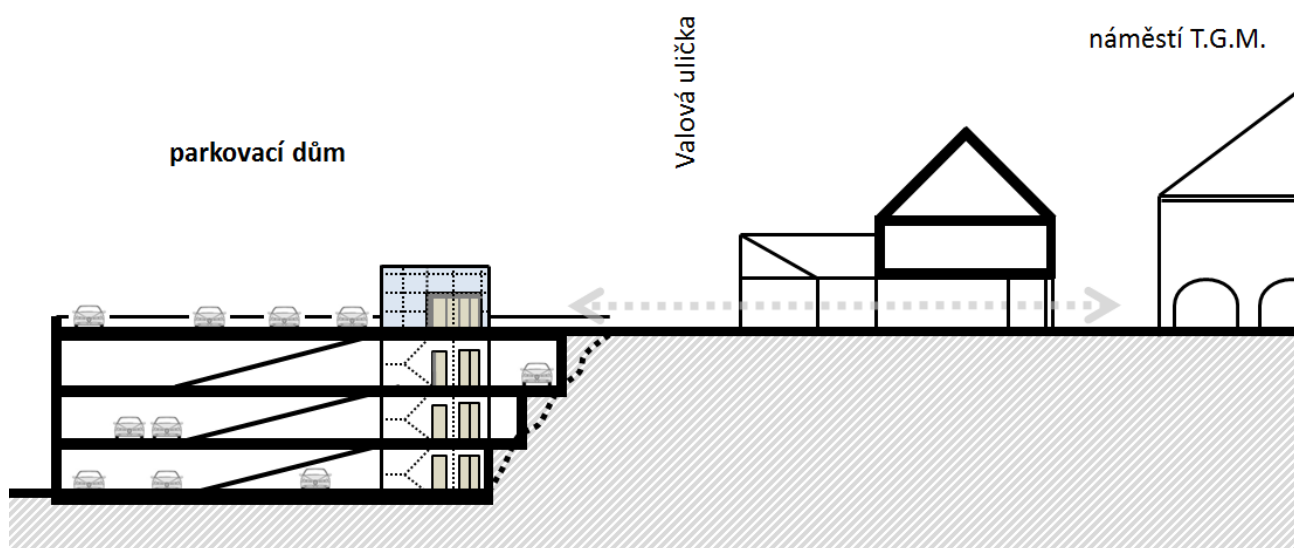
Severní část areálu zimního stadionu ve Dvoře Králové nad Labem je s ohledem na polohu areálu bezprostředně na obvodu historického jádra města (ale zároveň mimo území historického jádra města a mimo exponované území městské památkové zóny), ve skutečné pěší docházkové vzdálenosti cca 150 m na náměstí T. G. Masaryka a s ohledem na městské vlastnictví pozemků areálu zimního stadionu, optimální plochou pro umístění centrálního veřejného parkovacího domu charakteru P+G města Dvůr Králové nad Labem.



Šchéma plochy pro umístění veřejného parkovacího domu P+G v severní části areálu zimního stadionu (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Část kapacity parkovacích stání veřejného parkovacího domu v areálu zimního stadionu by bylo možné, kromě uživatelů návštěvníků a uživatelů centra města využít také pro hráče, diváky a další návštěvníky zimního stadionu.

Výškového rozdílu mezi areálem zimního stadionu a historickým jádrem města by bylo možné s výhodou využít pro přímý pěší přístup ze střechy parkovacího domu přes Valovou uličku na náměstí T. G. Masaryka.



Schematický řez parkovacím domem a znázornění vztahu k historickému jádru města.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM ZIMNÍ STADION

P01b

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

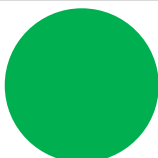


- Poloha v rámci 300 m pěší dostupnosti historického jádra města
- Možný přímý pěší přístup ze střechy parkovacího domu na náměstí T. G. Masaryka (pouhých 150 m)
- Pozemky ve vlastnictví města Dvůr Králové nad Labem
- Možnost využití části kapacity parkovacího domu také pro hráče, diváky a další návštěvníky zimního stadionu
- Možnost využití objektu parkovacího domu k překonání výškového rozdílu mezi nivou řeky Labe a úrovní historického jádra města
- Poloha výhodná také pro parkování návštěvníků ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem (poloha parkovacího domu na pěší spojnici historického jádra města a areálu ZOO)



- Podmíněnost demolicí některých stávajících objektů
- Relativně komplikovaný přístup automobilů z Benešova a Wolkerova nábřeží
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **V ÚP Dvůr Králové nad Labem** vytvořit podmínky (prostřednictvím stanovení podmínek plošného a prostorového uspořádání plochy areálu zimního stadionu) pro možné umístění vícepodlažního kapacitního veřejného parkovacího domu charakteru P+G pro návštěvníky a uživatele centra města a pro hráče, diváky a další návštěvníky zimního stadionu.



P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÉ ZAHRADNICTVÍ SLOVANY

P01c

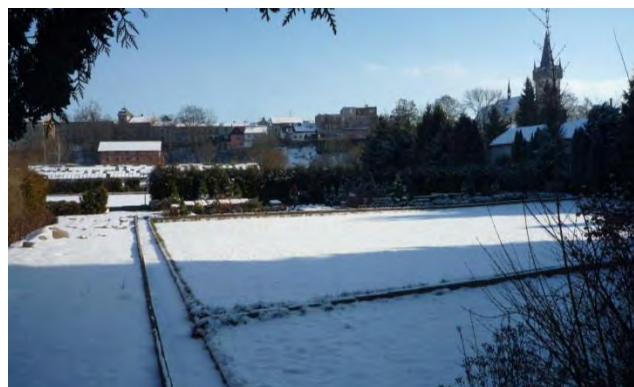
ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvůr Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Prostory bývalého Marklova a Holubova zahradnictví na Slovanech jsou umístěné severně od historického jádra města Dvůr Králové nad Labem, v nivě řeky Labe. Bývalá zahradnictví dnes již nejsou užívány ke svému původnímu účelu a mají charakter ploch brownfields. Areály bývalých zahradnictví jsou v podstatě nevyužívány, nacházejí se v nich ruiny bývalých staveb zahradnictví včetně původních skleníků, jen některé původní objekty jsou užívané jako sklady.



Stávající stav areálů bývalých zahradnictví na Slovanech (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

V platném ÚP Dvůr Králové nad Labem jsou plochy bývalých zahradnictví určeny k přestavbě částečně na plochy smíšené komerční a částečně na plochy sportu.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr P01↑.

2 | Plochy brownfields v rozsahu areálů bývalých zahradnictví na Slovanech

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je problémem existence ploch brownfields v rozsahu areálů bývalých zahradnictví na Slovanech, s potenciálem intenzifikace jejich využití.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Areály bývalých zahradnictví na Slovanech jsou s ohledem na jejich stávající charakter ploch brownfields a současnou polohu v pěší dostupnosti historického jádra města, vhodné ke kompletní přestavbě a intenzifikaci jejich využití. Jedním z využití by přitom mohlo být veřejné parkoviště (veřejný parkovací dům) pro návštěvníky a uživatele centra města Dvůr Králové nad Labem typu P+G.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÉ ZAHRADNICTVÍ SLOVANY

P01c

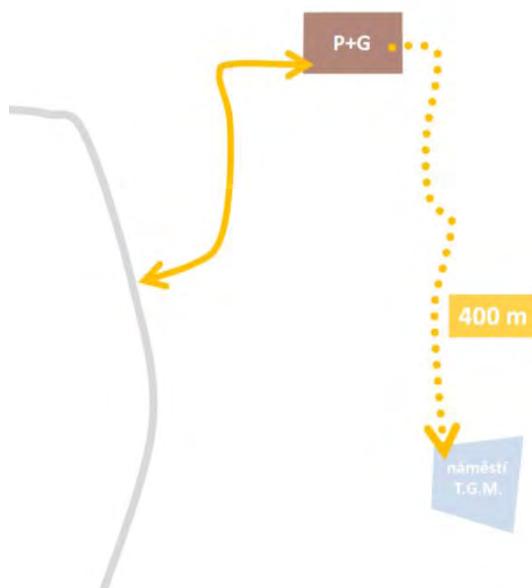
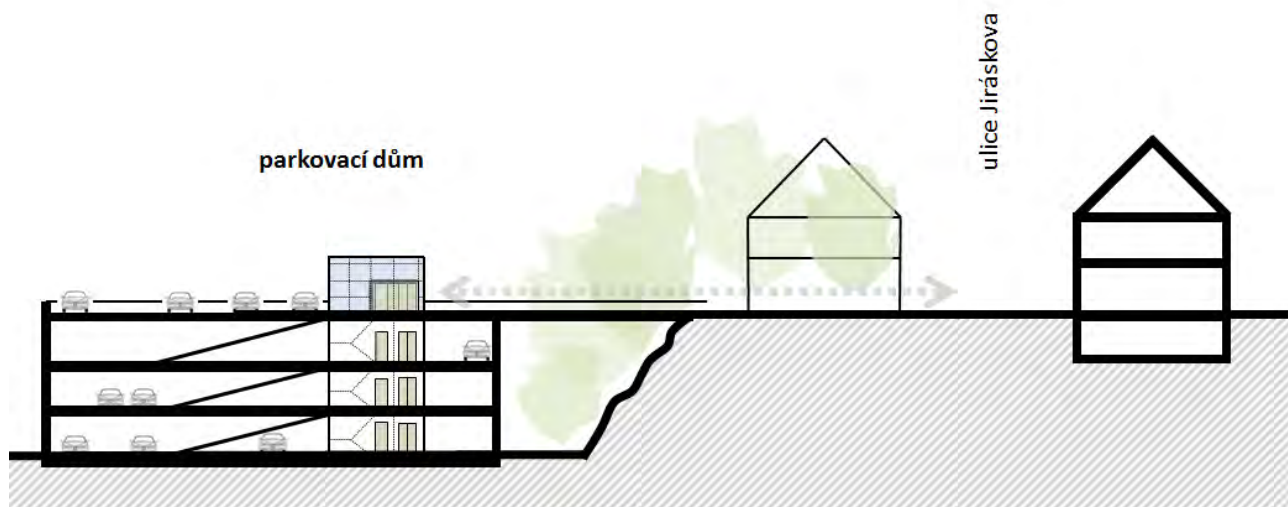


Schéma plochy pro umístění veřejného parkovacího domu P+G v areálech bývalých zahradnictví na Slovanech (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Výškového rozdílu mezi areálem bývalých zahradnictví v údolní nivě Labe a náhorní plošinou, na níž je situováno historické jádro města by bylo možné s výhodou využít pro přímý pěší přístup ze střechy parkovacího domu do Jiráskovy ulice, která vede směrem na jih přes náměstí Republiky do jádra města, na náměstí T. G. Masaryka.



Schematický řez parkovacím domem a znázornění vztahu k ulici Jiráskova.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÉ ZAHRADNICTVÍ SLOVANY

P01c

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

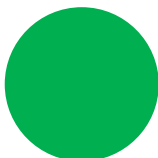


- Poloha v rámci 300 m pěší dostupnosti historického jádra města
- Možný přímý pěší přístup ze střechy parkovacího domu do ulice Jiráskova směřující přes náměstí Republiky do jádra města (náměstí T. G. Masaryka)
- Možnost využití objektu parkovacího domu k překonání výškového rozdílu mezi nivou řeky Labe a úrovní historického jádra města
- Poloha výhodná také pro parkování návštěvníků ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem (poloha parkovacího domu na pěší spojnici historického jádra města a areálu ZOO)

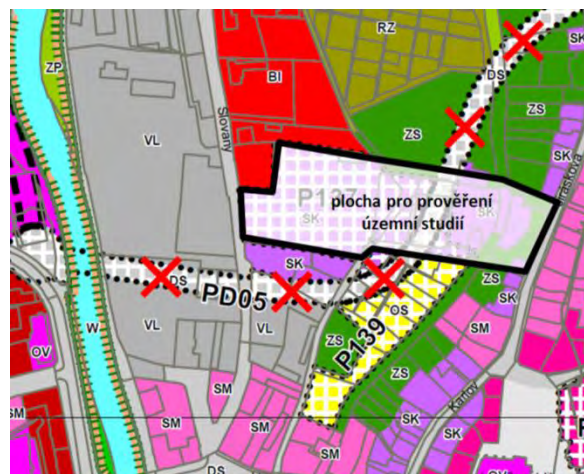


- Pozemky v soukromém vlastnictví několika osob
- Podmíněnost demolice některých stávajících objektů
- Komplikovaný přístup automobilů z Benešova nábřeží a z Husovy ulice a ulice Slovany
- Nejasnost využití areálů bývalých zahradnictví jako celku (parkovací dům by byl pouze na části plochy areálů bývalých zahradnictví)
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. Pořídít podrobnou územní studii využití a prostorového uspořádání areálů bývalých zahradnictví na Slovanech, v souvislosti s vypuštěním plochy pro severní propojení a v souvislosti se záměrem umístění veřejného parkovacího domu typu P+G na části plochy areálů bývalých zahradnictví.



2. V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit na základě výše uvedené územní studie příslušné plochy a stanovit příslušné podmínky plošného a prostorového uspořádání, včetně plochy pro umístění veřejného parkovacího domu typu P+G.



P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÁ TRŽNICE NA NÁM. REPUBLIKY

P01d

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Areál bývalé městské tržnice na náměstí republiky, vybudovaný ve 30. letech 20. století z bývalé Mayerovy továrny, je od 90. let 20. století bez trvalého využití, řada objektů je prázdná a postupně chátrá, některé objekty jsou využité jen velmi extenzivně. Areál bývalé městské tržnice je intenzivně zastavěný budovami, které jsou z velké části dlouhodobě bez využití a areál tak vykazuje charakter plochy brownfields, s potenciálem přestavby a intenzifikace jeho využití.



Areál bývalé městské tržnice ve Dvoře Králové nad Labem na podkladě orotofotomapy mapy.cz

Platný ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezuje plochu areálu bývalé městské tržnice jako plochu přestavby na plochu smíšenou obytnou centrální části města.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr P01↑.

2 | Plochy brownfields v rozsahu areálu bývalé městské tržnice na náměstí Republiky

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je problémem existence jen částečně a jen velmi extenzivně užívaného areálu bývalé městské tržnice na náměstí Republiky, tedy areálu vykazujícího všechny charakteristiky plochy brownfields na území historického jádra města a území Městské památkové zóny Dvůr Králové nad Labem, ve skutečné pěší docházkové vzdálenosti do jádra města, na náměstí T. G. Masaryka jen 250 m.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÁ TRŽNICE NA NÁM. REPUBLIKY

P01d



Stávající stav budov bývalé městské tržnice ve Dvoře Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Areál bývalé městské tržnice na náměstí republiky je intenzivně urbanizovaný a v téměř celé své ploše zastavěný budovami. Řada původních dochovaných historických budov někdejší Mayerovy továrny či později, ve 30. letech 20. století přestavěné městské tržnice vykazují vysokou architektonickou hodnotu a jsou dokladem industriální architektury první poloviny 20. století.

S ohledem na žádoucí ochranu architektonických hodnot dochovaných v areálu bývalé městské tržnice a s ohledem na polohu areálu bývalé městské tržnice v rámci Městské památkové zóny Dvůr Králové nad Labem není areál bývalé městské tržnice vhodný pro vybudování kapacitního veřejného parkovacího domu typu P+G pro návštěvníky a uživatele centra města.

Územní studie doporučuje jednoznačně celkovou konverzi / revitalizaci areálu bývalé městské tržnice, v souladu s platným ÚP Dvůr Králové nad Labem, na městské formy bydlení v kombinaci s občanským vybavením, zejména obchody, službami, ale například také hromadným ubytováním (hotel) či sportem apod. Žádoucí je přitom zachovat kompaktní charakter zastavění a zachovat všechny historicky a architektonicky cenné objekty, zejména vstupní objekt bývalé tržnice orientovaný do náměstí republiky a hlavní objekt bývalé Mayerovy továrny situovaný na nároží náměstí republiky a Fügnerovy ulice.



Historické fotografie městské tržnice na náměstí Republiky, 1936 (zdroj: www.fotohistorie.cz)

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÁ TRŽNICE NA NÁM. REPUBLIKY

P01d

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

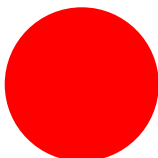


- Poloha přímo v rámci historického jádra města



- Umístění areálu bývalé městské tržnice na území Městské památkové zóny Dvůr Králové nad Labem, kterou není žádoucí zatěžovat umístováním kapacitních dopravních funkcí (cílem je naopak území MPZ maximálně zklidnit a minimalizovat zde množství projíždějících i parkujících automobilů)
- Podmíněnost demolice řady stávajících objektů
- Několik historicky a architektonicky cenných budov dispozičně nevhodných ke konverzi na parkovací dům i nevhodných ke kombinaci s kapacitním parkováním
- Areál v soukromém vlastnictví Vánoční ozdoby – DUV družstvo
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr umístění parkovacího domu typu P+G v areálu bývalé městské tržnice na náměstí Republiky **dále nesledovat.**

1. **Pořídít podrobnou územní studii možné konverze/revitalizace areálu bývalé městské tržnice na náměstí Republiky** na smíšené území městského bydlení a občanského vybavení, s důrazem na zachování kompaktnosti zástavby areálu, na zachování a citlivou konverzi všech dochovaných historicky a architektonicky cenných budov (zejména vstupní objekt bývalé tržnice orientovaný do náměstí republiky a hlavní objekt bývalé Mayerovy továrny situovaný na nároží náměstí republiky a Fügnerovy ulice) a s důrazem na respekt k poloze areálu na území MPZ Dvůr Králové nad Labem. Vhodné je rovněž prověřit také možnost obnovy funkce centrální městské tržnice v části areálu.



P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM MILCOM

P01e

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Areál společnosti Milcom, a.s. v Hradecké ulici na východním okraji Dvora Králové nad Labem je v současné době ke svému původnímu účelu, tedy servisu mlékárenských balících strojů, s tradicí od 80. Let minulého století, využit jen z malé části. V západní části areálu stojí prázdné zcela nevyužívané bývalé výrobní objekty. Část areálu firmy Milcom a.s. tak vykazuje znaky plochy brownfields s potenciálem konverze / revitalizace a intenzifikace využití.



Areál Milcom a.s. Dvůr Králové nad Labem (na podkladě orotofotomapy mapy.cz)

Platný ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezuje plochu celého areálu Milcom a.s. jako stabilizovanou plochu lehké výroby a skladování.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr Z01↑.

2 | Nevyužívaná část areálu firmy Milcom a.s.

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je problémem existence z velké části zcela nevyužívaného areálu firmy Milcom a. s. v Hradecké ulici, vykazující znaky plochy brownfields, s potenciálem konverze / revitalizace a intenzifikace využití.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM MILCOM

P01e



Stávající stav budov areálu Milcom a.s. Dvůr Králové nad Labem (foto: Jan Kovařík, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Nevyužívaná část areálu firmy Milcom a.s. v Hradecké ulici není vhodná pro umístění veřejného parkovacího domu typu P+G pro návštěvníky a uživatele centra města. Celý areál je stále ve vlastnictví společnosti Milcom a.s., která zde stále provozuje svou podnikatelskou činnost v oblasti výroby, servisu a výzkumu potravinářských balících strojů. Původní výrobní objekty jsou v současné době zcela prázdné a nevyužívané, není však známo, jaké záměry se svým areálem společnost Milcom a.s. má.

Areál Milcom a.s. v Hradecké ulici je sice dopravně výhodně umístěn na jedné z hlavních radiálních silnic přivádějících automobilovou dopravu od silnice I/37 a od budoucí dálnice D11, je však vzdálený 600 m od okraje historického jádra města Dvůr Králové nad Labem a 700 m od náměstí T. G. Masaryka. Tak velká peší docházková vzdálenost do centra města není pro umístění veřejného parkoviště typu P+G přijatelná a lze předpokládat, že by potenciálními uživateli nebyla akceptována.

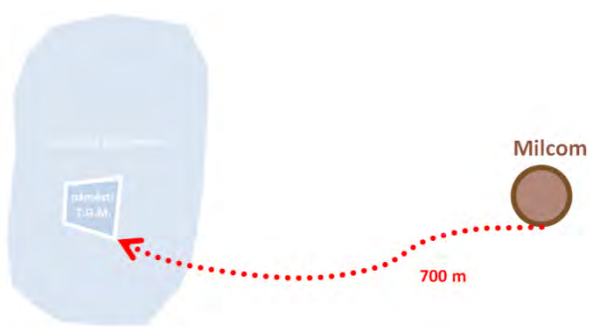


Schéma vzdálenosti areálu Milcom a.s. od historického jádra města (vlevo na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Územní studie z výše uvedených důvodů doporučuje ponechat stávající způsob využití celého areálu Milcom a.s. a umožnit tak revitalizaci areálu znovu na lehkou či drobnou a řemeslnou výrobu s potenciálem nabídky pracovních míst pro obyvatele města.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM MILCOM

P01e

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

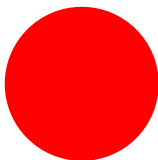


- Velmi dobré a výhodné přímé dopravní napojení areálu Milcom a.s. na stávající průjezdní úsek silnice II/299, jeden z hlavních radiálních směrů přivádějící automobilovou dopravu od silnice I/37 a od budoucí D11 (od MÚK Choustníkovo Hradiště)
- Plocha vhodná pro potenciální výstavbu podlažního parkovacího domu



- Umístění areálu Milcom a.s. ve velké pěší docházkové vzdálenosti centra města (700 m od náměstí T.G. Masaryka)
- Areál v soukromém vlastnictví firmy Milcom a.s.
- Podmíněnost demolicí stávajících objektů
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr umístění parkovacího domu typu P+G v areálu firmy Milcom a.s. v Hradecké ulici **dále nesledovat.**



P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÉ ZAHRADNICTVÍ UL. J. ŽIŽKY

P01f

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Bývalé zahradnictví v ulici J. Žižky je situováno na východním okraji centra města, jižně od ulice Dukelská, která je zároveň jednou ze dvou hlavních radiálních ulic přivádějících do Dvora Králové nad Labem automobilovou dopravu od silnic I/37 i od budoucí dálnice D11 (od MÚK Choustníkovo Hradiště). Bývalé zahradnictví v ulici J. Žižky je již několik let mimo provoz a areál zahradnictví vykazuje charakter brownfields.



