



Územní studie

## Studie územních dopadů rozvoje průmyslové zóny **Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou**

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

Mgr. Bc. Jindřich Felcman

Ing. Daniel Franke, Ph.D.



**šindlerová  
felcman**

prostorové plánování  
rozvoj území  
stavební právo

říjen 2017





## Zadavatel



**Královéhradecký kraj**

Pivovarské náměstí 1245  
500 03 Hradec Králové

## Pořizovatel

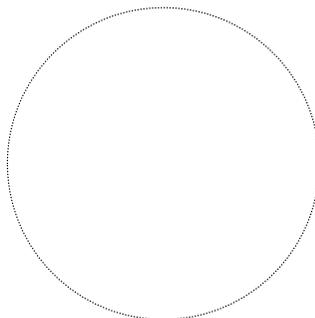
**Krajský úřad Královéhradeckého kraje**

Odbor územního plánování a stavebního řádu – Oddělení územního plánování  
Pivovarské náměstí 1245  
500 03 Hradec Králové

## Zpracovatel

**šindlerová  
felcman**

**Zodpovědný projektant**



.....  
Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.  
autorizovaná architektka pro obor architektura, osvědčení ČKA č. 04 019

## Autoři

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.  
Mgr. Bc. Jindřich Felcman  
Ing. Daniel Franke, Ph.D. (GIS)

# Obsah

## Text

Východiska	5
Lidé	21
Doprava	73
Syntéza	111
Zdroje	137

## Výkresy

LIDÉ	1 : 30 000
DOPRAVA	1 : 30 000

## Přílohy (netištěné)

<b>Příloha č. 0</b>	<b>Evidence územně plánovací dokumentace obcí v řešeném území, stav k 31. 8. 2017</b> US Solnice-Kvasiny-RNK_UPD obci_stav k 2017-08-31_final.xlsx
<b>Příloha č. 1</b>	<b>Rozvojový potenciál sídel</b> US Solnice-Kvasiny-RNK_Sidelni struktura_final.pdf US Solnice-Kvasiny-RNK_Rozvojovy potencial sidel_final.xlsx
<b>Příloha č. 2</b>	<b>Občanské vybavení v obcích v řešeném území</b> US Solnice-Kvasiny-RNK_OV v obcich_2017-10-01.xlsx
<b>Příloha č. 3</b>	<b>Databáze rozvojových ploch bydlení</b> US Solnice-Kvasiny-RNK_Plochy bydleni_KOMPLET_2017-09-22.xlsx
<b>Příloha č. 4</b>	<b>Databáze dopravních záměrů</b> US Solnice-Kvasiny-RNK_databaze dopravnich zameru_2017-10-03.xlsx
<b>Příloha č. 5</b>	<b>Soulad Usnesení vlády ČR ze dne 21. 6. 2017 č. 469 s ÚPD</b> UV 469-2017_Priloha 1_soulad s UPD_2017-10-03.xlsx

**Východiska**





# Předmět územní studie

Zadání územní studie (vypracoval Krajský úřad Královéhradeckého kraje, leden 2017)

## Rámec územní studie

Tato územní studie je dle § 30 stavebního zákona jedním z územně plánovacích podkladů pro pořizování územně plánovací dokumentace.

Tato územní studie je pořizována ve vazbě na stávající a plánovaný rozvoj Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, a to na základě vládou ČR schváleného usnesení č. 97 ze dne 9. 2. 2015 k návrhu zabezpečení investiční přípravy akce Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu, jehož přílohou je Memorandum, v rámci kterého se Královéhradecký kraj mimo jiné zavázal vyvinout maximální úsilí pro zajištění souladu záměrů s územně plánovací dokumentací a připravit projekty v oblasti veřejné dopravní a technické infrastruktury.

K tomuto usnesení schválila vláda ČR dne 21. 6. 2017 pod číslem usnesení 469 aktualizaci, jejímž předmětem je rozšíření a doplnění seznamu nezbytných investic tak, aby byly zohledněny dopady na území spojené s rozvojem této průmyslové zóny. Aktualizace jmenovaného vládního usnesení vychází mimo jiné ze zpracované Studie rozvoje průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (CIRI, prosinec 2016), která je analytickým podkladem identifikujícím hlavní dopady rozvoje Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou na socioekonomický rozvoj vymezeného území (trh práce; stabilitu, mobilitu a strukturu obyvatelstva; bydlení, ekonomickou základnu; správu území; vybavenost veřejnými a komerčními službami) a na životní prostředí. V rámci zmiňované studie byly mimo jiné nashromážděny informace o 100 projektových záměrech obcí v řešeném území ve vazbě na stávající situaci v regionu a předpokládaný vývoj (včetně záměrů bez územních nároků/požadavků), a to v oblastech dopravní a technické infrastruktury, bydlení, občanské vybavenosti, volnočasových aktivit, bezpečnosti a životního prostředí.

Tato územní studie se zabývá výhradně okruhy problémů vázanými na rozvoj Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, které mají konkrétní dopady a průměty do území, a které jsou přímo či nepřímo ovlivnitelné procesy a nástroji územního plánování.

## Účel územní studie

**Základním účelem této územní studie je vyhodnocení územní připravenosti řešeného území na plánovaný rozvoj Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou z pohledu územně plánovací dokumentace kraje a dotčených měst a obcí Královéhradeckého kraje, a to zejména ve vazbě na usnesení přijatá vládou ČR a zpracované studie včetně podkladů zabývajících se dopady rozvoje Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.**

Další oblastí, kterou se územní studie zabývá, a to v širším kontextu, než je území řešené touto územní studií, je vyhodnocení možností napojení Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou na nadřazenou (kapacitní) silniční síť (D11 – směrem na Hradec Králové a dále na Prahu a Jičín nebo po vybudování D11 v úseku Smiřice – Jaroměř od Jaroměře a D35 ve směru na Borohrádek a Holice v Pardubickém kraji).

Obdobně dochází k vyhodnocení možností území pro vymezení koridoru pro komunikaci mezi Průmyslovou zónou Solnice a Průmyslovou zónou Lipovka na území Rychnova nad Kněžnou, včetně napojení na železniční stanici Lipovka, v paralelním vedení se stávající komunikací I/14, přičemž hlavním cílem by mělo být odvedení kamionové dopravy směřující z a do jednotlivých výrobních areálů průmyslové zóny.

Neposledním úkolem územní studie je vyhodnocení možností napojení průmyslové oblasti od východu, resp. severovýchodu komunikací vedenou mimo zastavěné území obce Kvasiny a napojující se na stávající silnici I/14 přes stávající průmyslovou zónu.

## Požadavky na obsah územní studie

### Část A)

Provést celkovou souhrnnou **analýzu požadavků na rozvoj průmyslové zóny** – základní charakteristiky rozvoje, parametry (např. charakter výroby a kapacita výroby, počty zaměstnanců, potřeba rozvojových ploch pro samotný rozvoj, předpokládaný provoz) a harmonogram rozvoje.

Provést celkovou souhrnnou **analýzu územních požadavků na rozvoj řešeného území z pohledu možností obsažených v platných nebo pořizovaných územně plánovacích dokumentacích měst a obcí. V rámci toho provést vyhodnocení stávajícího zatížení území, vyplývající z již realizovaných nebo k realizaci připravovaných záměrů a možností/rezerv/únosnosti jeho dalšího rozvoje**, a to jak z pohledu:

- **kapacitního** - např. vyhodnocení plošné výměry rozvojových ploch pro bydlení, výrobu, občanskou vybavenost apod.; v oblasti technické infrastruktury např. předpokládané množství odvádění odpadních vod ve vazbě na očekávaný územní rozvoj a s tím spojený nárůst počtu obyvatel nebo kapacitní parametry připojení rozvojových ploch na elektrizační soustavu; vyhodnocení umístění a dostupnosti občanského vybavení (vzdělání a výchova, sociální služby, péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva) vyhodnocení ve vazbě na předpokládaný nárůst počtu obyvatel apod.);
- **časového** - např. vyhodnocení rozvojových ploch a koridorů z pohledu jejich vymezení jako tzv. návrh (požadovaný způsob využití) nebo územní rezerva (§ 36 odst. 1 stavebního zákona); vyhodnocení rozvojových ploch a koridorů z pohledu pořadí změn v území – etapizace, kdy je stanovena podmínka pro realizaci zástavby spočívající v realizaci napojení ploch na dopravní a technickou infrastrukturu; nebo zda je pro rozvojové plochy a koridory stanovena podmínka prověření změn jejich využití územní studií nebo regulačním plánem, tak i z pohledu;
- **vlastnického** – např. vyhodnocení vlastnictví zastavitelných ploch pro bydlení nad 2 ha, nebo pro občanskou vybavenost apod. z pohledu samospráv, státu nebo soukromých vlastníků.

Tuto analýzu provést jak z pohledu jednotlivých územně plánovacích dokumentací obcí, tak i ve vzájemných souvislostech – širších vazbách (např. vymezení ploch pro dopravní a technickou infrastrukturu mající územní dopad/obsluhující i území sousedních, popř. více obcí).

### Část B)

Z provedené analýzy požadavků na rozvoj průmyslové zóny v rámci části A) **identifikovat – predikovat konkrétní územní dopady/průměty rozvoje průmyslové zóny zejména v oblastech bydlení, výroby, dopravní infrastruktury** (v této oblasti věnovat pozornost jak směrovým, tak i časovým proudům vyjížděky/dojížděky), **včetně dopravy v klidu, technické infrastruktury, občanského vybavení, životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území**. Tato část územní studie se bude zabývat rovněž dlouhodobými dopady rozvoje průmyslové zóny na řešené území, tzn. do roku 2025.

Posoudit možné vlivy přepravních proudů od dodavatelů závodu ŠKODA AUTO a. s., jejichž výroba/provozovna je situována mimo stávající průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny a ve vazbě na to identifikovat možné nároky na změny ve využití území.

### Část C)

Ve vazbě na § 19 odst. 1 stavebního zákona, § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona a části A) a B) provést **vyhodnocení stavu území z pohledu jeho územní připravenosti deklarované v platných nebo pořizovaných územně plánovacích dokumentacích dotčených měst a obcí** - parametry a harmonogram územního rozvoje (např. v rámci koncepce rozvoje území vyhodnotit předpokládaný/očekávaný nárůst obyvatel ve vazbě na vymezené zastavitelné plochy pro bydlení a s tím související dopady na dopravní a technickou infrastrukturu území, dostupnost, kapacitu a dostupnost občanského vybavení apod.). **Navrhnout opatření/doporučení s územním průmětem v územně plánovacích dokumentacích kraje – zásad územního rozvoje** (tj. řešitelných v měřítku 1 : 100 000), **měst a obcí – územních plánů** (tj. řešitelných v měřítku 1 : 5 000), **regulačních plánů** (tj. řešitelných v měřítku 1 : 1 000), **umožňující bezproblémový vstup plánovaných rozvojových aktivit do území**.

### Část D)

Provést vyhodnocení možných variant vývoje řešeného území, a to i z pohledu nepřímých územních dopadů rozvoje průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v oblastech jako např. důsledky migrace pracovních sil, včetně přeshraničních vazeb, sociálního bydlení a služeb, bezpečnosti apod., vyhodnotit případnou potřebu pořízení dalších prověřujících dokumentů (studií, koncepcí, strategií apod.) nebo aktualizaci již zpracovaných, identifikovat odpovědné subjekty, do jejichž gesce vybrané prověřující dokumenty náleží (samosprávy obcí, kraje, stát, úřady územního plánování, krajský úřad apod.)

## Řešené území



<i>obec</i>	<i>statut</i>	<i>ORP</i>	<i>výměra (ha)</i>	<i>počet obyvatel k 1. 1. 2017</i>
Bartošovice v Orlických horách	obec	Rychnov nad Kněžnou	3.560	208
Bílý Újezd	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.384	676
Byzhradec	obec	Rychnov nad Kněžnou	532	215
Častolovice	městys	Kostelec nad Orlicí	562	1.699
Černíkovice	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.250	757
Čestice	obec	Kostelec nad Orlicí	498	567

<i>obec</i>	<i>statut</i>	<i>ORP</i>	<i>výměra (ha)</i>	<i>počet obyvatel k 1. 1. 2017</i>
Deštné v Orlických horách	obec	Dobruška	3.212	562
Dobré	obec	Dobruška	1.736	869
Dobruška	město	Dobruška	3.444	6.791
Doudleby nad Orlicí	městys	Kostelec nad Orlicí	890	1.839
Hřibiny-Ledská	obec	Kostelec nad Orlicí	513	345
Jahodov	obec	Rychnov nad Kněžnou	425	112
Javornice	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.841	1.006
Kostelec nad Orlicí	město	Kostelec nad Orlicí	2.620	6.187
Kvasiny	obec	Rychnov nad Kněžnou	666	1.492
Libel	obec	Rychnov nad Kněžnou	362	148
Liberk	obec	Rychnov nad Kněžnou	5.405	706
Lično	obec	Rychnov nad Kněžnou	629	642
Lukavice	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.092	617
Lupenice	obec	Rychnov nad Kněžnou	442	282
Olešnice	obec	Kostelec nad Orlicí	779	473
Opočno	město	Dobruška	1.401	3.128
Orlické Záhoří	obec	Rychnov nad Kněžnou	2.915	187
Osečnice	obec	Rychnov nad Kněžnou	784	282
Pěčín	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.479	517
Podbřezí	obec	Dobruška	787	552
Potštejn	obec	Rychnov nad Kněžnou	903	942
Říčky v Orlických horách	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.478	83
Rokytnice v Orlických horách	město	Rychnov nad Kněžnou	4.020	2.047
Rybná nad Zdobnicí	obec	Rychnov nad Kněžnou	920	418
Rychnov nad Kněžnou	město	Rychnov nad Kněžnou	3.499	11.004
Semechnice	obec	Dobruška	776	412
Skuhrov nad Bělou	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.664	1.089
Slatina nad Zdobnicí	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.631	870
Solnice	město	Rychnov nad Kněžnou	1.266	2.211
Synkov-Slemeno	obec	Rychnov nad Kněžnou	724	396
Třebešov	obec	Rychnov nad Kněžnou	313	277
Trnov	obec	Dobruška	1.480	743
Tutleky	obec	Kostelec nad Orlicí	558	341
Vamberk	město	Rychnov nad Kněžnou	2.104	4.595
Voděrady	obec	Rychnov nad Kněžnou	1.505	712
Záměl	obec	Rychnov nad Kněžnou	551	622
Zdobnice	obec	Rychnov nad Kněžnou	3.304	185
<b>celkem</b>			<b>65.904</b>	<b>57.806</b>



# Postup zpracování územní studie

## Jak územní studie vznikala?

### Etapy zpracování územní studie

Územní studie byla zpracována ve dvou etapách:

1. **Koncept územní studie** pro projednání (03 – 06 / 2017)
2. **Čistopis územní studie** (08 – 10 / 2017)

### Součinnost aktérů rozvoje řešeného území

Pro účely součinnosti vybraných aktérů rozvoje řešeného území při zpracování územní studie byla Krajským úřadem Královéhradeckého kraje ustavena pracovní skupina složená z těchto aktérů rozvoje území: Krajský úřad Královéhradeckého kraje (KÚ KHK) – odbor územního plánování a stavebního řádu, odbor životního prostředí a zemědělství, odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, odbor školství, odbor zdravotnictví a odbor dopravy a silničního hospodářství a CIRI – centrum průmyslových zón.

Územní studie v postupných fázích rozpracovanosti byla v průběhu zpracování konceptu územní studie průběžně presentována na kontrolních dnech, konaných na Krajském úřadu Královéhradeckého kraje za účasti zástupců pracovní skupiny a dalších vybraných aktérů rozvoje území, např.: starostové obcí Rychnov nad Kněžnou, Solnice, Kvasiny, Kostelec nad Orlicí, Dobruška, Častolovice, Doudleby nad Orlicí, Vamberk ad., zástupci úřadů územního plánování Městského úřadu Rychnov nad Kněžnou, Městského úřadu Kostelec nad Orlicí a Městského úřadu Dobruška, zástupci Škoda Auto a.s., zástupci Czechinvest, zástupci MPO ČR, zástupci MMR ČR a zpracovatel územních plánů a změn územních plánů Solnice a Kvasiny. Cílem kontrolních dnů bylo seznámit pracovní skupinu a další přizvané aktéry rozvoje území s postupem prací na územní studii a zpřesnit cíle a obsah řešení územní studie:

1. kontrolní den 22. 3. 2017
2. kontrolní den 20. 4. 2017
3. kontrolní den 25. 5. 2017

Dne 27. 7. 2017 byl na Krajském úřadě Královéhradeckého kraje s aktéry rozvoje řešeného území veřejně projednán koncept územní studie. Ve stanovené lhůtě byly ke konceptu územní studie uplatněny celkem 3 připomínky. Připomínka městyse Častolovice byla akceptována a do čistopisu územní studie zapracována v plném rozsahu. Připomínka města Opočno se týkala záměru, který není obsažen v platném ani v rozpracovaném územním plánu, proto není tento záměr v územní studii z čistě metodických důvodů řešen. Požadavek na zařazení obce Liberk do sídel s rozvojovým potenciálem nebyl akceptován, obec Liberk, ani žádné z jeho sídel, nevykazuje zvýšený rozvojový potenciál pro bydlení.

# Návod na použití územní studie

Jak územní studii správně používat?

## Struktura územní studie

Územní studie je členěna na čtyři základní části:



**Východiska** jsou úvodem do celé územní studie. Objasňují důvody pořízení územní studie, předmět, rámec a cíle řešení územní studie a zejména pak specifikují základní předpoklady pro řešení územní studie a základní vrstvy řešení územní studie.

Vlastní řešení územní studie, tedy návrh konkrétních opatření a záměrů v území, je obsažen ve dvou hlavních částech územní studie: **Lidé** a **Doprava**.

Část **Lidé** se zabývá jedním z nejdiskutovanějších témat v území ve vazbě na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, které dosud v žádné jiné studii či v jiném materiálu nebylo systémově uchopeno a zpracováno. Část **Lidé** se zabývá fenoménem mimořádně velkého množství zaměstnanců průmyslové zóny, kteří nejsou v území obcí okolo průmyslové zóny trvale usazení, lidmi, kteří za prací do průmyslové zóny každý den dojíždějí a po práci se zase vrací do svých domovů do jiného regionu, někdy i desítky kilometrů daleko. Zabývá se také lidmi, kteří v okolí průmyslové zóny přechodně pobývají, tedy zaměstnanci průmyslové zóny ubytovanými na ubytovnách či v pronajatých bytech, kteří však v obcích okolo průmyslové zóny nemají trvalé bydliště a jsou zde jen přechodnými hosty. Část **Lidé** rozvíjí širokou diskusi o možnostech přesídlení a usazení těchto lidí do území v přijatelné dostupnosti průmyslové zóny, kvalifikovaně odhaduje počet zaměstnanců k přesídlení a usazení v regionu průmyslové zóny, predikuje potřebu nových bytů pro usazení těchto lidí, identifikuje nejvhodnější obce a sídla k usazení a v neposlední řadě se zabývá kapacitami a dostupností veřejné infrastruktury v území pro tyto nově usazené lidi.

Část **Doprava** komplexně řeší dopravní dostupnost a dopravní obslužnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, a to jak pro nákladní dopravu, tak pro zaměstnance průmyslové zóny.

**Syntéza** územní studie obsahuje doporučení pro územně plánovací činnost Královéhradeckého kraje a jednotlivých obcí v řešeném území, dotčených řešením územní studie a další doporučení pro usměrnění rozvoje území například prostřednictvím nastavení cílené alokace finanční podpory regionu.

## Způsob využití územní studie

Územní studie 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. Stejně tak je určena jako podklad obcí Královéhradeckého kraje pro jejich vlastní územně plánovací činnost, především jako podklad pro pořízení územních plánů nebo změn územních plánů. Dále by měla tato studie sloužit jako námět pro pořízení podrobnějších územních studií, detailněji 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 dotčených měst a obcí Královéhradeckého kraje.

Závěry územní studie obsahují 4 okruhy doporučení pro územně plánovací činnost:

1. **Doporučení pro územně plánovací činnosti Královéhradeckého kraje:** Územní studie představuje dle ustanovení § 25 stavebního zákona podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, aktualizací a změn územně plánovací dokumentace a pro rozhodování v území. Proto jsou i v této územní studii formulována doporučení pro navazující územně plánovací činnost kraje, především pro pořizování aktualizací Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje.
2. **Doporučení pro územně plánovací činnosti obcí:** Územní studie představuje dle ustanovení § 25 stavebního zákona podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, aktualizací a změn územně plánovací dokumentace a pro rozhodování v území. Proto jsou i v této územní studii formulována doporučení pro navazující územně plánovací činnost obcí, především pro pořizování územních plánů a jejich změn.
3. **Doporučení pro usměrnění nástrojů regionálního rozvoje:** Řešení územní studie obsahuje doporučení k usměrnění veřejných investic do veřejné infrastruktury a do rozvoje bytového fondu a související veřejné infrastruktury, zejména pak do občanského vybavení a technické infrastruktury. Tyto investice byly schváleny Vládou ČR v usnesení č. 97 ze dne 9. 2. 2015 a jeho aktualizací schválené usnesením č. 469 ze dne 21. 6. 2017. Velká část opatření schválených v usnesení má územní průmět a je tak žádoucí zajistit realizaci těchto opatření v souladu s cíli a úkoly územního plánování a principy udržitelného rozvoje. K tomu směřují doporučení k usměrnění nástrojů regionálního rozvoje, které by měly sloužit jako podklad při vytváření konkrétních dotačních programů či plánování konkrétních investičních akcí státu a Královéhradeckého kraje. Vedle toho jsou do této kategorie doporučení zařazeny všechny ostatní aktivity veřejné správy, které mohou napomoci zlepšení podmínek pro udržitelný rozvoj území, eliminaci rizik vyplývajících z jeho současného dynamického rozvoje a zároveň mají v řešeném území konkrétní územní průmět.
4. **Doporučení pro navazující analytickou a koncepční činnost:** Řešení územní studie obsahuje rovněž návrh dalších aktivit a činností, které povedou k hlubšímu pochopení stavu a vývoje území okolo průmyslové zóny a k hlubšímu pochopení změn v území a jejich příčin a důsledků. Navrhované aktivity a činnosti mají být podkladem k upřesnění jednotlivých koncepcí a plánů týkajících se území řešeného touto územní studií.

**Všechna řešení obsažená v této studii, pokud by měla být převzata do územně plánovacích dokumentací (do zásad územního rozvoje, územních plánů), musí být 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.**

## Subjekty, pro něž je územní studie především 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
- samosprávy obcí v řešeném území
- pořizovatelé územních plánů v řešeném území
- zpracovatelé / projektanti územních plánů v řešeném území
- pořizovatelé ÚAP ORP Rychnov nad Kněžnou, Dobruška a Kostelec nad Orlicí
- zpracovatelé / projektanti ÚAP ORP Rychnov nad Kněžnou, Dobruška a Kostelec nad Orlicí
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
- Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
- CIRI – Regionální rozvojová agentura Královéhradeckého kraje

## Objasnění terminologie průmyslové zóny

**Průmyslová zóna = Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou**

Pokud územní studie v textu užívá samostatně sousloví „průmyslová zóna“ nebo zkratku PZ, bez další specifikace umístění, míní tím vždy Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, tedy celý soubor v současné době třech prostorově oddělných dílčích průmyslových zón (1) **Solnice**, dnes tvořené závody firem Adient a ACL Automotive, (2) **Kvasiny**, dnes tvořené závodem ŠKODA AUTO Kvasiny a (3) **Rychnov nad Kněžnou (též Lipovka)**, dnes tvořené závody firem Simoldes Plasticos, Sumitomo, China Tool, Yapp Czech Automotive Systems, Schedl, Magna, Plastic Omnium a M. Preymesser, které jsou však koncentrovány ve vymezeném území, které jsou úzce propojené vzájemnými dodavatelko-odběratelskými vztahy a vytvářejí jeden průmyslový obvod s řadou synergických efektů.

# Výchozí předpoklady územní studie

Územní studie vstupuje do rozehrané šachové partie. Vychází z okruhu podmínek a daností území, které nemůže změnit, které může toliko zohlednit.

## A Plánování důsledků nastalého rozvoje území

5 minut po dvanácté.