Areál bývalého zahradnictví v ul. J. Žižky ve Dvoře Králové nad Labem (na podkladě orotofotomapy mapy.cz)

V platném ÚP Dvůr Králové nad Labem je plocha bývalého zahradnictví vymezena jako stabilizovaná plocha zahradnictví.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

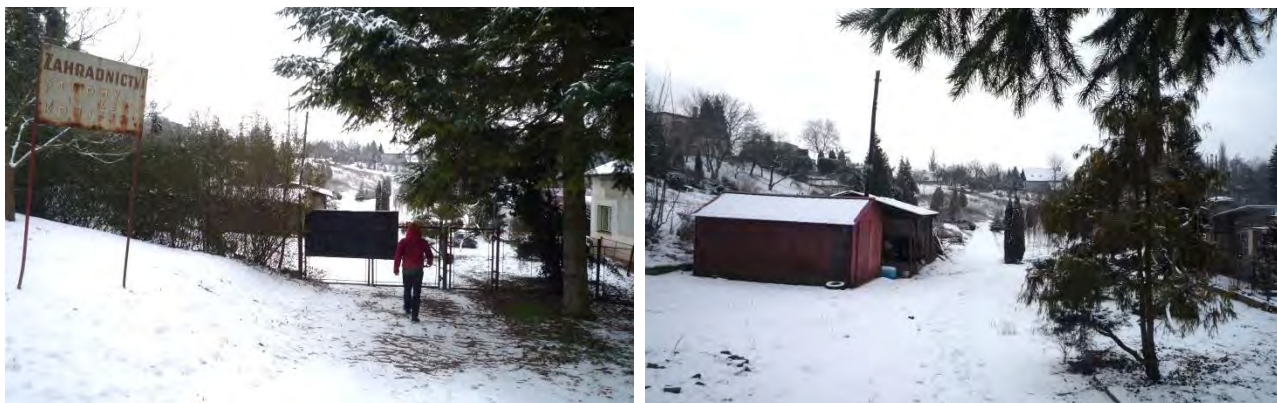
Viz záměr P01↑.

2 | Plocha brownfields v rozsahu areálu bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je problémem existence plochy brownfields v rozsahu areálu bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky na východním okraji centra města, s potenciálem zastavění a intenzifikace využití.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÉ ZAHRADNICTVÍ UL. J. ŽIŽKY

P01f



Stávající stav areálu bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky ve Dvoře Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Areál bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky je s ohledem na jeho stávající charakter plochy brownfields, velmi výhodnou přímou vazbu na nadřazený komunikační systém města, konkrétně na jeden ze dvou hlavních přívaděčů automobilové dopravy do Dvora Králové nad Labem od východu od silnice I/37 i budoucí dálnice D11 s ohledem na současnou výhodnou polohu na okraji pěší dostupnosti historického jádra města 300 m, vhodný ke kompletní přestavbě a intenzifikaci využití, včetně umístění kapacitního veřejného parkovacího domu typu P+G pro návštěvníky a uživatele centra města.



Schéma plochy pro umístění veřejného parkovacího domu P+G v areálu bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM BÝVALÉ ZAHRADNICTVÍ UL. J. ŽIŽKY

P01f

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

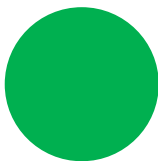


- Poloha na okraji 300 m pěší dostupnosti historického jádra města
- Pěší dostupnost námětí T. G. Masaryka jen 450 – 500 m (7 – 8 minut chůze)
- Velmi dobré a výhodné přímé dopravní napojení na stávající průjezdní úsek silnice II/299, jeden z hlavních radiálních směrů přivádějící do Dvora Králové nad Labem automobilovou dopravu od silnice I/37 a od budoucí dálnice D11 (od MÚK Choustníkovo Hradiště)
- Plocha vhodná pro potenciální výstavbu podlažního parkovacího domu



- Pozemky v soukromém vlastnictví
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

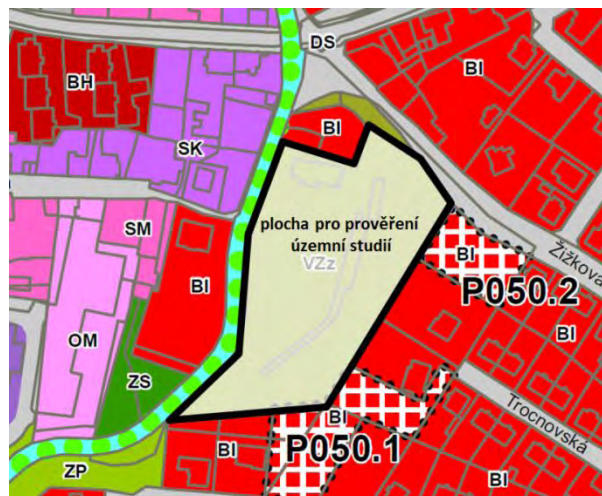
ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Priorita řešení !

1. Pořídit podrobnou územní studii využití a prostorového uspořádání areálů bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, včetně prověření možností integrace veřejného parkovacího domu typu P+G na části plochy areálu bývalého zahradnictví.

Pozor: nutná koordinace se záměrem T05 – rekreační osa Hartský potok ↓



2. V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymežit na základě výše uvedené územní studie příslušné plochy a stanovit příslušné podmínky plošného a prostorového uspořádání, včetně plochy pro umístění veřejného parkovacího domu typu P+G.



P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AREÁL ZZN PARDUBICE

P01g

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Areál bývalého podniku ZZN Pardubice vymezený ulicemi Riegrova, Erbenova a Na Struze je již několik let využíván jen velmi extenzivně vzhledem k velmi atraktivní a exponované poloze na jižním okraji centrální části města a na hlavní urbanistické ose města ve směru sever – jih, tvořené ulicemi Palackého (severně od náměstí T. G. Masaryka) a ulicemi Revoluční a Riegrova (jižně od náměstí T. G. Masaryka). Areál vykazuje znaky plochy brownfields, je užíván jen extenzivně, i když budovy vymežující blok areálu jsou v relativně dobrém stavebně technickém stavu, pouze vyžadující kompletní rekonstrukci.



Areál bývalého podniku ZZN Pardubice mezi ve Dvoře Králové nad Labem (na podkladě ortofotomapy mapy.cz)

Platný ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezuje plochu areálu bývalého podniku ZZN Pardubice jako plochu přestavby na plochu smíšenou obytnou městskou.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr P01↑.

2 | Plochy brownfields v rozsahu areálu bývalé městské tržnice na náměstí Republiky

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je problémem existence jen částečně a jen velmi extenzivně užívaného areálu bývalé společnosti ZZN Pardubice, tedy areálu vykazujícího charakteristiky plochy brownfields, v exponované a urbanisticky atraktivní poloze jižní části centra města,

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AREÁL ZZN PARDUBICE

P01g

jižně od okraje historického jádra města, na hlavní severojižní urbanistické ose města, tvořené ulicí Palackého (severně od náměstí T. G. Masaryka) a ulicemi Revoluční a Riegrova (jižně od náměstí T. G. Masaryka).



Stávající stav budov areálu bývalého podniku ZZN Pardubice ve Dvoře Králové nad Labem (zdroj: panorama mapy.cz)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Areál bývalé podniku ZZN Pardubice vymezený ulicemi Riegrova, Erbenova a Na Struze ve Dvoře Králové nad Labem není vhodný k umístění kapacitního veřejného parkovacího domu typu P+G pro návštěvníky a uživatele centra města. Areál vytváří ucelený urbanistický blok v kompaktní městské struktuře zástavby jižní části centra města a je situovaný ve velmi urbanisticky atraktivní a exponované poloze, cca 350 m od náměstí T. G. Masaryka, na hlavní urbanistické severojižní ose města, tvořené, tvořené ulicí Palackého (severně od náměstí T. G. Masaryka) a ulicemi Revoluční a Riegrova (jižně od náměstí T. G. Masaryka). Areál ZZN Pardubice je navíc z nadřazeného komunikačního systému města (z ulice 17. listopadu – průjezdní úsek silnic II/300) jen obtížně dopravně přístupný, a to systémem jednosměrek v relativně úzkých ulicích kompaktní struktury jižní části centra města.

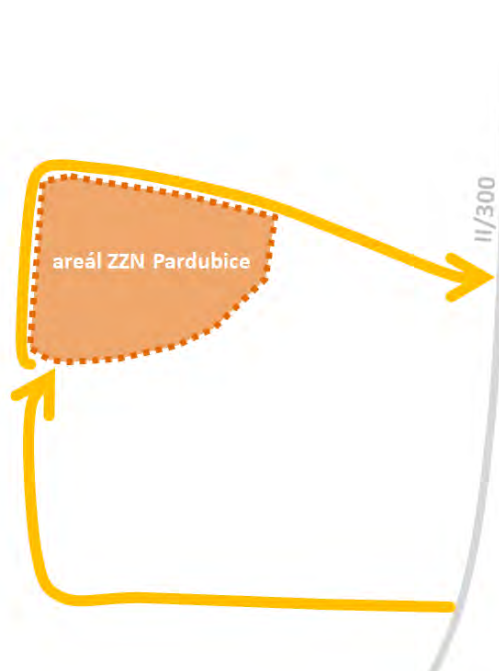


Schéma dopravní dostupnosti areálu ZZN Pardubice pro automobily (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Územní studie doporučuje, v souladu s platným ÚP Dvůr Králové nad Labem, komplexní revitalizaci / konverzi areálu ZZN Pardubice na bydlení městského typu v kombinaci s občanským vybavením.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVACÍ DŮM AREÁL ZZN PARDUBICE

P01g

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

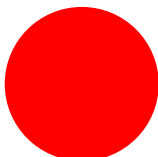


- Poloha přímo v centru města, jižně od historického jádra města
- Areál umožňující v rámci jeho konverze umístění podlažního parkovacího domu



- Velmi komplikovaný dopravní přístup automobilů z nadřazeného komunikačního systému města, systémem jednosměrek v relativně úzkých ulicích kompaktní struktury jižní části centra města
- Malá plošná kapacita a stísněná prostorová struktura kompaktního městského bloku
- Areál v soukromém vlastnictví
- Realizační a provozní náklady parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr umístění parkovacího domu typu P+G v areálu ZZN Pardubice **dále nesledovat.**



P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVIŠTĚ UL. EKLOVA

P01h

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit problematiku parkování v centru města Dvora Králové nad Labem, prověřit možnosti a územní potřeby pro vznik parkovacího domu, např. v lokalitách: bývalá Městská tržnice na náměstí Republiky, areál společnosti Milcom a. s. v Hradecké ulici, prostory bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, areál společnosti ZZN Pardubice, a. s. v Riegrově ulici, prostory bývalých zahradnictví na Slovanech (Marklovo, Holubovo zahradnictví) atd.

SOUČASNÝ STAV

Obecně viz záměr P01↑.

Na východním konci ulice Eklova, východně od výrobního areálu Juta a.s., se nachází nevyužitý pozemek postupně zarůstající přirozenou sukcesí, který platný ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezuje jako plochu přestavby na plochu smíšenou obytnou centrální části města, a který je dle vedení města Dvůr Králové nad Labem potenciálně vhodný pro umístění veřejného kapacitního parkoviště nebo parkovacího domu typu P+G pro návštěvníky a uživatele centra města.



Nevyužívaný pozemek na východním konci ulice Eklova (na podkladě orotofotomapy mapy.cz)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

1 | Deficit vhodně lokalizovaných parkovišť typu P+G

Viz záměr P01↑.

2 | Dlouhodobě nevyužívaný a ladem ležící pozemek v ulici Eklova

Kromě naléhavosti řešení navýšení kapacit a optimalizace lokalizace veřejných parkovacích stání pro návštěvníky a uživatele centra města charakteru P+G v docházkové vzdálenosti historického jádra a středu města je problémem existence dlouhodobě nevyužívaného a přirozenou sukcesí postupně zarůstajícího pozemku na východním konci ulice Eklova, v jižní části centra města, v atraktivní a exponované poloze v bezprostřední vazbě na historické jádro města.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVIŠTĚ UL. EKLOVA

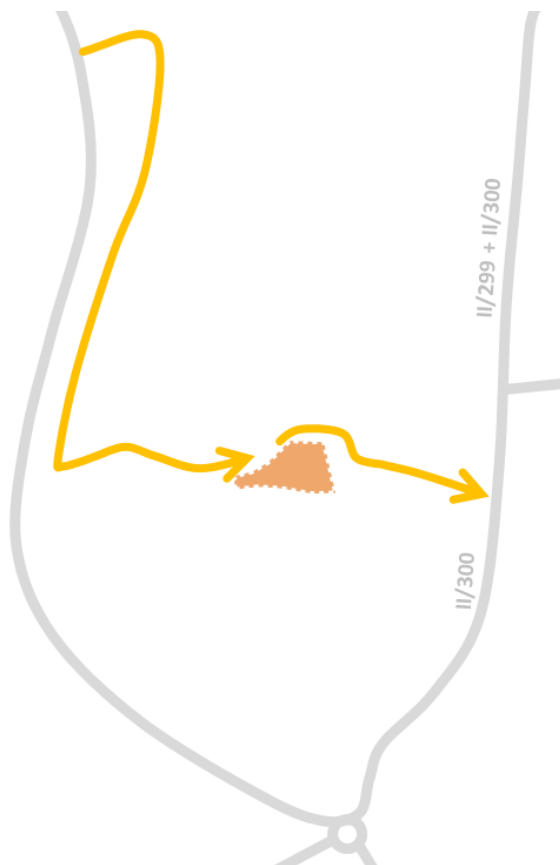
P01h



Stávající stav nevyužívaného pozemku na východním konci ulice Eklova (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Dlouhodobě nevyužívaný pozemek na východním konci ulice Eklova není vhodný k umístění kapacitního veřejného parkovacího domu typu P+G pro návštěvníky a uživatele centra města. Přestože se pozemek nachází uvnitř pěší dostupnosti historického jádra města 300 m a skutečná pěší dostupnost z pozemku v ulici Eklova na náměstí T. G. Masaryka je pouhých 250 m, a pro umístění parkoviště typu P+G má čistě z hlediska pěší dostupnosti jádra města optimální polohu, nedisponuje pozemek přímým napojením na nadřazený komunikační systém města a příjezd automobilů k pozemku je možný výhradně velmi komplikovaně systémem jednosměrek, příjezd z Benešova nábřeží přes nábřeží Jiřího Wolкера a ulici Eklova, a odjezd ulicí Erbenova na ulici 17. listopadu.



Šchéma dopravní dostupnosti nevyužívaného pozemku v ulici Eklova pro automobily (na podkladě letecké mapy mapy.cz)

Územní studie doporučuje, v souladu s platným ÚP Dvůr Králové nad Labem, zastavění pozemku v ulici Eklova bydlením městského typu v kombinaci s občanským vybavením.

P+G DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM PARKOVIŠTĚ UL. EKLOVA

P01h

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

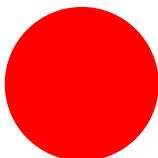


- Poloha přímo v centru města, jižně od historického jádra města
- Pozemek umožňující v rámci jeho konverze umístění kapacitního povrchového parkoviště i podlažního parkovacího domu



- Velmi komplikovaný dopravní přístup automobilů z nadřazeného komunikačního systému města, systémem jednosměrek v relativně úzkých ulicích kompaktní struktury jižní části centra města
- Pozemek v soukromém vlastnictví
- Realizační a provozní náklady parkoviště / parkovacího domu

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



Záměr umístění parkoviště / parkovacího domu typu P+G na nevyužívaném pozemku na východním konci ulice Eklova **dále nesledovat.**





T

Turistika



Východiska

Podkrkonoší leží mezi turisticky vysoce atraktivními oblastmi a je tak obklopeno intenzivně turisticky využívanými a navštěvovanými územími České republiky: Český ráj na západě, Krkonoše na severu a Broumovsko a oblast Babiččina údolí, Náchodska a Novoměstska na západě. Podkrkonoší a zejména jeho dvě největší města, Dvůr Králové nad Labem a Hořice, jsou vstupními branami do těchto turisticky atraktivních destinací.

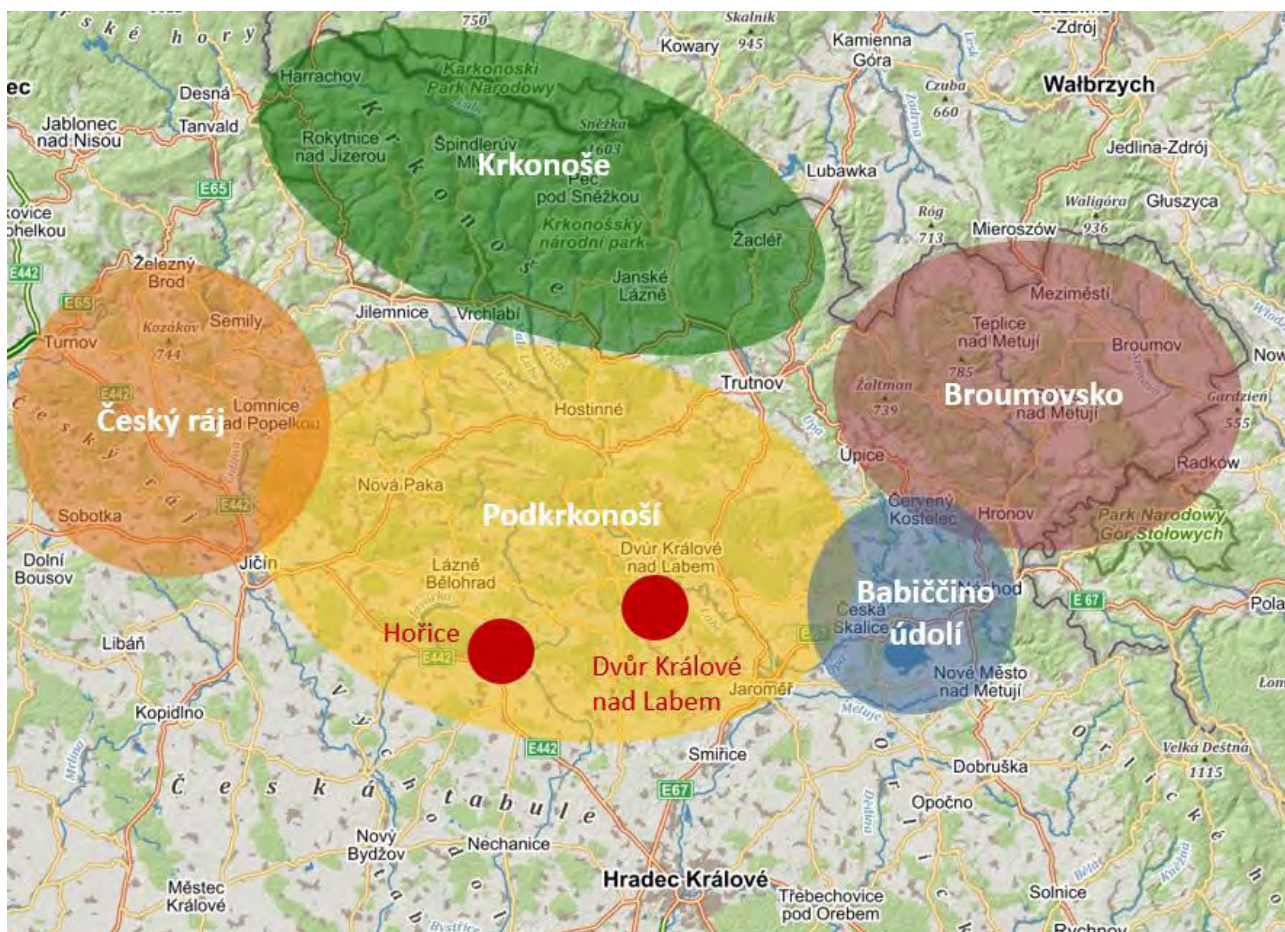


Schéma turistiky vysoce atraktivních oblastí v okolí Podkrkonoší (na podkladě turistické mapy mapy.cz)

Podle regionalizace cestovního ruchu dle České centrály cestovního ruchu Czech Tourism je řešené území součástí turistického regionu i turistické oblasti **Krkonoše a Podkrkonoší**.

Turisticky velice atraktivní je i samotné území Podkrkonoší. Řešené území je specifické tím, že se v něm nachází hned několik turistických atraktivit republikového až mezinárodního významu: ZOO a Safari Dvůr Králové nad Labem s návštěvností oscilující několik uplynulých let kolem půl milionů návštěvníků ročně, Hospital Kuks, obec Kuks a soubor barokních soch Matyáše Bernarda Brauna v Novém Lese u Kuksu s návštěvností sto padesát tisíc návštěvníků ročně. Bezprostředně za hranicí řešeného území se nachází historické město Jaroměř s unikátním dochovaným pevnostním městem Josefov, či oblíbené lázně Velichovky. Turisticky atraktivní jsou i obě hlavní centra cestovního ruchu v řešeném území Hořice a Dvůr Králové nad Labem, s koncentrací historických památek i základní infrastruktury cestovního ruchu, hlavně ubytovacích zařízení, zařízení obchodu, služeb pro turisty a stravování.

Řešené území je spojené s mnoha známými osobnostmi české historie: Heřmanice jsou rodištěm Albrechta z Valdštejna, území bývalého nadačního panství Choustníkovo Hradiště, jehož součástí je i Kuks, je spjatý s osobností F. A. Šporka, v Miletíně je rodný domek K. J. Erbena, v Bílé Třemešné, v bývalém zámku, se v letech 1626-28 ukrýval s Českými bratry Jan Amos Komenský, než odešel do polského vyhnanství.

Rozmanitá krajina Podkrkonoší na pomezí rozsáhlé roviny Polabí a nejvyšších českých hor Krkonoš nabízí spoustu míst s mimořádnými dalekými a panoramatickými výhledy do krajiny, do hloubky polabské nížiny na jih i na panorama Krkonoš na sever. Nejkrásnější výhledy do krajiny jsou z hřebene Zvičinsko-Kocleřovského hřbetu a zejména pak z jeho nejvyššího vrcholu, vrchu Zvičina.

Hlavní krajinnou i rekreační osou řešeného území je údolí Labe, kterým je vedena mezinárodní cyklotrasa č. 2 Labská, která prochází územím podél řeky Labe mezi jejím pramenem v Krkonoších a ústím do Severního moře ve Spolkové republice Německo. Nejvýznamnější turistickou atraktivitou na Labi je přehrada Les Království uprostřed lesů, s romantickou neogotickou architekturou koruny hráze a domku hrázného a s gravitační zděnou hrází, která je národní technickou památkou.

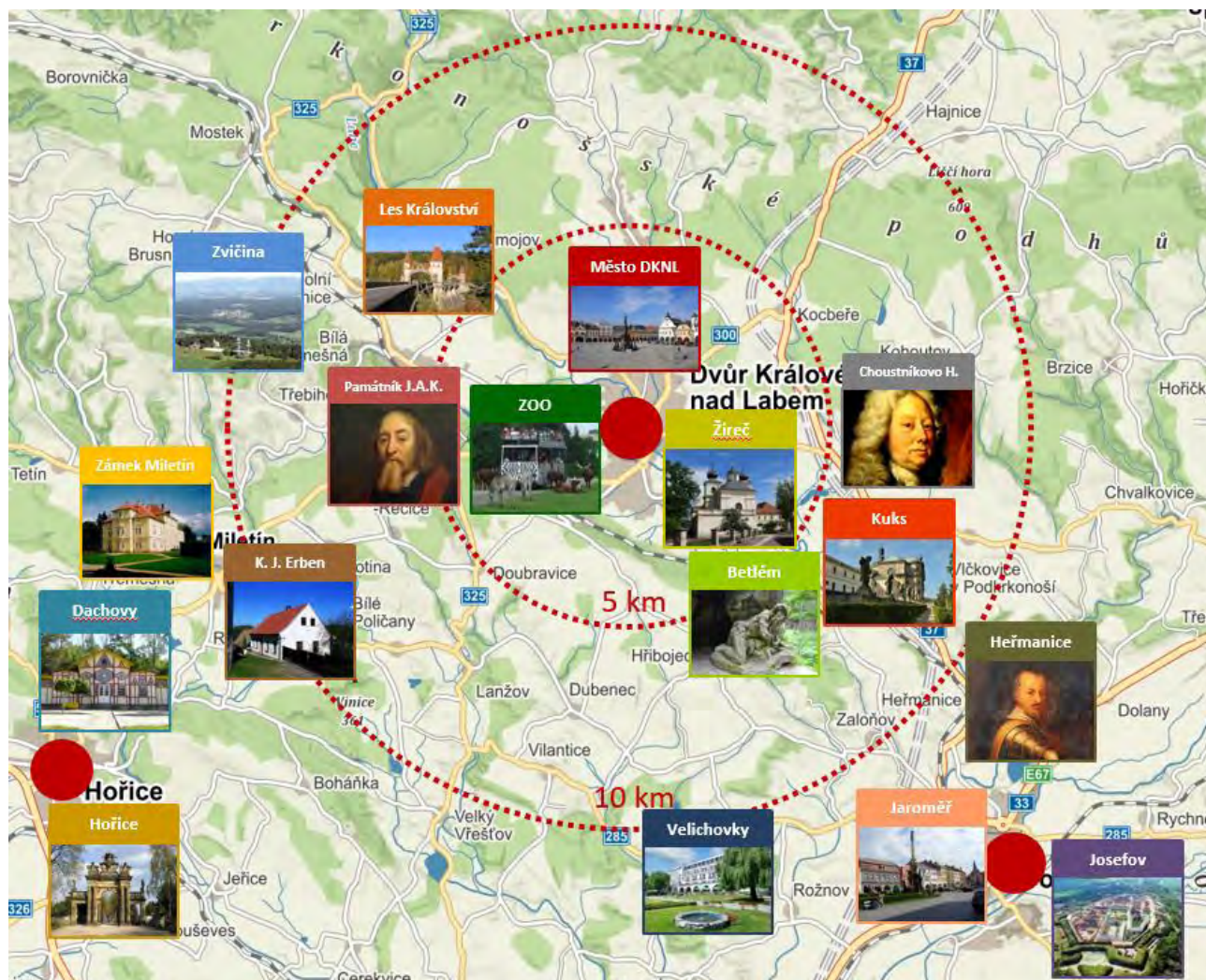


Schéma nejvýznamnějších atraktivit cestovního ruchu v řešeném území (na podkladě turistické mapy mapy.cz)



Dílčí záměry

V souladu se zadáním se územní studie komplexně zabývá možnostmi a konkrétními záměry na zlepšení podmínek cestovního ruchu, turistiky a rekreace v řešeném území, zejména pak záměry a doplnění infrastruktury cestovního ruchu, sportu a rekreace v řešeném území.

Řešení územní studie je zaměřeno primárně na návrh zvýšení atraktivity vrchu Zvičina pro cestovní ruch a rekreaci, s důrazem na vytvoření komplexní nabídky infrastruktury, služeb a aktivit pro turisty v průběhu celého roku, tedy v letní i v zimní sezóně.

Karty záměrů

<i>číslo záměru</i>	<i>název záměru</i>
T01	Zvičina – zvýšení turistické atraktivity
T01a	Parkoviště a točka autobusu na vrchu Zvičina
T01b	Rozhledna Zvičina
T02	Rozhledna Zálesí
T03	Rozhledna / vyhlídka Dvůr Králové nad Labem
T04	Rozhledna Betlém
T05	Rekreační osa Hartský potok
T06	Zatraktivnění přehrady Les Království pro rekreaci

ZVIČINA – ZVÝŠENÍ TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

T01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: C02 | T01a | T01b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na potenciál turistické chaty na Zvičíně (Raisova chata), ve smyslu zatraktivnění této lokality – např. vybudováním rozhledny, přivedením vody k areálu sjezdovky (umělé zasněžování pro zimní sporty i v případě nedostatku přírodního sněhu), paragliding, propojení turistických cílů přehrada Les Království a Zvičina (léto – cykloturistika, zima – lyžování, běžkařské dráhy), Masarykova studánka, přírodní památka Čertovy hrady, naučné stezky apod.

SOUČASNÝ STAV

Vrch Zvičina (671 m nad mořem) je nejvyšším vrcholem 17 km dlouhého Zvičinsko-kocleřovského horského hřbetu, který se táhne souběžně s Krkonošemi od horního toku říčky Bystřice v náhorní plošině u Pecky (osada Vidonice) až ke Dvůr Králové nad Labem, kde plynule přechází do Libotovského (dříve Hřibojedského) hřbetu. Horský hřbet od sebe odděluje Krkonošské podhůří a Miletínskou kotlinu a převyšuje přitom nejnižší body Krkonošského podhůří (úroveň města Dvůr Králové nad Labem) o 300 m a nejnižší bod Miletínské kotliny dokonce o 330 m. Celý hřbet je tak výraznou krajinnou dominantou viditelnou ze širokého okolí.



Topografická mapa západní části Podkrkonoší se Zvičinou uprostřed (zdroj: www.mapy.cz/zemepisna)

Vrch Zvičina má zvonovitý tvar s velmi strmou severní stranou a mírnější nezalesněnou jižní stranou. Díky své výšce a dominantní poloze je již stovky let jedním z nejoblíbenějších výletních míst v Podkrkonoší. Již v roce 1584 byl na vrchu založen kostelík, přestavěný v roce 1711 v raně barokním slohu a zasvěcený Janu Nepomuckému. Zvičinu navštěvovali Karel Jaromír Erben, Karel Václav Rais, Jaroslav Vrchlický, Václav Štech, Ignát Herman i Karel Hynek Mácha. V druhé polovině 19. století se na Zvičíně konaly četné tábory lidu, první v roce 1868. V roce 1913 byla na vrchu Zvičina postavena Raisova turistická chata s turistikou hospodou. K chatě byla roku 1925 dostavěna kruhová celoprosklená otáčivá rozhledna, která je dnes po kompletní rekonstrukci, která proběhla v roce 2009, opět přístupná pro veřejnost.



Panorama Zvičinsko-kocleřovského hřbetu s vrcholem Zvičina od severu (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

ZVIČINA – ZVÝŠENÍ TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

T01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: C02 | T01a | T01b



Vrchol Zvičiny z letadla (zdroj: <http://www.rc-eagleeye.cz>)

Z vrcholu Zvičiny je jeden z nejkrásnějších výhledů na celé panorama Krkonoš. Ze severní strany vrcholu jsou ale kromě Krkonoš viditelné také například Jizerské hory, Bezděz či Náchodsko a Broumovsko. Pohled ze Zvičiny na západ a na jih, do Polabí, na Kunětickou horu, Říp, Milešovku či Železné hory naopak nabízí 10 metrů vysoká rozhledna na Raisově chatě. V období první republiky, kdy zuřil boj mezi českými a německými turistickými spolky reagovali němečtí turisté na výstavbu rozhledny na Raisově chatě vysázením lesa severně od ní, aby zabránili výhledu z české rozhledny na české turistické chatě na Krkonoše.



Výhled z vrcholu Zvičiny na panorama západních Krkonoš (foto: Veronika Šindlerová, 2016)



Výhled z rozhledny na Raisově chatě na jihozápad (zdroj: frypat.blog.cz/1401/zvicina)

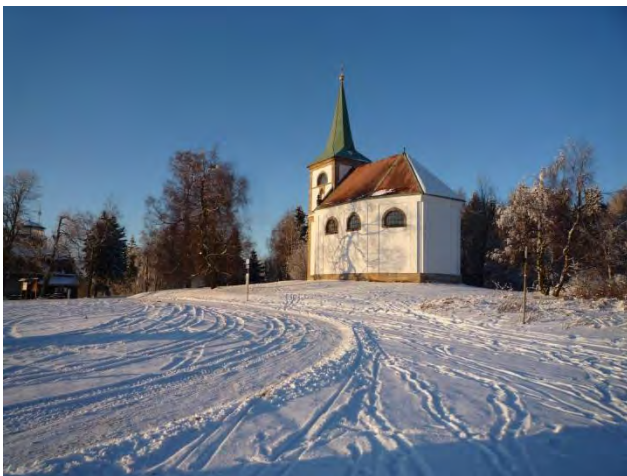
ZVIČINA – ZVÝŠENÍ TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

T01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: C02 | T01a | T01b

Turistické atraktivity na Zvičině

- výhled na panorama Krkonoš a na Jizerské hory
- výhled do Labské kotliny, na Bezděz, Milešovku, Kunětickou horu či Železné hory
- raně barokní kostel sv. Jana Nepomuckého (1711)
- Raisova chata (1913) s unikátní otáčivou celoprosklenou rozhlednou (1925)
- Masarykova studánka pod Zvičinou (1923)



Kostel sv. Jana Nepomuckého a Raisova chata na Zvičině (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

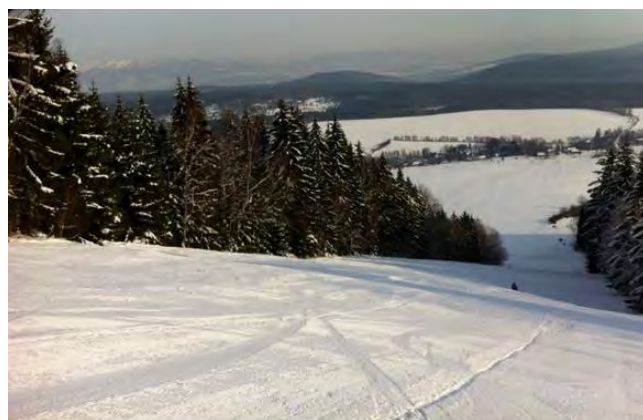
Infrastruktura a aktivity pro turisty na Zvičině

- Parkoviště pro osobní automobily
- Zastávka autobusu Třebihošť – Zvičina – Raisova chata
- Restaurace Raisova chata
- Ski areál Zvičina (s umělým zasněžováním)
- Upravované běžkařské trasy
- Paraglidingové startoviště Zvičina I
- Paraglidingové startoviště Zvičina II
- Značené pěší turistické trasy KČT: žlutá, modrá, červená, zelená
- Naučná stezka Po stopách Karla Václava Raise
- Značené cykloturistické trasy č. 4086, 4139

ZVIČINA – ZVÝŠENÍ TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

T01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: C02 | T01a | T01b



Plánek a fotografie Ski areálu Zvičina (zdroj: www.zvicina.info)



Paragliding na Zvičině (zdroj: hotel3pecka.cz)



PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Nevyužití turistický potenciál vrchu Zvičina

Vrch Zvičina je díky své výšce, jedinečnému, dobře zapamatovatelnému tvaru, dominantní a exponované poloze v krajině, ale také díky své dlouhé historii, jedním ze symbolů Podkrkonoší. Stávající infrastruktura pro turisty přitom svou kvalitou a rozsahem dlouhodobě neodpovídá turistickému významu a skutečnému potenciálu místa.

ZVIČINA – ZVÝŠENÍ TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

T01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: C02 | T01a | T01b

Vrch Zvičina má potenciál stát se jedním z hlavních turistických cílů Podkrkonoší a doplnit tak další fenomény Podkrkonoší, kterými jsou například Kuks, ZOO Safari ve Dvoře Králové nad Labem nebo přehrada Les Království.

Konkrétní zjištěné dílčí deficity vrchu Zvičina jsou:

- 1 – chybějící přímé cyklistické napojení vrchu Zvičina na cyklostezku č. 2 – Labská
- 2 – absence infrastruktury a aktivit pro netradiční formy cyklistiky (terénní cyklistika, freeride, downhill)
- 3 – dopravně neorganizovaný a neuspořádaný prostor vrchu Zvičina
- 4 – nevyužitý potenciál nejkrásnějších panoramatických výhledů na Krkonoše → absence plnohodnotné rozhledny s výškou vyhlídkové plošiny alespoň 20 m
- 5 – absence možnosti umělého zasněžování sjezdovek ve Ski areálu Zvičina
- 6 – malý rozsah upravovaných běžeckých tras a nízké povědomí o nich

NÁVRH ŘEŠENÍ

- 1 – chybějící přímé cyklistické napojení vrchu Zvičina na cyklostezku č. 2 – Labská:
viz záměr **C01** ↑
- 2 – absence infrastruktury a aktivit pro netradiční formy cyklistiky (terénní cyklistika, freeride, downhill):
viz záměr **C02** ↑
- 3 – dopravně neorganizovaný a neuspořádaný prostor vrchu Zvičina:
viz záměr **T01a** ↓
- 4 – nevyužitý potenciál nejkrásnějších panoramatických výhledů na Krkonoše → absence plnohodnotné rozhledny s výškou vyhlídkové plošiny alespoň 20 m:
viz záměr **T01b** ↓
- 5 – absence možnosti umělého zasněžování sjezdovek ve Ski areálu Zvičina:
viz záměr **T01c** ↓
- 6 – malý rozsah upravovaných běžeckých tras a nízké povědomí o nich:
viz záměr **T01d** ↓

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Zvýšení turistického potenciálu vrchu Zvičina
- Doplnění a zkvalitnění infrastruktury pro turisty
- Vytvoření podmínek pro možné celoroční turistické využití vrchu Zvičina



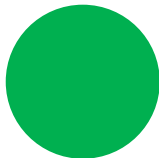
- Nároky kladené na místní rozpočet obce Třebihošť
- Nutná koordinace záměrů mezi různými aktéry rozvoje cestovního ruchu

ZVIČINA – ZVÝŠENÍ TURISTICKÉ ATRAKTIVITY

T01

SOUVISEJÍCÍ PODROBNÉ ZÁMĚRY: C02 | T01a | T01b

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít** ve spolupráci s dotčenými obcemi **podrobnou územní studii ROZVOJ INFRASTRUKTURY CESTOVNÍHO RUCHU NA VRCHU ZVIČINA A V ŠIRŠÍM OKOLÍ** (rozhledna, terénní cyklistika, dopravní obslužnost ad.).

viz záměr C01 ↑

viz záměr C02 ↑

viz záměr T01a ↓

viz záměr T01b ↓

viz záměr T01c ↓

viz záměr T01d ↓

ZVIČINA PARKOVIŠTĚ A TOČKA AUTOBUSU NA VRCHU ZVIČINA

T01a

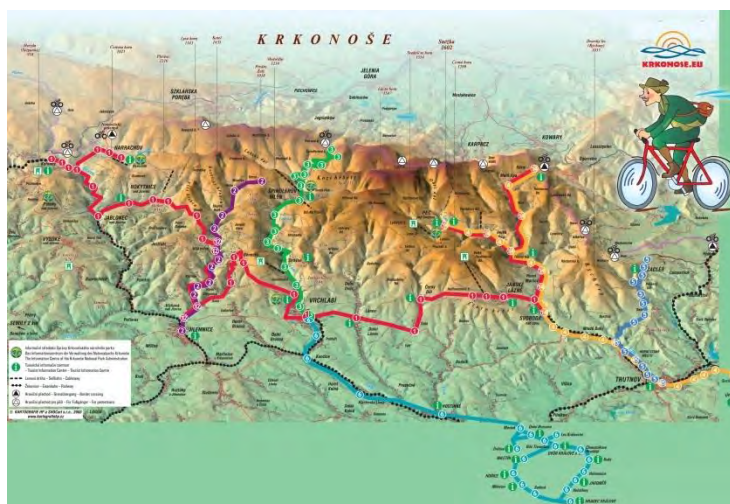
ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na potenciál turistické chaty na Zvičíně (Raisova chata), ve smyslu zatraktivnění této lokality...

SOUČASNÝ STAV

Dopravní obslužnost vrchu Zvičína je celoročně zajištěna automobilovou dopravou a v letní sezóně také cyklobusy. Cyklobusy v Podkrkonoší jezdí v červnu a v září vždy v sobotu, v červenci a v srpnu pak vždy ve čtvrtek a v sobotu, na trase Hradec Králové – Sadová – Milovice - Hořice – Miletín – Dvůr Králové nad Labem – Bílá Třemešná – Dolní Brusnice – Mostek – Hostinné – Vrchlabí a zpět. **Další spoj jede na trase Kuks – Choustníkovo Hradiště – Dvůr Králové nad Labem – Bílá Třemešná – Dolní Brusnice – Zvičína a zpět.**

Hradec Králové – Vrchlabí a zpět		Trasa Strečky Line		6	
7.05	20.20	Hr. Králové, terminál HD	6.35		20.15
7.16		Sadová			20.02
7.22		Milovice, motorest			19.56
7.30		Hořice, aut. nádr.			19.50
7.40		Miletín, nám.			19.40
	20.32	Holohlavý	6.23		
	20.38	Jaroměř, Na Špici	6.18		
	20.43	Heřmanice	6.14		
	20.46	Kuks, rozč.	6.12		
10.35	16.55	Kuks	10.30	12.30	
10.38	16.58	Choustníkovo Hradiště	6.09	10.27	12.27
	20.50	Dvůr Králové n. L., žel. st.			19.35
8.00	10.45	Dvůr Králové n. L., aut. st.	6.05	10.22	12.22
8.03	10.52	Dvůr Králové n. L., ZOO		10.15	12.15
8.09	10.57	Bílá Třemešná		10.10	12.10
		Les Království, přehrada			19.14
8.12	11.00	Dolní Brusnice	10.07	12.07	19.11
	11.10	Zvičína, Raisova chata	10.00	12.00	
8.16	11.23	Mostek, aut. st.	9.50		19.04
8.35	11.40	Hostinné, aut. st.	9.35		18.50
8.41	11.45	Klášterská Lhota, u mostu	9.27		18.44
8.45	11.50	Kunčice, u Mějsnárů	9.23		18.40
8.50	11.56	Vrchlabí, Podříčí obch. stf.	9.18		18.35
9.05	18.05	Vrchlabí, aut. nádraží	9.15		18.30



Jízdní řád 2016 a trasa Krkonošského cyklobusu č. 6 obsluhujícího v letní sezóně vrch Zvičína (zdroj: www.podkrkonoši.eu)

Prostor vrchu Zvičína dnes není nijak dopravně organizovaný. Pro neorganizované parkování osobních automobilů slouží zpevněná plocha mezi Raisovou chatou a oploceným areálem telekomunikací, automobily však stojí často zcela neorganizovaně i na dalších plochách okolo Raisovy chaty, včetně ploch travnatých. Na ploše pro neorganizované parkování automobilů se otáčí také cyklobus. Prostor mezi Raisovou chatou a kostelem sv. Jana Nepomuckého je nedefinovaný a neuspořádaný.