Řešené území se potýká s důsledky rychlého a intenzivního rozvoje výrobních závodů v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v uplynulých letech. Jádrem rozvoje průmyslu v území je závod ŠKODA AUTO Kvasiny. Původně závod JAWA byl založen v roce 1934 a zaměstnával tehdy kolem 270 zaměstnanců. V roce 1947 převzaly závod Automobilové závody národní podnik Mladá Boleslav. Prvně se závod významněji rozšířil v letech 1970 – 1972, počet zaměstnanců se tehdy zvýšil na cca 760. V roce 1991 se stal závod s cca 950 zaměstnanci součástí koncernu Volkswagen. 1. etapa rozvoje závodu proběhla v letech 2005 – 2007, kdy se počet zaměstnanců zvýšil na 3.800, 2. etapa rozvoje proběhla v roce 2011, kdy se počet zaměstnanců zvýšil na 5.200. O 3. etapě rozvoje závodu bylo rozhodnuto v roce 2014, přičemž v Usnesení vlády ČR č. 97 ze dne 9. 2. 2015 se společnost Škoda Auto, a.s. zavázala vytvořit do roku 2017 v průmyslové zóně 1.300 nových pracovních míst ve svém závodě a dalších 400 pracovních míst u dodavatelů. Podle původních předpokladů tak mělo být v roce 2017 v průmyslové zóně zaměstnáno cca 6.500 zaměstnanců v závodě Škoda Auto a.s. a cca 1.400 zaměstnanců u dodavatelů. Již v únoru 2017 však v závodě Škoda Auto a.s. pracovalo 8.300 zaměstnanců a u dodavatelů dalších 2.000, oproti předpokladům tedy **o + 2.200, resp. o + 700 zaměstnanců víc.**

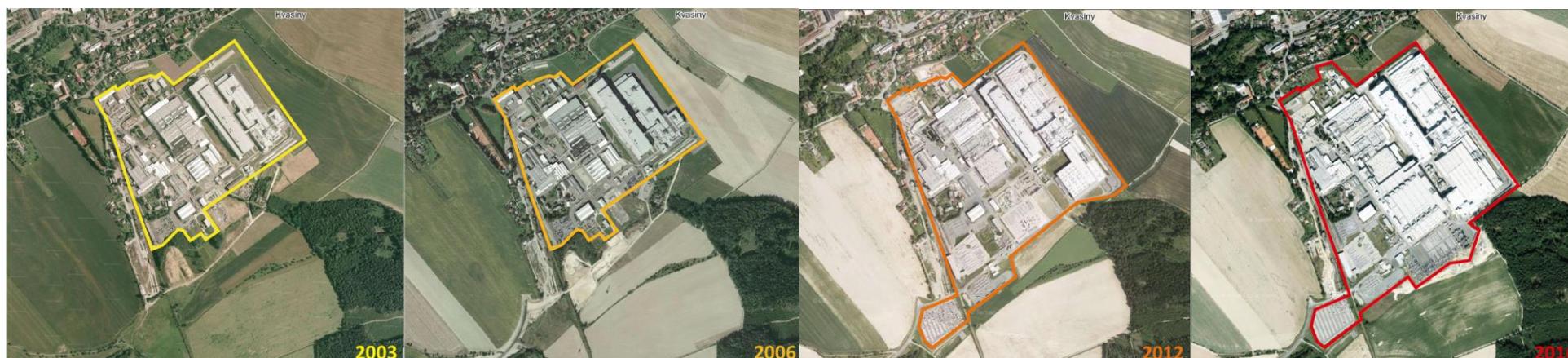


Schéma rozvoje výrobního závodu ŠKODA AUTO Kvasiny v období let 2003 – 2016 (na podkladě ortofotomap mapy.cz)

Rozvoj výroby ve 2. etapě rozvoje, ale ani pak ve 3. etapě rozvoje závodu ŠKODA AUTO Kvasiny nebyl doprovázen odpovídajícím rozvojem dopravní infrastruktury, území obcí v okolí průmyslové zóny nebylo a stále není adekvátně a uspokojivě připravené na příliv velkého množství nových zaměstnanců výrobních závodů, v území je nedostatek dostupných bytů, je neúměrně zatěžována veškerá veřejná infrastruktura.

*Smyslem plánování je předcházet nežádoucím důsledkům budoucího vývoje, tedy předcházet nežádoucím negativním excesům. Podstatou plánování je přitom před zahájením jakéhokoli procesu určení/nastavení cílů nebo cílových hodnot procesu a způsobů a postupů dosažení takto nastavených cílů, při současném zohlednění všech relevantních vnějších i vnitřních vlivů, které mohou úspěšné dosažení stanovených cílů ovlivnit.*

*Cíle územního plánování jsou stanoveny přímo v zákoně, konkrétně v § 18 stavebního zákona. Jedním z hlavních cílů územního plánování (§ 18 odst. 1) je „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“*

Řešené území se potýká s negativními důsledky již nastalého rozvoje území, s důsledky změn v území, jimž měl předchodzí proces územního plánování předejít. Území reaguje na nastalý rozvoj průmyslu se zpožděním, rozvoj území je tak do značné míry spontánní. **Aktuálním a naléhavým úkolem územního plánování v řešeném území je nežádoucím jevům v území nikoli předcházet, ale tyto již nastalé jevy ex post usměrnit a pokud možno postupně zcela eliminovat. Úkolem územního plánování v řešeném území je vytvořit podmínky pro navrácení vyváženého stavu všech složek prostředí, zvláště pak dominanci ekonomického pilíře vyvážit posílením sociální soudržnosti a životního prostředí.**

## B Území je „přehřáté“

Výchozí situace je určena přítomností mimořádně hospodářsky úspěšného průmyslového závodu uprostřed venkovského regionu s poměrně řídkou strukturou osídlení, bez silného ekonomického centra. Počet zaměstnanců v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (cca 10.300<sup>1</sup>) je srovnatelný s počtem obyvatel největšího města v regionu (Rychnov nad Kněžnou: 11.004 obyvatel<sup>2</sup>). Hlavní závod průmyslové zóny, závod ŠKODA AUTO Kvasiny, je přitom umístěn na území obce s pouhými 1.492 obyvateli<sup>3</sup>. Plošná výměra samotného obvodu závodu ŠKODA AUTO Kvasiny je přes 49 ha, v současné době všechny již naplněné části průmyslové zóny (včetně závodů dodavatelů) pak zabírají plochu 90 ha.

Průmyslová zóna představuje v území pozitivní deviaci. Rozvoj průmyslové zóny je nutné vnímat jako jev pozitivní, jako pravý opak úpadku. Nezaměstnanost v regionu je nejnižší v ČR, k 30. 4. 2017 byl podíl nezaměstnaných osob v okrese Rychnov nad Kněžnou 1,4 %<sup>4</sup>, zatímco průměr ČR byl ke stejnému datu 4,4 %. Mzdy v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny, ale i v závodech dodavatelů sídlících v průmyslové zóně, přesahují výši průměrné mzdy v ČR (v 1.Q roku 2017: 27.889,- Kč<sup>5</sup>), u vybraných profesí pak velmi výrazně. Roste životní úroveň obyvatel, roste poptávka po bydlení v širším okolí průmyslové zóny.

Přítomnost silného ekonomického subjektu v území má ovšem i své nepříznivé dopady. Území je přezaměstnané, nedostává se pracovní síly, pracovní síla z širšího okolí průmyslové zóny je „vysátá“. S nedostatkem pracovní síly se potýkají místní podnikatelé, především sektor služeb, lidé odcházejí za vyššími mzdami do průmyslové zóny. Zvyšuje se neúměrně tlak na silniční síť, každodenní dojíždění zaměstnanců do průmyslové zóny stejně jako velký objem materiálu, dílů i hotových výrobků přepravovaných na nákladních automobilech zatěžují silnice, které na takovou dopravní zátěž nejsou dimenzované. Území není schopné v tak krátkém čase uspokojit zvýšenou poptávku po bydlení. Bytové kapacity jsou vyčerpány, vysoký podíl zaměstnanců je přechodně ubytováno na ubytovnách nebo v pronajímaných bytech. Rostou ceny nemovitostí, rostou ceny služeb. V území okolo průmyslové zóny se trvale vyskytují tisíce lidí (odhady starostů hovoří až o 5.000 lidech) bez zakotvení v území, bez vazby k území a obcím, ve kterých jsou ubytováni nebo přechodně pobývají.



Průmyslová zóna jako meteorit, jehož „pád“ do území vnesl zcela novou energii a dynamiku (zdroj obrázků zleva: tyden.cz, wikipedia.cz, aktualne.cz).

**Systémová reakce** území na intenzivní rozvoj průmyslu je pomalá a opožděná. Průmyslová zóna například dodnes není kapacitně napojená na dálniční síť. Na silniční síti v okolí průmyslové zóny je realizovaná pouze obchvat Vamberka a 1. etapa obchvatu města Solnice, která ovšem bez navazující 2. etapy, resp. bez návazných obchvatů Domašína a Častolovic postrádá svůj dopravní význam. Zcela chybí obchvat Rychnova nad Kněžnou, Častolovic či Kostelce nad Orlicí, chybí i severní tangenta Hradce Králové, která by dopravu z průmyslové zóny přivedla plynule na dálnici D11. Kromě peronizace stanic a zastávek zůstává v původním nevyhovujícím stavu i železniční trať do Solnice. Systémovým opatřením je organizace svozových autobusových linek a optimalizace veřejných autobusových spojů do průmyslové zóny a zavedení přímých vlaků z Hradce Králové do Solnice, vždy v návaznosti na směny v závodě Škoda Auto v Kvasinách. Společnost Škoda Auto a.s. na nastalý rozvoj reaguje koordinací sítě ubytoven pro zaměstnance ve „standardu Škoda Auto“. Zaměstnancům ubytovaným v těchto ubytovnách se stanoveným a garantovaným standardem ubytování finančně přispívá.

**Spontánní reakci** území je zejména nadprůměrně rychlé tempo bytové výstavby v malých venkovských obcích v zázemí Rychnova nad Kněžnou a zároveň blízko průmyslové zóny. Pozemky pro výstavbu jsou zde levnější a dostupnější než v Rychnově nad Kněžnou i dalších městech a obcích. Trendy bytové výstavby v regionu tak vykazují znaky suburbanizace. Místní obyvatelé si mnohdy přivydělávají pronájmy bytů na sídlištích nebo pokojů v rodinných domech zaměstnancům průmyslové zóny. V řadě případů odcházejí původní obyvatelé bytů do zázemí Rychnova nad Kněžnou, kde si staví rodinné domy a své byty v panelových a jiných bytových domech pronajímají zaměstnancům firem. Poptávka zaměstnanců závodů lokalizovaných v průmyslové zóně tak stimuluje proces, při němž dochází k postupné filtraci různých typů bydlení pro specifické skupiny obyvatel/zaměstnanců (teorie filter down).

*Teorie filter down („vyfiltrování“) vychází z předpokladu, že pro domácnosti při hledání bytu je směrodatná kvalita, a že vyšší kvalitu (standard) bydlení poskytují nové byty. Teorie předpokládá, že při zvýšené poptávce po bydlení ve městě, kdy nové byty vznikají zejména na okraji města nebo v jeho bezprostředním zázemí, se bohatší domácnosti stěhují do těchto nově budovaných bytů a své staré byty uvnitř měst přenechávají chudším. Ti opět uvolňují své ještě starší a méně kvalitní byty, zpravidla v centrech měst, ještě chudším. Jedná se tak v principu o teorii odstředného pohybu sociálních skupin ve struktuře města, dále od středu se vyfiltrovávají bohatší, centra obsazují chudší. Teorie zanedbává prestiž bydlení v centrech měst pro určité sociální skupiny obyvatelstva a obecně atraktivitu bydlení v centrech měst z důvodu dobré dopravní dostupnosti či dostupnosti občanského vybavení, aktivit a služeb. Podle postulátu teorie filter down de facto není účelné stavět nové byty pro sociálně slabé občany, namísto toho je třeba podporovat stavební aktivitu středních vrstev, čímž se přirozeně uvolní byty pro sociálně slabé. (Upraveno dle Maier, Řezáč (2006)).*

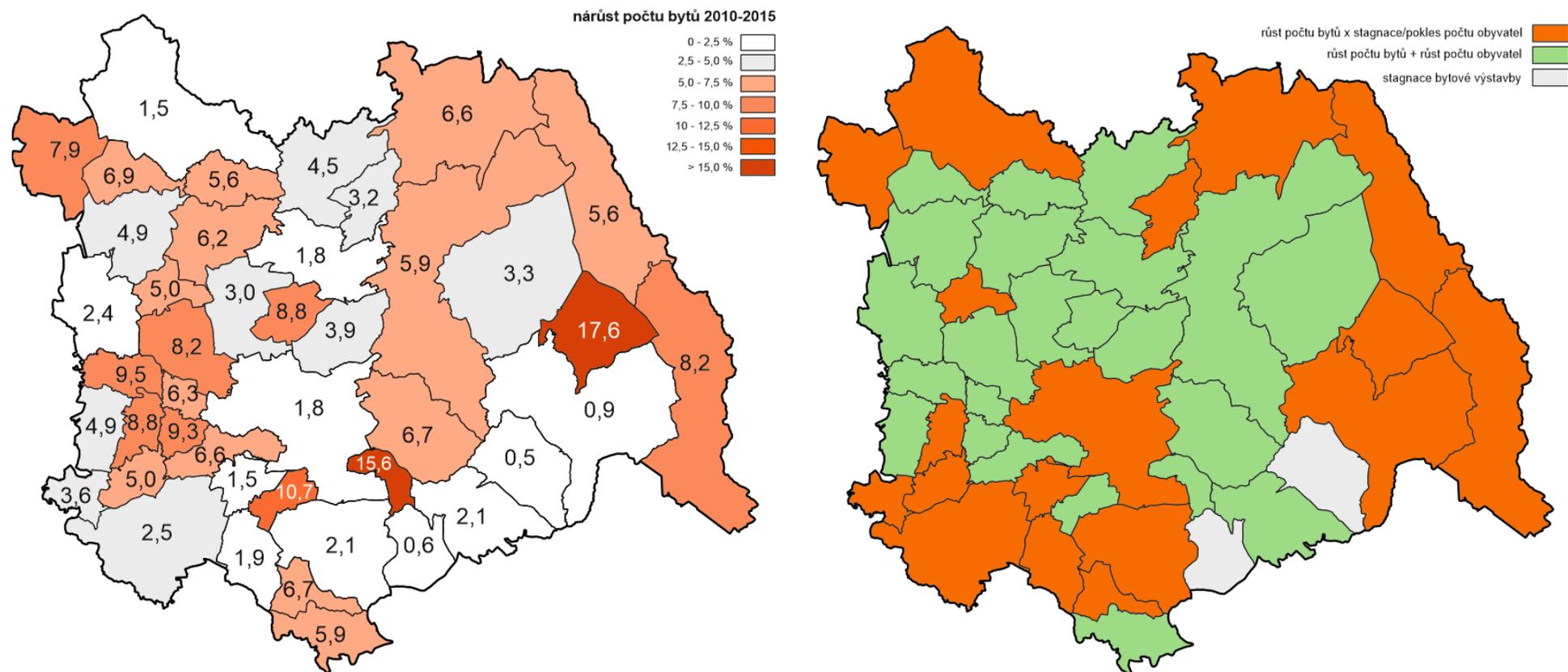
<sup>1</sup> stav k 28. 2. 2017

<sup>2</sup> ČSÚ, stav k 1. 1. 2017

<sup>3</sup> ČSÚ, stav k 1. 1. 2017

<sup>4</sup> ČSÚ, stav k 30. 4. 2017

<sup>5</sup> www.kurzy.cz



Bytová výstavba v řešeném území (zdroj dat: ČSÚ, veřejná databáze)

Zvýšená poptávka po bydlení v regionu a tlak na bytovou výstavbu „rychle a kdekoli“, vede často k výstavbě v urbanisticky zcela nevhodných polohách. Příliv nových lidí do území je tak rychlý, že zájemci o bydlení (jak nově příchozí, tak místní obyvatelé, kteří chtějí využít příležitosti rychle pronajmout svůj starší byt a nahradit ho výstavbou nového) nejsou ochotni čekat na územní připravenost pro zástavbu vhodnějších pozemků a staví často v izolovaných a dopravně špatně obslužitelných lokalitách, nebo v obcích a sídlech s nedostatečným vybavením veřejnou infrastrukturou. V menších obcích lze oproti větším městům pozorovat výrazně zvýšenou stavební dynamiku, výstavba se objevuje i v sídlech, která by bez blízkosti průmyslové zóny nebyla jinak pro výstavbu příliš atraktivní. Ať už pro svou odlehlejší polohu, nepříliš atraktivní přírodní prostředí, ale především pro absentující občanské vybavení. Paradoxně v území nastává situace, kdy poměrově nejrychleji rostou právě nejmenší obce, často bez jakékoli občanského vybavení, odkázané z velké části na individuální automobilovou dopravu.

Nejintenzivnější výstavba se odehrává poměrně nahodile. Pomineme-li horské obce, kde je nová výstavba významně spojena s účelem rekreace, k výstavbě dochází sice v přiměřené dojezdové vzdálenosti od průmyslové zóny, avšak sama vzdálenost není tím hlavním určujícím faktorem – směrem od průmyslové zóny bytová výstavba neklesá. Lze tak usuzovat, že doposud byla hlavním motivem pro výstavbu v jednotlivých obcích spíše aktuální nabídka volných pozemků, jejich připravenost k výstavbě a pravděpodobně také jejich cena.

O obsazování určitého podílu nových bytů migranty bez trvalého bydliště svědčí fakt, že v téměř polovině obcí v řešeném území i přes trvalý růst počtu nových bytů klesá počet obyvatel těchto obcí. Staví se nové byty, ale obyvatel nepřibývá, to se týká zejména měst a městysů v urbanizační ose podél silnic I/11 a I/14.

Spontánní reakcí na rychlý rozvoj průmyslu v regionu a příchod množství migrantů za prací je také adaptace velkého množství nemovitostí na ubytování.



Vlevo: adaptace nemovitosti na ubytování, Solnice (Foto: VŠ, 03/2017), uprostřed: Roveň (zdroj: ortofotomapa mapy.cz), vpravo: Libel (zdroj: ortofotomapa mapy.cz)

## C Plánovaný rozvoj průmyslové zóny převzatý

Územní studie neřeší problematiku rozvoje průmyslu v řešeném území. Plánovaný rozvoj Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou vymezený v platných Územních plánech Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou bez dalšího přebírá, nijak jej nehodnotí ani nezpochybňuje a pracuje s ním jako s daností řešeného území. Územní studie se blíže nezabývá ani potenciálním rozvojem průmyslu na území měst a obcí mimo vlastní průmyslovou zónu. Vychází z předpokladu, že plánovaný rozvoj průmyslové zóny je svým rozsahem dominantní a jeho potenciální vliv na území bude v porovnání s případným rozvojem jiných průmyslových provozů mimo vlastní průmyslovou zónu rozhodující.

Platné územní plány Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou vymezují v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou téměř 100 ha dosud nezastavěných ploch pro další rozvoj průmyslu. V současné době je v průmyslové zóně 90 ha již naplněných a fungujících ploch průmyslu.

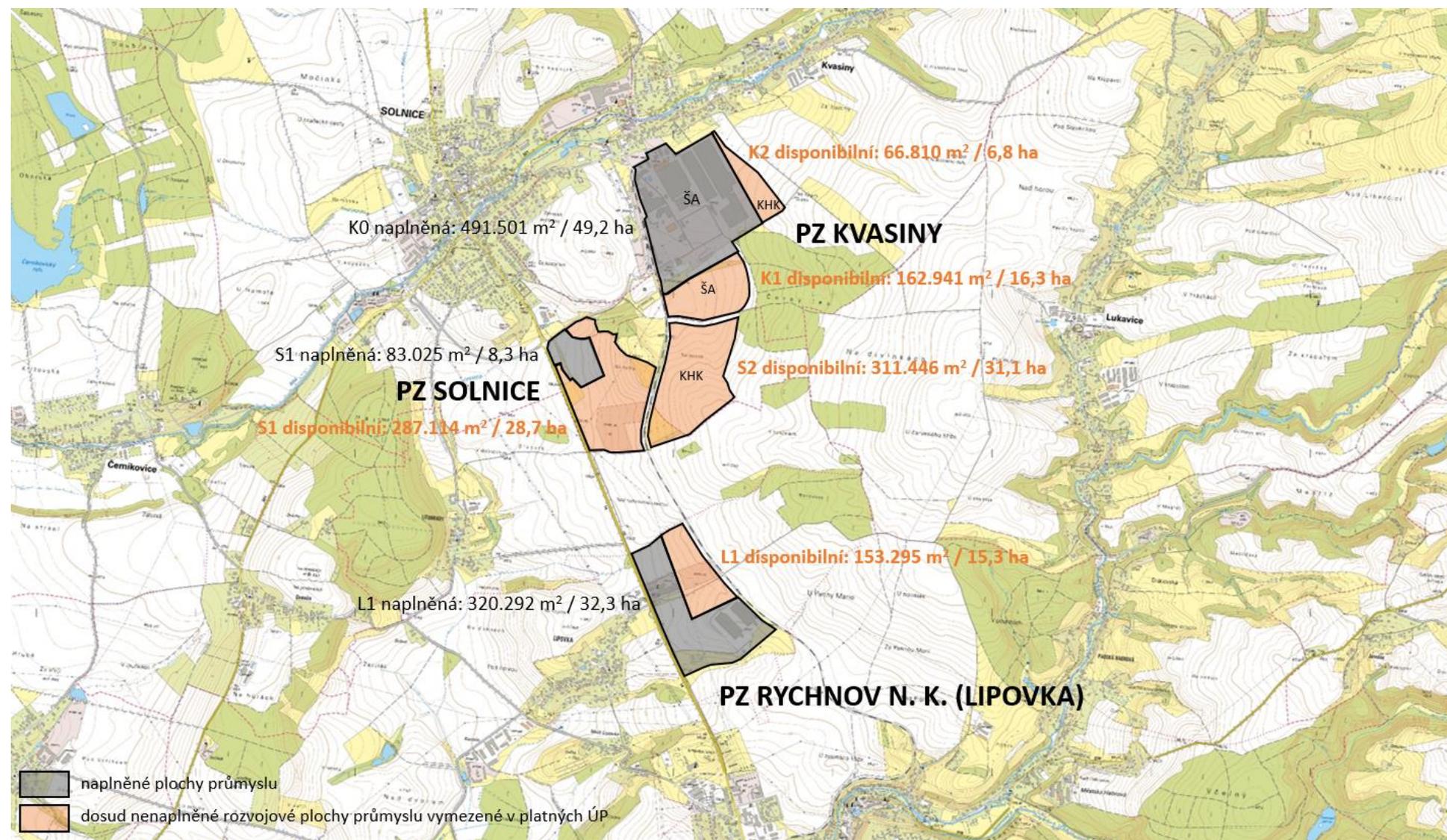


Schéma plánovaného rozvoje Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dle platných ÚP (na podkladě Základní mapy ČR 1 : 10 000, © ČÚZK)

## D Budoucí rozvoj území odlišný

Územní studie vychází z předpokladu, že budoucí rozvoj Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou bude mít odlišný charakter než rozvoj, který v průmyslové zóně proběhl v uplynulých 10 až 12 letech. Jádrem uplynulého rozvoje byl závod ŠKODA AUTO Kvasiny, v 1. etapě rozvoje mezi lety 2005 – 2007 se počet zaměstnanců závodu zvýšil skokově z cca 950 na cca 3.800 (o + 2.850 zaměstnanců), v 2. etapě rozvoje v roce 2011 se počet zaměstnanců závodu zvýšil skokově z cca 3.800 na cca 5.200 (o + 1.400 zaměstnanců) a v uplynulých 2 letech se ve 3. etapě rozvoje počet zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny zvýšil skokově na cca 8.300, tedy o dalších cca + 3.100 zaměstnanců. Intenzivní rozvoj závodů dodavatelů společnosti Škoda Auto a.s. v průmyslové zóně probíhá teprve v posledních letech, počet zaměstnanců dodavatelů jen od roku 2014 stoupl přibližně o 1.100.

Rozvoj průmyslu v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v uplynulých 10 – 12 letech se tedy odehrál především v rámci závodu ŠKODA AUTO Kvasiny, rozvoj závodů dodavatelů je za rozvojem závodu ŠKODA AUTO Kvasiny opožděný a intenzivněji probíhá teprve v posledních letech. Závod ŠKODA AUTO Kvasiny je v regionu nepochybně nejprestižnějším zaměstnavatelem, je vlajkovou lodí ekonomické prosperity regionu, výše mezd v závodě Škoda Auto a.s. například určuje referenční úroveň i pro ostatní zaměstnavatele v regionu.

Podle vyjádření Škoda Auto a.s. je v horizontu do roku 2025 (delší časový horizont není Škoda Auto a.s. schopná předvídat) závod ŠKODA AUTO Kvasiny z hlediska pracovních míst v podstatě saturován. Závod se bude sice dále plošně rozvíjet směrem na jih a do roku 2025 plánuje výstavbu dalších zpevněných ploch (parkoviště, manipulační plochy pro nakládku hotových vozů apod.) i výrobních a logistických hal, do budoucna však předpokládá již jen mírné pohyby počtu zaměstnanců v řádu desítek (max. jednotek stovek), ale v obou směrech, nahoru i dolů, a tedy stabilizaci okolo dnešního počtu 8.300 zaměstnanců. Žádný skokový růst počtu zaměstnanců v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny, jako tomu bylo v předchozích etapách rozvoje, nelze do roku 2025 očekávat.