Současný stav okolí Raisovy chaty a kostelíka sv. Jana Nepomuckého na vrchu Zvičína (zdroj: mapy.cz, www.dvurkralove.cz, www.trebihost.cz)

ZVIČINA PARKOVIŠTĚ A TOČKA AUTOBUSU NA VRCHU ZVIČINA

T01a

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Dopravní neorganizovanost prostoru vrchu Zvičina

Prostor vrchu Zvičina dnes není nijak dopravně organizovaný. Pro neorganizované parkování osobních automobilů slouží zpevněná plocha mezi Raisovou chatou a oploceným areálem telekomunikací, automobily však stojí často zcela neorganizovaně i na dalších plochách okolo Raisovy chaty, včetně ploch travnatých. Na ploše pro neorganizované parkování automobilů se otáčí také cyklobus.

Při naplnění plochy pro parkování automobilů dochází ke kolizím s otáčejícím se cyklobusem. Na vrcholu Zvičiny chybí točka autobusu a definovaný prostor pro bezpečný nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku jízdních kol.

Prostor mezi Raisovou chatou a kostelem sv. Jana Nepomuckého je nedefinovaný a neuspořádaný, nejsou definovány plochy pro pohyb chodců a chybí plochy pro pobyt a rekreaci, včetně odpovídajícího mobiliáře.



Označení dopravních problémů v prostoru vrchu Zvičina (na podkladě letecké mapy mapy.cz)



Parkování automobilů na vrchu Zvičiny v zimě (foto: Jan Kovařík, 2016)

ZVIČINA PARKOVIŠTĚ A TOČKA AUTOBUSU NA VRCHU ZVIČINA

T01a

NÁVRH ŘEŠENÍ (INVARIANTNÍ)



Návrh na dopravní organizaci prostoru vrchu Zvičina (Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.)

Cílem řešení uspořádání prostoru vrchu Zvičina je jednoznačná organizace a definice dopravních ploch a koncentrace ploch pro dopravu v klidu mimo hlavní pobytový a rekreační prostor mezi Raisovou chatou a kostelem sv. Jana Nepomuckého. Prostor současné asfaltové plochy pro neorganizované parkování vozidel je navržen k revitalizaci na stání a točku autobusu s přívěsem na kola – cyklobusu (s umístěním podél navrhovaného chodníku / pěšiny propojujícího vzájemně nově navržené parkoviště, Raisovu chatu a kostelík sv. Jana Nepomuckého) a organizované povrchové parkoviště pro osobní automobily s kapacitou 38 kolmých stání. Před vstupem do Raisovy chaty je navrženo 6 kolmých parkovacích stání určených primárně pro osoby s omezenou schopností pohybu, případně pro účely parkování automobilů svateb apod.

Plocha pro kapacitní parkoviště pro osobní automobily je záměrně navržena dále od prostoru Raisovy chaty, aby stojící automobily co nejméně vizuálně i provozně narušovaly pobytový a rekreační prostor před Raisovou chatou. Parkoviště je vhodné od prostoru Raisovy chaty vizuálně oddělit alejí stromů.

Bližší k Raisově chatě, pod kostelíkem sv. Jana Nepomuckého, je navrženo stání a točka autobusu o prostorových parametrech umožňujících odstavení skibusu s přívěsem na jízdní kola a s možností bezpečného výstupu a nástupu cestujících a s možností pohodlného naložení a vyložení jízdních kol.

Nové kapacitní parkoviště pro osobní automobily, točku autobusu, Raisovu chatu a kostelík sv. Jana Nepomuckého je vhodné propojit kamenným chodníkem / pěšinou pro pohodlný a bezpečný pohyb chodů v prostoru vrchu Zvičina.

ZVIČINA PARKOVIŠTĚ A TOČKA AUTOBUSU NA VRCHU ZVIČINA

T01a



Schéma navrhované základní organizace prostoru vrchu Zvičina (Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.)

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

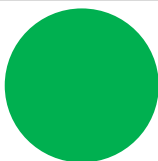


- Jednoznačná organizace prostoru vrchu Zvičina
- Koncentrace statické dopravy mimo pobytový a rekreační prostor mezi Raisovou chatou a kostelíkem sv. Jana Nepomuckého
- Nová točka cyklobusu s možností odstavení skibusu a s možností bezpečného výstupu a nástupu cestujících a naložení a vyložení jízdnicích kol
- Zvýšení kvality infrastruktury pro turisty



- Realizační náklady → nároky na rozpočet obce Třebihošť

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. V ÚP Třebihošť vymezit příslušné plochy pro točku cyklobusu a pro kapacitní povrchové parkoviště pro osobní automobily, mimo pobytový a rekreační prostor mezi Raisovou chatou a kostelíkem sv. Jana Nepomuckého.

ZVIČINA ROZHLEDNA ZVIČINA

T01b

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na potenciál turistické chaty na Zvičíně (Raisova chata), ve smyslu zatraktivnění této lokality – např. vybudováním rozhledny,....

SOUČASNÝ STAV

Vrch Zvičina je vzhledem ke své výšce (671 m) a poloze uprostřed Zvičinsko-kocléřovského horského hřbetu, který se zvedá z jinak převážně mírně zvlněné až kopcovité údolní krajiny Podkrkonoší, významným místem dálkových a panoramatických výhledů do krajiny.

Na vrcholu Zvičiny stojí od roku 1925 rozhledna, která je součástí Raisovy turistické chaty. Rozhledna je unikátní svou celoprosklenou otáčivou konstrukcí, vzhledem k výšce pouhých 10 metrů nad zemí však neposkytuje jiné výhledy, než které se nabízejí i ze země z různých míst okolo Raisovy chaty. Rozhledna na Raisově chatě umožňuje pouze výhledy směrem na západ, jih a částečně na východ. Výhledu z rozhledny na Raisově chatě směrem na sever, na Krkonoše, zcela brání masiv lesa vysázený jako důsledek vleklých sporů českých a německých spolků turistů v příhraničí německým turistickým spolkem ihned po výstavbě rozhledny, právě s cílem zabránit výhledu na pohraniční hory Krkonoše.

Od poloviny 80. let 20. století byla rozhledna na Raisově chatě kvůli špatnému technickému stavu uzavřena. Po rekonstrukci v roce 2009 je rozhledna opět zpřístupněna veřejnosti. Z rozhledny je výhled na vrcholky Železných, Lužických a Jizerských hor, Kunětickou horu nebo Říp.



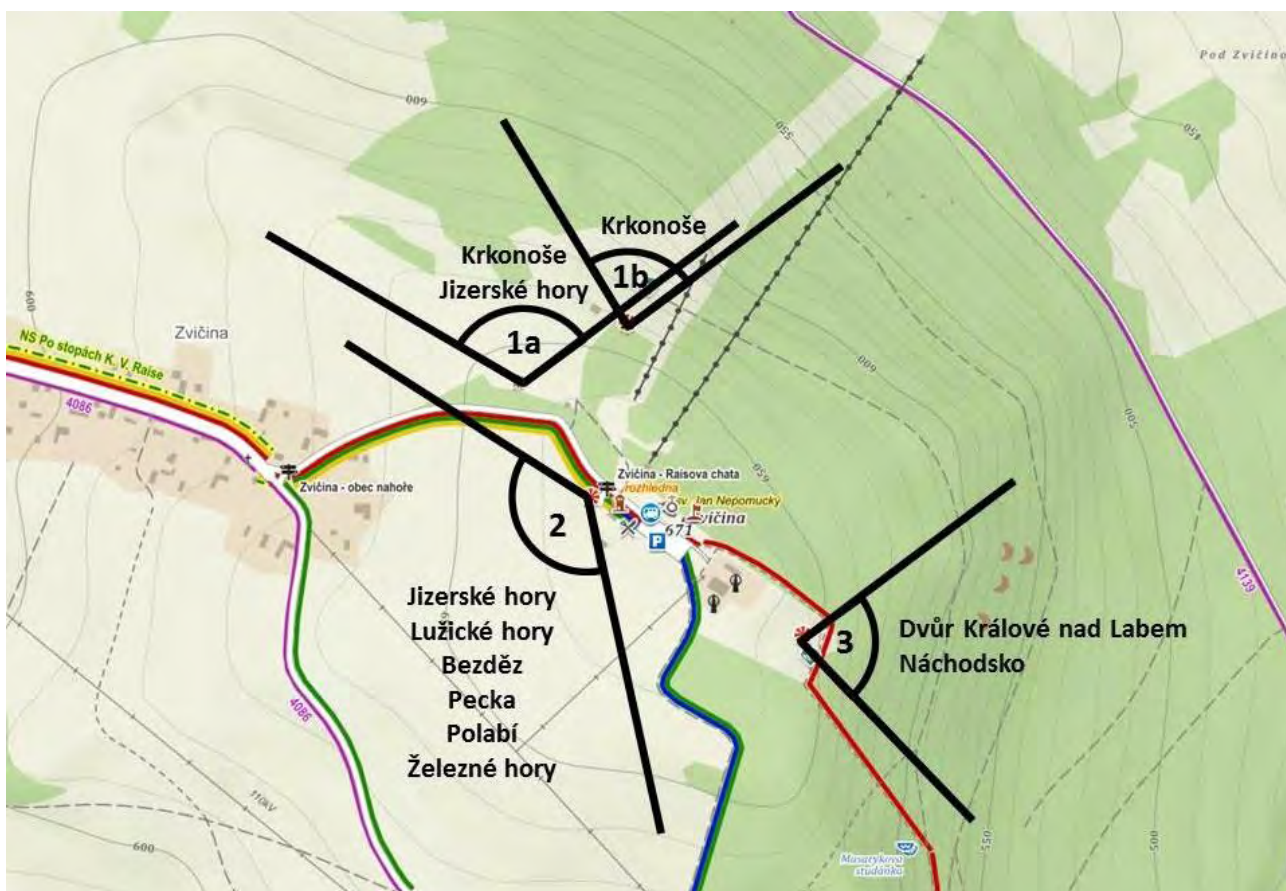
Rozhledna na Raisově chatě na Zvičíně (foto: J. Šlapák, 2013, zdroj: rozhledny.webzdarma.cz/zvicina.htm)



Výhled z rozhledny na Raisově chatě směrem na jih (vlevo) a směrem na západ (vpravo) (foto: D. Voříšková, 2010, zdroj: rozhledny.webzdarma.cz/zvicina.htm)

ZVIČINA ROZHLEDNA ZVIČINA

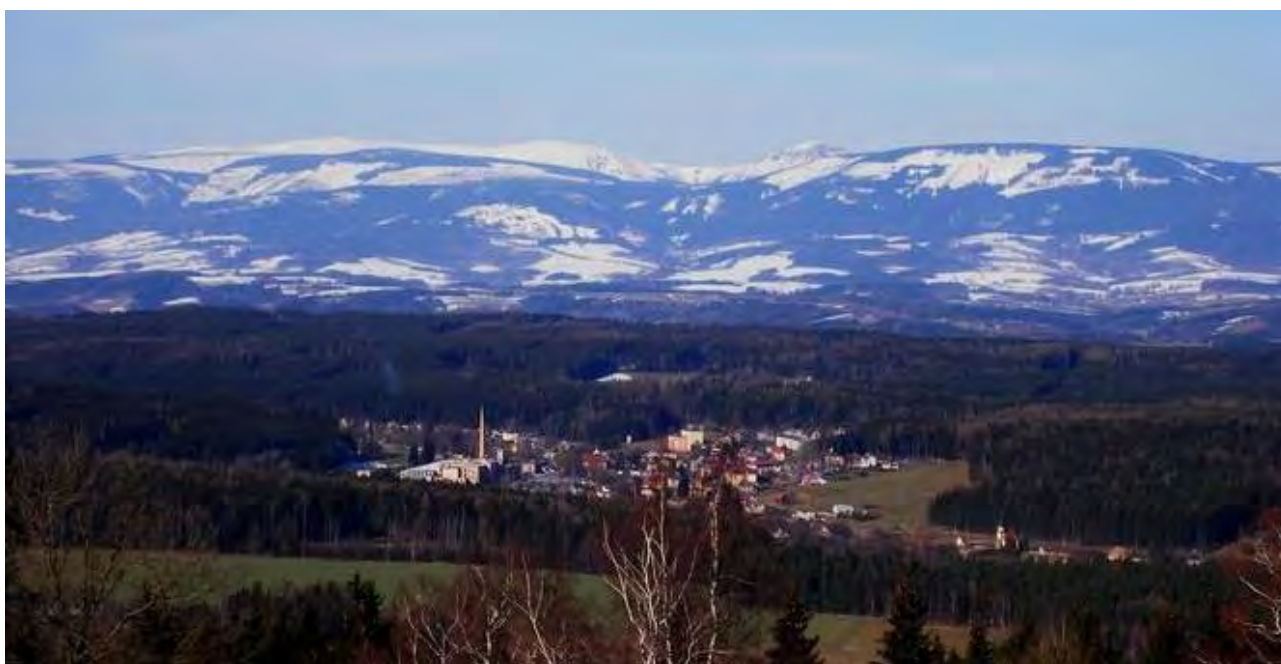
T01b



Označení vyhlídkových míst z úrovně terénu na vrchu Zvičina (na podkladě turistické mapy mapy.cz)

Na terénu se na vrchu Zvičina nacházejí tři hlavní vyhlídková místa:

1a / 1b – vyhlídková místa od horních nástupních míst na sjezdovky Ski areálu Zvičina, odkud jsou nejkrásnější výhledy na Krkonoše a při dobré viditelnosti i na Jizerské či dokonce Lužické hory; výhledy směrem na východní Krkonoše zakrývá masív lesa



Výhled na Krkonoše z vyhlídkových míst ze severní stran Zvičiny (foto: Martin Hromádka, mapy.cz)

ZVIČINA ROZHLEDNA ZVIČINA

T01b

2 – vyhlídkové místo jižně od Raisovy chaty, odkud jsou přes holé nezalesněné pláně dálkové výhledy na jih směrem na Pecku, Bezděz a při dobré viditelnosti i na Jizerské a Lužické hory a ve směru na jih dálkové výhledy do hloubi Labského údolí a při dobré viditelnosti až na Kunětickou horu či dokonce Železné hory



Výhled od Raisovy chaty na západ, směr České Středohoří (zdroj: frypat.blog.cz/1406/vylet-po-okoli-zvicin)

3 – vyhlídkové místo nad Masarykovou studánkou, odkud jsou výhledy na východ, směrem na Dvůr Králové nad Labem, východní Krkonoše, Náchodsko či Broumovsko



Výhled s mýtiny nad Masarykovou studánkou na Dvůr Králové nad Labem ve směru na východní Krkonoše (foto: Stanislav Beneš, mapy.cz)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Velkým deficitem jinak turisticky vysoce atraktivního místa je absence dostatečně vysoké rozhledny těžící z možnosti unikátních panoramatických dálkových výhledů do krajiny Podkrkonoší, Krkonoš, Jizerských a Lužických hor, Českého Středohoří, Orlických hor či Polabí.

ZVIČINA ROZHLEDNA ZVIČINA

T01b

NÁVRH ŘEŠENÍ



Návrh umístění a předpokládaného rozsahu výhledu nové rozhledny na Zvičině (na podkladě map mapy.cz)

Doporučuje se vybudování nové rozhledny na severozápadním úbočí vrchu Zvičiny. V případě umístění vyhlídkové platformy rozhledny ve výšce vyšší než je výška okolních lesních porostů (15 – 20 m) lze předpokládat panoramatický výhled minimálně 270°, se směrem výhledu na sever, výhod a jih. Zastínění výhledu lesním porostem lze s ohledem na topografii terénu očekávat ve směru výhledu na východ.

Zvolené místo pro umístění rozhledny umožňuje nejširší možný panoramatický výhled při současném umístění rozhledny na volné ploše, bez nutnosti zásahů do okolních lesních porostů na vrchu Zvičina. Místo pro novou rozhlednu je zvoleno rovněž s ohledem na výhodnou blízkost k další základní infrastruktuře pro turistiku na vrchu Zvičina, rozhledna je navržena ve vazbě parkoviště a točku cyklobusu, ve vazbě na Raisovu chatu, kostelík sv. Jana Nepomuckého i výstupní stanice lyžařských vleků Ski areálu Zvičina.

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

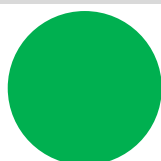


- Významné zatraktivnění vrchu Zvičina pro turisty
- Doplnění další významné infrastruktury a zároveň atraktivity pro turisty na vrchu Zvičina
- Umístění rozhledny na volné nezalesněné ploše, bez nutnosti zásahů do lesních porostů



- Realizační náklady → nároky na rozpočet obce Třebihošť / svazku obcí / KČT (dle konkrétního investora)

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Uspořádat architektonickou ideovou nebo architektonickou realizační soutěž** na přesnou lokalizaci a architektonické řešení rozhledny.
2. **V ÚP Třebihošť vymežit plochu pro umístění rozhledny na vrchu Zvičina.**

ROZHLEDNA ZÁLESÍ

T02

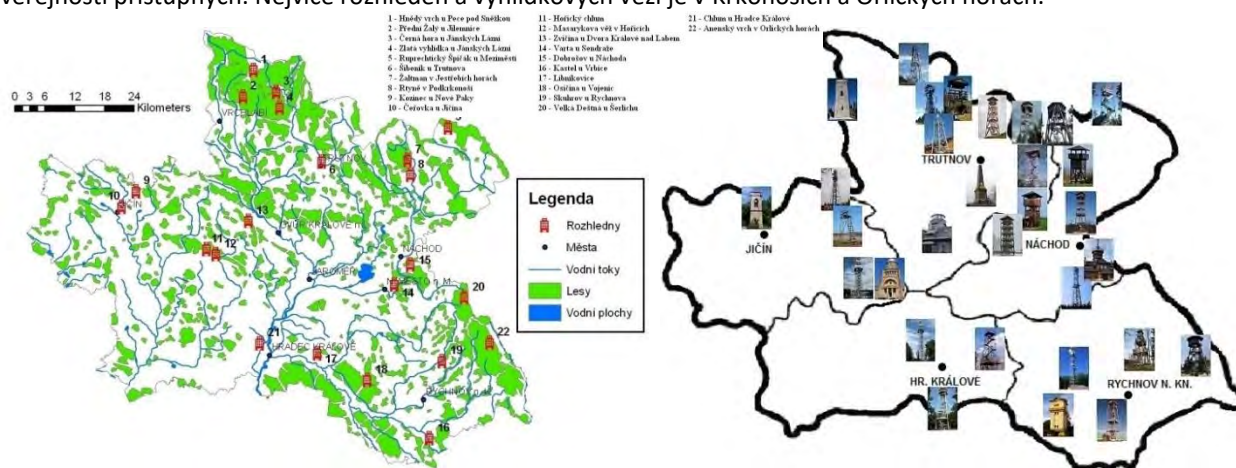
ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na záměr doplnění služeb pro návštěvníky nebo vybudování rozhledny při vstupu do Braunova Betléma od obce Hříbojedy a dále v obci Doubravice – místní část Zálesí (vazba na jezdecký klub Zálesí).

SOUČASNÝ STAV

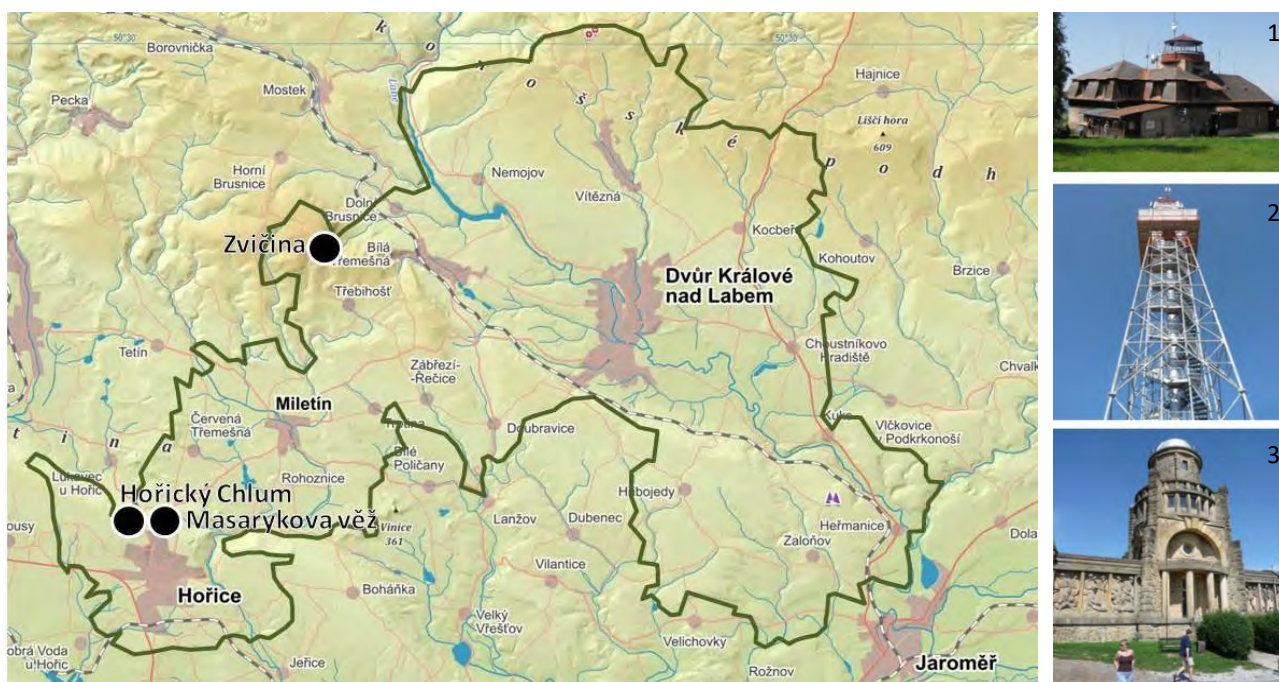
Rozhledny patří v České republice již od druhé poloviny 19. století k fenoménům a dodnes k jedněm z nejvyhledávanějších a nejoblíbenějších turistických cílů. Mezi turisty se zažilo pro Českou republiku pojmenování „rāj rozhlednový“. V celé České republice je k roku 2016 přes 260 funkčních rozhleden, další rozhledny jsou ve výstavbě.

V Královéhradeckém kraji se k roku 2016 nachází přes třicet rozhleden a vyhlídkových věží, z nichž 22 je funkčních a veřejnosti přístupných. Nejvíce rozhleden a vyhlídkových věží je v Krkonoších a Orlických horách.



Rozhledny v Královéhradeckém kraji (zdroj: vlevo – www.rozhledny.yc.cz, vpravo – rozhledny.wz.cz)

V řešeném území se k roku 2016 nacházejí pouze 3 rozhledny: (1) Zvičina – Raisova chata, (2) Hořice – Hořický Chlum a (3) Hořice – Masarykova vyhlídka.



Rozhledny v řešeném území (na podkladě turistické mapy mapy.cz). Fotografie rozhleden v řešeném území (foto: Veronika Šindlerová, 2011)

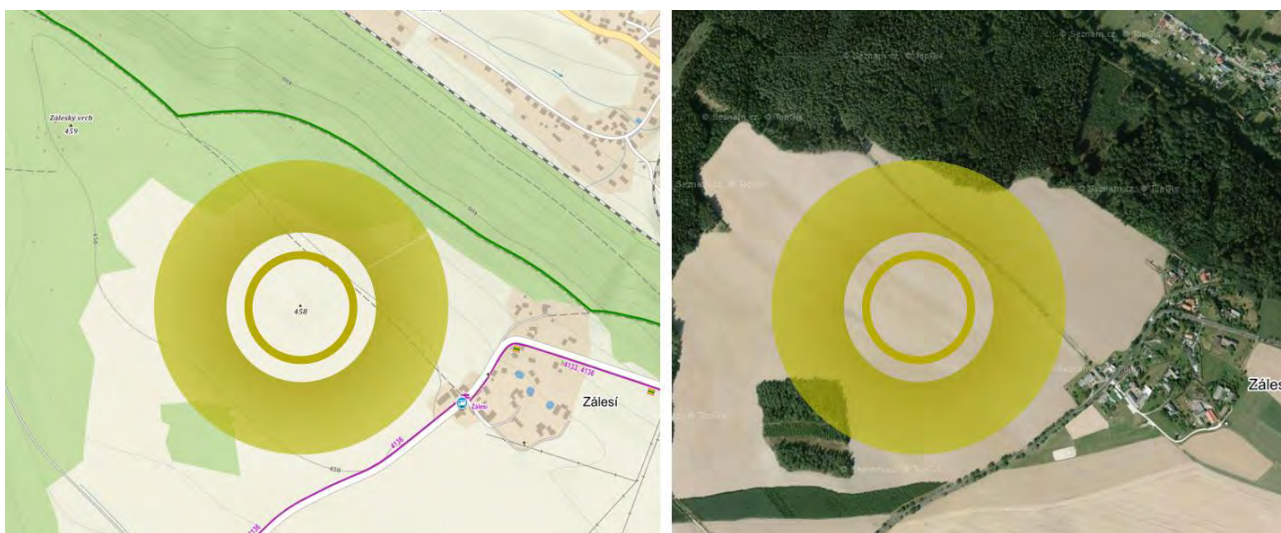
ROZHLEDNA ZÁLESÍ

T02

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

V řešeném území jsou i přes jeho topograficky členitý a kopcovitý terén pouze 3 rozhledny. V rámci řešeného území se přitom nachází řada míst, kde jsou i z povrchu terénu unikátní panoramatické výhledy. Nejvíce vyhlídkových míst v řešeném území je koncentrováno na Zvičinsko-kocléřovském horském hřebetu, který se zvedá z jinak ploché, resp. jen mírně zvlněné krajiny Krkonošského podhůří tvořené nivou Labe a Miletínské kotliny. Náhorní plošina Zvičinsko-kocléřovského hřebetu není zalesněná a umožňuje tak umístění rozhleden s panoramatickými výhledy až 360° a bez jakýchkoli zásahů do lesních porostů.

NÁVRH ŘEŠENÍ



Návrh umístění a předpokládaného rozsahu výhledu nové rozhledny v Doubravici, místní části Zálesí (na podkladě map www.mapy.cz)

Doporučuje se vybudování nové rozhledny na nezalesněné náhorní plošině hřebene (nejvyššího místa) Zvičinsko-kocléřovského hřebetu u sídla Zálesí (místní část obce Doubravice). I z úrovně terénu (nadmořská výška 458 m) jsou z nezalesněného hřebene ojedinělé panoramatické výhledy ve směru na jihozápad (Polabí) a severovýchod (směr Dvůr Králové nad Labem a východní Krkonoše). Výhledům na západ a severozápad brání masiv lesa. V případě vybudování rozhledny s vyhlídkovou plošinou umístěnou ve výšce 15 m a optimálně pak 20 m nad terénem lze předpokládat viditelnost v celém rozsahu 360°. Místo pro vybudování rozhledny je voleno ve vazbě na stávající polní cestu z místní části Zálesí na Záleský vrch, kudy je vedena také zelená turistická trasa.



Panoramatický výhled z místa pro novou rozhlednu ve směru na severovýchod, na Dvůr Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

ROZHLEDNA ZÁLESÍ

T02

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

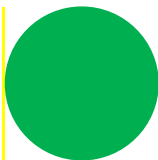


- Nová významná atraktivita a zároveň infrastruktura pro turisty v zázemí Dvora Králové nad Labem
- Zatraktivnění Dvora Králové nad Labem a nejbližšího okolí pro turisty
- Umístění rozhledny na volné nezalesněné ploše, bez nutnosti zásahů do lesních porostů



- Realizační náklady → nároky na rozpočet obce Doubravice / svazku obcí / KČT (dle konkrétního investora)

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít architektonickou studii** na přesnou lokalizaci a architektonické řešení rozhledny.
2. **V ÚP Doubravice vymezit plochu pro možné umístění rozhledny Zálesí.**



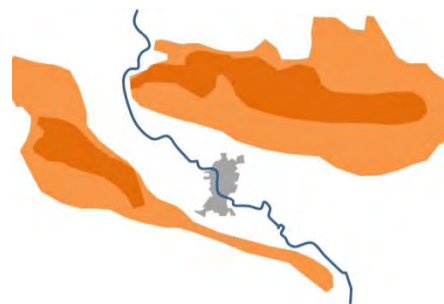
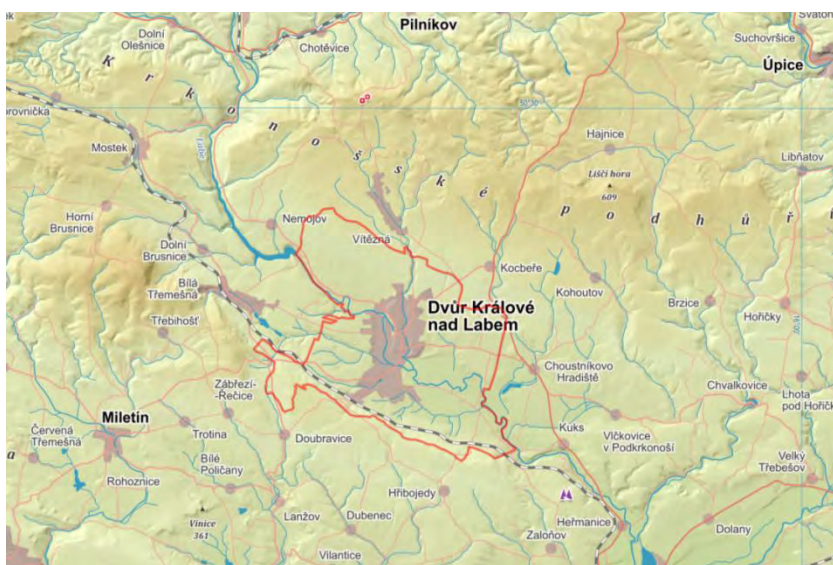
ROZHLEDNA / VYHLÍDKA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

T03

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na záměr doplnění služeb pro návštěvníky nebo vybudování rozhledny při vstupu do Braunova Betléma od obce Hříbojedy a dále v obci Doubravice – místní část Zálesí (vazba na jezdecký klub Zálesí).

SOUČASNÝ STAV



Topografie okolí Dvora Králové nad Labem (zdroj: mapy.cz)

Město Dvůr Králové nad Labem se rozkládá v údolní nivě horního toku řeky Labe, vymezené ze severu hřebenem krkonošského podhůří a z jihu Zvičinsko-kocleřovským horským hřbetem přecházejícím plynule do Libotovského hřbetu. Ze severu i z jihu je tak město Dvůr Králové nad Labem obklopeno svahy horských hřbetů. Přesto není v okolí města Dvůr Králové nad Labem, na okolních svazích nad městem, žádná rozhledna či vyhlídka na město. Hezké pohledy na město jsou tak z Žirečské Podstráně nebo od vlakového nádraží.



Pohled na město Dvůr Králové nad Labem ze Žirečské Podstráně (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

ROZHLEDNA / VYHLÍDKA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

T03

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

I přes horské hřbety obklopující z jihu a ze severu území města Dvůr Králové nad Labem a současně otevřenou krajinu široké údolní nivy Labe absence rozhledny nebo vyhlídky na celé město z výšky.

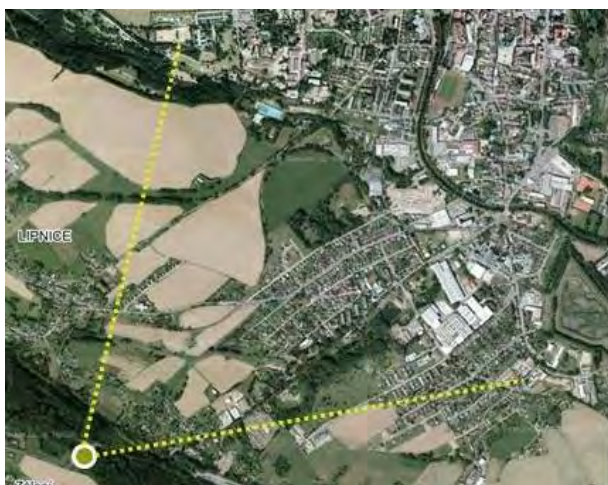
NÁVRH ŘEŠENÍ

Doporučuje se vybudování vyhlídky na město Dvůr Králové nad Labem od jihu, v průseku lesa pro vedení vysokého napětí mezi Dvorem Králové nad Labem – Městskou Podstrání a Zálesím, v místě bývalého lomu v zatáčce silnice III/30011. Z průseku lesa nad Městskou Podstrání je již dnes, z úrovně terénu, jeden z nejkrásnějších výhledů na celé město Dvůr Králové nad Labem. Výhodou vyhlídkového místa je pohled směrem na sever, tedy se sluncem za zády a přitom na osluněné / osvětlené město.



Výhled z místa pro vyhlídku na město Dvůr Králové nad Labem (foto: Jan Kovařík, 2016)

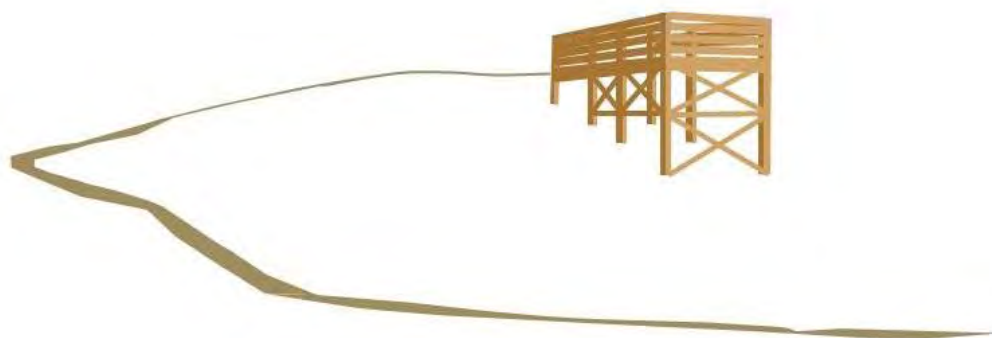
Vzhledem k příznivým podmínkám viditelnosti i z úrovně terénu není podmínkou budování rozhledny. Dostačující je vybudování konstrukčně jednoduché vyhlídkové plošiny v horní části bývalého lomu a její zpřístupnění novou zpevněnou cestou s vyrovnávacími schodišti od nově vybudovaných parkovacích stání v zatáčce silnice III/30011 pod bývalým lomem. Vhodné by bylo prokácení náletu v zorném poli výhledu.



Situace umístění vyhlídky (na podkladě letecké mapy mapy.cz) a ideový návrh umístění vyhlídky a řešení okolí (Veronika Šindlerová, 2016)

ROZHLEDNA / VYHLÍDKA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

T03



Ideový návrh vyhlídkové platformy pod Zálesím (Veronika Šindlerová, 2016)

ROZHLEDNA / VYHLÍDKA DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

T03

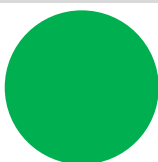
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Jedno z mála míst s blízkým výhledem na celé město Dvůr Králové nad Labem bez nutnosti budování rozhledny či složitých terénních či vegetačních úprav
- Nová významná atraktivita a zároveň infrastruktura pro turisty v zázemí Dvora Králové nad Labem
- Zatraktivnění Dvora Králové nad Labem a nejbližšího okolí pro turisty
- Minimální realizační náklady → pro viditelnost města není třeba budovat vysokou rozhlednu ani věž
- Vhodný způsob revitalizace bývalého lomu
- Vhodné využití průseku lesa pro vedení vysokého napětí
- Umístění vyhlídky přímo u silnice III/30011 s možností jednoduchého vybudování parkovacích stání pro návštěvníky vyhlídky



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít architektonickou studii** na přesnou lokalizaci a architektonické řešení vyhlídky, přístupové cesty a parkovacích stání pod vyhlídkou.
2. **V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit plochy pro možné umístění vyhlídky, přístupové cesty k vyhlídce a parkovacích stání pro vyhlídku jižně od města u silnice III/30011.**

ROZHLEDNA BETLÉM

T04

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

*Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na záměr doplnění služeb pro návštěvníky nebo **vybudování rozhledny při vstupu do Braunova Betléma od obce Hřibojedy a dále v obci Doubravice – místní část Zálesí (vazba na jezdecký klub Zálesí).***

SOUČASNÝ STAV

V Novém lese u Kuksu (dnes známém jako Betlém) bylo v letech 1718 – 1732 sochařskou dílnou barokního sochaře Matyáše Bernarda Brauna vytvořeno unikátní barokní sochařsko-krajinářské dílo, známé dnes jako Braunův Betlém. Jedná se o galerii soch světců a dalších biblických výjevů (včetně například Klanění pastýřů nebo Příchodu tří králů) tesaných přímo do skály či mohutných balvanů. Kromě soch byla v lese řada fontán, celkem sedm meditačních pousteven (Sv. Františka, Sv. Pavla, Sv. Antonína, Sv. Jeronýma, Sv. Huberta, Sv. Jiljí a Sv. Druha), vyhlídkový pavilon a další sochařské artefakty. Les byl také prořat několika průseky, částečně proto, že zde vedly cesty, částečně kvůli malebným průhledům do krajiny s panoramatem Krkonoš na obzoru. Les měl tedy v podstatě parkovou úpravu. Přitom ovšem patrně po celou dobu fungovaly v lese také již zmíněné pískovcové lomy, kde se běžně těžil pískovec na stavby realizované v širokém okolí.

Počátek historie Braunova Betléma se datuje dnem 26. února 1717, kdy František Antonín hrabě Špork koupil za 2900 zlatých od města Dvora Králové les, který sousedil s jeho panstvím. Důvodem koupě tohoto lesa byly skály, které se tu tyčily, a území dostalo název Nový les. Hrabě Špork zde současně založil dvě poustevny. Poustevnu sv. Antonína a poustevnu sv. Pavla. Roku 1720 byla dokončena výstavba pousteven a začala zde průběžně pracovat s určitými přestávkami Braunova sochařská dílna. Pracovala zde až do roku 1732. Záměrem hraběte Šporka bylo vytvořit zde jakési meditační a výletní místo procházek lázeňských hostů z Kuksu.

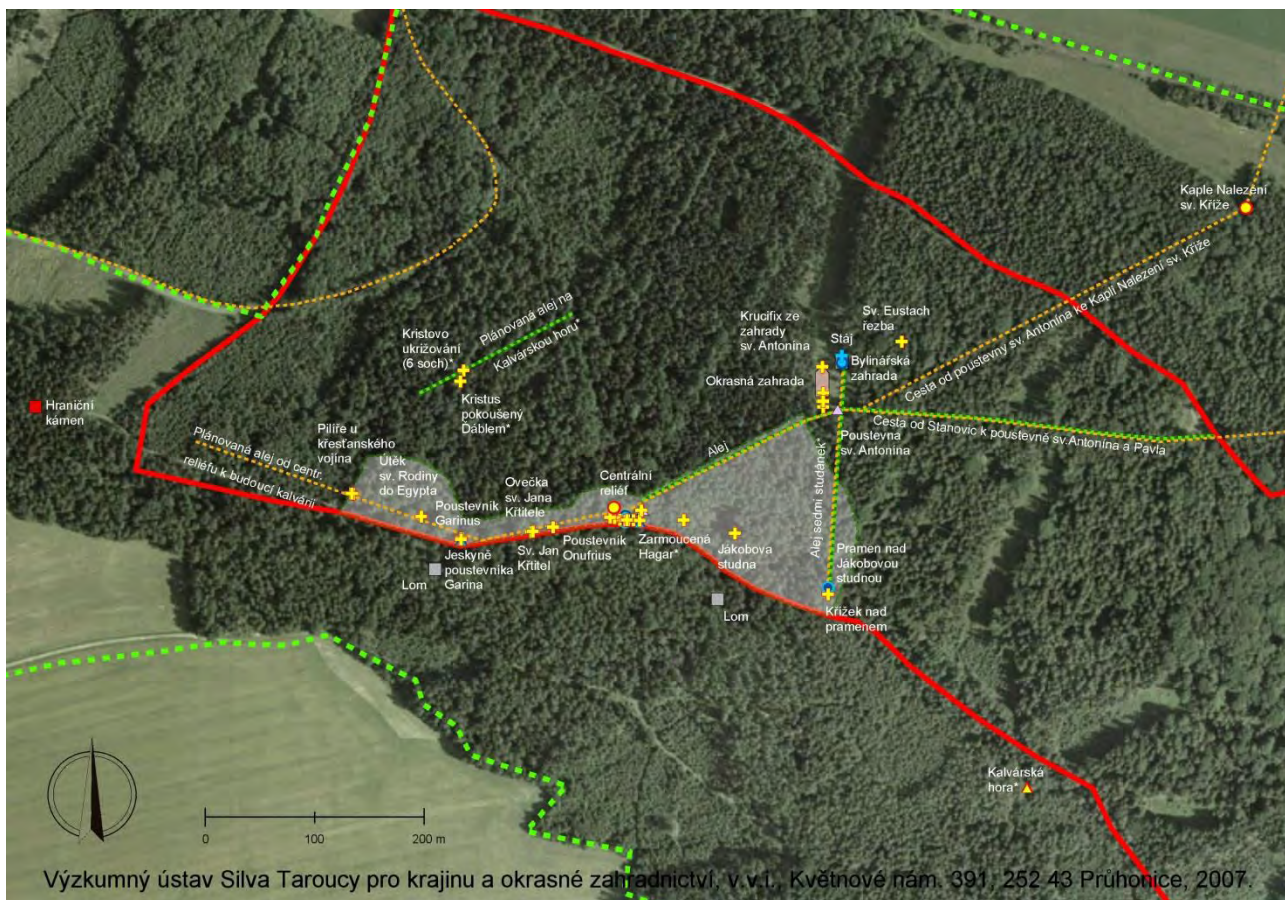
Současná podoba areálu Nového lesa je pouze fragmentem té původní. Vedle většinou torzovitě dochovaných kamenných soch zde byla také řada soch dřevěných, z nichž se do současnosti dochovala pouze jediná. Část sochařských prací v Novém lese je i přes vážnou devastaci celého původního souboru a krajinářské scenérie řazena k nejkvalitnějším dílům českého i světového barokního sochařství. Od roku 2002 je areál chráněn jako národní kulturní památka a od roku 2000 je areál zapsán na seznamu 100 nejohroženějších památek světa organizace UNESCO.