Do budoucna tak bude v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dominantní rozvoj dodavatelských závodů. Lze tak předpokládat nižší ekonomický i sociální statut nových zaměstnanců, než je statut zaměstnanců Škoda Auto a.s. S ohledem na charakter výroby a předpokládaný vyšší podíl logistických provozů lze také předpokládat vyšší fluktuaci nových zaměstnanců a vyšší podíl agenturních zaměstnanců. Vzhledem k nedostatku pracovní síly v širším regionu průmyslové zóny lze také předpokládat příliv nových zaměstnanců z větších vzdáleností, včetně vyššího podílu cizinců.

Na rozdíl od závodu Škoda Auto a.s. nelze od rozdrobené sítě dodavatelských závodů předpokládat realizaci společných systémových opatření, jak se to daří v případě závodu Škoda Auto a.s. (organizace svozových autobusových linek, budování sítě ubytoven s garantovaným standardem, koordinace car sharingu, intenzivní spolupráce s obcemi v okolí průmyslové zóny na zlepšení jejich prostředí apod.).

## E Územně plánovací přístup

Územní studie se přednostně zabývá tématy a okruhy problémů řešitelnými nástroji územního plánování, a to na různých úrovních a v různých časových horizontech. Územní studie se zaměřuje primárně na záležitosti s konkrétním průmětem a dopady do území, a to v časovém horizontu, který jsme schopni poměrně přesně predikovat a předvídat, tedy do roku 2025, o delším časovém horizontu fungování průmyslové zóny v tuto chvíli chybí relevantní informace. Záležitosti mimo rámec územního plánování se územní studie dotýká jen okrajově, pro zasazení řešených územně plánovacích témat do širšího rámce a kontextu a také jako vedlejší produkt hlavní linie práce.

**Územní studie pracuje s rozměry prostoru a času.**

## F Venkovský region / venkovský prostor

Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou leží v podhůří Orlických hor ve venkovském regionu s poměrně řídkou strukturou osídlení a nízkou hustotou zalidnění, mimo vazbu na silné ekonomické centrum a významné centrum osídlení. Osídlení je tvořeno převážně malými venkovskými obcemi, největším městem v okruhu do 15 km od průmyslové zóny je město Rychnov nad Kněžnou s 11.004 obyvateli<sup>6</sup>. Všechna další města v 15 kilometrovém okruhu zóny mají velikost jen výjimečně překračující 5.000 obyvatel (k 1. 1. 2017 to dle ČSÚ byly: Dobruška - 6.791 obyvatel, Kostelec nad Orlicí – 6.187 obyvatel, Vamberk – 4.595 obyvatel, Opočno – 3.128 obyvatel). 31 ze 43 obcí řešeného území, které je možné ztotožnit s okruhem cca 10 km od průmyslové zóny, má méně než 1.000 obyvatel, 16 z nich má pak počet obyvatel menší než 500. Příslušnost řešeného území k tzv. „venkovskému prostoru“ potvrzují práce Víta Pásztó a kol. (2012, 2016).

Lokalizace takto velké průmyslové zóny<sup>7</sup> ve venkovském regionu/prostoru s sebou přináší určitá specifika, zejména (1) nízký počet kvalifikované pracovní síly dostupné přímo v zázemí průmyslové zóny, (2) celkově nižší absorpční kapacitu území okolo průmyslové zóny pro nárůst automobilové dopravy i pro příchod nových obyvatel, oboje zatěžující kapacitně často nedostačující veřejnou infrastrukturu, v neposlední řadě pak (3) specifické dopravní chování obyvatel venkovského regionu.

*Venkovem se nazývají odlehlá osídlení a oblasti volné nezastavěné krajiny tvořící mozaiku drobnějších sídel, zemědělských a vodních ploch, lesů a dalších ploch. Venkov se obvykle vyznačuje nízkou hustotou zalidnění, menšími sídly, pozitivním vztahem místních obyvatel k okolní krajině, charakterem zástavby a specifickým životním stylem. (Pásztó a kol., 2012)*

*Podle Marady (2010) platí, že řídce zalidněné okresy mají vyšší automobilizaci proti urbanizovanějším okresům, s tím, že ve venkovských oblastech je vozový park starší. Obyvatelé oblastí s vyšší automobilizací také automobily více využívají, ve venkovském regionu pak typicky pro zajištění nezbytné dopravní dostupnosti v řídce zalidněných oblastech s horší dopravní dostupností veřejnou dopravou. Ze studií je patrné, že řídce zalidněná území jsou hůře obsluhována veřejnou hromadnou dopravou a jsou tak více odkázána na individuální zajištění dostupnosti automobily.*

<sup>6</sup> ČSÚ, stav k 1. 1. 2017

<sup>7</sup> K 03/2017 počet zaměstnanců cca 10.300, srovnatelný s počtem obyvatel největšího města v regionu Rychnov nad Kněžnou.

# Základní vrstvy územní studie

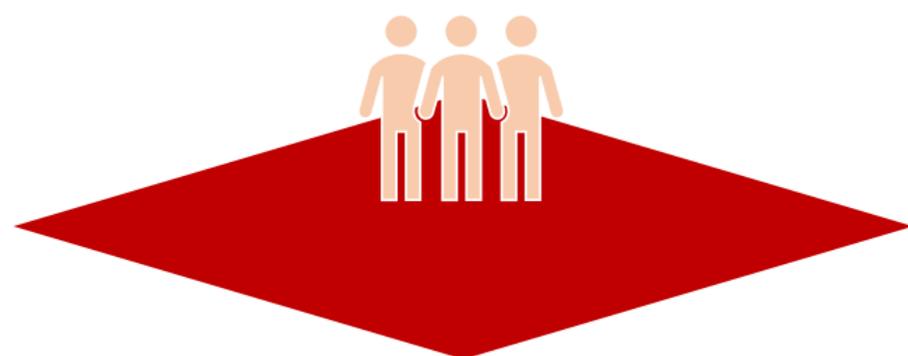
Hlavními tématy územní studie jsou lidé a doprava.

Ze zadání územní studie a z průběžných konzultací rozpracované územní studie s pracovní skupinou pro územní studii a dalšími vybranými aktéry rozvoje řešeného území v rámci kontrolních dnů vyplynuly jako nejnaléhavější k řešení v územní studii 2 témata: **Lidé** a **Doprava**. Tato témata tvoří dvě hlavní vrstvy územní studie.

Jen v samotné Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou bylo k březnu 2017 zaměstnáno 10.300 lidí. Více než polovina z těchto zaměstnanců je ubytována na ubytovnách v okolí průmyslové zóny nebo do průmyslové zóny každý den dojíždí, a to i ze vzdáleností překračujících 25 a více kilometrů. Ubytování a dojíždějící zaměstnanci vytváří každodenní tlak na území bezprostředního okolí průmyslové zóny. Ubytování zaměstnanci využívají infrastrukturu měst a obcí, avšak nemají v obcích trvalý pobyt, takže se jejich přítomnost v obci neprojeví na zvýšení příjmů obce dle zákona o rozpočtovém určení daní. Dojíždějící zaměstnanci zatěžují každodenně silnice v okolí průmyslové zóny, dojíždějící vlastními automobily pak zatěžují obce parkováním, často na místech, která k tomu nejsou určena. Do budoucna je plánován další rozvoj průmyslové zóny především o nové závody dodavatelů závodu ŠKODA AUTO Kvasiny, počet zaměstnanců v území dále poroste.

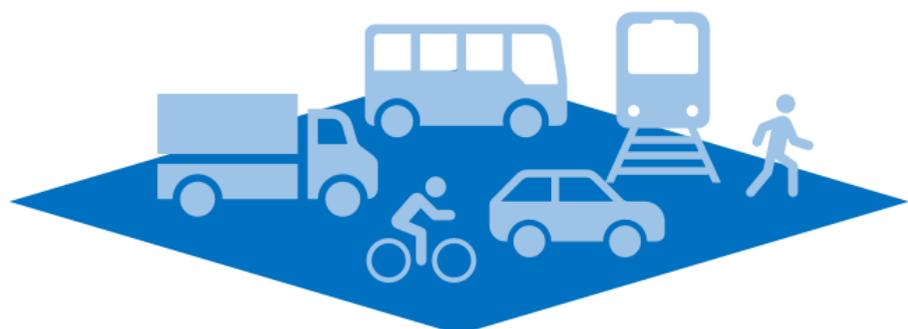
Průmyslová zóna již dnes generuje mimořádný objem dopravy. Převažující podíl dopravy přitom tvoří automobilová doprava. Pro každodenní dopravu zaměstnanců do průmyslové zóny zůstává nejatraktivnějším dopravním prostředkem vlastní automobil. To je dáno zejména polohou průmyslové zóny mimo významná centra osídlení, v poměrně řídkém venkovském regionu. Také převažující podíl dopravy materiálů, dílů a hotových výrobků se uskutečňuje kamionovou dopravou po silnicích. Specifickým fenoménem jsou v podstatě nepřetržité dopravní proudy mezi výrobními závody dodavatelů a jádrovým závodem ŠKODA AUTO Kvasiny, zajišťující dodávku komponentů pro výrobu automobilů just-in-time a just-in-sequence.

Zaměření územní studie na 2 vybraná stěžejní témata neznamená, že území ve vazbě na průmyslovou zónu nevykazuje žádné jiné problémy k řešení. Vzhledem k omezenému času na zpracování územní studie a vzhledem k poptávce po návrhu rychlých řešení akutních problémů území, se ovšem právě témata lidé a doprava jeví jako nejnaléhavější k řešení.



## LIDÉ

MÍSTNÍ / TRVALE ŽIJÍCÍ  
DOJÍŽDĚJÍCÍ  
MIGRANTI



## DOPRAVA

LIDÉ / ZAMĚŠTNANCI  
MATERIÁL / VÝROBKY  
OSOBNÍ  
NÁKLADNÍ

# Cíle územní studie

Ambicí územní studie je návrh konkrétních, územně adresných a významově hierarchizovaných opatření na koordinaci rozvoje řešeného území.

## 1 První pomoc / rychlá řešení > stanovení priorit

V řešeném území rozvoj průmyslu předběhl rozvoj ostatních složek území. Území se postupně ex post adaptuje na nové podmínky, na skokový nárůst lidí v území, na zvýšenou poptávku po bydlení a přechodném ubytování, na fluktuaci a mobilitu lidí v území, na zvýšenou dopravní zátěž a zátěž technické infrastruktury, na zvýšenou poptávku po službách a další vybavenosti území. Rytmus území a života v něm určuje průmyslová zóna.

Cílem územní studie je identifikovat okruhy témat v území, jejichž uchopení a řešení nesnese odkladu. Okruhy témat řešitelné nástroji územního plánování, které je žádoucí začít řešit ihned, a jejichž řešení může mít v krátkém čase viditelný a citelný efekt pro návrat stability a rovnováhy řešeného území. Cílem je identifikovat poměrně rychle řešitelné priority rozvoje území, při současném pojmenování méně naléhavých úkolů.

## 2 Usměrnění rozvoje > územní průmět priorit

Cílem územní studie je navrhnout usměrnění výše zmíněných identifikovaných priorit rozvoje území a poskytnout tak jasné vodítko pro aktéry rozvoje území, zejména pak pro Královéhradecký kraj a dotčené obce, pro jejich územně plánovací činnost.

Cílem územní studie je maximální možná územní adresnost navržených řešení. Cílem je nasměrování priorit rozvoje území a s nimi souvisejících finančních prostředků na podporu rozvoje do jednoznačně vymezených území, s odpovídající absorpční kapacitou a s odpovídajícím rozvojovým potenciálem.

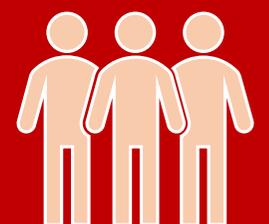
Cílem je dekoncentrace jako odpověď na přetížené jádrové území okolo průmyslové zóny, využití rozvojového potenciálu širšího území.

## 3 Předvídatelnost > kvantifikace priorit

Cílem územní studie je identifikace stávajících deficitů území a následná kvantifikace aktuálních i predikce budoucích potřeb území. Příští rozvoj území má být předvídatelný. Jedině tak se může území v předstihu a odpovídajícím způsobem připravit na další rozvoj, jedině tak může území čelit potenciálním hrozbám a využít všech příležitostí.

Deficit vstupních podkladů a rychlost zpracování studie byly omezujícími faktory pro přesnost predikce. Při zpracování studie je nicméně využita otevřená a transparentní metodika, ve které je možné na základě monitoringu reálného vývoje v území upravovat jednotlivá vstupní kritéria. Tím lze predikci dalšího vývoje v území dále zpřesňovat a udržovat jí zároveň ve stále aktuálním stavu.

# Lidé





# Lidé v území

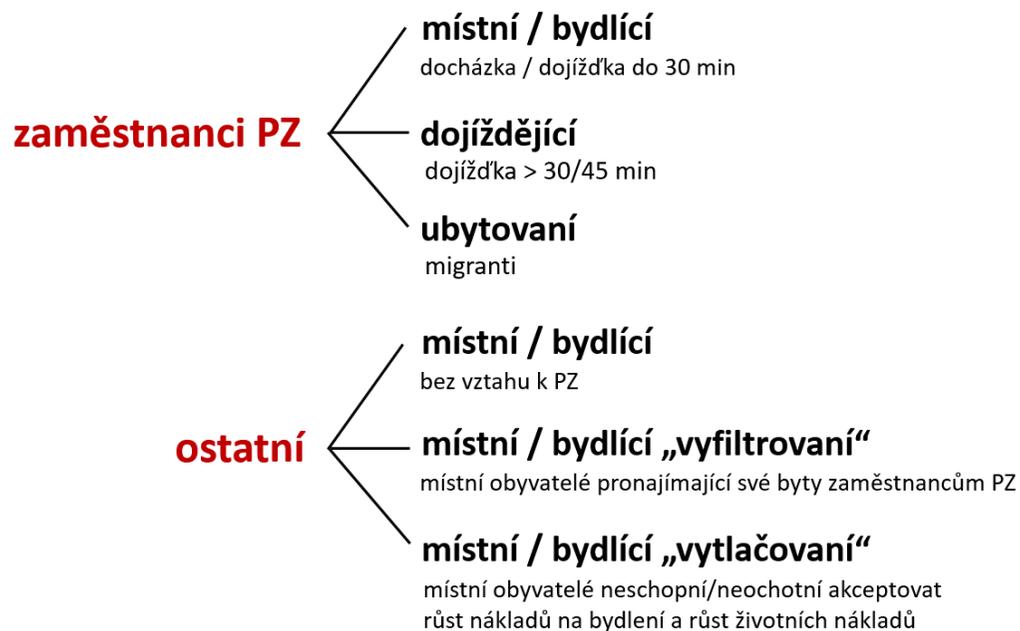
Typologie lidí v území kolem průmyslové zóny je pestrá.

V území širšího okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je specifická struktura lidí. Přítomnost rozsahem mimořádně velké průmyslové zóny v převážně venkovském prostoru generuje vysoký podíl denního obyvatelstva v obcích kolem průmyslové zóny. Místní obyvatelé nejsou zdaleka schopni uspokojit poptávku po tak velkém množství pracovní síly, zaměstnanci průmyslové zóny jsou proto z velké části migranti a lidé, kteří do zaměstnání každý den dojíždějí i z poměrně velkých vzdáleností.

V jinak poměrně řídké osídleném venkovském regionu proto vedle místních trvale žijících obyvatel denně pobývá velké množství migrantů a pohybuje se velké množství dojíždějících zaměstnanců. Hybnost lidí v území je mimořádně vysoká, stejně jako celková fluktuace migrantů typická pro zaměstnance v dělnických profesích, které v průmyslové zóně převládají<sup>8</sup>.

Mezi zaměstnanci průmyslové zóny převládají muži<sup>9</sup>. Nezanedbatelný podíl tvoří cizinci<sup>10</sup>.

Koncentrace zaměstnanců průmyslové zóny má přímý dopad i řadu nepřímých dopadů na život v obcích a na místní trvale žijící obyvatele. Přítomnost často kapacitních ubytoven v obcích a vysoká hybnost lidí způsobující každodenní dopravní zátěž komunikací, vyžadují velkou dávku trpělivosti a tolerance. Jsou obyvatelé, kteří nejsou ochotni proměnu života v obcích akceptovat a stěhují se pryč. Důvodem může být také růst cen nemovitostí a s tím související růst nákladů na bydlení a také růst životních nákladů v souvislosti se zdražováním zboží a služeb v reakci na růst mezd v průmyslové zóně. Jiní místní obyvatelé situace využívají ve svůj prospěch, své starší byty nejčastěji ve městech, často pak na sídlišťích, pronajímají zaměstnancům průmyslové zóny jako kvazi ubytovny a sami se stěhují do novostaveb na okrajích měst a obcí nebo zcela mimo obec.



Hlavním předmětem zájmu této územní studie jsou lidé přímo zaměstnaní v průmyslové zóně nebo přítomností průmyslové zóny přímo ovlivnění, zejména pak zaměstnanci průmyslové zóny denně dojíždějící do zaměstnání v průmyslové zóně na větší vzdálenosti a migranti ubytovaní na ubytovnách či v nájemních bytech.

<sup>8</sup> V závodě ŠKODA AUTO Kvasiny pracuje podle údajů Škoda Auto a.s. 89 % kmenových zaměstnanců na dělnických pozicích.

<sup>9</sup> Podle údajů Škoda Auto a.s. tvoří 89 % kmenových zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny muži.

<sup>10</sup> Podle údajů Škoda Auto a.s. tvoří více než 10 % kmenových zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny Poláci, Slováci, Ukrajinci a některé další národnosti. Do budoucna lze předpokládat ještě vyšší podíl cizinců mezi agenturními zaměstnanci a zaměstnanci dodavatelů závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

# Cíle

Usměrnit a stabilizovat lidi v území, usadit dojíždějící, usadit migranty.

## Usazení „nebydlících“ zaměstnanců průmyslové zóny

Podle odhadů starostů pobývá v obcích v širším okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou každý den na 5.000 zaměstnanců průmyslové zóny. Tito lidé žijí na ubytovnách, popřípadě v nájemních bytech sdílených větším počtem nájemníků, přičemž tito lidé nejsou v obci přihlášení k trvalému pobytu. Přitom využívají infrastrukturu obcí. Alarmující je rovněž podíl zaměstnanců průmyslové zóny dojíždějících do zaměstnání každý den z velkých vzdáleností. Pracovní síla v širším okolí průmyslové zóny je již „vysátá“, zaměstnavatelé hledají nové zaměstnance ve stále vzdálenějších místech.

Cílem je co největší počet zaměstnanců průmyslové zóny, kteří do zaměstnání každý den dojíždějí z velkých vzdáleností nebo v území přechodně pobývají na ubytovnách, přesílit do území kolem průmyslové zóny, usadit je v obcích s rozumnou dostupností průmyslové zóny a svázat tak tyto lidi s územím, stabilizovat populace obcí a snížit tak nekontrolovatelné a dlouhodobě neudržitelné proudy migrace i každodenní fluktuace lidí v území.

### ▶ Usazení dojíždějících

**Cílem je maximálně snížit podíl zaměstnanců dojíždějících každý den do průmyslové zóny z velkých vzdáleností a každodenní dojíždění nahradit usazením lidí v území v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny.**

Každodenní dojíždění zásadně zvyšuje dopravní zatížení silniční sítě, doprava houstne především v bezprostředním okolí průmyslové zóny. Dojíždějící vlastními automobily generují potřebu velkého množství parkovacích stání. Dojíždějící hromadnou dopravou kladou zvýšené nároky na organizaci autobusových linek svozových autobusů i linek veřejné hromadné dopravy osob autobusy a vlaky.

Každodenní dojíždění představuje ztrátu času<sup>11</sup>, který zaměstnanci nemohou využít pro odpočinek a jiné mimopracovní aktivity. Každodenní dojíždění také pro zaměstnance představuje nemalé náklady na dopravu, na jízdné ve veřejné hromadné dopravě (pokud zaměstnanci nevyužívají služeb svozových linek), na pohonné hmoty, amortizaci a další náklady na provoz vlastního automobilu.

### ▶ Usazení ubytovaných

**Cílem je alespoň část zaměstnanců průmyslové zóny ubytovaných na ubytovnách motivovat k přesídlení a usazení v území v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny.**

Některé stávající ubytovny, kde jsou ubytováni zaměstnanci průmyslové zóny, utvářejí komunity lidí koncentrované na malém prostoru, generující zvýšené riziko vzniku sociálně patologických jevů. Vztah ubytovaných zaměstnanců k místu svého pobytu, ale i k místu svého zaměstnání, je přirozeně slabší než u trvale bydlících obyvatel.

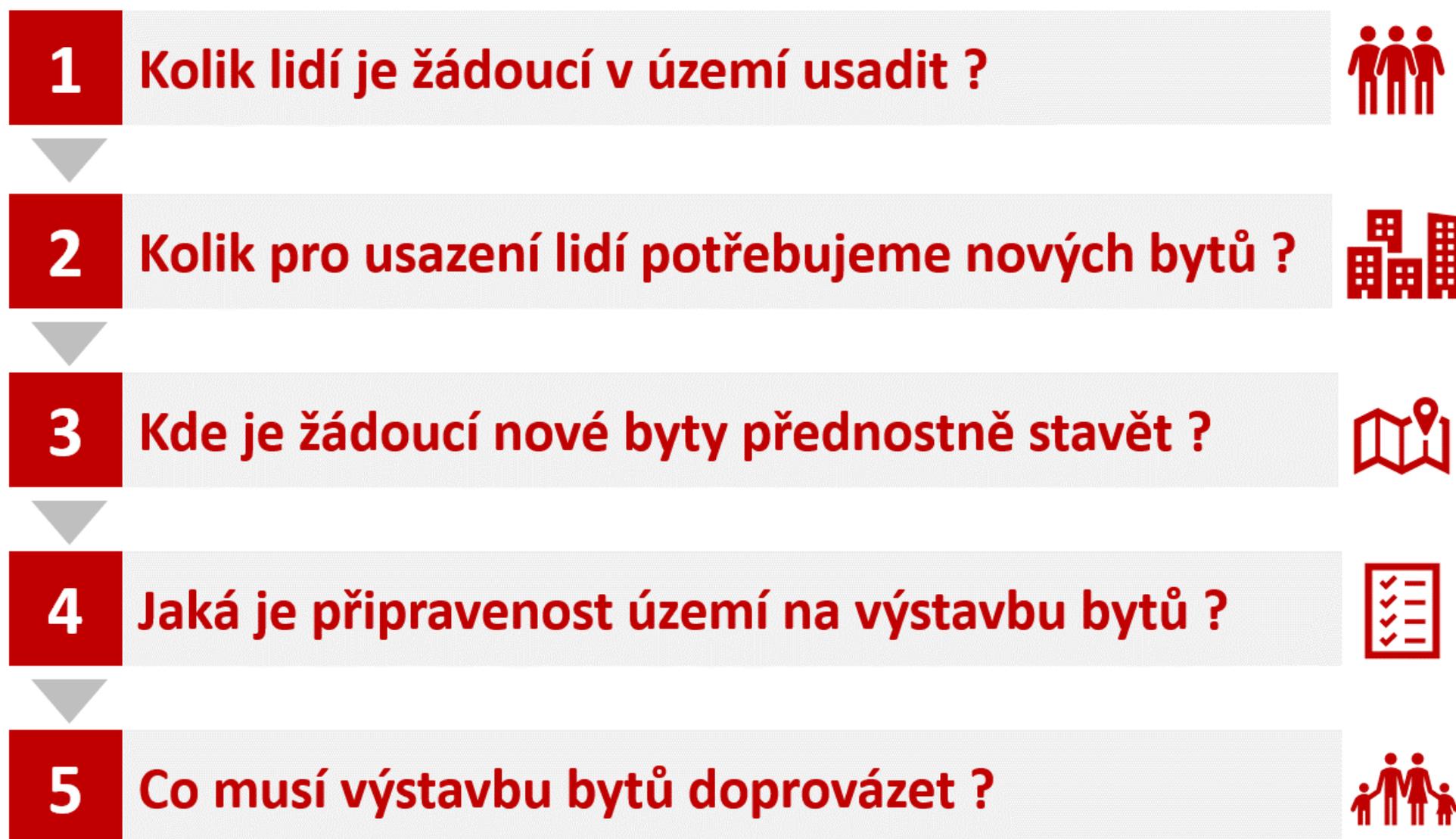
Cílem je usadit část migrantů bydlících přechodně na ubytovnách nebo v nájemních bytech sdílených více nájemníky v území a tím podpořit stabilizaci populací obcí, jimž jinak klesá počet obyvatel. Zaměstnanci usazení v území tu založí rodinu, vychovávají zde děti, zakoření a dají základ dalším generacím místních obyvatel. Takový proces je žádoucí nejen z pohledu obcí a místní komunity, ale i z pohledu zaměstnavatelů, kteří budou mít v dosahu svých provozů trvale usazené rodiny svých zaměstnanců. To dále upevní přítomnost zaměstnavatelů v území, neboť budou mít ve svém blízkém okolí pevnější zaměstnaneckou základnu. Jak již bylo uvedeno výše, tento cíl přitom není reálné vztáhnout na všechny ubytované zaměstnance. Především mezi krátkodobými a agenturními zaměstnanci bude vždy vysoký podíl těch, kteří nebudou s územím navazovat těsnější vztah. Pro ně je bydlení na ubytovnách adekvátní a je třeba zaměřit se na eliminaci možných rizik spojených s existencí ubytoven.