Sochy Matyáše Bernarda Brauna v Novém Lese u Kuksu (foto: Veronika Šindlerová, 2015)

ROZHLEDNA BETLÉM

T04



Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i., Květnové nám. 391, 252 43 Průhonice, 2007.

Plán zachovaných fragmentů původního sochařsko-krajinářského konceptu v Novém Lesu u Kuksu (zdroj: kuks.estranky.cz)

Areál Nového Lesu u Kuksu s Braunovým Betlémem barokních soch patří ke světovým unikátům a k jedné z nejnavštěvovanějších turistických atrakcí v Královéhradeckém kraji. Návštěva Braunova Betléma je zpravidla spojována s návštěvou Kuksu, s nímž je historie i současnost Braunova Betléma provázána.

Areál Nového Lesu u Kuksu navštíví každoročně desetitisíce turistů. Přesná čísla nejsou k dispozici, neboť areál je volně přístupný bez nutnosti platit vstupné. Počet návštěvníků lze usuzovat z počtu placených návštěvníků v Hospitalu Kuks, který se v roce 2015 vyšplhal na 139 016.

Braunův Betlém je dnes přístupný a dostupný následujícími způsoby:

pro návštěvníky přijíždějící autem

- z centrálního parkoviště v Hříbojedech (přístup vhodný pro osoby s omezenou schopností pohybu) – 400 m
- z parkoviště ve Stanovicích – 1,5 km
- z centrálního parkoviště v obci Kuks – 2,9 km

pro návštěvníky přijíždějící vlakem

- ze zastávky Žireč – 700 m
- ze zastávky Kuks – 2,7 km

pro návštěvníky přijíždějící autobusem veřejné regionální dopravy

- ze zastávky Hříbojedy – 1,6 km

pro návštěvníky přijíždějící na kole

- z centrálního parkoviště v Hříbojedech – 400 m

ROZHLEDNA BETLÉM

T04



Schéma přístupnosti Braunova Betléma v Novém Lese u Kuksu (Veronika Šindlerová na podkladě zeměpisné mapy mapy.cz)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Hlavní, nejbližší, a proto také nejčastěji využívaný přístup pro turisty k Braunovu Betlému je z centrálního parkoviště v severní části obce Hřibojedy. Parkoviště umožňuje také parkování zájezdových autobusů a je tak vhodné i pro parkování turistických autobusů s většími skupinami turistů. Přístup k Braunovu Betlému od centrálního parkoviště je navíc v podstatě bezbariérový, resp. schůdný i pro osoby s omezenou schopností pohybu, včetně například lidí s kočárky.

I přesto centrální parkoviště není vybaveno žádnou doprovodnou infrastrukturou pro turisty. Chybí zde například jakákoli možnost občerstvení, možnost zakoupení upomínkových předmětů, chybí zde i informační centrum k Braunovu Betlému.

Potenciál hlavního a turisty velice frekventovaného nástupního místa na Braunův Betlém není dlouhodobě využito, nenabízí žádnou přidanou hodnotu kromě prostého zaparkování automobilu. S ohledem na polohu centrálního parkoviště na vrcholu Zvíčinsko-kocleřovským horským hřbetu má i toto místo, podobně jako další místa na vrcholu tohoto 17 km dlouhého hřebenu, značný potenciál pro vybudování rozhledny a zatraktivnění tak v současné době velmi pasivně využívaného místa pro turisty.



Centrální parkoviště u Braunova Betléma v obci Hřibojedy (foto: Veronika Šindlerová, 2012)

NÁVRH ŘEŠENÍ

Je žádoucí rozvinout dosud nevyužitý potenciál hlavního nástupního místa na Braunův Betlém z centrálního parkoviště v Hřibojedech. Žádoucí je prověřit možnosti umístění minimálně následující nové infrastruktury pro turisty ve vazbě na plochu parkoviště:

ROZHLEDNA BETLÉM

T04

- občerstvení pro turisty
- informační centrum s prodejnou suvenýrů (možno integrovat s občerstvením)
- rozhledna (možno integrovat s občerstvením a informačním centrem)

Inspiraci pro výše uvedené základní dovybavení centrálního parkoviště občerstvením, informačním centrem, prodejnou suvenýrů a rozhlednou lze hledat například v realizaci integrovaného objektu Muzea Járy Cimrmana, prodejny suvenýrů, občerstvení a rozhledny v areálu U Čápa v Přířovicích v Jizerských horách.



Maják a Muzeum Járy Cimrmana v Přířovicích, autor: Ing. arch. Martin Rajniš (zdroj: m.krkonose.eu, www.liberecky-kraj.cz, www.drevostavby.cz)

S ohledem na unikátnost souboru Braunových barokních soch v Novém Lese u Kuksu nejen v republikovém, ale mezinárodním měřítku, vzhledem ke stále rostoucímu zájmu o Braunův Betlém vzhledem k jeho zápisu na seznamu 100 nejohroženějších památek světa UNESCO a s ohledem na několikanásobné zvýšení návštěvnosti Kuksu a okolí po dokončení kompletní obnovy Hospitalu Kuks a revitalizace obce Kuks, je žádoucí prověřit i možnosti umístění významnější a komplexnější infrastruktury cestovního ruchu, zejména pak:

- informační středisko s expozicí o historii Braunova Betléma a o postupu restaurace soch
- restaurace
- ubytovací zařízení (penzion)

Doporučuje se rovněž prověřit pěší vazby na železniční zastávku Žireč (včetně možnosti obnovení Hotelu Žireč) a na autobusovou zastávku veřejné regionální autobusové dopravy v centru Hřibojed.



Návrh na umístění rozhledny Betlém a schématické znázornění očekávaného rozsahu výhledu (na podkladě letecké mapy mapy.cz)



Výhled z místa pro rozhlednu směrem na jih, do Polabí (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

ROZHLEDNA BETLÉM

T04

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

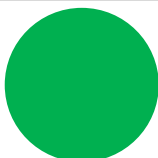


- Zvýšení kvality poskytovaných služeb pro turisty ve vazbě na Braunův Betlém
- Nová významná atraktivita a zároveň infrastruktura pro turisty ve vazbě na Braunův Betlém
- Zatraktivnění Královédvorska pro turisty

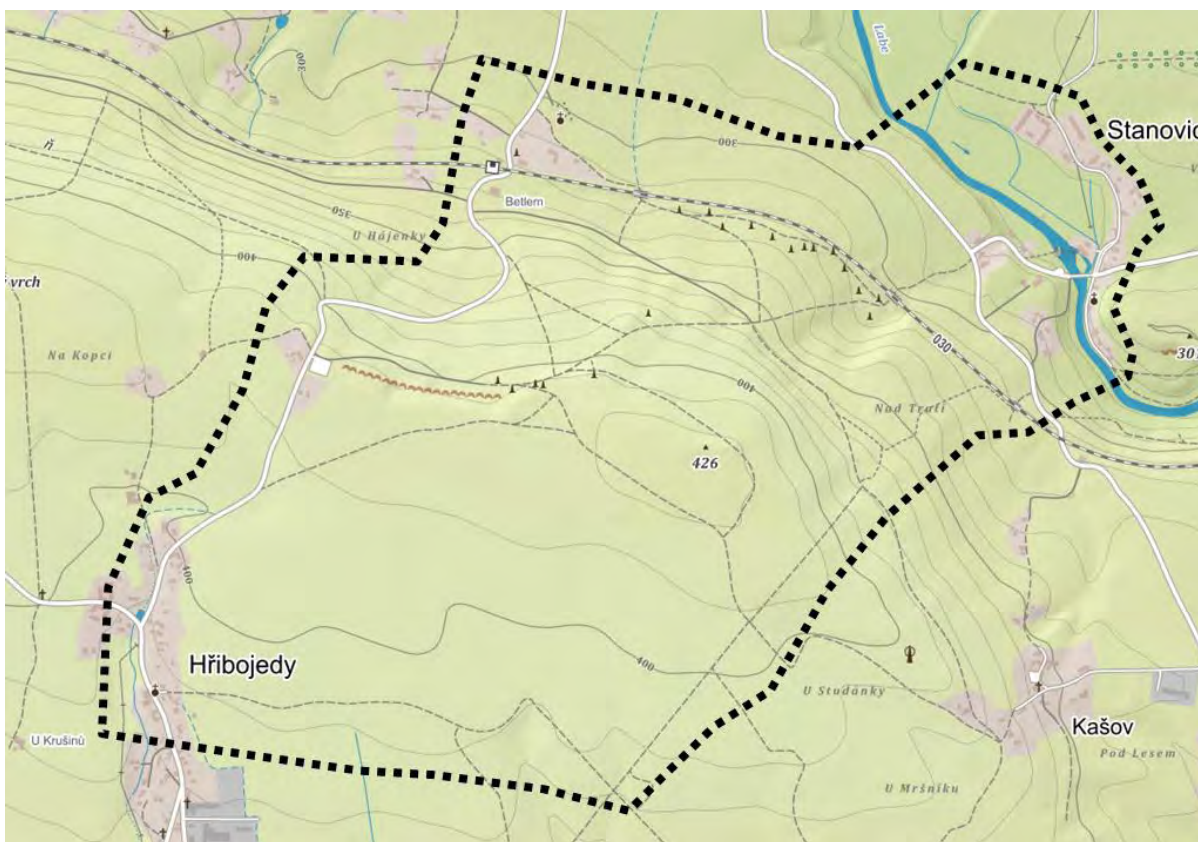


- Realizační náklady
- Nutnost koordinace rozvoje území mezi třemi obcemi (Hřibojedy, Dvůr Králové nad Labem, Stanovice)

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. Pořídít podrobnou územní studii ROZVOJ NÁSTUPNÍHO MÍSTA NA BRAUNŮV BETLÉM.



Návrh území řešeného územní studií ROZVOJ NÁSTUPNÍHO MÍSTA NA BRAUNŮV BETLÉM (na podkladě zeměpisné mapy mapy.cz)

2. Na základě podrobné územní studie (bod 1) vymežit v ÚP Hřibojedy, ÚP Dvůr Králové nad Labem a ÚP Stanovice potřebné plochy pro rozvoj infrastruktury pro turisty ve vazbě na centrální parkoviště v Hřibojedech.



REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK

T05

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit možnosti a případné územní nároky pro revitalizaci významného vodního prvku Hartského potoka (Kacbach) s kaskádami splavů (vytvoření městské oddychové části).

SOUČASNÝ STAV

Hartský potok (méně známý také pod označením Kacbach) je levým přítokem Labe a nejdelším a nejmohutnějším potokem ve Dvoře Králové nad Labem. Své jméno získal podle místního názvu lesa Harta, kterým nad Dvorem protéká. Hartský potok pramení mezi obcemi Kocléřov a Záboří, po 8,4 km toku a přibližně dvoustetmetrovém spádu se vlévá na Hrubých lukách do meandrujícího Labe.

Od tzv. Dolního mlýna, který stojí na pomezí Komárova (sídlo v obci Vítězná) a severního okraje Dvora Králové nad Labem, až po ústí potoka do Labe, protéká Hartský potok hlubokým zaříznutým údolím, které vytváří významnou krajinnou osu města Dvůr Králové nad Labem ve směru od severu k jihu.

Nejkrásnějším úsekem Hartského potoka je horní tok nad Dvorem Králové nad Labem. Potok tady teče ve výrazném lesním zářezu, kde je v délce přibližně 1 km na potoce vytvořena umělá kaskáda několika splavů a potok tu v celé délce lemuje lesní cesta. Tento úsek údolí Hartského potoka je již dnes významnou rekreační osou města, vyhledávanou obyvateli města ke každodenní rekreaci, vycházkám a procházkám.

Zastavěným územím města pak Hartský potok prochází v regulovaném korytu sevřeném, až na výjimky kolem Podhartského rybníka a v Schulzových sadech, zástavbou města.

Při ústí do Labe vytváří Hartský potok meandrující okraj rozlehlých plání zvaných Hrubá luka.



Údolí Hartského potoka s kaskádou jezů severně od Dvora Králové nad Labem (foto: Veronika Šindlerová, 2016)

REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK

T05

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Absence kontinuální pěší a cyklistické prostupnosti podél Hartského potoka v celé délce jeho toku na území města Dvůr Králové nad Labem.

Nevyužitý potenciál Hartského potoka jako nejvýznamnější krajinné osy města Dvůr Králové nad Labem ve směru sever – jih pro každodenní rekreaci obyvatel města i pro cestovní ruch.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Viz Závěry / doporučení dalšího postupu ↓.

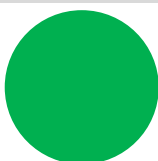
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Využití potenciálu krajinné osy Hartského potoka pro každodenní rekreaci obyvatel města i pro turistiku
- Kontinuální prostupnost podél Hartského potoka pro pěší a cyklistický pohyb
- Hartský potok jako hlavní krajinná/zelená páteř systému veřejných prostranství města



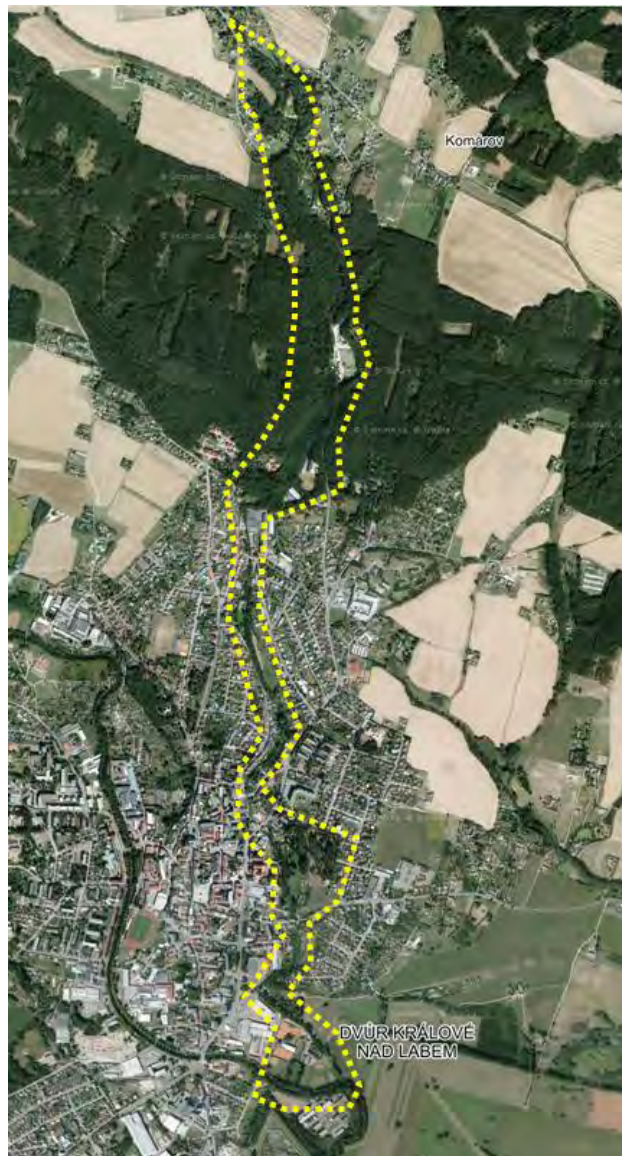
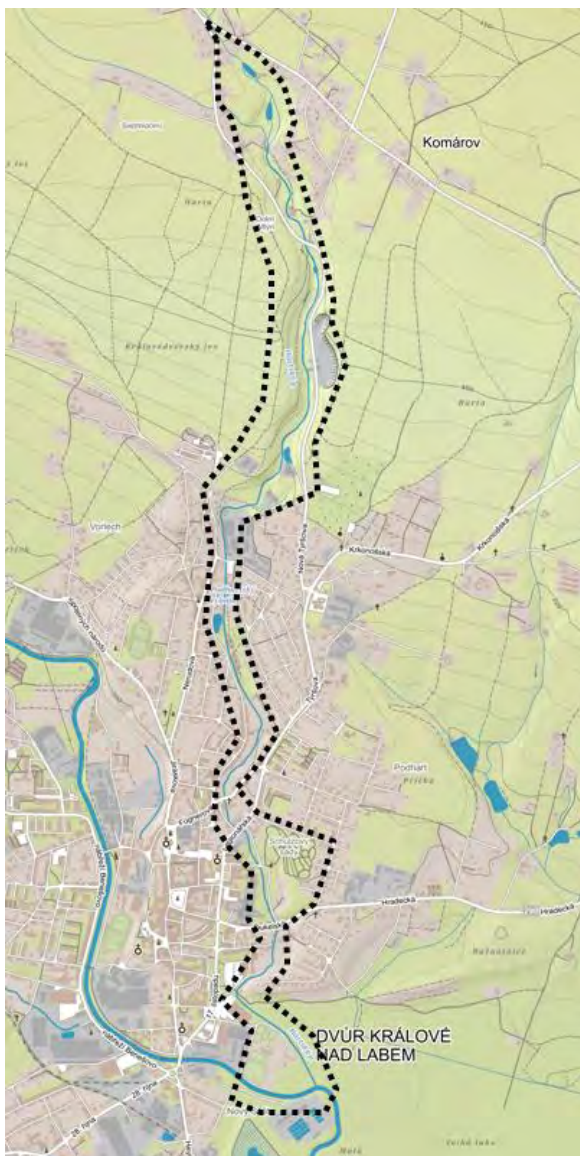
ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK (KACBACH)**, se zvláštním důrazem na řešení veřejné prostupnosti podél celého toku Hartského potoka, kontinuity ploch veřejné zeleně podél celého toku Hartského potoka a maximální míru integrace veřejných prostranství podél Hartského potoka do systému veřejných prostranství města (zajištění maximální míry dostupnosti / přístupnosti veřejných prostranství podél Hartského potoka z okolních veřejných prostranství).

REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK

T05



Návrh území řešeného územní studií REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK (KACBACH) (na podkladě zeměpisné mapy a letecké mapy mapy.cz)

2. Na základě podrobné územní studie (bod 1) vymežit v ÚP Dvůr Králové nad Labem a ÚP Vítězná plochy pro stabilizaci a další rozvoj veřejných prostranství/veřejné zeleně, sportu, rekreace, parkování a další infrastruktury pro každodenní rekreaci obyvatel města ve vazbě na krajinnou osu Hartského potoka (Kacbachu).



ZATRAKTIVNĚNÍ PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI

T06

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Posoudit potřeby a územní nároky na dopravní infrastrukturu včetně dopravy v klidu ve vazbě na možnosti zatraktivnění lokality přehrady Les Království z pohledu rekreačního (koupání, loďky, výstavba rekreačních objektů, tábořiště na pravém břehu přehrady atd.).

SOUČASNÝ STAV

Les Království je údolní přehradní nádrž na řece Labi vystavěná v roce 1910 - 1919. Leží u samoty Těšnov ve správním území obce Bílá Třemešná, 4 km proti proudu od města Dvůr Králové nad Labem, v úzkém údolí, jež prochází Kocleřovským hřbetem. Celý levý břeh přehrady od její hráze až po Debrné lemuje rozsáhlý lesní komplex Království, zbytek starého hraničního hvozdu, po němž získala přehrada své jméno.



Přehradní nádrž Les Království od západu (zdroj: cs.wikipedia.org)

Díky své poloze v zalesněném údolí řeky Labe a svým architektonickým ztvárněním ve stylu romantické pseudogotiky imitujícím středověké hrady, je přehrada jednou z nejkrásnějších v celé České republice a jedním z nejvyhledávanějších turistických cílů Královédvorská.

Od 3. září 1958 je přehrada i s elektrárnou zapsána jako nemovitá památka, od roku 1964 je národní technickou památkou, od 1. července 2010 je národní kulturní památkou.

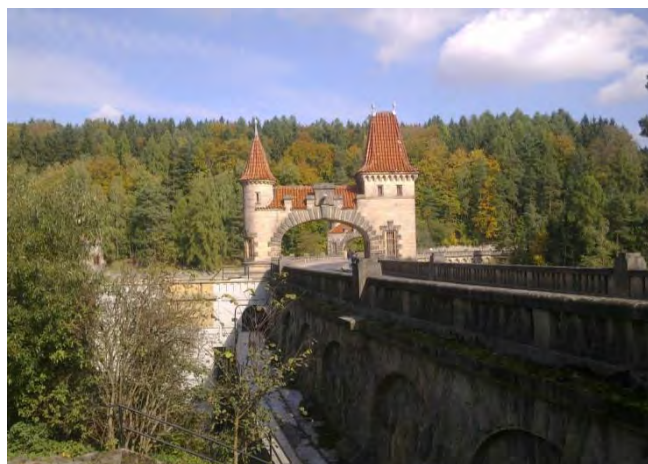
Kromě vlastní hráze přehrady Les Království je turisty obdivovanou stavbou také domek hrázného na pravém břehu Labe ve svahu nad hrází přehrady, imitující opět v pseudogotickém stylu věž hrdy s cimbuřími.

ZATRAKTIVNĚNÍ PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI

T06



Přehradní nádrž Les Království od východu (zdroj: www.pla.cz, Povodí Labe, státní podnik)



Hráz přehrady Les Království od jihu (foto: Veronika Šindlerová 2016, 2012)

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

I přes značnou popularitu přehrady Les Království u turistů, a i přes exponovanou polohu přehrady na mezinárodní Labské cyklotrase č. 2 a na křížení třech značných pěších turistických tras, není okolí hráze přehrady vybaveno v podstatě žádnou turistickou infrastrukturou poskytující zejména v letní sezóně (i když přehrada Les Království je díky své romantické poloze v lesích hojně navštěvována i v zimě) servis pro turisty.

Na pravém břehu je v blízkosti hráze k dispozici 7 parkovacích stání pro osobní automobily a informační tabule o přehradě, na levém břehu je pak 10 stání pro osobní automobily. Chybí jakákoli další infrastruktura pro turisty, možnost občerstvení, prohlídky přehrady s průvodcem, chybí i například možnost ubytování.

ZATRAKTIVNĚNÍ PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI

T06

V roce 2010 předložila královéhradecká pobočka České vědeckotechnické vodohospodářské společnosti, jako zástupce vlastníka přehrady, státního podniku Povodí Labe, projekt na větší otevření přehrady Les Království turistům, a v konkurenci dalších projektových žádostí na peníze z Evropské unie uspěla. S ohledem na personální a administrativní změny v hradecké pobočce České vědeckotechnické vodohospodářské společnosti k čerpání evropské dotace na podporu turistického ruchu v okolí přehrady nakonec nedošlo. (zdroj: idnes.cz, 28.11.2010).

Projekt na větší otevření přehrady Les Království veřejnosti počítal s důkladnou rekonstrukcí domku hrázného, v němž měla vzniknout nová expozice se základními textovými a mapovými informacemi a věž s cimbuřím se měla proměnit na vyhlídkové místo /rozhlednu. Za evropské peníze měly u přehradní hráze vzniknout i nové veřejné toalety a parkoviště s přístupovou komunikací k vodě. Další miliony korun mělo investovat Povodí Labe ze svého rozpočtu do předláždění současných komunikací, do instalace nového veřejného osvětlení s replikami původních lamp.

NÁVRH ŘEŠENÍ

Je žádoucí rozvinout dosud nevyužitý potenciál přehrady Les Království pro cestovní ruch a rekreaci a ve vazbě na hráz přehrady i na samotnou vodní nádrž doplnit další turistickou infrastrukturu, které by zajistila alespoň základní služby pro návštěvníky a turisty a umožnila jim seznámení se s historií a dochovanými hodnotami přehrady, občerstvení a případně také možnost ubytování a k přírodě a krajině šetrných rekreačních a sportovních aktivit.

Podrobněji viz Závěry / doporučení dalšího postupu ↓.

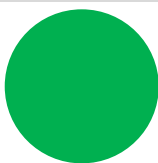
VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ



- Zvýšení kvality poskytovaných služeb pro turisty ve vazbě na přehradu Les Království → rozvinutí dosud nevyužitého turistického potenciálu přehrady Les Království
- Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu ve vazbě na mezinárodní Labskou cyklotrasu č. 2
- Zvýšení atraktivity Královédvorská pro turisty



ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



1. **Pořídít podrobnou územní studii ROZVOJ POTENCIÁLU PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI A CESTOVNÍ RUCH**, s důrazem na prověření územních potřeb pro rozvoj veřejné infrastruktury (parkování (včetně parkování automobilů pro nakládku a vykládku vodáckých lodí), přístupové komunikace, napojení na síť technické infrastruktury) a územních potřeb pro rozvoj základní i doprovodné infrastruktury pro cestovní ruch a rekreaci (např. tábořiště / kemp / autokemp, penzion, turistická restaurace, informační centrum o historii a dochovaných hodnotách, koupání, venkovní sportovní vybavení (univerzální hřiště, hřiště na beach volejbal apod.), půjčovna sportovních potřeb (kola, loďky, vodácké potřeby), přístup k vodní hladině pro vodáky).

ZATRAKTIVNĚNÍ PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI

T06



Návrh území řešeného územní studií ROZVOJ POTENCIÁLU PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI A CESTOVNÍ RUCH (na podkladě zeměpisné mapy a letecké mapy mapy.cz)

2. Na základě podrobné územní studie (bod 1) **vymezit v ÚP Bílá Třemešná potřebné plochy pro rozvoj veřejné infrastruktury a infrastruktury pro rekreaci a cestovní ruch** ve vazbě na pravý břeh přehrady Les Království.



SZVLCPT

Celkový návrh



K dalšímu sledování ve vzájemné koordinaci jsou touto územní studií určeny následující záměry zobrazené ve výkresu č. 2 VÝKRES DÍLČÍCH ZÁMĚRŮ URČENÝCH K DALŠÍMU SLEDOVÁNÍ:

číslo záměru název záměru

SILNIČNÍ DOPRAVA

S01	Silniční propojení MÚK Jaroměř-Sever – Dvůr Králové nad Labem
S02	Silnice II/300 MÚK Hořice – Lipnice – Kocbeře
S02a	Silnice II/300 Severozápadní obchvat Hořic
S02b	Silnice II/300 Přeložka Dachovy
S02c	Silnice II/300 Obchvat Miletína
S03	Dvůr Králové nad Labem – obchvaty / přeložky
S03a	Dvůr Králové nad Labem Obchvat Zboží
S03b	Dvůr Králové nad Labem Východní propojení (napojení PZ Zboží)
S03c	Dvůr Králové nad Labem Východní přivaděč (propojení PZ Zboží a PZ Borek)
S03e	Dvůr Králové nad Labem Severozápadní obchvat (Lipnice – MÚK Kocbeře)
S03h	Dvůr Králové nad Labem Obchvat Verdek

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Z01	Dvůr Králové nad Labem - vlečka
Z01a	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Přestupní terminál veřejné dopravy
Z01b	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Železniční zastávka ZOO
Z01c	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Železniční zastávka Lipnice
Z01d	Dvůr Králové nad Labem – vlečka Trakční měnírna
Z02	Dvůr Králové nad Labem – přestupní uzel vlak – bus železniční stanice
Z03	Železniční trať Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
Z03a	Provozní koncept (Pardubice – Hradec Králové) – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
Z03b	Elektrizace železniční trati Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem
Z03c	Výhybna Kuks

VODNÍ DOPRAVA

V01	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Debrné - most
V02	Výstupní místo pro vodáky Les Království - hráz

<i>číslo záměru</i>	<i>název záměru</i>
V03	Slalomový kanál / divoká voda Pušův splav
V04	Vodácké tábořiště + nástupní místo pro vodáky Pušův splav
V05	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Nový Svět
V06	Úvaziště Žlreč
V07	Úvaziště Stanovice – Šporkův mlýn
V08	Úvaziště Kuks
V09	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Brod nad Labem
V10	Nástupní / výstupní místo pro vodáky Heřmanice
LETECKÁ DOPRAVA	
L01	Letiště Dvůr Králové nad Labem
L01a	Letiště Dvůr Králové nad Labem zpevnění vzletové a přistávací dráhy
L01b	Letiště Dvůr Králové nad Labem změna orientace vzletové a přistávací dráhy
L01c	Letiště Dvůr Králové nad Labem rozvoj aktivit a služeb letiště
CYKLISTICKÁ DOPRAVA	
C01	Cyklotrasa Les Království - Zvičina
C02	Areál terénní cyklistiky Zvičina
DOPRAVA V KLIDU	
P01	Parkoviště P+G pro obsluhu centra města Dvůr Králové nad Labem
P01a	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům autobusové nádraží
P01b	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům zimní stadion
P01c	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům bývalé zahrady Slovanů
P01f	P+G Dvůr Králové nad Labem Parkovací dům bývalé zahrady ul. J. Žižky
TURISTIKA	
T01	Zvičina – zvýšení turistické atraktivity
T01a	Parkoviště a točka autobusu na vrchu Zvičina
T01b	Rozhledna Zvičina
T02	Rozhledna Zálesí
T03	Rozhledna / vyhlídka Dvůr Králové nad Labem
T04	Rozhledna Betlém
T05	Rekreační osa Hartský potok
T06	Zatraktivnění přehrady Les Království pro rekreaci



Závěry



Doporučení pro územně plánovací činnost Královéhradeckého kraje

Doporučení pro aktualizaci ZÚR

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 Po pořízení podrobnější vyhledávací (dopravně technické) studie nové silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách, jejím projednání s dotčenými orgány a dotčenými samosprávami, jejím dohodnutí s Ministerstvem dopravy, resp. Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, vymezit v rámci ZÚR Královéhradeckého kraje koridor nadmístního významu pro tuto novou silnici MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách.	S01
2 V ZÚR Královéhradeckého kraje aktualizovat vymezení koridoru DS29 (silnice II/300 v prostoru Hořic) dle výsledků projednání ÚP Hořice.	S02a
3 V ZÚR Královéhradeckého kraje, po projednání s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a dotčenými obcemi, zcela vypustit koridor DS15 (silnice II/284 v prostoru Miletína po hranici okresu s napojením na dnešní trasu silnice II/285 i Bílých Poličan) a koridor DS30 (silnice II/300 v prostoru Miletína).	S02c
4 Po vypuštění koridorů DS15 a DS30 ze ZÚR Královéhradeckého kraje a po dohodě s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje vymezit v případě nutnosti koordinace v nadmístních souvislostech v ZÚR Královéhradeckého kraje nový koridor pro přeložku silnice II/300 v prostoru Miletína v trase dle Varianty 4 dle této Územní studie Podkrkonoší.	S02c
5 V ZÚR Královéhradeckého kraje dále nesledovat zaústění Východního přivaděče (koridor DS12p) do ulice 17. listopadu → dle závěrů podrobné komparativní vyhledávací studie variant silničního propojení PZ Zboží a PZ Borek vymezit v ZÚR Královéhradeckého kraje nový koridor pro Východní přivaděč zaústěný do silnice III/29915 (aktualizace vymezení koridoru DS12p).	S03c

č.	doporučení	číslo záměru
6	Na základě závěrů podrobné územní studie přesného trasování Severozápadního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem případně vymezit příslušný koridor pro Severozápadní obchvat města v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí Dvůr Králové nad Labem a Bílá Třemešná (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), popřípadě v ZÚR Královéhradeckého kraje.	S03e
7	Ze ZÚR Královéhradeckého kraje, po projednání s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, vypustit koridor DS4r (silnice II/299 v prostoru Dvora Králové nad Labem).	S03f

Doporučení pro pořízení územních studií

č.	doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA		
1	Pořídít ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a příslušným orgánem ochrany památkové péče podrobnou vyhledávací (dopravně technickou) studii nové silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách, zpřesňující směrové a výškové vedení navrhované silnice. V rámci této studie provést mimo jiné i posouzení dopadů generované dopravy nové silnice na dotčenou dálniční křižovatku Jaroměř-sever na dálnici D11, a to ve vazbě na § 39 zákona č. 13/1997 Sb.	S01
2	Pořídít ve spolupráci s ŘSD ČR podrobnou dopravně technickou studii územních a technických nároků na úplnou homogenizaci silnice II/300 Hořice – Dvůr Králové nad Labem – Kocbeře na technické parametry silnice I. třídy a minimálně kategorie S 9,5/70.	S02
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA		
3	Pořídít ve spolupráci se ZOO územní studii podrobného urbanistického a architektonického řešení přístupu od nové železniční zastávky ZOO k zadnímu (jižnímu) vstupu do areálu ZOO. V rámci této studie se dále zabývat celkově rozvojem areálu ZOO (např. rozšíření nabídky služeb a atrakcí pro celoroční provoz, rozšíření výběhů pro zvířata mimo stávající areál ZOO, možnostmi a územními dopady možného navýšení kapacity parkování) a s tím souvisejícími územními nároky.	Z01b

Doporučení pro územně plánovací činnost obcí v řešeném území

Bílá Třemešná

Doporučení pro ÚP Bílá Třemešná

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 Na základě závěrů podrobné územní studie přesného trasování Severozápadního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem případně vymezit příslušný koridor pro Severozápadní obchvat města v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí Dvůr Králové nad Labem a Bílá Třemešná (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), popřípadě v ZÚR Královéhradeckého kraje.	S03e
CYKLISTICKÁ DOPRAVA	
2 V ÚP Bílá Třemešná na základě podrobné územní studie rozvoje infrastruktury cestovního ruchu na Vrchu Zvičina a okolí vymezit příslušné plochy pro umístění staveb a zařízení Areálu terénní cyklistiky Zvičina.	C02
TURISTIKA	
3 Na základě podrobné územní studie ROZVOJ POTENCIÁLU PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI A CESTOVNÍ RUCH vymezit v ÚP Bílá Třemešná potřebné plochy pro rozvoj veřejné infrastruktury a infrastruktury pro rekreaci a cestovní ruch ve vazbě na pravý břeh přehrady Les Království.	T06

Červená Třemešná

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Dolní Brusnice

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Doubravice

Doporučení pro ÚP Doubravice

č. doporučení	číslo záměru
TURISTIKA	
1 V ÚP Doubravice vymezit plochu pro umístění rozhledny Zálesí.	T02

Dvůr Králové nad Labem

Doporučení pro ÚP Dvůr Králové nad Labem

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 V ÚP Dvůr Králové nad Labem zpřesnit na základě aktualizovaných ZÚR Královéhradeckého kraje plochu / koridor pro novou silnici MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách.	S01
2 V ÚP Dvůr Králové nad Labem dále nesledovat zaústění Východního přivaděče do ulice 17. listopadu → dle závěrů podrobné komparativní vyhledávací studie variant silničního propojení PZ Zboží a PZ Borek vymezit, v návaznosti na nové vymezení koridoru DS12p (silnice II/300 v prostoru Dvora Králové nad Labem) v ZÚR Královéhradeckého kraje, nový koridor pro Východní přivaděč zaústěný do silnice III/29915.	S03c
3 Na základě závěrů podrobné územní studie přesného trasování Severozápadního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem případně vymezit příslušný koridor pro Severozápadní obchvat města v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí Dvůr Králové nad Labem a Bílá Třemešná (§ 43 odst. 1 stavebního zákona), popřípadě v ZÚR Královéhradeckého kraje.	S03e
4 V návaznosti na vypuštění koridoru DS4r (silnice II/299 v prostoru Dvora Králové nad Labem) ze ZÚR Královéhradeckého kraje vypustit z ÚP Dvůr Králové nad Labem koridor pro Západní propojení.	S03f
5 Z ÚP Dvůr Králové nad Labem vypustit plochu / koridor pro Severní propojení.	S03g
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	
6 Stabilizovat v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochy železniční vlečky → eliminace možnosti zrušení vlečky a změny jejího využití na jiný účel.	Z01
7 V ÚP Dvůr Králové vymezit plochu pro přestupní terminál veřejné dopravy a pro železniční zastávky Lipnice a ZOO, včetně souvisejících ploch veřejných prostranství zajišťujících přístupnost nových zastávek pro chodce a cyklisty a pro automobilovou obsluhu.	Z01
8 Na základě závěrů územní studie podrobného urbanistického a architektonického řešení přestupního terminálu veřejné dopravy vymezit v ÚP Dvůr Králové plochu pro přestupní terminál veřejné dopravy, včetně souvisejících ploch pro odstavování autobusů, parkoviště P+R, K+R a B+R a pro veřejná prostranství zajišťující přístupnost terminálu pro chodce a cyklisty.	Z01a

č.	doporučení	číslo záměru
9	Na základě závěrů podrobného urbanistického a architektonického řešení přístupu od nové železniční zastávky ZOO k zadnímu (jižnímu) vstupu do areálu ZOO vymezit v ÚP Dvůr Králové plochu pro železniční zastávku ZOO a související plochy veřejných prostranství pro zajištění pěšího přístupu od železniční zastávky ZOO k navrhovanému jižnímu vstupu areálu ZOO.	Z01b
10	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit plochu železniční zastávky Lipnice a související plochy veřejných prostranství pro zajištění pěšího přístupu k železniční zastávce.	Z01c
11	V případě elektrifikace železniční trati č. 030 a železniční vlečky vymezit na základě přesných energetických výpočtů v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro trakční měničnu.	Z01d
12	Na základě závěrů podrobné územní studie přestupního uzlu autobus – vlak v prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro přestupní uzel autobus – vlak, včetně ploch potřebných pro odstávky autobusů a ploch pro parkoviště P+R, K+R a B+R.	Z02
VODNÍ DOPRAVA		
13	Na základě podrobné územní studie CENTRUM VODNÍ TURISTIKY PUŠŮV SPLAV vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem potřebné plochy pro rekreaci, sport, veřejná prostranství apod. pro možné umístění komplexního zázemí pro vodáky na pravém břehu Labe nad Pušovým splavem.	V04
14	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit na pravém břehu Labe v lokalitě Nový Svět (na konci ulice Luční) plochu pro umístění nástupního / výstupního místa pro vodáky (plocha veřejného prostranství nebo veřejné zeleně) a plochu veřejného prostranství pro novou pěší a cyklistickou lávku mezi navrhovaným nástupním / výstupním místem pro vodáky a sportovním areálem (tenisovým centrem) na levém břehu Labe.	V05
LETECKÁ DOPRAVA		
15	Na základě závěrů územní studie potenciálů rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem příslušné plochy potřebné pro natočení vzletové a přistávací dráhy a případný rozvoj další infrastruktury letiště.	L01b
16	Vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem plochu pro navrhovanou cyklostezku propojující Labskou cyklotrasu č. 2 a zázemí letiště Dvůr Králové nad Labem.	L01c
17	Vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem zastavitelnou plochu pro možný rozvoj zázemí letiště, východně od stávajícího zázemí.	L01c
DOPRAVA V KLIDU		
18	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit v rozsahu plochy stávajícího autobusového nádraží plochu smíšenou obytnou městskou umožňující vícepodlažní zástavbu, s podmínkou umístění kapacitního veřejného parkovacího domu charakteru P+G pro návštěvníky a uživatele centra města.	P01a
19	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vytvořit podmínky (prostřednictvím stanovení podmínek plošného a prostorového uspořádání plochy areálu zimního stadionu) pro možné umístění vícepodlažního kapacitního veřejného parkovacího domu charakteru P+G pro návštěvníky a uživatele centra města a pro hráče, diváky a další návštěvníky zimního stadionu.	P01b
20	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit na základě územní studie využití a prostorového uspořádání areálů bývalých zahradnictví na Slovanech příslušné plochy a stanovit příslušné podmínky plošného a prostorového uspořádání, včetně plochy pro umístění veřejného parkovacího domu typu P+G.	P01c
21	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit na základě územní studie využití a prostorového uspořádání areálů bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky příslušné plochy a stanovit příslušné podmínky plošného a prostorového uspořádání, včetně plochy pro umístění veřejného parkovacího domu typu P+G.	P01f
TURISTIKA		
22	V ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezit plochy pro možné umístění vyhlídky, přístupové cesty k vyhlídce a parkovacích stání pro vyhlídku jižně od města u silnice III/30011.	T03
23	Na základě podrobné územní studie ROZVOJ NÁSTUPNÍHO MÍSTA NA BRAUNŮV BETLÉM vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem (ve vazbě na ÚP Hřibojedy a ÚP Stanovice) potřebné plochy pro rozvoj infrastruktury pro turisty ve vazbě na centrální parkoviště v Hřibojedech.	T04

č.	doporučení	číslo záměru
24	Na základě podrobné územní studie REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK (KACBACH) vymezit v ÚP Dvůr Králové nad Labem (ve vazbě na ÚP Vítězná) plochy pro stabilizaci a další rozvoj veřejných prostranství/veřejné zeleně, sportu, rekreace, parkování a další infrastruktury pro každodenní rekreaci obyvatel města ve vazbě na krajinou osu Hartského potoka (Kacbachu).	T05