<sup>11</sup> Podle Maiera a Řezáče (2006) si průměrná domácnost cení ztrátu hodiny času dojížděnkou asi na 25 – 33 % průměrných hodinových čistých příjmů svých ekonomicky aktivních členů. Při dojíždění do zaměstnání každý den jedním směrem 45 minut (tam a zpět: 90 minut) je hodnota ztráty času dojížděním za měsíc (21 pracovních dnů), při čistém hodinovém příjmu 170,- Kč/h, **1.344,- až 1.764,- Kč**. K hodnotě ztráty času je třeba přičíst také výdaje na dopravu. Ty při dojížděce vlastním automobilem na vzdálenost 35 km jedním směrem (70 km v obou směrech) a při průměrných nákladech 5,50 Kč / 1 km (auto střední třídy se spíše nižší spotřebou – pohonné hmoty, povinné ručení, havarijní pojištění, servis, amortizace) činí 385,- Kč za 1 den, tj. při 21denním pracovním měsíci **8.085,- Kč za měsíc**. Celkem tak měsíční náklady na každodenní dojíždění vlastním automobilem ze vzdálenosti 35 km činí **9.429,- až 9.849,- Kč**.



# Algoritmus dosažení cíle

Prioritního cíle „usazení ‚nebydlících‘ zaměstnanců průmyslové zóny“ lze dosáhnout jedině pomocí postupných na sebe navazujících dílčích kroků.



# 1 Kolik lidí je žádoucí v území usadit ?

## Východiska

V současné době není k dispozici žádný průzkum rezidenčních preferencí zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Není tak známá a kvantifikovaná případná poptávka zaměstnanců průmyslové zóny po bydlení v obcích kolem průmyslové zóny. Žádným relevantním šetřením mezi zaměstnanci průmyslové zóny nebylo nikdy v minulosti zjišťováno, kolik ze zaměstnanců by mělo zájem zlepšit svůj standard bydlení. Ať už přestěhování z ubytoven, z nájemních bytů sdílených větším počtem nájemníků, nebo přestěhování se z bytů nacházejících se ve větší vzdálenosti od průmyslové zóny.

Čistě odhady společnosti Škoda Auto a.s., nepodložené žádným relevantním šetřením mezi zaměstnanci, hovoří o **1.000 zaměstnancích** závodu Škoda Auto a.s. v Kvasinách, kteří by potenciálně mohli mít zájem usadit se v území a poptávat v obcích kolem průmyslové zóny pronájem či koupi bytu.

Predikce počtu lidí k usazení v území v okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (= řešené území) zpracovaná níže touto územní studií je založena na kvalifikovaném odhadu počtu zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, jejichž časová náročnost každodenní dojížděky, resp. dlouhodobé přechodné ubytování na prostorově nevyhovujících ubytovnách, není dlouhodobě udržitelné a celospolečensky i z pohledu zaměstnavatele žádoucí (náklady na každodenní dojíždění, ztráta času dojížděním, únava, tenze z nevyhovujících podmínek ubytování apod.).

*Dlouhodobě v českém prostředí převažuje názor, že ochota stěhovat se za prací je v ČR malá. Často je jako příčina tohoto stavu uváděna mentalita české populace – usedlost a lpění na známém prostředí, upřednostnění prostorové stability i ve chvílích ekonomické nejistoty. Tato mentalita je dávana do kontrastu s mentalitou v anglosaských zemích, ve kterých není až takový problém domov opustit. (Musil, 2009)*

*Detailní výzkumy ovšem odhalují, že popsaný stav nemusí být stavem neměnným a že existují faktory, které ochotu stěhovat se za prací podmiňují, a přitom nejsou tak stabilní, jako rysy české mentality. Z výzkumu Sociologického ústavu Akademie věd ČR v letech 2005 – 2006 vplynuly následující závěry: (1) Nabídka dvojnásobného příjmu by motivovala ke stěhování přes 60 % respondentů. (2) Na takto podmíněnou ochotu stěhovat se prakticky nemá vliv sociální zakořenění respondenta v místě bydliště (počet přátel, činnost v místních spolcích apod.) (3) Zásadní pro ochotu stěhovat se jsou faktory věku, pohlaví, rodinného stavu a vzdělání: potenciálně by se více stěhovali mladí svobodní muži s vyšším vzděláním. (4) Ochotu stěhovat se významně ovlivňuje faktor spokojenosti a kvality stávajícího bydlení. Méně ochotní jsou vlastníci rodinných domů oproti lidem žijícím v nájmech. (5) Ochotu stěhovat se v minulosti brzdila spokojenost lidí se stávajícím bydlením, pokud šlo o bydlení s regulovaným nájmem. (6) Na ochotu stěhovat se může mít do určité míry vliv i veřejná pobídka ze strany bytové politiky – především pro lidi ochotné stěhovat se by takové pobídky byly dalším motivem to skutečně udělat. (Lux a kol., 2006)<sup>12</sup>*

Územní studie vychází z předpokladu, že území je žádoucí připravit na dosažení optimálního, vyváženého a dlouhodobě udržitelného stavu. I s tím vědomím, že tohoto rovnovážného stavu nemusí být nikdy dosaženo a v území se nakonec usadí méně lidí, než byl predikovaný předpoklad. Zvláště v situaci, kdy nejsou známy žádné rezidenční preference zaměstnanců průmyslové zóny, ani ochota zaměstnanců k přesídlení a usazení, je více než žádoucí a rozumné predikovat spíše optimistickou potřebu, které nakonec nemusí být zcela naplněna, než predikci počtu lidí k přesídlení podhodnotit a přispět tak k nepřipravenosti území na absorpci lidí k přesídlení a trvání stávajícího problému. Ostatně, pokud dojde k výstavbě bytů v území, své nájemníky nebo zájemce o koupi si tyto nové byty vždy najdou, i bez ohledu na poptávku po bydlení explicitně ze strany zaměstnanců průmyslové zóny. Výstavba bytů navíc bude probíhat průběžně a průběžně tak bude i monitorován vývoj poptávky lidí po novém bydlení v území, další bytová výstavba tak bude přizpůsobena vývoji skutečné poptávky.

Predikce zanedbává případnou potřebu usadit v území i zaměstnance z jiných závodů lokalizovaných mimo vlastní Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (např. Vamberk, Kostelec nad Orlicí, Opočno apod.) Územní studie vychází z předpokladu, že potřeby vyvolané Průmyslovou zónou Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou jsou a budou v řešeném území dominantní nad ostatními, a to v rozdílu řádů. Potřeby mimo průmyslovou zónu jsou v predikci zahrnuté do obecné potřeby bytů v území, která je ke konečné potřebě bytů připočtena ve 4. kroku algoritmu. Tato obecná potřeba bytů v území je odvozena z dosavadní dynamiky výstavby v území a potřeby vyplývající ze zvyšování kvality bytového fondu.

Predikce počtu lidí usazení v území v okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je zpracována pro **2 časové horizonty**:

stav 04/2017 počet lidí k přesídlení ze stávajících zaměstnanců průmyslové zóny

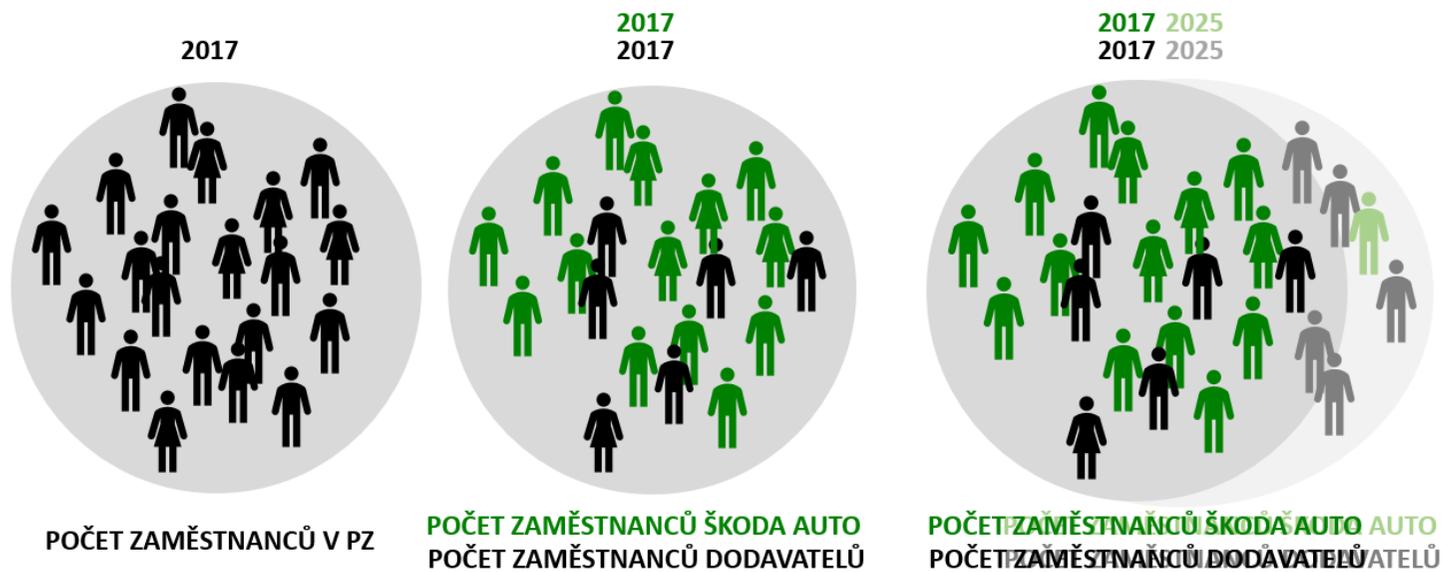
výhled 2025 počet lidí k přesídlení z odhadovaného budoucího počtu zaměstnanců průmyslové zóny za předpokladu naplnění všech disponibilních ploch pro rozvoj průmyslové zóny vymezených v platných územních plánech (předpokládá se, že navrhovaný rozsah průmyslové zóny se naplní do roku 2025)

<sup>12</sup> Při zvažování ochoty zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou přestěhovat se za prací je tak třeba výše uvedená zjištění zohlednit v konkrétních podmínkách průmyslové zóny. V závodě ŠKODA AUTO Kvasiny jsou nyní vypláceny výrazně nadprůměrné mzdy (ad 1). Většina zaměstnanců zóny jsou mladí, svobodní muži (ad 3). U nich se z velké části nedá předpokládat, že již disponují vlastním bydlením (ad 4). Doba regulovaného nájmu je v ČR dávno pryč (ad 5). Impulz v podobě nabídky dostupného nájemního bydlení v místě by ochotu přestěhovat se mohl výrazně navýšit (ad 6).



# 1 Kolik lidí je žádoucí v území usadit ?

## Počet zaměstnanců průmyslové zóny



Počet lidí k usazení v území v okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je určen jako určitý podíl zaměstnanců průmyslové zóny, jejichž vztah bydliště – pracoviště je hodnocen jako z odborného hlediska dlouhodobě neudržitelný a celospolečensky i z pohledu zaměstnavatele nežádoucí.

Pro predikci počtu lidí k usazení v území v okolí průmyslové zóny je tedy třeba nejprve znát počet zaměstnanců průmyslové zóny.

## Počet zaměstnanců průmyslové zóny – stav 04/2017

<i>zaměstnanci</i>	<i>kmenoví</i>	<i>agenturní</i>	<i>celkem</i>
Škoda Auto a.s. – závod Kvasiny*	6.500	1.800	8.300
dodavatelé sídlící v PZ Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou**			2.000
<b>celkem</b>			<b>10.300</b>

\* přesné údaje dle dotazníku Škoda Auto a.s. 04/2017

\*\* dodavatelé sídlící v PZ již před rokem 2014 (dle dotazníku Škoda Auto a.s. 04/2017, pokud není v závorce za počtem zaměstnanců firmy uvedeno jinak):

M. Preymesser – 470 (Oznámení – Logistické centrum MPL Lipovka – II. etapa), Schedl – 70, China Tool – 10, Plastic Omnium – 200 (údaje o počtu zaměstnanců zcela nedostupné > kvalifikovaná odhad), ASV Solnice – 150 (ČSÚ – registr ekonomických subjektů (střední hodnota intervalu počtu zaměstnanců))

dodavatelé sídlící v PZ po roce 2014 (dle dotazníku Škoda Auto a.s. 04/2017, pokud není v závorce za počtem zaměstnanců firmy uvedeno jinak):

Adient (dříve Johnson Controls) – 230, ACL Automotive – 10, Simoldes Plasticos – 480, Antolin Liban – 250, Sumitomo – 15, Yapp Czech Automotive Systems – 20, Magna Automotive (CZ) s.r.o. – 60 (magnabohemia.cz)

dle návrhu aktualizace Usnesení vlády č. 97 ze dne 9. 2. 2015, stav k 04/2017 je počet zaměstnanců dodavatelů sídlících v průmyslové zóně 2.000 zaměstnanců

## Počet zaměstnanců průmyslové zóny – výhled 2025

Podle vyjádření společnosti Škoda Auto a.s. je v horizontu do roku 2025 (delší časový horizont není Škoda Auto schopná předvídat) závod ŠKODA AUTO Kvasiny z hlediska pracovních míst v podstatě saturován. Závod ŠKODA AUTO Kvasiny se bude sice dále plošně rozvíjet směrem na jih a do roku 2025 plánuje výstavbu dalších zpevněných ploch (parkoviště, manipulační plochy pro nakládku hotových vozů apod.) i výrobních a logistických hal, do budoucna však předpokládá již jen mírné pohyby počtu zaměstnanců v řádu desítek (max. jednotek stovek), ale v obou směrech, nahoru i dolů, a tedy stabilizaci okolo dnešního počtu 8.300 zaměstnanců. Žádný skokový růst počtu zaměstnanců v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny, jako tomu bylo v předchozích etapách rozvoje, nelze do roku 2025 očekávat.

Do budoucna bude v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dominantní rozvoj dodavatelských závodů. Predikce počtu potenciálních nových zaměstnanců do roku 2025 vychází z teoretického předpokladu, že všechny rozvojové a dosud nenaplněné plochy průmyslu vymezené v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v platných ÚP Solnice, ÚP Kvasiny a ÚP Rychnov nad Kněžnou, budou v roce 2025 plně využity.

# 1 Kolik lidí je žádoucí v území usadit ?

rozvojové plochy výroby	dle Martolos, Šindlerová, Bartoš, Mužík (2013)					dle VŠE (2014)				
	S = disponibilní plocha [m <sup>2</sup> ]	KPP*	HPP [m <sup>2</sup> ]	HPPzam** [m <sup>2</sup> ]	počet zaměstnanců	disponibilní plocha [m <sup>2</sup> ]	prac. míst na 1 ha	m <sup>2</sup> disponibilní plochy na 1 prac. místo	počet zaměstnanců	
Závod Škoda Auto a.s. Kvasiny										
K0: PZ Škoda Auto (stávající)					0				0	
K1: PZ Škoda Auto (platný ÚP)***	162.941				0	162.941			0	
Dodavatelé										
S1: PZ Solnice (platný ÚP)	287.114	0,4	114.846	80	1.436	287.114	30	333	862	
S2: PZ Solnice (platný ÚP)	311.446	0,4	124.578	80	1.557	311.446	30	333	935	
K2: PZ Kvasiny (platný ÚP)	66.810	0,8	53.448	80	668	66.810	30	333	201	
L1: PZ Lipovka (platný ÚP)	153.295	0,4	61.318	80	766	153.295	30	333	460	
<b>CELKEM</b>	<b>981.606</b>		<b>354.190</b>		<b>4.427</b>	<b>981.606</b>			<b>2.458</b>	

grafické schéma se zobrazením rozvojových ploch výroby viz kapitola Výchozí předpoklady územní studie ↑

\* KPP (koeficient podlažních ploch): předpokládají se přízemní halové objekty

\*\* HPP (hrubá podlažní plocha) na jednoho zaměstnance zvolena vyšší, než je obvyklé pro montážní závody lehkého průmyslu, předpokládá se totiž, že část ploch bude využita pro logistiku a skladování, proto je zvolen podíl HPP na jednoho zaměstnance vyšší než u čisté výroby charakteru montážních závodů a zároveň nižší, než u čistého skladování a logistiky

\*\*\* dle dotazníku Škoda Auto a.s. 04/2017 se nepředpokládá další růst počtu zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny

KPP pro K2\_R – zohledněno, že změna ÚP Kvasiny vymezuje pás izolační zeleně pro protihlukový zelený val po okraji plochy > vlastní plocha určená pro výrobu může mít vyšší intenzitu zastavění

Podle studie VŠE (2014) je obvyklá hustota zaměstnanců v obdobných průmyslových zónách v ČR jako je Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou 30 zaměstnanců na 1 ha plochy průmyslové zóny (vč. komunikací, zeleně apod.), na 1 zaměstnance by tak připadalo 333 m<sup>2</sup> plochy vymezené v územním plánu pro rozvoj průmyslu. To je neobvykle nízká hustota zaměstnanců na plochu průmyslového závodu.<sup>13</sup>

Certifikovaná metodika Ministerstva dopravy ČR Metody prognózy intenzit generované dopravy (Martolos, Šindlerová, Bartoš, Mužík, 2013) uvádí, že v montážních závodech připadá 45 – 65 m<sup>2</sup> hrubé podlažní plochy (HPP) výrobních objektů na jednoho zaměstnance, HPP přitom určíme kvalifikovaným odhadem míry zastavění plochy průmyslu budovami 0,4 (obvykle: 0,35 – 0,5). HPP na jednoho zaměstnance je v případě predikce počtu zaměstnanců v plochách určených pro rozvoj závodů dodavatelů Škoda Auto a.s. navýšen na 80 m<sup>2</sup> HPP na 1 zaměstnance, neboť dokumentace EIA na Průmyslovou zónu Lipovka předpokládá, že v závodech dodavatelů lze předpokládat velké zastoupení provozů logistiky a skladování, s podstatně nižší hustotou zaměstnanců na plochu (HPP na 1 zaměstnance i více než 100 m<sup>2</sup>, proto pro potřebu predikce počtu zaměstnanců v budoucích závodech dodavatelů zvolena střední hodnota 80 m<sup>2</sup> HPP na zaměstnance).

**Z výše uvedeného důvodu uvádíme pro predikci počtu zaměstnanců výhled 2025 interval 2.500 – 4.500.**

Kontrola:

Současné závody dodavatelů v Průmyslové zóně Solnice a v Průmyslové zóně Rychnov nad Kněžnou – Lipovka (v Průmyslové zóně Kvasiny závody dodavatelů nejsou) zaměstnávají na ploše 40,6 ha cca 1.850 zaměstnanců (odečteno 150 zaměstnanců ASV Solnice sídlící v samostatné ploše přímo v Solnici). V současných závodech dodavatelů připadá 219 m<sup>2</sup> plochy závodu na 1 zaměstnance. Pokud bychom pro predikci počtu zaměstnanců v dosud nezastavěných plochách průmyslové zóny určených pro rozvoj závodů dodavatelů aplikovali stejnou hustotu, byla by kapacita těchto dosud nevyužitých rozvojových ploch průmyslu 4.585 zaměstnanců. Jedná se tedy o hodnotu téměř shodnou s hodnotou vypočtenou postupem dle Martolos, Šindlerová, Bartoš, Mužík (2013).

## Počet zaměstnanců průmyslové zóny – rekapitulace

### stav 04/2017

Škoda Auto a.s. – závod Kvasiny	8.300
dodavatelé sídlící v PZ Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou	2.000
<b>celkem</b>	<b>10.300</b>

<sup>13</sup> Pro srovnání: v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny na ploše 491.501 m<sup>2</sup> dnes pracuje 8.300 zaměstnanců, na 1 zaměstnance tak připadá plocha 59,1 m<sup>2</sup>, což je více než 5x méně, než uvádí studie VŠE (2014). Závod ŠKODA AUTO Kvasiny sice představuje extrém a nelze jej brát jako referenční (práce v 18ti směnném provozu, mimořádně vysoká hustota zaměstnanců na plochu daná zejména vícepodlažností výrobních hal apod.), nicméně poskytuje jisté srovnání.



# 1 Kolik lidí je žádoucích v území usadit ?

## výhled 2025

Škoda Auto a.s. – závod Kvasiny	8.300	± 0
dodavatelé sídlící v PZ Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou	4.500 – 6.500	+ 2.500 – + 4.500
<b>celkem</b>	<b>12.800 – 14.800</b>	

## Počet zaměstnanců průmyslové zóny k usazení

Známe počet stávajících zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, i možný výhledový počet zaměstnanců v roce 2025, zbývá vyřešit otázku, kolik z těchto zaměstnanců je žádoucích v území ve vazbě na průmyslovou zónu usadit. Tento počet bude odvozen ze součtu zaměstnanců dojíždějících do průmyslové zóny z příliš velké vzdálenosti a zaměstnanců obývajících ubytovny.

Z hlediska podmínek časové dostupnosti průmyslové zóny z místa bydliště je jako optimální pro trvalé bydlení zaměstnanců hodnoceno území obcí a sídel v diametru 10 km vzdušnou čarou od průmyslové zóny, maximálně pak 15 km. 10 kilometrům vzdušnou čarou odpovídá přibližně dojíždka autobusem veřejné hromadné dopravy 25 až 30 minut (5-10 minut cesta z místa bydliště na zastávku + 5 minut čekání na spoj + 15 minut jízdy při cestovní rychlosti 40 km/h), nebo dojíždka autem cca 15 až 20 minut (10 minut jízdy při cestovní rychlosti 60 km/h + 5 až 10 minut parkování a cesta z parkoviště k bráně závodu). Volba časové hranice dojíždky z místa bydliště do zaměstnání do 30 minut jako limitní pro optimální lokalizaci bydliště zaměstnanců vůči místu zaměstnání viz níže detailní odůvodnění. Diametru 10 až 15 km vzdušnou čarou od průmyslové zóny odpovídá poměrně přesně rozsah území řešeného touto územní studií.

Druhá skupina zaměstnanců vhodných k usazení je odvozena od počtu zaměstnanců přebývajících na ubytovnách. Určitému podílu těchto zaměstnanců je žádoucích vytvořit v území podmínky pro bydlení v nájemním nebo vlastním bytě s garantovaným plošným, prostorovým a hygienickým standardem, nájemní smlouvou apod.:

$$\text{počet zaměstnanců k usazení} = \% \text{ dojíždějících} + \% \text{ ubytovaných}$$

Z celkového počtu zaměstnanců dojíždějících z větší vzdálenosti a počtu zaměstnanců na ubytovnách bude k usazení uvažován určitý podíl. Přesnou výši tohoto podílu není v tomto okamžiku zpracování územní studie možné stanovit. Především chybí podrobné šetření rezidenčních preferencí zaměstnanců a další související údaje o personální strategii především dodavatelů. Stejně tak je třeba zmínit, že do určité míry jde o otázku politickou – počet nově usazených lidí významně ovlivní samotná veřejná pobídka v podobě nabídky obecních bytů. Ochota přivítat na svém území nové obyvatele spadá z velké části do politické kompetence obcí. Ve studii provedený výpočet tak vychází z odborného kvalifikovaného odhadu směřujícího k žádoucímu stavu, který bude zohledňovat principy udržitelného rozvoje území. Každý kvalifikovaný odhad v této územní studii je vždy řádně zdůvodněn.

## Usazení dojíždějících zaměstnanců

Určitý podíl zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou při každodenním dojíždění do zaměstnání překračuje určitou horní ještě akceptovatelnou mez dostupnosti. Tyto zaměstnance je žádoucích přesídlit a usadit v území v přijatelné dostupnosti průmyslové zóny. Pro stanovení jejich počtu je nutné (1) určit přijatelnou hranici dojíždky z místa bydliště do zaměstnání, resp. určit, jaká úroveň každodenní dojíždky překračuje hranici akceptovatelnosti, následně (2) zjistit počty zaměstnanců z celkového počtu zaměstnanců průmyslové zóny, kteří dojíždí do zóny každý den určitou dojezdovou dobu a nakonec (3) určit, jaký podíl zaměstnanců dojíždějících zpoza hranice akceptovatelné doby dojíždky je žádoucích z velkých dojezdových vzdáleností raději přesídlit do území v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny. Bylo by příliš ambiciózní si myslet, že všichni zaměstnanci dojíždějící do průmyslové zóny z velkých vzdáleností vymění každodenní dojíždění za přesídlení do regionu kolem průmyslové zóny. Jejich podíl je tak třeba odvodit dle předpokladu, že s rostoucí dobou dojíždky by měla stoupat snaha přestěhovat se blíže k průmyslové zóně.