Doporučení pro pořízení územních studií

č.	doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA		
1	Pořídít podrobnou komparativní vyhledávací studii variant silničního propojení PZ Zboží a PZ Borek, včetně prověření stavebně technického řešení (směrové a výškové vedení silničního propojení).	S03c
2	Pořídít podrobnou územní studii přesného trasování Severozápadního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem, včetně prověření stavebně technického řešení (směrové a výškové vedení obchvatu).	S03e
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA		
3	Pořídít podrobnou územně technickou studii využití vlečky ve Dvoře Králové nad Labem pro pravidelnou osobní dopravu, se zaměřením na posouzení technických parametrů vlečky a možnosti jejího využití pro osobní železniční dopravu a dále se zaměřením na územní nároky pro případnou homogenizaci a optimalizaci směrového vedení vlečky a na určení přesných poloh nových železničních zastávek Lipnice, ZOO a Terminál na trase vlečky.	Z01
4	Pořídít územní studii podrobného urbanistického a architektonického řešení přestupního terminálu veřejné dopravy, včetně řešení odstavení autobusů, parkoviště P+R a stání K+R, zařízení pro parkování jízdních kol B+R a včetně řešení přístupnosti terminálu pro chodce a cyklisty z navazujících veřejných prostranství.	Z01a
5	Pořídít územní studii revitalizace veřejných prostranství městské osy Denisovo náměstí – náměstí T. G. Masaryka, s předpokladem vzniku nového přestupního terminálu veřejné dopravy při ulici 28. října.	Z01a
6	Pořídít podrobnou územní studii přestupního uzlu autobus – vlak v prostoru železniční stanice Dvůr Králové nad Labem, se zaměřením na přímé bezbariérové propojení mezi peronizovanou železniční stanicí a nástupištěm pro autobusy, včetně řešení ploch potřebných pro odstávky autobusů a ploch pro parkoviště P+R, K+R a B+R.	Z02
VODNÍ DOPRAVA		
7	Pořídít podrobnou územní studii CENTRUM VODNÍ TURISTIKY PUŠŮV SPLAV, s cílem prověření umístění vodáckého tábořiště, zázemí pro vodáky včetně půjčovny lodí, šaten, hygienického zázemí a restaurace / občerstvení, nástupního místa na řeku pro vodáky (včetně přístupu k vodní hladině) a slalomového kanálu pro divokou vodu.	V04
LETECKÁ DOPRAVA		
8	Pořídít podrobnou územní studii potenciálů rozvoje Letiště Dvůr Králové nad Labem, se zaměřením na podrobné prověření změny orientace vzletové a přistávací dráhy LKDK a prověření územních nároků na rozvoj další infrastruktury LKDK.	L01, L01b
DOPRAVA V KLIDU		
9	Pořídít podrobnou studii dopravy v klidu na území celého města Dvůr Králové nad Labem, se zaměřením na problematiku parkování v jádrovém (kompaktním) městě.	P01
10	Pořídít podrobnou územní studii využití a prostorového uspořádání areálů bývalých zahradnictví na Slovanech, v souvislosti s vypuštěním plochy pro severní propojení a v souvislosti se záměrem umístění veřejného parkovacího domu typu P+G na části plochy areálů bývalých zahradnictví.	P01c

č. doporučení	číslo záměru
11 Pořídít podrobnou územní studii možné konverze/revitalizace areálu bývalé městské tržnice na náměstí Republiky na smíšené území městského bydlení a občanského vybavení, s důrazem na zachování kompaktnosti zástavby areálu, na zachování a citlivou konverzi všech dochovaných historicky a architektonicky cenných budov (zejména vstupní objekt bývalé tržnice orientovaný do náměstí republiky a hlavní objekt bývalé Mayerovy továrny situovaný na nároží náměstí republiky a Fügnerovy ulice) a s důrazem na respekt k poloze areálu na území MPZ Dvůr Králové nad Labem. Vhodné je rovněž prověřit také možnost obnovy funkce centrální městské tržnice v části areálu.	P01d
12 Pořídít podrobnou územní studii využití a prostorového uspořádání areálů bývalého zahradnictví v ulici J. Žižky, včetně prověření možností integrace veřejného parkovacího domu typu P+G na části plochy areálu bývalého zahradnictví. <i>Pozor: nutná koordinace s územní studií REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK (KACBACH) - záměr T05 ↓</i>	P01f
TURISTIKA	
13 Pořídít podrobnou územní studii ROZVOJ INFRASTRUKTURY CESTOVNÍHO RUCHU NA VRCHU ZVIČINA A V ŠIRŠÍM OKOLÍ (rozhledna, terénní cyklistika, dopravní obslužnost ad.).	T01
14 Pořídít podrobnou územní studii ROZVOJ NÁSTUPNÍHO MÍSTA NA BRAUNŮV BETLÉM.*	T04
15 Pořídít podrobnou územní studii REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK (KACBACH), se zvláštním důrazem na řešení veřejné prostupnosti podél celého toku Hartského potoka, kontinuity ploch veřejné zeleně podél celého toku Hartského potoka a maximální míru integrace veřejných prostranství podél Hartského potoka do systému veřejných prostranství města (zajištění maximální míry dostupnosti / přístupnosti veřejných prostranství podél Hartského potoka z okolních veřejných prostranství).	T05
16 Pořídít podrobnou územní studii ROZVOJ POTENCIÁLU PŘEHRADY LES KRÁLOVSTVÍ PRO REKREACI A CESTOVNÍ RUCH, s důrazem na prověření územních potřeb pro rozvoj veřejné infrastruktury (parkování (včetně parkování automobilů pro nakládku a vykládku vodáckých lodí), přístupové komunikace, napojení na sítě technické infrastruktury) a územních potřeb pro rozvoj základní i doprovodné infrastruktury pro cestovní ruch a rekreaci (např. tábořiště / kemp / autokemp, penzion, turistická restaurace, informační centrum o historii a dochovaných hodnotách, koupání, venkovní sportovní vybavení (univerzální hřiště, hřiště na beach volejbal apod.), půjčovna sportovních potřeb (kola, lodky, vodácké potřeby), přístup k vodní hladině pro vodáky).*	T06

* Po předchozí dohodě alternativně pořizovatelem Krajský úřad Královéhradeckého kraje.

Heřmanice

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Hořenice

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Hořice

Doporučení pro pořízení územních studií

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 Pořídit podrobnější územní studii variant severozápadního obchvatu města Hořice, s důrazem na řešení osazení navrhované silnice v terénu a eliminaci negativních vlivů na krajinný ráz Hořického Chlumu.	S02a

Hřibojedy

Doporučení pro ÚP Hřibojedy

č. doporučení	číslo záměru
TURISTIKA	
1 Na základě podrobné územní studie ROZVOJ NÁSTUPNÍHO MÍSTA NA BRAUNŮV BETLÉM vymezit v ÚP Hřibojedy (ve vazbě na ÚP Dvůr Králové nad Labem a ÚP Stanovice) potřebné plochy pro rozvoj infrastruktury pro turisty ve vazbě na centrální parkoviště v Hřibojedech.	T04

Choustníkovo Hradiště

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Kocbeře

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Kuks

Doporučení pro ÚP Kuks

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 V ÚP Kuks zpřesnit na základě aktualizovaných ZÚR Královéhradeckého plochu / koridor pro novou silnici MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách.	S01
2 V ÚP Kuks prověřit ve spolupráci s orgánem ochrany památkové péče územní podmínky pro rozšíření polní cesty Kašov – Kuks na parametry obousměrné místní obslužné komunikace k novému parkovišti u železniční zastávky Kuks, vymezit plochu pro parkoviště jižně od železniční trati a vymezit plochy pro pěší bezbariérový podchod pod železniční tratí mezi navrhovaným parkovištěm a železniční zastávkou Kuks.	S01

Litíč

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Miletín

Doporučení pro ÚP Miletín

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 Po vypuštění koridorů DS15 a DS30 ze ZÚR Královéhradeckého kraje a po dohodě s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje vypustit uvedené koridory z ÚP Miletín a vymezit nový koridor pro přeložku silnice II/300 v prostoru Miletína v trase dle Varianty 4 dle této Územní studie Podkrkonoší.	S02c

Nemojov

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Rohoznice

Doporučení pro ÚP Rohoznice

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 Po vypuštění koridorů DS15 a DS30 ze ZÚR Královéhradeckého kraje a po dohodě s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje vypustit koridor DS15 z ÚP Rohoznice.	S02c

Stanovice

Doporučení pro ÚP Stanovice

č. doporučení	číslo záměru
TURISTIKA	
1 Na základě podrobné územní studie ROZVOJ NÁSTUPNÍHO MÍSTA NA BRAUNŮV BETLÉM vymezit v ÚP Stanovice (ve vazbě na ÚP Dvůr Králové nad Labem a ÚP Hřibojedy) potřebné plochy pro rozvoj infrastruktury pro turisty ve vazbě na centrální parkoviště v Hřibojedech.	T04

Trotina

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Třebihošť

Doporučení pro ÚP Třebihošť

č. doporučení		číslo záměru
CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
1	V ÚP Třebihošť na základě podrobné územní studie rozvoje infrastruktury cestovního ruchu na Vrchu Zvičina a okolí vymezit příslušné plochy pro umístění staveb a zařízení Areálu terénní cyklistiky Zvičina.	C02
TURISTIKA		
2	V ÚP Třebihošť vymezit příslušné plochy pro točku cyklobusu a pro kapacitní povrchové parkoviště pro osobní automobily, mimo pobytový a rekreační prostor mezi Raisovou chatou a kostelíkem sv. Jana Nepomuckého.	T01a
3	V ÚP Třebihošť vymezit plochu pro umístění rozhledny na vrchu Zvičina.	T01b

Vítězná

Doporučení pro ÚP Vítězná

č. doporučení		číslo záměru
TURISTIKA		
1	Na základě podrobné územní studie REKREAČNÍ OSA HARTSKÝ POTOK (KACBACH) vymezit v ÚP Vítězná (ve vazbě na ÚP Dvůr Králové nad Labem) plochy pro stabilizaci a další rozvoj veřejných prostranství/veřejné zeleně, sportu, rekreace, parkování a další infrastruktury pro každodenní rekreaci obyvatel města ve vazbě na krajinou osu Hartského potoka (Kacbachu).	T05

Zábřezí-Řečice

Bez konkrétních doporučení pro územně plánovací činnost obce.

Zaloňov

Doporučení pro ÚP Zaloňov

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 V ÚP Zaloňov zpřesnit na základě aktualizovaných ZÚR Královéhradeckého plochu / koridor pro novou silnici MÚK Jaroměř – sever – Kašov – Stanovice – Žirečská Podstráň – Na Borkách.	S01

Zdobín

Doporučení pro ÚP Zdobín

č. doporučení	číslo záměru
SILNIČNÍ DOPRAVA	
1 Po vypuštění koridorů DS15 a DS30 ze ZÚR Královéhradeckého kraje a po dohodě s odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje vymezit nový koridor pro přeložku silnice II/300 v prostoru Miletína v trase dle Varianty 4 dle této Územní studie Podkrkonoší.	S02c





Zdroje



Právní předpisy

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), v platném znění

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění

Zákona č. 49/1997, o civilním letectví, v platném znění

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění

Vyhláška č.104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, v platném znění

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění

Vyhláška č. 66/1988 Sb., kterou se provádí zákon č. 20/1987 Sb., v platném znění

Vyhláška MŽP ČR č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

Vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Politika územního rozvoje

Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1 schválené usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15. dubna 2015

Zásady územního rozvoje

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje (SURPMO, a.s., Projektové středisko Hradec Králové 2011)

Návrh Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. – Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., 11/2015)

Územní plány

Územní plán Bílá Třemešná (Ing. arch. Roman Žatecký, 11/2009)

Územní plán obce Červená Třemešná (Region s.r.o., 10/2004)

Územní plán Doubravice (TENET, spol. s r.o., 2010)

Územní plán Dvůr Králové nad Labem ve znění Změny č. 1 (2014)

Územní plán obce Heřmanice (Ing. arch. Milan Vojtěch, 02/2001)

Územní plán Heřmanice – Návrh pro společné jednání (SURPMO, a.s., 01/2016)

Územní plán obce Heřmanice (Ing. arch. Milan Vojtěch, 02/2001)

Územní plán obce Hořenice (Ing. arch. Milan Vojtěch, 03/2008)

Územní plán sídelního útvaru Hořice – Návrh pro společné jednání (Sdružení Ing. Martin Samohrd, Ing. arch. Jan Buchar, 04/2016)

Územní plán Hořice – Návrh pro společné jednání ((SURPMO, a.s., 1995)

Územní plán obce Hřibojedy (11/2006)

Územní plán Kuks (Ing. arch. Karel Novotný, 2010)

Územní plán sídelního útvaru Miletín, Rohoznice (05/1997)

Územní plán Nemojov ve znění Změny č. 1 (Ing. arch. Karel Novotný, 05/2014)

Územní plán Stanovice (Ing. arch. Karel Novotný, 09/2014)

Územní plán obce Třebihošť (05/2005)

Územní plán Třebihošť (Ing. arch. Karel Novotný, 06/2015)

Územně analytické podklady

Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje, aktualizace 2015 (Krajský úřad Královéhradeckého kraje – odbor územního plánování a stavebního řádu – oddělení územního plánování, 06/2015)

Územně analytické podklady ORP Dvůr Králové nad Labem, aktualizace 2014 (Městský úřad Dvůr Králové nad Labem – úřad územního plánování, 2014)

Územně analytické podklady ORP Hořice, aktualizace 2014 (EKOTOXA s.r.o., 2014)

Územně analytické podklady ORP Jaroměř, aktualizace 2014 (Městský úřad Jaroměř – odbor výstavby, 2014)

Územní studie

Územní studie Analýza koncepcí a nástrojů územního plánování na území památkové rezervace Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitalu a souborem plastik v Betlémě, jeho ochranného pásma a nejbližšího okolí (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 07/2013)

Územní studie koridoru kapacitní silnice R10/R35 Mnichovo Hradiště - Rádelský Mlýn – Úlibice (T-PLAN, 03/2012)

Integrovaná studie regionu Labe v Královéhradeckém kraji (Centrum EP, 06/2012)

Kulturně historická analýza oblasti Kuks – Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště – územní studie a návrh managementu (Výzkumný ústav SILVA TAROUČY pro krajinu a okrasné zahradnictví, v. v. i., Jan Hendrych, David Jech, 04/2007)

Krajinná kompozice Jaroměřsko – teatrum mundi. Jaroměř – Josefov – Velichovky – Kuks – Heřmanice – Betlém (Ateliér Charvát)

Strategie / koncepce Královéhradeckého kraje – územní rozvoj

Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2014 – 2020 (CIRI, 2014)

Program rozvoje Královéhradeckého kraje 2014 - 2016 (CIRI, 09/2014)

Program rozvoje cestovního ruchu Královéhradeckého kraje pro období 2014-2020 (Královéhradecký kraj, 2014)

Nadregionální strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů (Královéhradecký kraj, aktualizace 05/2015)

Program obnovy venkova Královéhradeckého kraje pro období 2014 – 2020 (Krajský úřad Královéhradeckého kraje, 09/2013)

Integrované strategie území MAS

MAS Královédvorskovo – nové příležitosti našemu regionu. Integrovaná strategie území pro programové období 2014-2020 (MAS Královédvorskovo – Lenka Křížková, Simona Tulachová, Jolana Šopovová + DRAG s.r.o., 2014)

Integrovaná strategie území MAS Královédvorskovo na programové období 2014-2020. Analýza. (MAS Královédvorskovo – Lenka Křížková, Simona Tulachová + DRAG s.r.o., 2014)

Strategie komunitně vedeného místního rozvoje pro území MAS Království – Jestřebí hory, o.p.s. na období 2014 – 2020 (MAS Království – Jestřebí hory, o.p.s., 2014)

Strategie komunitně vedeného místního rozvoje pro období 2014 – 2020 Místní akční skupiny Podchlumí (MAS Podchlumí, o.p.s., 2014)

Strategie / strategické plány

Strategie rozvoje cestovního ruchu pro oblast Podkrkonoší / Podzvičinsko 2011 - 2020 (Podzvičinsko, 2011)

Strategický plán rozvoje města Hořice (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 06/2013)

Studie / koncepce / generely / projekty - doprava

Koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji, aktualizace 2009 (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.)

Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje, úprava červen 2008 (SURPMO, a.s., 06/2008)

Vývoj dopravních vztahů na území Královéhradeckého kraje vyvolaný výstavbou dálnice D11 a rychlostní silnice R35, úprava květen 2008 (SURPMO, a.s., 05/2008)

Studie řešení dopravní průchodnosti v oblasti města Dvůr Králové nad Labem v návaznosti na rychlostní silnici R11 (Transconsult s.r.o., 07/2012)

Generel dopravní infrastruktury ve vybraném území okresů Náchod a Trutnov (Transconsult s.r.o., 12/2006)

R35 Hořice – Sadová, Dokumentace pro územní rozhodnutí (SUDOP Praha a.s., 11/2010)

Vyhledávací studie možného propojení dálnice D11 (mimoúrovňová křižovatka Kocbeře) a křižovatky silnic I/16 a II/299 (Hostinné) (SURPMO, a.s., 11/2006)

Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim: Aktualizace Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice (SUDOP Praha a.s., 05/2014)

Směrový dopravní průzkum Hořice (Ing. Martin Samohrd, R-PROJEKT, 06/2013)

Celostátní sčítání dopravy 2000 (ŘSD ČR, 2000, dostupné z: www.rsd.cz/doprava/scitani_2000)

Celostátní sčítání dopravy 2005 (ŘSD ČR, 2005, dostupné z: www.scitani2005.rsd.cz)

Celostátní sčítání dopravy 2010 (ŘSD ČR, 2010, dostupné z: www.scitani2010.rsd.cz)

Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Ministerstvo dopravy, 2013)

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2013)

Studie proveditelnosti Labské stezky č. 2 úsek Kuks-pramen (Highway Design s.r.o., Ing. Jindřich Kmoníček 11/2015)

Monitoring návštěvnosti Labské stezky v Královéhradeckém kraji (Partnerství, o.p.s., 2013 - 2015)

Studie řešení cyklistické dopravy ve Dvoře Králové na Labem (Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D., 2014)

Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů (Ing. Jaroslav Martinek, aktualizace květen 2015)

Analýza stavu letiště LKDK – Dvůr Králové. (Vojtěch Václavík, Projekt 2015, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2015)

Možnosti rozvoje vnitrostátního letiště LKDK – Dvůr Králové. (Vojtěch Václavík, Bakalářská práce 2016, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2016)

Další zdroje

VFR příručka VFR-AD-LKDK-VOC k Letišti Dvůr Králové nad Labem, ze dne 15.10.2015

Letecký předpis L14: Letiště (Ministerstvo dopravy ČR, 2015)

LESTAV spol. s r. o., O firmě [online] 2009 [cit. 2015-11-22]. Dostupné z: <http://www.lestav.cz/o_firme.html>

Letecká škola Řehák [online] 2010 [cit. 2015-11-22]. Dostupné z: <<http://www.leteckaskola-rehak.cz/>>

Letecký rejstřík, Úřad pro civilní letectví [online] 2011 [cit. 2015-11-22]. Dostupné z: <<http://portal.caa.cz/letecky-rejstrik#>>

Letiště Dvůr Králové nad Labem – LKDK In: Facebook [online]. [cit. 2015-11-22]. Dostupné z: <<https://www.facebook.com/Letiste-Dvur-Kralove-nad-Labem-LKDK-315808496015/?fref=ts>>

Kalivoda, František, 1949: **Krystalogram regulačního plánu města Dvůr Králové nad Labem**. Dvůr Králové nad Labem: MNV

Pruša, J., 2015: **Svět letecké dopravy** (II. rozšířené vydání) Praha: Galileo Training s. r. o.

Žihla Z., 2000: **Technologie a řízení letecké dopravy**. Pardubice: Univerzita Pardubice

Internetové stránky

www.zoodvurkralove.cz (ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem)

www.akdk.cz (Aeroklub Dvůr Králové nad Labem)

lis.rlp.cz (Letecká informační služba, Řízení letového provozu ČR)

www.raft.cz (webový portál pro vodáky a vodáckou turistiku)

oldmaps.geolab.cz (prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska, Laboratoř geoinformatiky Fakulty životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně v Ústí nad Labem)

www.szdc.cz (Správa železniční dopravní cesty, s.o.)

scitani2010.rsd.cz (výsledky Celostátního sčítání dopravy, ŘSD ČR 2010)

www.scitani2005.rsd.cz (výsledky Celostátního sčítání dopravy, ŘSD ČR 2010)

www.zvicina.eu (portál o vrchu Zvičina – Matěj Mazur)

www.zvicina.info (ski areál Zvičina)

www.dvurkralove.cz (turistický portál města Dvůr Králové nad Labem)

mapy.mudk.cz (mapový server města Dvůr Králové nad Labem)

www.podkrkonosi.eu/ (portál propagující cestovní ruch v Podkrkonoší)

www.kuks.estranky.cz (prezentace výstupů projektu Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště)

www.hospital-kuks.cz (oficiální webová prezentace Hospitalu Kuks, NPÚ)

www.sskhk.cz (Správa silnic Královéhradeckého kraje)

www.ceskojede.cz (portál pro podporu cykloturistiky)