Podle většiny dostupných teoretických prací (Marada, 2010; Hudeček, 2016; Burian, 2014; Lorenz, 1961 ad.) je v denní dojíždce obyvatel rozhodující (kromě ceny) cestovní čas, spíše než kilometrová vzdálenost. Zatímco 10 kilometrovou vzdálenost mohou po silnici II. třídy mimo obce při průměrné cestovní rychlosti 50 km/h (Hudeček, 2010) urazit i za pouhých 12 minut, stejná vzdálenost městskou hromadnou dopravou autobusem či tramvají může trvat i přes 50 minut, regionálním zastávkovým autobusovým spojením třeba 30 minut. Pro stanovení přijatelné úrovně dojíždění je tak rozhodující **čas potřebný pro dojíždění**.

Na tomto místě je přitom třeba připomenout, že čas potřebný pro dojíždění mezi bydlištěm a pracovištěm není roven času jízdy dopravního prostředku! Tzv. celková cestovní doba (též doba přemístění či doba dojíždění) se v případě dojíždění veřejnou hromadnou dopravou (městská hromadná doprava, regionální autobusová doprava, vlak) skládá (např. dle VÚVA, 1983) z těchto dílčích složek:

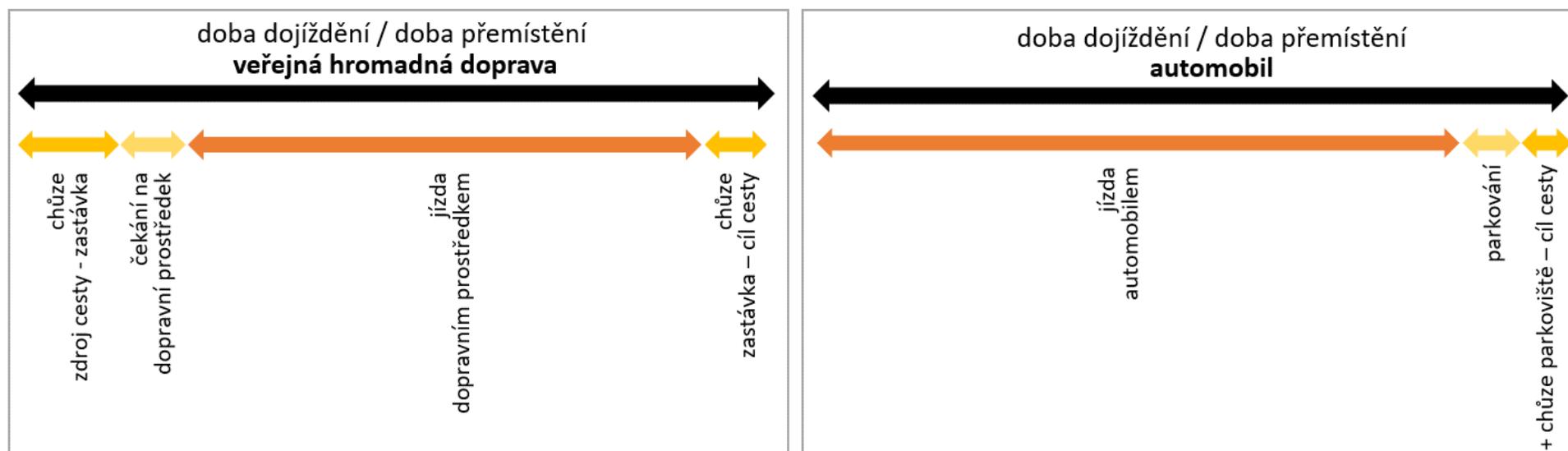
- chůze zdroj cesty – zastávka hromadné dopravy (optimálně 5 min)
- čekání na dopravní prostředek (obvykle se uvádí 2-5 min)
- jízda dopravním prostředkem
- chůze zastávka – cíl cesty (obvykle se uvádí 2-5 min)<sup>14</sup>

a v případě dojíždění vlastním automobilem pak z těchto dílčích složek:

<sup>14</sup> Dobu chůze ze zastávky do cíle cesty lze u většiny průmyslových závodů téměř zanedbat, výstupní zastávky bývají zpravidla situované přímo u vrátnic závodů, které jsou cíli dojíždky za práci.

# 1 Kolik lidí je žádoucích v území usadit ?

cesta automobilem  
parkování  
přesun z parkoviště k cíli cesty<sup>15</sup>



Každodenní dojíždka do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, ať se děje z jakékoli vzdálenosti, zvyšuje intenzitu dopravy, zejména pak té individuální automobilové, a zatěžuje tak silniční síť v širším regionu i v blízkosti vlastní průmyslové zóny (se všemi negativními důsledky jako jsou dopravní kongesce na některých kapacitně nevyhovujících úsecích silnic a křižovatkách, hluk a emise z dopravy apod.), vyvolává mimořádné nároky na kapacity a organizaci parkování, zvyšuje riziko dopravní nehodovosti apod. Každodenní dojíždka do průmyslové zóny znamená pro dojíždějící časové ztráty a zvyšuje, čím je delší, náklady na dopravu.

*Kromě ceny v penězích, kterou je nutné za překonání vzdálenosti zaplatit, hraje v rozhodování o podniknutí cesty důležitou roli i čas strávený na cestě (např. Pazy et al, 1996; Wee et al, 2001; Recker and McNally, 2001; Rouwendal, 1999). Hlavním diskutovaným důvodem pro důležitost času jsou, kromě ekonomických ztrát, negativní dopady času stráveného na cestě do zaměstnání na osobní život cestující osoby.*

*Čas strávený v dopravních prostředcích je ve skutečnosti součástí pracovní doby. Není možné ho trávit jinou, příjemnější, činností. Nelze se mu vyhnout, a proto čas strávený na cestě jde vždy na úkor společenského a kulturního života cestující osoby, jako je čas strávený s přáteli či rodinou, nebo prostým odpočinkem, a tak může cestujícího těžce poškodit. Dlouhé dojíždkové časy mohou mít významný vliv na denní rytmus cestující osoby i bez ohledu na vlastní dobu strávenou dopravou, pokud se cestující snaží svou cestu naplánovat tak, aby se vyhnul době dopravních špiček anebo dobám, kdy je dojíždka nebezpečná (Recker and McNally, 2001; Punpuing and Ross, 2001; Jiron, 2008).*

*O přijatelnosti či nepřijatelnosti času stráveného na cestě samozřejmě rozhoduje sama cestující osoba. Rozhodnutí, zda cesta je již příliš dlouhá, či ještě únosná, je tak značně proměnlivé, a kromě osobních preferencí na něj mají vliv i jiné faktory z osobního života cestující osoby, jako rodinný a zdravotní stav, představy o kariéře a podobně. Poměrně významná část autorů se zabývá snahou o monetarizaci času stráveného dojíždkou, aby tak tento bylo možné započítat do ceny dojíždění (např. Astencio and Matas, 2008; McDonald, 1983; Borger and Fosgerau, 2008; De Palma, 2001). Sami autoři ovšem přiznávají, že ohodnocení času dojíždky je vázáno na obdobné vlivy, jako prosté hodnocení blízko-daleko.*

(Novotný, 2011)

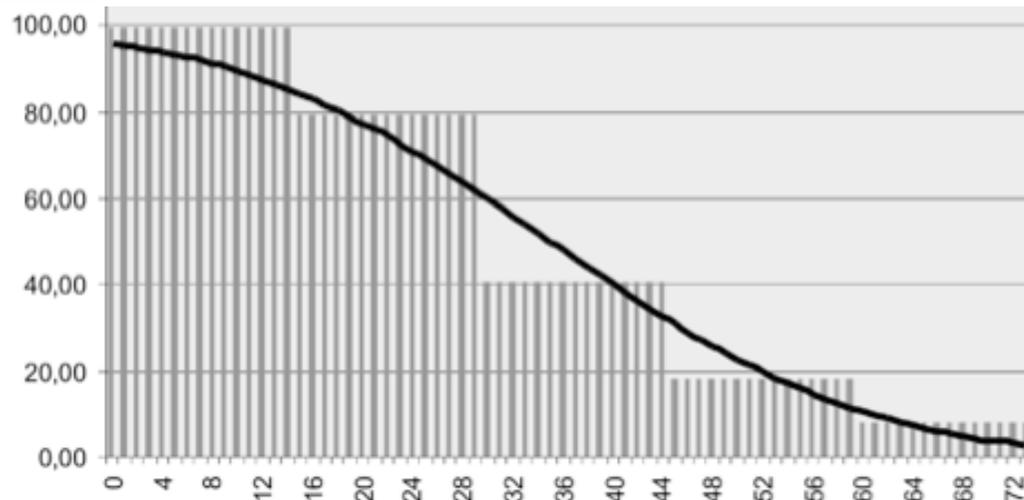
Stanovení přiměřené, tedy v českých podmínkách obvyklé a běžně akceptovatelné doby dojíždění z místa bydliště na pracoviště (měřeno od vchodu do obytného domu nebo do zahrady rodinného domu k vrátnici/vstupu do areálu pracoviště) vychází pro účely této územní studie z poznatků dostupných teoretických prací. VÚVA (1957) i VÚVA (1983) udávají jako přiměřenou dobu přemístění 30 až 35 minut, přičemž cca 20 minut je počítáno na vlastní jízdu dopravním prostředkem. Lorenz (1961) považuje za přijatelnou hranici optimální dojíždky dobu 30 minut, která se však někdy zvětšuje na maximum 40 až 50 minut. Burian (2014) uvádí jako obvyklý čas strávený obyvateli cestováním do práce 30 až 60 minut. Pokud dojíždka do práce dlouhodobě překračuje 60 minut, dochází obvykle k relokaci domácností.

Podle výsledků ankety na pracovním portálu Profesia.cz, které se v dubnu roku 2015 účastnilo 1.314 lidí, považují dvě pětiny české populace za maximum času, který každý den obětují cestám do zaměstnání a návratům domů, 60 minut. Lyons (2008) poukazuje na určitý práh doby každodenní dojíždky (1 směr) 46–50 minut, kdy už dojíždějící začíná uvažovat o změně práce nebo o přesídlení blíže zaměstnání. Pokud náklady na dojíždění (zvláště u dojíždění vlastním automobilem) dosáhnou (při započtení všech faktorů včetně například hodnoty ztráty času dojížděním, amortizace automobilu apod.) hodnoty srovnatelné s náklady na bydlení, rozhodují se dojíždějící (resp. celé domácnosti, jejichž některý z klíčových členů denně dojíždí nad určitou časovou mez) o nahrazení denní dojíždky nedenními pobyty, přechodnou migrací nebo úplným přesídlením blíže k místu pracoviště.

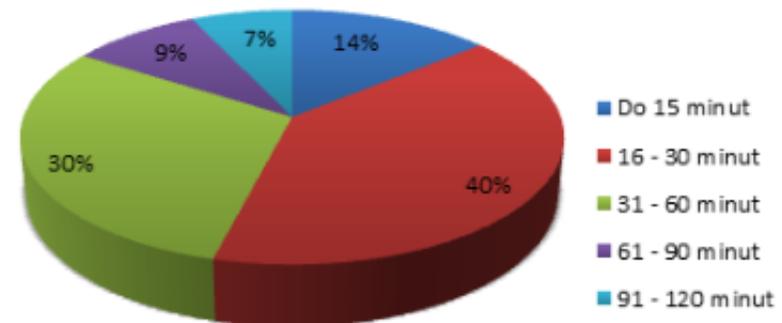
<sup>15</sup> V případě dojíždky do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou automobilem je velmi rozhodující čas strávený hledáním místa k parkování (při odjezdu pak časové zdržení na výjezdu z parkoviště z důvodu dopravních kongescí a výjezdu z průmyslové zóny) a také čas strávený chůzí od zaparkovaného automobilu k bráně závodu. V případě centrálního parkoviště u závodu ŠKODA AUTO Kvasiny může trvat doba parkování a následná chůze přes parkoviště k bráně závodu i 10 minut, doba zdržení na výjezdu z parkoviště bývá v řádu dalších desítek minut, neobvyklé není zdržení i 30 – 45 minut.



## 1 Kolik lidí je žádoucích v území usadit ?



Graf podílu cest bydliště-pracoviště (osa y) v jednotlivých časových intervalech dojížděky dle SLDB 2011 (x) (zdroj: Novotný, 2011)



Graf ochoty lidí v ČR dojíždět do práce jedním směrem (zdroj: www.profesia.cz, 04/2015)

Ze Sčítání lidu, domů a bytů provedeného v roce 2011 (SLDB 2011) jednoznačně vyplývá, že doba dojíždění české populace z bydliště do zaměstnání se pohybuje nejčastěji v intervalu do 14 minut. Druhým nejpočetnějším intervalem je potom 15 – 29 minut. Podíl cest z bydliště do zaměstnání prudce klesá za hranici 30 minut, cest nad 60 minut je pak jen o něco málo více než 1 % všech vykonaných cest z bydliště na pracoviště.

Ve venkovském prostoru je podle dopravně geografických teorií (např. Marada, 2010; Květoň 2006) možné počítat s ochotou cestovat z bydliště do zaměstnání delší dobu, a tudíž na delší vzdálenost, oproti větším městům, kde obvyklá doba dojížděky nepřesahuje 30 minut, ve venkovském regionu bývá celkem běžná doba dojížděky do zaměstnání až 45 minut. Řídce zalidněná území jsou navíc obvykle hůře obsluhována veřejnou hromadnou dopravou a jsou více odkázána na individuální zajištění dostupnosti automobily. (Marada, 2010)

*Na českém venkově je neobyčejně vysoký počet aut na rodinu ve srovnání s jinými evropskými sídly. Za dob socialismu existovala u nás nejhustší autobusová síť v celé Evropě. Komunistický režim zvolil politiku, že spíše než stavět, bude obyvatele dovážet z jejich bydlišť na pracoviště. Byli jsme dojíždějící země, ale ne stěhující se společnost. (Musil, 2009)*

Z výše uvedených teoretických prací jsou pro účely této územní studie dovozeny následující přiměřené a maximální akceptovatelné, resp. již neakceptovatelné doby dojíždění z bydliště na pracoviště:

optimální čas dojíždění (bez nutnosti přijímat jakákoli opatření):	<b>&lt; 30 min</b>
ještě podmíněčně akceptovatelný čas dojíždění vzhledem k venkovskému prostoru (cílem je část dojížděky eliminovat)	<b>30 – 45 min</b>
hranice akceptovatelného času dojíždění (cílem je většinu dojížděky eliminovat)	<b>45 – 60 min</b>
neakceptovatelný čas dojíždění (cílem je všechny dojížděky eliminovat)	<b>&gt; 60 min</b>

Pro stanovení počtu zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dojíždějících každý den do zaměstnání, které by z hlediska dosažení udržitelného rozvoje bylo žádoucích v území v blízkosti průmyslové zóny usadit a nahradit tak jejich každodenní dojíždění z místa bydliště do zaměstnání trvalým přesídlením do přijatelné blízkosti místa zaměstnání, by bylo potřeba znát, kolik z celkového počtu zaměstnanců průmyslové zóny dojíždí do zóny každý den do 30 minut, 30 – 45 minut, 45 – 60 minut a více než 60 minut. Tyto údaje však k Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou nejsou k dispozici. Územní studie tak musí potřebné informace o časech dojíždění zaměstnanců do průmyslové zóny sekundárně dovodit z jediných dostupných relevantních dat o dojíždění zaměstnanců do průmyslové zóny, konkrétně z dat o dojíždění kmenových zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny poskytnutých společnostmi Škoda Auto a.s., vztahených ovšem výhradně k dílčí skupině kmenových zaměstnanců, a hlavně strukturovaných nikoli podle doby dojížděky, ale podle vzdálenosti dojížděky.

Podle informací Škoda Auto a.s. má z 6.500 kmenových zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny 55,1 % bydliště do 25 km od průmyslové zóny a 30 % bydliště nad 25 km od průmyslové zóny. Údaje o vzdálenosti bydliště 1.800 agenturních zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny od průmyslové zóny nejsou známy, pro účely územní studie jsou dovozeny analogicky k poměru kmenových zaměstnanců bydlících do 25 km a nad 25 km od průmyslové zóny. Jejich poměr byl ovšem upraven tak, že o něco málo vyšší podíl zaměstnanců je stanoven pro bydlící a dojíždějící každý den ze vzdálenosti nad 25 km (územní studie vychází z předpokladu, že agenturní zaměstnanci jsou rekrutováni z větších vzdáleností od průmyslové zóny). Stejně tak neexistují žádná data o dojížděce zaměstnanců dodavatelů, pro účely této územní studie jsou údaje o vzdálenosti dojížděky zaměstnanců dodavatelských firem sídlících v průmyslové zóně dovozeny opět analogií k dojížděce zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

Dalším úkolem bylo převést vzdálenost dojížděky na čas/dobu dojížděky. Jak již bylo uvedeno v teoretickém úvodu výše, stanovit přesně dobu dojížděky, pokud známe jen vzdálenost dojížděky a nevíme, jakým dopravním prostředkem (autem, veřejnou hromadnou dopravou, pěšky, na kole apod.) se dojížděka odehrává (tato data rovněž nejsou k dispozici), nelze. Doba dojížděky na vzdálenost 25 km se bude výrazně lišit při dojížděce automobilem, vlakem či autobusem veřejné hromadné dopravy. Územní studie vyšla z předpokladu, že při cestovní rychlosti 50 km/h (Hudeček, 2010; střední hodnota cestovní rychlosti po silnicích II. třídy mimo obce) může dojížděka na vzdálenost 25 km trvat 35 až 40 min (30 min doba jízdy + 5-10 min parkování a docházka k vrátnici závodu). 25 km autobusem s minimem zastávek a zajištěním mimo přímou trasu (typicky svozové autobusy) je možné absolvovat za 50 až 60 min (5-10 minut docházka na zastávku + 5 min čekání na autobus + 40 až 45 minut jízda). Střední hodnotu mezi dobou dojížděky na 25 km automobilem a autobusem je

## 1 Kolik lidí je žádoucí v území usadit ?

45 až 50 min, za předpokladu, že větší podíl zaměstnanců dojíždí automobilem, je pro účely této územní studie převedena 25 km dojíždka na časovou dojíždku 45 min. Rozdělení počtu zaměstnanců dojíždějících do 25 km (a tedy do 45 minut) na skupiny zaměstnanců dojíždějících < 30 min a 30 – 45 min je provedeno čistě kvalifikovaným odhadem na základě úvahy, že více lidí z okruhu 25 km bydlí poměrně blízko od průmyslové zóny (do 30 minut) a jen menší podíl bydlí ve vzdálenosti nad 30 minut dojíždky.

Rozdělení zaměstnanců dodavatelů podle jejich doby dojíždky bylo provedeno opět analogií a kvalifikovaným odhadem. V závodě ŠKODA AUTO Kvasiny pracuje 8.300 lidí a dojíždějících > 30 min je odhadováno na (1.494 + 2.580) 4.074 lidí, tedy 49,1 %. U dodavatelů v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pracuje cca 2.000 zaměstnanců, při poměru dojíždějících > 30 min analogickém závodu ŠKODA AUTO Kvasiny cca 50 % bude počet dojíždějících > 30 min 1.000 lidí. Rozdělení mezi dojíždku 30 – 45 min a > 45 min bylo nastaveno v poměru 50 % / 50 %.

bydliště		dojíždka 30 – 45 min	dojíždka > 45 min
<b>zaměstnanci ŠKODA AUTO Kvasiny</b>			
<b>kmenoví (6.500)</b>			
do 25 km (55,1 %)	3.582		
z toho do 30 min: 2/3	2.388		
z toho 30 – 45 min: 1/3		1.194	
nad 25 km (30 %)	1.950		
z toho > 45 min 100 %			1.950
<b>agenturní (1.800)</b>			
do 25 km (50 %)	900		
z toho do 30 min: 2/3	600		
z toho 30 – 45 min: 1/3		300	
nad 25 km (35 %)	630		
z toho > 45 min: 100 %			630
<b>celkem zaměstnanci ŠKODA AUTO Kvasiny</b>		<b>1.494</b>	<b>2.580</b>
<b>zaměstnanci dodavatelů (2.000)</b>			
z toho do 30 min: 50 %	1.000		
z toho 30 – 45 min: 25 %		500	
z toho > 45 min: 25 %			500
<b>celkem zaměstnanci dodavatelů</b>		<b>500</b>	<b>500</b>
<b>celkem</b>		<b>1.994</b>	<b>3.080</b>

Již tedy známe kvalifikovaným odhadem určený přibližný stávající počet zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dojíždějících z místa bydliště do průmyslové zóny každý den 30 – 45 minut (1.994) a více než 45 minut (3.080). Dojíždka z bydliště do zaměstnaní 30 – 45 minut je ve venkovském regionu ještě podmíněčně akceptovatelná, jedná se však o horní práh přijatelné doby dojíždky a v území je tak žádoucí vytvořit podmínky pro eliminaci alespoň části dojíždějících v intervalu 30 – 45 minut (pro účely územní studie zvoleno 25 %). Dojíždka nad 45 minut představuje pro každé území problém, přičemž dojíždka nad 60 minut již přestává být akceptovatelnou úplně a je nutné vytvářet v území podmínky pro její úplné vyloučení. Ze zaměstnanců dojíždějících v rozmezí 45 – 60 minut by bylo žádoucí v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny usadit 25 – 50 %, ze zaměstnanců dojíždějících více než 60 minut by bylo v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny žádoucí usadit všechny zaměstnance, pro účely územní studie, která nedisponuje údaji o rozdělení dojíždějících zaměstnanců průmyslové zóny v intervalu 45 – 60 minut a > 60 minut, byl zvolen podíl zaměstnanců dojíždějících do průmyslové zóny nad 45 minut žádoucích k usazení v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny 75 % (střední hodnota mezi 25 – 50 % a 100 %).

**V přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny je žádoucí usadit celkem cca 2.800 ze současného počtu zaměstnanců průmyslové zóny (04/2017), kteří do průmyslové zóny ze svého bydliště dojíždějí každý den déle než 30 minut (25 % z 1.994 zaměstnanců dojíždějících 30 – 45 minut a 75 % z 3.080 zaměstnanců dojíždějících více než 45 minut).**

### Usazení ubytovaných zaměstnanců

Pro stanovení počtu zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou ubytovaných na ubytovnách, které je z hlediska udržitelného rozvoje území žádoucí přesídlit z ubytoven do různých forem bydlení a trvale je tak usadit v území v přijatelné dostupnosti průmyslové zóny, je nutné znát (1) celkový počet zaměstnanců přechodně ubytovaných na ubytovnách a (2) následně kvalifikovaně odhadnout, pro kolik ze zaměstnanců ubytovaných na ubytovnách je žádoucí vytvořit v území v přijatelné dostupnosti



## 1 Kolik lidí je žádoucí v území usadit ?

průmyslové zóny podmínky pro jejich možné přesídlení z ubytoven do bytů. Bylo by příliš ambiciózní si myslet, že se z ubytoven do nejrůznějších forem bydlení podaří přesídlit všechny zaměstnance v současné době ubytované na ubytovnách, a i do budoucna že by bylo možné zcela vyloučit z území ubytovny jako jednu z obvyklých forem přebývání zaměstnanců průmyslové zóny v území. Je jasné, že s poptávkou po ubytovnách jako pro zaměstnance nejlevnější a nejflexibilnější formě přechodného ubytování v okolí průmyslové zóny je nezbytné počítat i do budoucna a že není reálné všechny ubytovny eliminovat a nahradit je všechny alternativou trvalého nebo přechodného bydlení v bytech. Je však žádoucí, aby tyto ubytovny byly přednostně budovány ve vyšších kategoriích dle § 2 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.

V různých zdrojích uváděné údaje o počtu zaměstnanců ubytovaných na ubytovnách, resp. o kapacitě lůžek na ubytovnách v širším okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou se značně liší. Jedním z důvodů je fakt, že různé zdroje údajů chápou pod pojmem „ubytovna“ různý obsah. Některé zdroje pod ubytovny zahrnují rovněž hotely a penziony, ale také nájemní byty pronajímané jejich majiteli pro účely přechodného ubytování skupin zaměstnanců průmyslové zóny. Takto pronajímané byty, které jsou velmi často důsledkem tzv. „vyfiltrování“ jejich majitelů ze svých starších bytů na sídlištích či jiných bytových domech uvnitř města do novostaveb, sami o sobě pro území a jeho dlouhodobou udržitelnost nepředstavují problém. Jedná se o důležitou součást existujícího bytového fondu sloužícího pro uspokojení poptávky po bydlení zaměstnanci průmyslové zóny v jejím okolí. Potenciálním problémem takto pronajímaných bytů může být pouze situace, kdy jsou pronajímány neadekvátně vysokému počtu nájemníků. To může v místě vyšší koncentrace takových bytů způsobovat problémy s kapacitou infrastruktury, například s nedostatkem parkovacích míst nebo vyššími nároky na svoz odpadu. Výhodou takto pronajímaných bytů oproti ubytovnám je přítom rozptýlení bytů a ubytovaných zaměstnanců po různých částech města.

*§ 2 písm. c) vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území:*

*c) stavbou ubytovacího zařízení stavba nebo její část, kde je poskytováno ubytování a služby s tím spojené; stavbou ubytovacího zařízení není bytový a rodinný dům a stavby pro rodinnou rekreaci; ubytovací zařízení se zařazují podle druhu do kategorií*

- 1. hotel, kterým se rozumí ubytovací zařízení s nejméně 10 pokoji pro hosty, vybavené pro poskytování přechodného ubytování a služeb s tím spojených;*
- 2. motel, kterým se rozumí ubytovací zařízení s nejméně 10 pokoji pro hosty, vybavené pro poskytování přechodného ubytování a služeb s tím spojených pro motoristy;*
- 3. penzion, kterým se rozumí ubytovací zařízení s nejméně 5 pokoji pro hosty, s omezeným rozsahem společenských a doplňkových služeb, avšak s ubytovacími službami srovnatelnými s hotelem;*
- 4. ostatní ubytovací zařízení, kterými jsou zejména ubytovny, koleje, svobodárny, internáty, kempy a skupiny chat nebo bungalovů, vybavené pro poskytování přechodného ubytování.*

Město Solnice odhaduje, že se na jeho území nachází 59 ubytoven (popř. domů s nájemními byty sdílenými větším počtem nájemníků) s kapacitou 500 lůžek. Jen 7 ubytoven je přitom oficiálně kolaudováno jako ubytovací zařízení. Kapacita ubytoven v Solnici byla, dle vyjádření starosty města, zjištěna terénním šetřením a je tak velmi přesná. Kapacita dalších 200 lůžek je v pronajímaných bytech ve městě. V Kvasinách je (podle nárůstu svozu komunálního odpadu) odhadováno 200 lůžek na ubytovnách, v Rychnově nad Kněžnou odhady (opět podle nárůstu svozu komunálního odpadu) udávají 500 – 1.000 lůžek na legálních ubytovnách (vč. penzionů a hotelů) a dalších 1.000 – 1.400 lůžek v nájemních bytech sdílených větším počtem nájemníků. Především jde o byty na panelových sídlištích, ale i v rodinných domech. Starosta Rychnova nad Kněžnou dále uvádí odhad dalších 2.000 lůžek na ubytovnách v širším okolí průmyslové zóny mimo Solnici, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou.

Z výše uvedeného vyplývá, že v obcích kolem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je v obcích kolem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou přechodně ubytováno (mimo režim přechodného nebo trvalého bydlení) na 4.500 – 5.500 osob. Větší podíl z těchto osob je ubytován v nájmu bytů (či domů) určených pro trvalé bydlení, menší podíl je ubytován přímo v ubytovacích zařízeních.

Pro stanovení počtu zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou ubytovaných na ubytovnách, které je z hlediska udržitelného rozvoje území žádoucí přesídlit z ubytoven do různých forem bydlení a trvale je tak usadit v území v přijatelné dostupnosti průmyslové zóny, se územní studie opírá, stejně jako v případě dojíždějících zaměstnanců průmyslové zóny, o data Škoda Auto a.s. z 04/2017. Z celkového počtu 6.500 kmenových zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny je na ubytovnách ubytováno 11,7 %, tedy 761 zaměstnanců. Podíl agenturních zaměstnanců Škoda Auto a.s. ubytovaných na ubytovnách není udáván, pro účely této územní studie je stanoven kvalifikovaným odhadem jako 40 % z celkového počtu agenturních zaměstnanců, tedy 720. Zvolený výrazně vyšší podíl agenturních zaměstnanců ubytovaných na ubytovnách oproti podílu kmenových zaměstnanců ubytovaných na ubytovnách vyplývá z úvahy, že agenturní zaměstnanci podléhají větší fluktuaci, na jedno pracovní místo jsou vázáni kratší dobu, jsou personálními agenturami získáváni z větších vzdáleností a velmi často se jedná o cizince hledající spíše levnější formy ubytování. Podle výše uvedených zjištění a kvalifikovaných odhadů je ze zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny cca 1.480 ubytováno na ubytovnách. Jiný zdroj Škoda Auto a.s. (grafické schéma z 12/2016) uvádí kapacitu ubytoven zajišťující ubytování zaměstnancům závodu ŠKODA AUTO Kvasiny 1.470 lůžek (580 lůžek na ubytovnách v obcích řešeného území a 889 lůžek mimo řešené území, zejména pak v Pardubicích a Hradci Králové). Pro účely této územní studie je možné počítat s 1.500 zaměstnanci závodu Škoda Auto a.s. ubytovanými na ubytovnách.

Žádné údaje o počtu ubytovaných na ubytovnách nejsou dostupné k zaměstnancům dodavatelů sídlících v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Pro účely této územní studie stanoven kvalifikovaným odhadem poměr zaměstnanců dodavatelů ubytovaných na ubytovnách z celkového počtu zaměstnanců dodavatelů na 20 %. Tento odhad odpovídá podílu zaměstnanců Škoda Auto a.s. přebývajících na ubytovnách (1.500 z celkových 8.300). Z celkového počtu 2.000 zaměstnanců dodavatelských závodů jde tedy o 400 zaměstnanců (20 % z 2.000).

Na ubytovnách je v současné době (stav k 04/2017) ubytováno cca 1.900 zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

Stanovení podílu zaměstnanců na ubytovnách, které je vhodné v území usadit, je záležitostí do velké míry politická. Neexistují žádné exaktně odvozené prahy únosnosti, které by stanovovaly, jaký podíl osob může v jedné komunitě přebývat přechodně, aniž by to ohrozilo sociální soudržnost takové komunity. Pro účely této územní studie je stanoveno jako žádoucí přesídlení poloviny zaměstnanců průmyslové zóny dnes ubytovaných na ubytovnách a usazení v bytech v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny. Tento koeficient je stále spíše konzervativní, neboť zahrnuje i „naředění“ ubytovaných v pronájmu v nájemních bytech sdílených dnes větším počtem nájemníků. O nich jsou ovšem k dispozici jen kusá

# 1 Kolik lidí je žádoucí v území usadit ?

data z odhadů vedení vybraných obcí. Monitoringu stavu území může vést do budoucna ke korekci stanoveného koeficientu. **K usazení v území je tak touto územní studií určeno cca 950 stávajících zaměstnanců průmyslové zóny.**

## Počet zaměstnanců průmyslové zóny k usazení – rekapitulace

### stav 04/2017

zaměstnanci		celkem	%	k usazení
Škoda Auto a.s.	dojíždějící 30 – 45 min	1.494	25	374
	dojíždějící > 45 min	2.580	75	1.935
dodavatelé*	dojíždějící 30 – 45 min	500	25	125
	dojíždějící > 45 min	500	75	375
Škoda Auto a.s.	ubytování	1.500	50	750
dodavatelé**	ubytování	400	50	200
<b>celkem</b>				<b>3.759 (= cca 3.750)</b>

\* kvalifikovaný odhad: v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny pracuje 8.300 zaměstnanců a dojíždějících > 30 min je odhadováno na (1.494 + 2.580) 4.074 lidí, tedy 49,1 %, u dodavatelů v průmyslové zóně Solnice – Kvasiny - Rychnov n. K. pracuje cca 2.000 zaměstnanců, při poměru dojíždějících > 30 min analogickém závodu Škoda Auto a.s. cca 50 % bude počet dojíždějících > 30 min 1.000 zaměstnanců (rozděleno mezi dojížděku 30 - 45 min a > 45 min v poměru 50/50 %)

\*\* kvalifikovaný odhad: z 8.300 zaměstnanců Škoda Auto a.s. je ubytováno na ubytovnách cca 1.500 zaměstnanců, tj. 18,1 %, podíl ubytovaných ze zaměstnanců na ubytovnách je stanoven na 20 %

### výhled 2025

Počet budoucích potenciálních zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou k usazení v přijatelné vzdálenosti od průmyslové zóny ve výhledu do roku 2025 (za předpokladu naplnění všech v současné době disponibilních rozvojových ploch průmyslové zóny vymezených v platných ÚP i rozpracovaných změnách ÚP) je stanoven čistě expertně kvalifikovaným odhadem, na základě poměru stávajících zaměstnanců průmyslové zóny určených k usazení z celkového počtu stávajících zaměstnanců průmyslové zóny. Podíl zaměstnanců průmyslové zóny k usazení ve výhledu 2025 je ovšem navýšen oproti podílu stávajících zaměstnanců k usazení (36,5 %) na 50 %, s ohledem na vyčerpanost pracovní síly a minimální nezaměstnanost v širším regionu průmyslové zóny. Lze předpokládat nutnost získání poměrně většího podílu nových zaměstnanců z větších vzdáleností, než je řešené území, předpokládá se tak, že poměrově více budoucích zaměstnanců (až 50 %) bude žádoucí v řešeném území usadit.

### stav 04/2017 + výhled 2025

	zaměstnanci PZ Solnice – Kvasiny – Rychnov n. K. k usazení		
	zaměstnanci PZ Solnice – Kvasiny – Rychnov n. K.	počet	podíl z celkového počtu v %
stav 04/2017	10.300	3.750	36,4
výhled 2025 (nad rámec stavu 04/2017)	+ 2.500 – + 4.500	+ 1.250 – + 2.250	50
<b>celkem (stav 04/2017 + výhled 2025)</b>	<b>12.800 – 14.800</b>	<b>5.000 – 6.000</b>	



## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

V předchozím dílčím kroku algoritmu bylo stanoveno, kolik zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, kteří dnes do zaměstnání každý den dojíždějí na větší vzdálenosti nebo kteří jsou ubytováni na ubytovnách, je z hlediska dosažené udržitelných podmínek rozvoje území širšího regionu průmyslové zóny žádoucí na trvalo usadit v řešeném území v přiměřené dostupnosti průmyslové zóny. Pro posouzení připravenosti území na přesídlení a trvalé usazení těchto lidí je třeba znát potřebu počtu nových bytů a strukturu bytového fondu potřebného pro usazení těchto lidí.

Na tomto místě je třeba zdůraznit, že v tomto kroku algoritmu se územní studie zabývá výhradně predikcí potřeby bytů vyvolanou záměrem přesídlení a usazení zaměstnanců průmyslové zóny a jejich případných rodin. Je přitom jasné, že nová výstavba bytů v řešeném území v přiměřené dostupnosti průmyslové zóny nebude určena výhradně pro zaměstnance průmyslové zóny, ale počítá se s tím, že bude saturovat i potřebu ostatních lidí v území. Zejména pak poptávku po novém bydlení od lidí, kteří jsou tlakem trhu a zvyšováním tržního nájemného „vytlačováni“ ze svých současných bytů, nebo potřebu po novém bydlení od lidí „vyfiltrovaných“ ze svých stávajících bytů z důvodu jejich pronájmu zaměstnancům průmyslové zóny.

### Cíl: robustní systém bydlení

Cílem je přitom nejen stanovit počet nových bytů potřebných k usazení zaměstnanců průmyslové zóny, ale také navrhnout pro řešené území ucelený a **robustní systém bydlení**, v souvislosti s dynamickým rozvojem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Základními znaky navrhovaného robustního systému bydlení jsou:

- **Rozmanitost:** systém se skládá z několika vrstev, které zohledňují rozličnost vstupů ovlivňujících poptávku po bydlení.
- **Flexibilita:** jednotlivé vrstvy systému jsou do značné míry provázané, navzájem se mohou doplňovat a zastupovat > tím je zajištěna možnost operativního přizpůsobení se proměnám poměrů v území a proměnám poptávky po bytovém fondu v průběhu času.

Níže navrhovaný robustní systém bydlení je odvozen na základě vyhodnocení následujících tematických analýz: (1) vyhodnocení současného složení zaměstnanců průmyslové zóny<sup>16</sup> z pohledu pohlaví, věku, národnosti a jejich aktuálního řešení otázky bydlení (kvalifikovaný odhad rezidenčních preferencí zaměstnanců průmyslové zóny do budoucna), (2) srovnání bytového fondu v porovnatelných okresech ČR, vyhodnocení jeho struktury z pohledu velikosti bytů a poměru bytů v bytových a rodinných domech a v neposlední řadě (3) poučení se z výstavby bydlení pro zaměstnance průmyslové zóny TPCA Kolín.

### Východiska robustního systému bydlení

#### Charakter dosavadní bytové výstavby v řešeném území

Doposud se v řešeném území staví spíše v menších obcích, a to většinou ve formě rodinných domů. Nová výstavba vykazuje částečně rysy suburbánní výstavby, intenzivnější je v menších venkovských obcích okolo Rychnova nad Kněžnou než ve městě samotném. Ve všech městech v řešeném území je přitom výstavba relativně nejpomalejší, zároveň ve městech klesá či stagnuje počet obyvatel. Obecně je realizováno velmi málo menších bytů v bytových domech, převládá naopak výstavba rodinných domů. Téměř úplně chybí výstavba městských/obecních nájemních bytů.

Poptávka po bydlení zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny ovlivňuje významnou měrou bytový trh v širším okolí průmyslové zóny. Zvýšená poptávka po bydlení způsobila razantní nárůst cen nájmu, v Rychnově nad Kněžnou až o 50 % oproti minulým letům (Marečková, 2016). Místní obyvatelé si mnohdy přivydělávají pronájem pokojů v rodinných domech či pronájem celých bytů na sídlištích. Jak uvádí starosta Rychnova nad Kněžnou, v některých případech odcházejí původní obyvatelé bytů do zázemí Rychnova, kde si vystaví rodinné domy a byty v panelových domech pronajímají zaměstnancům firem. Poptávka zaměstnanců závodů lokalizovaných v průmyslové zóně tak stimuluje proces, při němž dochází k postupné filtraci různých typů bydlení pro specifické skupiny obyvatel/zaměstnanců. Na druhou stranu vytěsňuje z bytů ekonomicky slabší obyvatele, kteří nejsou schopni nebo nejsou ochotni platit tak vysokou cenu za bydlení. Z toho se může následně odvíjet i úvaha o počtu a struktuře nově plánovaných rezidenčních projektů, které nemusejí být nutně směřované pro zaměstnance průmyslových podniků, ale obecně jako pokrytí zvýšené poptávky po bydlení v regionu.

V tuto chvíli jde u převážné části zaměstnanců průmyslové zóny o mladé muže bez rodin. V návaznosti na průběh procesu usazování je nutné mít bytový fond připravený na to, že budou stárnout a zakládat rodiny.

#### Rezidenční preference zaměstnanců průmyslové zóny

Rychlý rozvoj závodu ŠKODA AUTO Kvasiny od roku 2011 s sebou přinesl nárůst počtu zaměstnanců jen tohoto závodu o téměř 3.000, další přibližně 2.000 zaměstnanců přibýly v závodech dodavatelů sídlících v průmyslové zóně. Nábor nových zaměstnanců byl doprovázen jejich vyšší fluktuací, kterou má zájem vedení závodu Škoda Auto a.s. nicméně do budoucna minimalizovat.

Noví zaměstnanci v současné době poptávají nejčastěji nájemní bydlení, realizované často sdílenou formou ve větším počtu osob v jednom bytě, a přechodné ubytování na ubytovnách. To koresponduje se strukturou zaměstnanců, mezi nimiž převládají mladší a bezdětní muži<sup>17</sup> a také s vyšší fluktuací zaměstnanců, z nichž velký podíl se nechce v území pevněji usazovat do doby uplynutí jejich zkušební doby v zaměstnání a do doby jistoty, že zaměstnání jim vyhovuje. Do té doby se v území nechtějí vázat a raději volí přechodné

<sup>16</sup> Podle jediných zjištěných relevantních údajů o struktuře zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

<sup>17</sup> Dle informací Škoda Auto a.s. k 07/2017: z 6.500 kmenových zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny je 89 % mužů a jen 11 % žen.

## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

ubytování nebo nájemní bydlení s možností vypovězení nájemní smlouvy s výpovědní lhůtou obvykle 2 měsíce. Podle informací Škoda Auto a. s. poptávají zaměstnanci především nájemní bydlení v menších bytech (1+1, 2+kk, 2+1). Pro uspokojení poptávky této skupiny zaměstnanců se přednostně nabízí doplnění bytového fondu spíše o menší byty.

S postupnou stabilizací zaměstnanců průmyslové zóny bude docházet ke zlepšení jejich finanční situace a s tím souvisejícím požadavkům na vyšší kvalitu bydlení. Zaměstnanci budou také postupně stárnout a zakládat rodiny. Nelze opomenout skutečnost, že již v roce 2007 měla automobilka ŠKODA AUTO Kvasiny 3.800 zaměstnanců a mnoho z nich tak již nyní bude ve věku i finanční pozici, kdy bude požadovat vyšší velikostní i kvalitativní standard bydlení. S postupnou stabilizací a zakládáním rodiny poroste zájem o koupi vlastního a také většího bytu nebo rodinného domu v širším regionu průmyslové zóny.

V nynější situaci tak nastává komplikovaná otázka vyvážení poměru větších a menších bytů. Zatímco v současnosti existuje vyšší poptávka po bytech menších, do budoucna bude evidentně stoupat poptávka po bytech větších. Řešením je výstavba větších bytů určených pro sdílení ve více osobách (3+kk, 3+1 pro 3-4 osoby), které mohou být postupem času nabízeny i rodinám s dětmi.

Relevantní rezidenční preference zaměstnanců průmyslové zóny nejsou v současné době známy, nikdy v minulosti nebyl mezi zaměstnanci průmyslové zóny proveden žádný seriózní průzkum jejich rezidenčních preferencí. Tato územní studie proto dovozuje rezidenční preference zaměstnanců průmyslové zóny sekundárně analogií k obdobným případům v ČR (např. automobilka TPCA v Kolíně).

Tato územní studie v této kapitole předkládá prvotní návrh struktury a kapacity potřebného nového bytového fondu, který reaguje na nutnost v území aktuálně velmi rychle reagovat. Lze však jednoznačně doporučit provést v území podrobné šetření na téma rezidenčních preferencí zaměstnanců průmyslové zóny. Jen na základě takového šetření bude následně možné zacílení bytové výstavby do budoucna maximálně zpřesnit.

### Bytový fond v okresech ČR s obdobnou mírou urbanizace<sup>18</sup>, jako má okres Rychnov nad Kněžnou

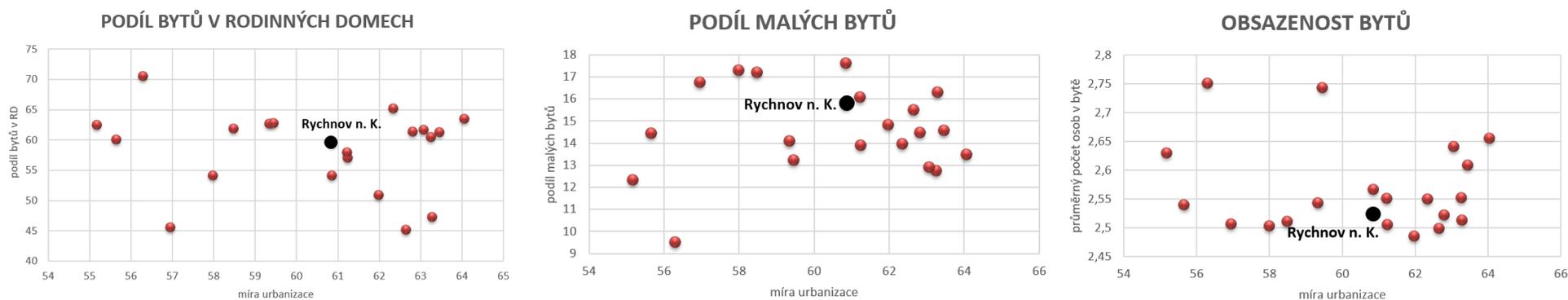
Pro potřeby návrhu robustního systému bydlení byla analyzována data o struktuře bytového fondu v okresech s podobnou mírou urbanizace jako vykazuje okres Rychnov nad Kněžnou. Jako referenční okresy byly vybrány tyto okresy: Benešov, Kutná Hora, Mělník, Nymburk, Příbram, Český Krumlov, Prachatice, Domažlice, Litoměřice, Semily, Jičín, Ústí nad Orlicí, Třebíč, Žďár nad Sázavou, Blansko, Břeclav, Olomouc, Prostějov, Kroměříž a Opava.

	ČR – celkem	ČR – střední hodnota	Rychnov nad Kněžnou	referenční okresy
míra urbanizace okresů	72 %	63 %	61 %	55 – 65 %

Míra urbanizace (zdroj: ČSÚ, 2016)

Pro srovnání byla využita data dle okresů, neboť vůči specificky vymezenému území řešenému touto územní studií, které není rozsahem celý okres, nelze vymezit obdobná referenční území. Nicméně území okresu Rychnov nad Kněžnou je jen o několik jednotek obcí větší než území řešené územní studií. Ze srovnání okresů tak lze odvodit alespoň základní mantinely, které by nová výstavba v okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou neměla překročit, aby se výrazně neodchýlila od stabilizovaného stavu v obdobných okresech v ČR. Odchylky ve velikosti bytů, jejich obsazenosti či poměru rodinných a bytových domů by totiž v budoucnu vedly k neuspokojení poptávky po bydlení. Je žádoucí se i v dynamicky se rozvíjejícím řešeném území v okolí průmyslové zóny přibližovat obvyklému stavu v obdobných regionech ČR a vyvarovat se jakýchkoli zásadních anomálií a odchylek.

Obecně v ČR platí, že ve městech je v porovnání s venkovským prostorem vyšší podíl bytů v bytových domech, které také vykazují menší velikosti. Výběrem okresů se shodnou mírou urbanizace byla zajištěna srovnatelnost sídelní struktury jednotlivých okresů.



Vybrané ukazatele bytového fondu – srovnání okresů. Červené body – referenční okresy, černý bod – okres Rychnov nad Kněžnou (zdroj: ČSÚ, SLDB 2011)

Průměrné hodnoty srovnávaných okresů: podíl bytů v rodinných domech – 58 %, podíl malých bytů – 15 %<sup>19</sup> a obsazenost bytů – 2,57 os./byt.

<sup>18</sup> Míra urbanizace = podíl obyvatel obcí bydlicích ve městech či městysch z celkového počtu obyvatel daného území.

<sup>19</sup> Malé byty byly definovány jako byty s 1 až 2 obytnými místnostmi. Dle metodiky ČSÚ využití při SLDB 2011 byla obytná místnost definována jako místnost s min. 8 m<sup>2</sup> podlahové plochy. Z této definice tedy jako malé byty vycházejí byty s dispozicí **1+kk, 1+1 a 2+kk, 2+1**. Velké byty jsou všechny byty větší než malé byty, nejčastěji pak s dispozicemi 3+kk nebo 3+1.



## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

Na základě srovnání dat z referenčních okresů lze odvodit základní mantinely, ve kterých je nutné se při návrhu rozvoje bytového fondu v okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pohybovat, tak aby nedošlo k odchýlení se od stabilizovaného stavu. Tyto mantinely lze shrnout následovně:

- Z pohledu počtu bytů v rodinných a bytových domech existuje mezi okresy širší varieta. Stabilizovaných hodnot nevymykajících se hodnotám ostatních okresů je možné dosáhnout při jakémkoliv poměru doplněných bytů v bytových a rodinných domech.
- Naopak podíl malých bytů je ve všech okresech podobný. Pohybuje se mezi 13 – 18 %. Při zohlednění celkového počtu bytů v okrese Rychnov nad Kněžnou (cca 30.000) a současného počtu malých bytů (4.800) by neměl počet malých bytů překročit cca 1.500 bytů.
- Obsazenost nových bytů se pohybuje u většiny referenčních okresů mezi 2,5 – 2,65 os./byt. Při zohlednění celkového počtu bytů v okrese Rychnov nad Kněžnou (cca 30.000) by obsazenost nových bytů neměla přesáhnout 3,5 os./byt.

### Poučení z výstavby bydlení pro zaměstnance automobilky TPCA v Kolíně

Po roce 1989 se výstavba podnikových bytů z České republiky prakticky vytratila. Nejvýznamnější výjimkou z tohoto stavu byla výstavba bytů pro zaměstnance automobilky TPCA v Kolíně. Během let 2006 – 2007 bylo ve dvou lokalitách města Kolín vystavěno celkem 856 městských bytů. Přidělování bytů hned od počátku provázely určité obtíže. Přestože byty patřily městu, právo je přidělovat měla dle dohody s vládou automobilka. Ta neměla zájem do bytů umísťovat agenturní zaměstnance, kteří tvořili vysoký podíl ze všech jejích zaměstnanců. Dále nebyla zcela dobře nastavena cenová politika. Pro dělníky skládající se na bydlení samostatně byly byty příliš drahé. V případě párů složených ze dvou vydělávajících osob bylo naopak výhodnější skládat se na hypotéku. Přibližně čtvrtina zaměstnanců automobilky tak dlouho zůstávala na ubytovnách.

Postupem času si město Kolín vyjednalo možnost umísťovat do bytů i lidi mimo automobilku TPCA, tak aby nezůstávala tato investice zatěžující městský rozpočet nevyužita. V současnosti jsou přibližně 2/3 bytů obsazeny zaměstnanci automobilky a zbytek ostatními nájemci. Automobilka TPCA nemá i nadále žádný zásadní zájem v území stabilizovat velkou část svých zaměstnanců (hlavně agenturních). Ve městě je tak momentálně celkem 32 ubytoven, ve kterých žije až 1.000 lidí. Tento rizikový stav (město samo má cca 30.000 obyvatel) vedení města řeší stavební uzávěrou na nové ubytovny. Stavební uzávěra se však stala předmětem sporu mezi městem a automobilkou.

Spolu se stárnutím kmenových zaměstnanců automobilky se navíc ve městě rozvíjí nový problém. Ve městě začínají kriticky chybět větší byty vhodné pro rodinné bydlení. Na ty se při výstavbě zaměstnaneckých bytů příliš nemyslelo, přes 85 % bytů v jedné z lokalit podnikového bydlení (s kapacitou celkem 291 bytů) bylo realizováno s dispozicí 1+kk, 1+1 či 2+kk. V druhé lokalitě byly větší byty zastoupeny jen o něco málo více. (Lux a kol. (2006); informace z MÚ Kolín)



Bytové domy pro automobilku TPCA, lokalita U Vodárny, vlevo vizualizace, vpravo realizované bytové domy (zdroj: HOCHTIEF, [www.hochtief.cz](http://www.hochtief.cz))

Kolín je třikrát větší město, než je Rychnov nad Kněžnou a má tak také vyšší absorpční kapacitu. Zároveň má však průmyslová zóna TPCA jen cca 4.000 zaměstnanců, tedy zhruba 2,5x méně, než Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Přes výše popsané problémy s rozdělováním bytů dnes bydlí minimálně 1/7 zaměstnanců průmyslové zóny TPCA v podnikových bytech. Ekvivalentně k počtu zaměstnanců v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou to znamená, že v řešeném území je minimálně 1.500 potenciálních zájemců o bydlení v obecních bytech. Pro návrh robustního systému bydlení pro území kolem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou vyplývají ze zkušeností s podnikovým bydlením pro automobilku TPCA v Kolíně následující ponaučení:

- Je třeba zajistit vyvážený podíl malých a velkých bytů. V průběhu času bude docházet ke stárnutí zaměstnanců a zakládání rodin. Možnost získat větší byt bude jedním z faktorů úspěšné stabilizace zaměstnanců v místě.
- Mnoho zaměstnanců hledá především z počátku své pracovní dráhy maximálně úsporné bydlení. Je třeba nastavit cenovou politiku tak, aby byly nájem nových bytů cenově konkurenceschopné cenám ubytoven.
- Možností, jak řešit oba výše uvedené problémy, je výstavba větších bytů, z počátku pronajímaných i pro sdílené bydlení ve větším počtu osob. Takové bydlení bude nyní cenově dostupné, do budoucna mohou stejné byty plynule přejít do režimu bydlení pro rodiny.

## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

### Robustní systém bydlení – struktura bytového fondu

Návrh robustního systému bydlení je na základě výše popsaných analýz a poznatků navržen v podobě několika vrstev bydlení a tomu odpovídajících velikostních kategorií bytů. Jednotlivé navržené vrstvy bydlení umožní uspokojit v území různé rezidenční preference zaměstnanců průmyslové zóny a jejich případných rodin, systém zároveň reaguje na nutnost vytvořit bytový fond pro obyvatele vytlačované situací na trhu s nemovitostmi ze svých současných bytů (sociální formy ekonomicky úsporného bydlení), resp. na projevy filter down efektu zvyšujícího poptávku po větších a kvalitativně lepších bytech v území (zejména pak po rodinných domech na okraji či v zázemí měst). Navržený systém bydlení dále reflektuje životní cyklus zaměstnance průmyslové zóny, od single muže ochotného po přechodnou dobu bydlet s dalšími lidmi v jednom nájemním bytě, přes bezdětný pár bydlící v menším (zpravidla nájemním) bytě (startovací bydlení), rodinu s malými dětmi ve větším nájemním bytě, rodinu s většími dětmi poptávající již větší byt v osobním vlastnictví, až po starší partnery vracující se do menšího bytu (ústupové bydlení) a bydlení pro seniory v malých bytech, s doprovodnými službami přímo v domě.

Navrhovaný robustní systém bydlení obsahuje tyto základní vrstvy:

#### 0 UBYTOVNY

##### 1 NÁJEMNÍ BYDLENÍ V OBEČNÍCH BYTECH

1A NÁJEMNÍ BYTY ÚSPORNÉ

1B NÁJEMNÍ BYTY PRO SINGLES (+ SOCIÁLNÍ (PRO VYTLAČOVANÉ) / ÚSTUPOVÉ)

1C NÁJEMNÍ BYTY STARTOVACÍ PRO PÁRY (+ SOCIÁLNÍ (PRO VYTLAČOVANÉ) / ÚSTUPOVÉ)

##### 2 VLASTNICKÉ BYDLENÍ

2A VLASTNICKÉ BYTY V BYTOVÝCH DOMECH

2B VLASTNICKÉ BYTY V RODINNÝCH DOMECH

### 0 Ubytovny

S ohledem na stávající i predikovanou strukturu zaměstnanců v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, kde nezanedbatelný podíl tvoří, a i do budoucna budou tvořit, agenturní či zahraniční zaměstnanci, zůstanou i do budoucna významnou a legitimní variantou přechodného ubytování zaměstnanců ubytovny. Ubytovny poskytují služby přechodného ubytování a nejsou proto zahrnuty do robustního systému bydlení, jehož úkolem je vytvořit v území podmínky pro možné trvalé usazení, a tedy bydlení zaměstnanců průmyslové zóny, nikoli pro přechodné ubytování. Ubytovny jsou naopak zdrojem lidí k usazení, pro něž je počítána predikovaná potřeba bytů pro usazení.

Existence ubytoven a poptávka po nich jsou dány relativně nižší cenou nájmu za ubytování v porovnání s nájemním bydlením a dále pak flexibilitou, kterou nabízejí. Ubytovny jsou obvykle nejčastěji vyhledávány zaměstnanci méně spjatými se svým zaměstnavatelem, pracujícími v režimu agenturního zaměstnávání, popř. v režimu závazků na dobu určitou. Tito zaměstnanci chtějí především ušetřit za bydlení, a mít možnost ubytování kdykoli opustit, pokud se rozhodnou zaměstnanecký poměr ukončit, nebo pokud je agentura deleguje na jiné místo. Tito zaměstnanci zpravidla nebudou mít motivaci k trvalému usazení v regionu, flexibilní forma přebývání na ubytovnách je tak pro ně vhodným řešením.

Pro obce zaměstnanci ubytovaní na ubytovnách nepředstavují obyvatele s trvalým pobytem, dle jejichž počtu jsou obcím přidělovány finanční prostředky na základě zákona o rozpočtovém určení daní. Přitom tito ubytovaní využívají infrastrukturu obcí, zejména pak dopravní a technickou infrastrukturu. Problémem ve vazbě na objekty ubytoven pak bývá především nedostatečná kapacita parkovacích stání nebo vyšší nároky na svoz odpadu. Téměř každý jednotlivý zaměstnanec průmyslové zóny má svůj automobil, v ubytovnách tak nezřídka vychází poměr na jedno lůžko jeden automobil. Na takové množství však nejsou parkovací plochy u ubytoven dimenzované, dle ČSN 73 6110 je v případě ubytoven pro pracující požadovaná kapacita 1 odstavné stání na 3 lůžka, tedy 3x méně, než bývá realita. To vede k problémům s parkováním okolo ubytoven, nelegálnímu stání na místech, která k tomu nejsou určena a v konečném důsledku ke konfliktům mezi ubytovanými a místními obyvateli.

Stejně tak z pohledu zaměstnavatelů je žádoucí určitá stabilizace vlastních zaměstnanců, jejich usazení a zmírnění prozatím vysoké fluktuace zaměstnanců. Se stabilizovaným personálním zázemím bude i pozice samotného zaměstnavatele v území o něco jistější. Kapacita ubytoven se v řešeném a souvisejícím území rozvinula v posledních letech převážně spontánně a je na budoucích politických rozhodnutích, zda bude jejich další rozvoj regulován. V této územní studii není tedy další rozvoj ubytoven navržen a řešení bydlení zaměstnanců spočívá v usazení v jiných typech bydlení, přičemž se počítá i s částečným přesídlením zaměstnanců z ubytoven do bytů. Přiměřený počet zaměstnanců přebývajících na ubytovnách by měl být do budoucna předmětem hodnocení a dialogu mezi obcemi a zaměstnavateli, ve kterém bude nutné pečlivě vážit rizika a přínosy tohoto typu přechodného pobytu zaměstnanců v území.

### 1 Nájemní bydlení v obecních bytech

Nájemní bydlení v obecních bytech by mělo být nejdostupnější alternativou pro zaměstnance průmyslové zóny k přechodnému ubytování na ubytovnách. Bydlení v nájemních obecních bytech je obdobně flexibilní, jako ubytování na ubytovnách, vázanost nájmu výpovědní lhůtou bývá zpravidla 2 měsíce, což odpovídá výpovědní lhůtě u zaměstnavatele. Také nájem lze nastavit konkurenceschopně ubytovně. Obec má ve svých vlastních bytech nad bydlicími v nájemních bytech, na rozdíl od ubytovaných na ubytovnách, kontrolu, obec řídí a kontroluje obsazenost bytů, a tedy hygienický standard a nároky na veřejnou infrastrukturu. Obec může s výhodou pronájem obecního bytu podmínit přihlášením nájemníka k trvalému pobytu v obci, počet obyvatel v obci pak odpovídá skutečnosti, odrazí se to v rozpočtovém určení daní a z nájemníka se také stává volič s potenciálem vztahu k místu svého bydliště.



## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

Nájemní obecní byty mohou s výhodou synergicky vykrývat rovněž bytové potřeby všech obyvatel obce, bez ohledu na jejich vztah k průmyslové zóně. Mohou pokrývat potřebu startovacích bytů pro mladé, sociálního bydlení pro sociálně slabé obyvatele, bydlení pro lidi vytlačované ze svých stávajících bytů růstem komerčních nájmu, nebo potřebu ústupového bydlení pro seniory.

Nájemní bydlení v obecních bytech tvoří podstatnou součást celého robustního systému bydlení. Pro přesnější určení parametrů této kategorie je provedeno podrobnější členění nájemního bydlení v obecních bytech na dílčí kategorie odpovídající očekávanému životnímu cyklu obyvatel území, a tedy poptávce po různých typech bydlení měnící se v čase:

### 1A nájemní byty úsporné

- byty určené pro levné bydlení zaměstnanců
- akceptovatelné je sdílené bydlení více zaměstnanci a obsazení bytu více nájemci (>> v tom případě nutné řešit odpovídající kapacitu parkovacích stání)
- průměrná obsazenost: 3 zaměstnanci
- 25 % malé byty, 75 % velké byty
- se stabilizací a stárnutím zaměstnanců je možná konverze větších bytů na byty pro rodiny

PODÍL BYDLÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ: 20 %

PODÍL BYTŮ: 8 %

### 1B nájemní byty pro singles (+ sociální/ústupové)

- bydlení zaměstnanců ve vyšším standardu, s větším komfortem a soukromím
- přípustný je menší podíl sdíleného bydlení ve více zaměstnancích (>> v tom případě nutné řešit odpovídající kapacitu parkovacích stání)
- průměrná obsazenost: 1,2 zaměstnance
- 100 % malé byty
- byty použitelné i jako ústupové (sociální) bydlení pro lidi vytlačované ze svých bytů zvyšujícími se komerčními nájmami

PODÍL BYDLÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ: 20 %

PODÍL BYTŮ: 20 %

### 1C nájemní byty pro páry (+ sociální/ústupové)

- bydlení určené pro mladé páry, příp. mladé rodiny
- průměrná obsazenost: 1 zaměstnanec (pouze 10 % žen zaměstnaných v závodě Škoda Auto a.s. >> malé zastoupení zaměstnaneckých párů)
- 50 % malé byty, 50 % velké byty
- malé byty použitelné i jako ústupové (sociální) bydlení pro lidi vytlačované ze svých bytů zvyšujícími se komerčními nájmami

PODÍL BYDLÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ: 10 %

PODÍL BYTŮ: 12 %

## 2 Vlastnické bydlení

Možnosti veřejných rozpočtů obcí jsou omezené, z velké části tak musí při bytové výstavbě v řešeném území převzít iniciativu trh, developeři i jednotliví soukromí investoři.

Poptávku po vlastnickém bydlení lze očekávat od zaměstnanců průmyslové zóny, kteří budou definitivně rozhodnutí se v území na trvalo usadit a zároveň pro ně bude vlastní bydlení ekonomicky dosažitelné. Vlastnické bydlení budou nejčastěji poptávat rodiny s dětmi vyžadující vyšší plošný i kvalitativní standard bydlení. Výhodou vlastnického bydlení pro obce v řešeném území je připoutání majitelů k místu, kde žijí a tedy naděje, že i další generace v území setrvávají.

Vlastnické bydlení, zejména v rodinných domech, bude do značné míry pokrývat rovněž poptávku ze strany stávajících majitelů bytů „vyfiltrovaných“ ze svých vlastních bytů jejich pronájmem zaměstnancům průmyslové zóny.

V kategorii vlastnického bydlení je nutné počítat s vytvořením nabídky vlastnického bydlení v bytových domech („ne každý touží starat se o zahrádku a o vlastní dům“) a v rodinných domech:

### 2A vlastnické bydlení v bytových domech

- byty určené pro bydlení zaměstnanců s rodinou
- průměrná obsazenost: 1 zaměstnanec, 3 lidi celkem (+ partner/ka + dítě)
- 100 % velké byty

PODÍL BYDLÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ: 20 %

PODÍL BYTŮ: 24 %

### 2B vlastnické bydlení v rodinných domech

- byty určené pro bydlení zaměstnanců s rodinou
- průměrná obsazenost: 1 zaměstnanec, 3 lidi celkem (+ partner/ka + dítě)
- 100 % velké byty

PODÍL BYDLÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ: 30 %

PODÍL BYTŮ: 36 %

## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

### Predikce potřeby bytů

STAV 2017

Počet zaměstnanců k přesídlení: 3.750

	obydlenost bytu zaměstnancem PZ				podíl bytů dle velikosti			obydlenost bytu celkem	
	% zam.	celkem zam.	1 byt	celkem bytů	podíl bytů	podíl malých bytů	podíl velkých bytů	1 byt	celkem lidí
1A – nájemní byty úsporné	20	750	3	250	0,08	0,02	0,06	3	750
1B – nájemní byty pro singles (+ sociální / ústupové)	20	750	1,2	625	0,2	0,2	0	1,2	750
1C – nájemní byty startovací (+ sociální / ústupové)	10	375	1	375	0,12	0,06	0,06	2	750
2A – vlastnické byty v bytových domech	20	750	1	750	0,24	0	0,24	3	2.250
2B – vlastnické domy v rodinných domech	30	1.125	1	1.125	0,36	0	0,36	3	3.375
<b>celkem</b>	<b>100</b>	<b>3.750</b>		<b>3.125</b>	<b>1</b>	<b>0,28</b>	<b>0,72</b>		<b>7.875</b>
z toho v bytových domech				2.000					
z toho v rodinných domech				1.125					

### VÝHLED 2025

Počet zaměstnanců k přesídlení (nad rámec stavu 2017) – spodní hranice intervalu: + 1.250

	obydlenost bytu zaměstnancem PZ				podíl bytů dle velikosti			obydlenost bytu celkem	
	% zam.	celkem zam.	1 byt	celkem bytů	podíl bytů	podíl malých bytů	podíl velkých bytů	1 byt	celkem lidí
1A – nájemní byty úsporné	20	250	3	83	0,08	0,02	0,06	3	250
1B – nájemní byty pro singles (+ sociální / ústupové)	20	250	1,2	208	0,2	0,2	0	1,2	250
1C – nájemní byty startovací (+ sociální / ústupové)	10	125	1	125	0,12	0,06	0,06	2	250
2A – vlastnické byty v bytových domech	20	250	1	250	0,24	0	0,24	3	750
2B – vlastnické domy v rodinných domech	30	375	1	375	0,36	0	0,36	3	1.125
<b>celkem</b>	<b>100</b>	<b>1.250</b>		<b>+ 1.042</b>	<b>1</b>	<b>0,28</b>	<b>0,72</b>		<b>+ 2.625</b>
z toho v bytových domech				+ 667					
z toho v rodinných domech				+ 375					

Počet zaměstnanců k přesídlení (nad rámec stavu 2017) – horní hranice intervalu: + 2.250

	obydlenost bytu zaměstnancem PZ				podíl bytů dle velikosti			obydlenost bytu celkem	
	% zam.	celkem zam.	1 byt	celkem bytů	podíl bytů	podíl malých bytů	podíl velkých bytů	1 byt	celkem lidí
1A – nájemní byty úsporné	20	450	3	150	0,08	0,02	0,06	3	450
1B – nájemní byty pro singles (+ sociální / ústupové)	20	450	1,2	375	0,2	0,2	0	1,2	450
1C – nájemní byty startovací (+ sociální / ústupové)	10	225	1	225	0,12	0,06	0,06	2	450
2A – vlastnické byty v bytových domech	20	450	1	450	0,24	0	0,24	3	1.350
2B – vlastnické domy v rodinných domech	30	675	1	675	0,36	0	0,36	3	2.025
<b>celkem</b>	<b>100</b>	<b>2.250</b>		<b>+ 1.875</b>	<b>1</b>	<b>0,28</b>	<b>0,72</b>		<b>+ 4.725</b>
z toho v bytových domech				+ 1.200					
z toho v rodinných domech				+ 675					



## 2 Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?

### Poměr malých a velkých bytů

Navržen byl vyšší poměr malých bytů, než jaký je současný stav v území i v referenčních okresech. Poměr 28 % malých bytů nicméně ani při maximální variantě 5.000 nových bytů nezpůsobí vychýlení poměru malých bytů v okrese Rychnov nad Kněžnou za hranici intervalu daného srovnáním s referenčními okresy. Dle SLDB 2011 je v okrese 30.180 bytů, z toho 4.762 malých (15,8 %). Při výstavbě 5.000 nových bytů, z toho 1.400 malých bytů by podíl malých bytů vystoupal na 17,5 %. Další zvýšení podílu malých bytů je ovšem nežádoucí.

### Obsazenost bytů

Navržený systém bydlení kalkuluje s obsazeností bytů 2,52 osoby/byt. Jde o standardní obsazenost odpovídající poměrům v ČR. Dle SLDB 2011 byla průměrná obsazenost bytů v ČR 2,47 osoby/byt. V okrese Rychnov nad Kněžnou byla dle SLDB 2011 obsazenost 2,52 osoby/byt. Realizací návrhu robustního systému bydlení by tak nedocházelo k navýšení ani snížení obsazenosti bytů.

### Poměr bytů v bytových domech a rodinných domech

Největší odchylka od stabilizovaného stavu je navržena u poměru bytů v bytových a rodinných domech. V posledních 20 letech se v ČR staví něco přes 20.000 bytů ročně, přičemž 60 % z nich jsou byty v rodinných domech. V návrhu robustního systému bydlení bylo bytů v rodinných domech nicméně navrženo pouze 36 %. Tato odchylka od průměru ČR vyplývá především ze specifických okolností panujících v řešeném území. S odkazem na podrobný rozbor v kapitole Východiska zde tato specifika pouze ve stručnosti jmenujeme:

- Charakter řešeného území je především venkovský. Umístění takto významného zaměstnavatele (obvykle se nacházejícího u větších měst) ovšem vyvolává nutnost zástavbu v nejbližším okolí průmyslové zóny přiměřeně zahustit a minimalizovat objem dojížděky.
- Řešené území je „přehřáté“, jedním z cílů územní studie je rychlá první pomoc. Výstavbou bytových domů lze mnohem rychleji uspokojit poptávku po cenově dostupném, a přitom kvalitativně odpovídajícím chybějícím bydlení a utlumit tak nejpálčivější problémy v území.
- Na základě monitoringu poptávky po bydlení lze vstupní parametry robustního systému bydlení postupně upravovat. Prvotní návrh je zaměřen na maximálně rychlé řešení v krátkodobém časovém horizontu.
- Momentální poměr bytů v rodinných domech v oblastech s nejvyšším rozvojovým potenciálem, do kterých by přednostně měla být výstavba směřována (viz následující kapitola), je 42 %. Navržený poměr 36 % zástavbu mírně zahušťuje, nicméně zůstává blízko stabilizovanému stavu. Zahuštění zástavby především v blízkosti průmyslové zóny je legitimní, viz důvody výše.

### Monitoring výstavby a poptávky po bytech

Podobně jako v případě odhadu rezidenčních preferencí zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, i u vývoje bytové výstavby vychází návrh robustního systému bydlení pouze z velmi fragmentovaných a nesourodých dat (jiná data dostupná nejsou). Opět jde především o prvotní zacílení plánovacích a dotačních nástrojů, tak aby co nejrychlejší intervence v řešeném území byla alespoň v základním rámci usměrněna. Byť se řešené území nyní nachází ve velmi dynamické rozvojové fázi, nedá se ovšem očekávat, že by kompletní doplnění dnes chybějícího bytového fondu proběhlo v řádu jednotek let. Výstavba bytů v území bude postupná a byty se budou postupně obsazovat.

**V nadcházejícím období tak bude prostor pro monitorování bytové výstavby a monitorování vývoje poptávky po bydlení v řešeném území. Na základě tohoto monitoringu lze parametry robustního systému bydlení postupně upravovat.**

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

Již víme, kolik zaměstnanců, kteří v současné době dojíždějí každý den do zaměstnání z velkých vzdáleností nebo jsou ubytovaní na ubytovnách, je v řešeném území žádoucí usadit a již máme i vyčísleno, kolik pro ně potřebujeme nových bytů (pro vyrovnání současného deficitu i výhled potřeby do roku 2025). Je potřeba určit, kde přesně v řešeném území mají být nové byty přednostně stavěny a kde je intenzivní rozvoj bydlení naopak nežádoucí. **Otázkou tedy je, do jakých částí řešeného území je žádoucí rozvoj bydlení přesně usměrnit.**

#### Východiska

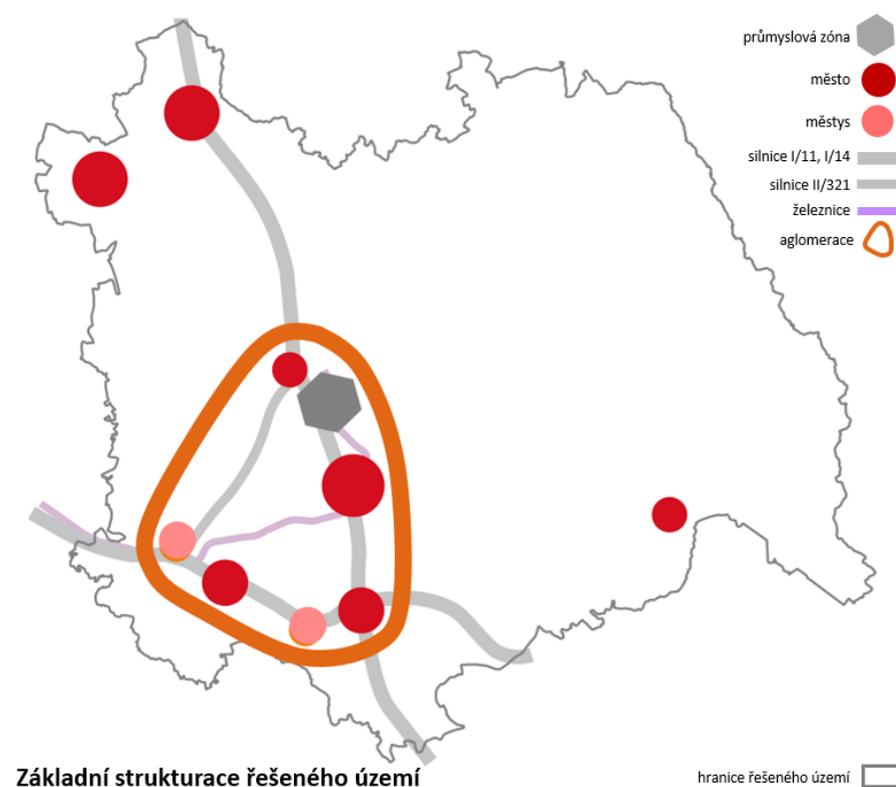
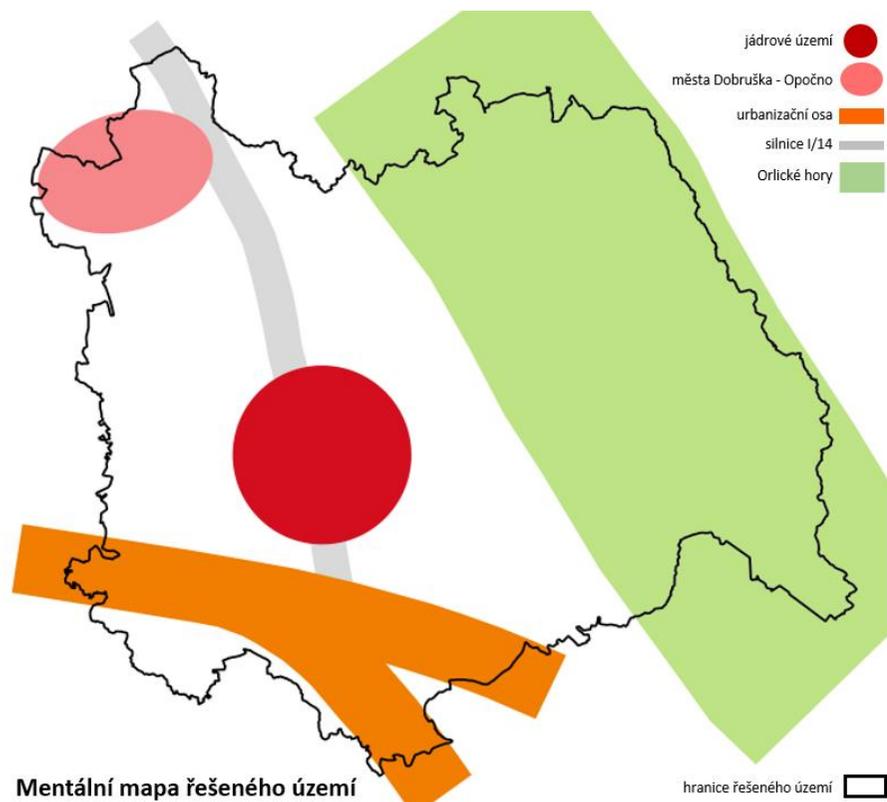
Základním východiskem územní studie je předpoklad, že řešené území je jako celek, bez bližšího zkoumání, možné v principu považovat za vhodné pro trvalé bydlení zaměstnanců průmyslové zóny. Území řešené touto územní studií zahrnuje totiž území v diametru přibližně 15 – 20 km vzdušnou čarou od Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, čemuž odpovídá dojížděčka do průmyslové zóny automobilem 20 – 30 minut (v závislosti na třídě silnice a dalších parametrech) nebo cca 45 – 50 minut veřejnou autobusovou dopravou či vlakem (v závislosti na počtu zastávek spoje, přesné trase spoje apod.).

Územní studie zároveň ovšem vychází z předpokladu, že území řešené územní studií nelze vnímat jako území homogenní. Naopak. Řešené území je poměrně rozmanité a jeho různé části zcela zjevně, bez hlubšího zkoumání, čistě na základě terénního průzkumu území a hrubé rešerše základních charakteristik obcí v řešeném území (statut obcí, velikostní kategorie obcí, hustota sídelní struktury, hustota zalidnění, charakteristiky krajiny, dopravní obslužnost apod.), mají:

1. různý potenciál rozvoje
2. různou absorpční kapacitu
3. různou míru omezení pro další rozvoj
4. různou připravenost na rozvoj.

**Je proto žádoucí přistupovat k různým částem řešeného území odlišně.**

Je zřejmé, že vysoký rozvojový potenciál má jádrové území v bezprostředním kontaktu s průmyslovou zónou, tedy území obcí Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou. I tady jsou ale patrné rozdíly. Zatímco Rychnov nad Kněžnou je počtem obyvatel největší obec v řešeném území, se současně nejvyšší úrovní vybavení veřejnou infrastrukturou a Solnice je statutem město, Kvasiny si dodnes zachovávají výrazně venkovský charakter s převažující zástavbou venkovského charakteru v údolí říčky Bělé. Rozvojový potenciál Kvasin je v porovnání s Rychnovem nad Kněžnou a Solnicí výrazně nižší. Významný rozvojový potenciál se v řešeném území dále koncentruje v urbanizační ose kolem silnice I/11 na jihu řešeného území. Téměř souvislý pás osídlení městského charakteru Častolovice – Kostelec nad Orlicí – Doudleby nad Orlicí – Vamberk je koncentrací převážně městských urbánních struktur s velmi dobrou dopravní obslužností nejen po silnici, ale také železnici. Význam má rovněž souměstí Dobruška – Opočno, které je od průmyslové zóny vzdušnou čarou vzdáleno cca 15 km vzdušnou čarou, leží ale na hlavní dopravní tepně řešeného území, na silnici I/14 vedoucí přímo do průmyslové zóny. Intuitivně lze uzavřít, že největší rozvojový potenciál se koncentruje ve městech a městysech, v maximální míře pak v pomyslném trojúhelníku mezi městy Rychnov nad Kněžnou, Solnice, Vamberk, Kostelec Nad Orlicí a městy Častolovice a Doudleby nad Orlicí. Naopak minimální až žádný rozvojový potenciál ve vztahu k potřebám průmyslové zóny vykazuje celé území Orlických hor, velmi špatně dopravně napojené a obslužené, navíc omezené v rozvoji limity ochrany přírody a krajiny na území CHKO Orlické hory.





### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

#### Cíle

Právě z výše uvedených značně rozdílných podmínek rozvoje různých částí řešeného území je nutné usměrnit budoucí rozvoj bydlení (a navazující infrastruktury) cílevědomou plánovací činností tak, aby co nejlépe odpovídala principům udržitelného rozvoje. Pro minimalizování nároků na dopravní obsluhu je třeba výstavbu nových bytů směřovat přednostně do území s přijatelnou dostupností průmyslové zóny, primárně pak veřejnou dopravou, vlaky či svozovými autobusy. Pro minimalizaci nároků na vyvolaný rozvoj veřejné infrastruktury je novou bytovou výstavbu účelné směřovat primárně do území dobře vybaveného, s již dnes vyhovujícími podmínkami dostupnosti veřejné infrastruktury. Zohlednit je třeba i komerční vybavení obcí (obchody, služby) a absorpční kapacitu obcí, tedy schopnost pojmout nové obyvatele, aniž by se výrazně zvýšilo riziko narušení sociální soudržnosti komunity místních obyvatel.

#### Vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel

[Příloha č. 1\_Rozvojový potenciál sídel]

Územní studie se přirozeně neomezuje na výše popsanou intuici. Rozvojový potenciál jednotlivých sídel pro rozvoj bydlení hodnotí územní studie sofistikovanou metodou založenou na multikriteriálním hodnocení klíčových faktorů rozvoje bydlení v území.

#### Princip vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel

Vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel v řešeném území pro rozvoj bydlení je do značné míry analogií k vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v zásadách územního rozvoje krajů. Stejně jako zásady územního rozvoje vymezují na území kraje území, kde se předpokládají zvýšené požadavky na změny v území, a tedy vyšší míra rozvoje všech složek území, bydlení, občanského vybavení či pracovních příležitostí a související vyšší míra rozvoje veřejné infrastruktury (rozvojové oblasti a rozvojové osy), i tato územní studie vymezuje v rámci řešeného území dílčí území vykazující vyšší míru připravenosti na vyšší míru rozvoje bydlení a rozvoj související veřejné infrastruktury, v porovnání se zbytkem řešeného území. Cílem územní studie je tak analogicky k vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os diverzifikovat v řešeném území sídla podle jejich rozvojového potenciálu pro bydlení.

*(33) Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezovány v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu existují zvýšené požadavky na změny v území.*

*(34) V rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno vytvářet, udržovat a koordinovat územní připravenost na zvýšené požadavky změn v území a při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat odpovídající využívání území a zachování jeho hodnot.*

*(35) Zvýšené požadavky na změny v území rozvojových oblastí a rozvojových os vyžadují aktivní součinnost všech složek veřejné správy, zvláště pak dotčených orgánů, chránících veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů při řešení úkolů pro územní plánování a při plnění příslušných doporučení.*

*(Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1)*

#### Základní územní jednotka vyhodnocení: sídlo

Měřítkem vyhodnocení rozvojového potenciálu řešeného území pro bydlení je sídlo, odpovídající až na výjimky základním sídelním jednotkám (ZSJ) jako nejmenším územním jednotkám s přirozenou urbanistickou hranicí, pro které jsou dostupná statistická data (byť pouze ze sčítání lidu, domů a bytů s periodicitou 10 let).<sup>20</sup>

Užití sídla jako základní územní jednotky vyhodnocení rozvojového potenciálu pro bydlení jako jediné umožňuje rozlišit potřebné nuance v rozvojovém potenciálu jednotlivých částí jedné obce. Zvláště ve venkovském prostoru se více než kdekoli jinde ukazuje, že v rámci obcí, které se skládají z více samostatných prostorově oddělených sídel (zpravidla vymezena jako samostatné základní sídelní jednotky dle ustanovení § 2 písm. t) zákona č. 89/1995 Sb.), existují mezi jednotlivými sídly významné rozdíly. Markantně vyšší rozvojový potenciál vykazují vždy jádrová (centrální) sídla s koncentrací občanského vybavení významného pro celou obec a zpravidla i nejlépe z celé obce dopravně dostupná a napojená na systémy technické infrastruktury. Okrajová sídla bez vybavenosti a hůře dopravně dostupná, zpravidla zcela bez obsluhy veřejnou hromadnou dopravou, jsou na tom zpravidla hůře.

Agregace základních sídelních jednotek (tedy spojení více základních sídelních jednotek do jednoho sídla) byla provedena především u větších měst, kde administrativně oddělené základní sídelní jednotky ve skutečnosti tvoří kompaktní sídelní urbanistický útvar často se sdíleným občanským vybavením a s obdobnými podmínkami dopravní obslužnosti či napojení na síť technického vybavení. Sídla vzniklá spojením více ZSJ jsou označena v tabulce v Příloze č. 1 této územní studie zeleně, je rovněž uvedeno spojením kterých ZSJ dané sídlo vzniklo.

V řešeném území je pro účely vyhodnocení potenciálu pro rozvoj bydlení vymezeno celkem 144 sídel.

<sup>20</sup> Základní sídelní jednotka je definována v ustanovení § 2 písm. t) zákona č. 89/1995 Sb., o státní statistické službě, jakožto „jednotka představující části území obce s jednoznačnými územně technickými a urbanistickými podmínkami nebo spádová území seskupení objektů obytného nebo rekreačního charakteru“.

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

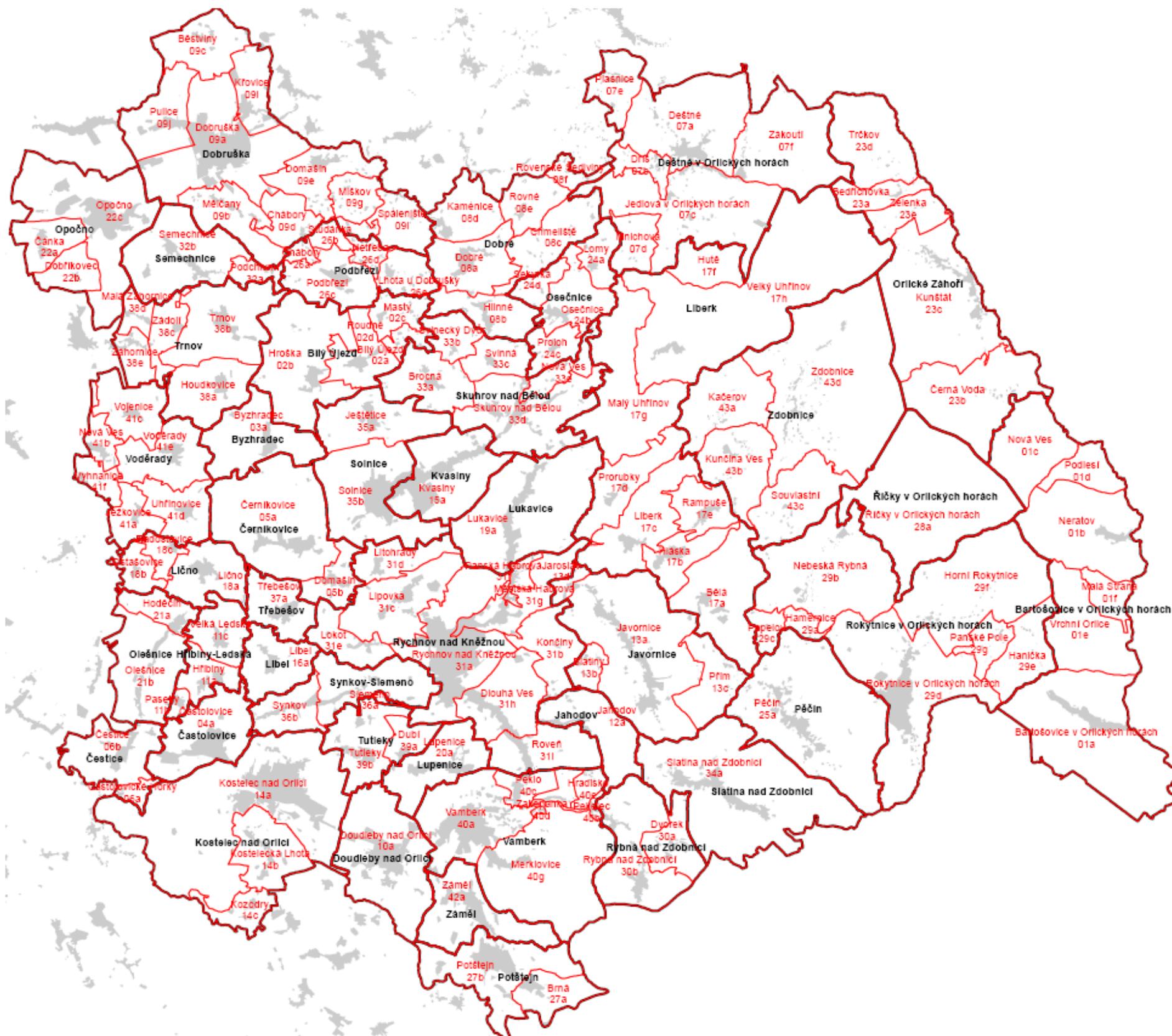


Schéma sídel (červené hranice a červený popis) vymezených pro účely vyhodnocení potenciálu řešeného území pro rozvoj bydlení



### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

#### Kritéria vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel

Územní studie zvolila soubor celkem 8 kritérií (některé složené z více subkritérií), které jako celek reflektují míru připravenosti konkrétního území (v našem případě sídla) pro intenzivnější rozvoj bydlení, a to v souvislosti s nutností vytvořit v řešeném území podmínky pro možné přesídlení a usazení zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou do blízkosti průmyslové zóny.

Podrobné vyhodnocení rozvojového potenciálu jednotlivých 144 sídel, včetně bodového hodnocení za jednotlivá kritéria a včetně podrobných komentářů, je uvedeno na listu č. 1 tabulky, která je součástí Přílohy č. 1 této územní studie.

#### Počet obyvatel

<i>interval kritéria</i>	<i>bodové hodnocení</i>	<i>odůvodnění</i>
0 – 500	0	Hranice 500 obyvatel sídla určuje udržitelnost základního občanského vybavení typu obchod a hospoda či například mateřské školy.
500 – 2.000	4	Sídlo s vybavením pouze na základní úrovni (zpravidla jen MŠ, obchod s potravinami, hospoda), bez větší možnosti výběru a variability.
2.000 – 5.000	8	Sídlo s širší paletou základního vybavení a dostatečnou kupní silou udržet více konkurujících zařízení.
5.000 – 10.000	12	Sídlo s vybraným vyšším vybavením, nejen každodenní potřeby, ale i nabídka specifitějších služeb zaměřených na různou klientelu.

#### Význam kritéria

Počet obyvatel předurčuje zejména potenciál pro rozvoj občanského vybavení (zejména komerčního, jehož rozmístění je závislé na trhu reprezentovaném kupní silou a poptávkou), a také třeba napojení na síť technické infrastruktury (většina sítí technické infrastruktury je nevhodná při malém množství uživatelů, zpravidla je hranicí 500 napojených uživatelů). Bez dostatku obyvatel je provoz některých zařízení občanského vybavení či technické infrastruktury ekonomicky neudržitelný. Nedostatek vybavení tohoto typu zvyšuje potřebu dojíždět za ním do okolních sídel a snižuje tak kvalitu života v sídle.

#### Popis kritéria

Počet obyvatel předurčuje absorpční kapacitu sídla, tzn. schopnost přijmout nové obyvatele, aniž by se zvýšilo riziko narušení sociální soudržnosti. Konzervativní prostředí venkova hůře snáší rychlé proměny prostředí spojené s intenzivnější výstavbou, rychlým přírůstkem nových obyvatel a aktivitou novousedlíků. Oproti tomu je městské prostředí anonymnější a liberálnější a je schopné výrazně lépe absorbovat nové obyvatele, i ve větším množství.

#### Zdroj dat kritéria

ČSÚ, SLDB 2011

#### Školství

<i>kritérium</i>	<i>bodové hodnocení</i>	<i>odůvodnění</i>
Sídlo s mateřskou školou	3	MŠ je základním občanským vybavením denní potřeby (Maier a kol., 2016) obyvatel/rodin s dětmi předškolního věku. Přítomnost MŠ bývá rozhodující při volbě místa bydliště rodin s malými dětmi.
Sídlo bez mateřské školy	0	
Sídlo se základní školou úplnou – 1. i 2. stupeň	5	ZŠ je základním občanským vybavením denní potřeby (Maier a kol., 2016) obyvatel/rodin s dětmi školního věku. Přítomnost ZŠ bývá rozhodující při volbě místa bydliště rodin s dětmi školního věku. Ve venkovském prostoru je hodnotou i přítomnost jen 1. stupně ZŠ, protože eliminuje nutnost dojíždění
Sídlo se základní školou neúplnou – pouze 1. stupeň	3	
Sídlo bez základní školy	0	děti mladšího školního věku, které ještě nejsou plně soběstačné a vyžadují při dojíždění doprovod.

#### Význam kritéria

MŠ a ZŠ jsou základními druhy veřejného občanským vybavením denní potřeby (Maier a kol., 2016) obyvatel/rodin s malými dětmi předškolního (3 – 6 let) a školního (6 – 15 let) věku. Školní docházka je povinná a přístup k ní musí být veřejným sektorem umožněn komukoli bez omezení, stejně jako musí veřejný sektor zajistit možnost docházky do mateřské školy. MŠ a ZŠ jsou nejzákladnějšími pilíři sociální infrastruktury území, až na úplné výjimky domácího vzdělávání nejsou ničím jiným nahraditelné. Zároveň se jedná o typ občanského vybavení, který s ohledem na věk uživatelů nesnese vyšší míru závislosti na dojížděci. Žádný jiný typ občanského vybavení neklade tak vysoké nároky na blízkost k místu bydliště. Zvláště pak MŠ musí být z místa bydliště co nejdostupnější, malé dítě předškolního věku má velmi fyzicky omezenou schopnost docházky max. 400 – 600 m (Maier a kol., 2016), dovážení dětí do mateřské školy je pak výrazně limitované trpělivostí a pocitem komfortu, resp. diskomfortu předškolního dítěte při dojížděci. Ani u dětí mladšího školního věku nelze samostatné dojíždění bez doprovodu z důvodu bezpečnosti předpokládat, to je možné až na druhém stupni ZŠ. Dojíždění dětí do škol však snižuje jejich kvalitu života, zabírá čas, který by raději věnovali hrám a dalším mimoškolním aktivitám.

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

Přítomnost MŠ a ZŠ má zásadně pozitivní vliv na formování komunity obyvatel území, z něhož děti do MŠ či ZŠ spadají. Ve školce či škole se mezi dětmi utvářejí významné sociální vazby, které je žádoucí zachovat i mimo školu, není tedy dobré, když děti, které spolu chodí do školky či do školy, nemají možnost denního kontaktu i mimo školu. Ve školkách a školách se ale vytvářejí nezastupitelné vazby i mezi rodiči dětí. Tyto vazby jsou pak základem sociální soudržnosti dané obce (sídla).

Maier a kol. (2016) uvádějí jako standard dostupnosti MŠ její přítomnost v každém sídle s počtem obyvatel nad 1.000, u sídel do 1.000 obyvatel uvádí nutnost zajištění dojížděky veřejnou dopravou nepřekračující 30 minut. 1. stupeň ZŠ by měl být pak přítomen v každém sídle nad 2.000 obyvatel a úplná ZŠ by měla být přítomná v každém sídle nad 5.000 obyvatel.

Přítomnost MŠ a případně zároveň i ZŠ v sídle je klíčovou devizou, snižuje nároky na dopravní obsluhu území a všem členům domácnosti, dětem i rodičům, šetří čas, energii a peníze za dojíždění. S ohledem na velikost většiny obytných území sídel se předpokládá, že v rámci daného sídla jsou MŠ i ZŠ v pěší docházkové vzdálenosti z míst bydliště (MŠ do 600 m, ZŠ do 800 m (Maier a kol., 2016)) a v rámci sídla tak není nevyhnutelné dojíždění do MŠ či ZŠ.

Pokud již v nějakém sídle MŠ či ZŠ existují, je žádoucí rozvíjet právě tato sídla přednostně přes sídly, kde MŠ či ZŠ nejsou a v případě dosažení minimálního limitního počtu obyvatel již opodstatňujícího přítomnost MŠ či ZŠ by tato zařízení bylo nutné zcela nově budovat. Vždy je jednodušší, v případě nárůstu počtu obyvatel ve spádovém území MŠ či ZŠ, navýšit kapacitu stávajícího již existujícího zařízení např. navýšením kapacity tříd, konverzí podkroví budovy na nové třídy nebo dostavbou nového pavilonu než stavět zcela nové zařízení.

Kritérium sleduje také fakt, že udržitelnost MŠ či ZŠ je závislá na stálém určitém minimálním množství dětí. Další rozvoj sídel, kde již dnes MŠ nebo ZŠ jsou zajišťuje stabilizaci počtu dětí nebo jejich růst a tím podporuje udržitelnost MŠ a ZŠ.

#### Popis kritéria

Vyhodnocení je zaměřeno pouze na mateřské školy a základní školy jako na základní pilíře sociální infrastruktury každého obydleného území (Maier a kol., 2016). V řešeném území, které se vyznačuje převážně venkovským charakterem, je dostupnost MŠ a ZŠ klíčovým faktorem rozvojového potenciálu území, střední školy jsou situovány pouze ve větších městech a počítá se automaticky s jejich dostupností denním dojížděním nebo ubytováním na domově mládeže / internátě.

#### Zdroj dat kritéria

Weby obcí, weby všech ZŠ a MŠ v řešeném území, výroční zprávy základních škol za školní rok 2015/2016, případně za školní roky 2013/2014 nebo 2014/2015.

#### Zdravotnictví

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
Sídlo s praktickým lékařem	2	Praktický lékař je pro všechny dospělé obyvatele nejčastěji navštěvovaným lékařem ze skupiny 1 základních oborů ambulantní péče dle Přílohy č. 1 nařízení vlády č. 307/2012 Sb. (dále jen „NV“) Je žádoucí zajištění co nejbližší možné dostupnosti z bydliště.
Sídlo bez praktického lékaře	0	
Sídlo s dětským lékařem	2	Dětský lékař <sup>21</sup> je pro všechny obyvatele s dětmi nejčastěji navštěvovaným lékařem ze skupiny 1 základních oborů ambulantní péče dle Přílohy č. 1 NV. S ohledem na omezený akční rádius dětí je žádoucí zajištění co nejbližší možné dostupnosti z bydliště.
Sídlo bez dětského lékaře	0	
Sídlo se zubním lékařem	1	Zubař je pro obyvatele méně často navštěvovaným lékařem ze skupiny 1 základních oborů ambulantní péče dle Přílohy č. 1 NV.
Sídlo bez zubního lékaře	0	Přítomnost ordinace zubního lékaře v sídle je velkou výhodou, ale dojíždění na přiměřenou vzdálenost je akceptovatelné.
Sídlo s gynekologem	1	Gynekolog je lékařem relevantním pouze pro přibližně polovinu populace. Přítomnost ordinace gynekologa v sídle je velkou výhodou zvláště pro těhotné ženy, ale dojíždění na přiměřenou vzdálenost je akceptovatelné.
Sídlo bez gynekologa	0	

#### Význam kritéria

Základní ambulantní zdravotní péče, která je v souladu s Přílohou č. 1 nařízení vlády č. 307/2012 Sb., o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb, reprezentována čtveřicí oborů všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, gynekologie a porodnictví a zubní lékař<sup>22</sup>, je vedle předškolního a základního vzdělávání nejdůležitějším veřejným občanským vybavením každodenní potřeby pro všechny obyvatele, jejíž dostupnost je žádoucí zajistit na velmi vysoké úrovni. Dostupnost základní ambulantní zdravotní péče zásadním způsobem zvyšuje kvalitu bydlení, potřeba lékaře nejčastěji vzniká v případě zdravotních obtíží, při nichž je přesun na větší vzdálenosti velmi omezujícím a náročným. Blízká dostupnost základní ambulantní zdravotní péče má pozitivní vliv i na prevenci, lidé v lepší dostupnosti lékaře absolvují prokazatelně častěji preventivní prohlídky, protože cesta k lékaři je nezdržuje ani nijak jinak nezatěžuje.

Maier a kol. (2016) uvádějí jako standard dostupnosti základní ambulantní zdravotní péče skupiny 1 dle Přílohy č. 1 NV přítomnost v každém sídle (každé obci) s počtem obyvatel nad 2.000, přičemž zároveň stanoví skutečnou pěší docházku z bydliště k lékaři do 600 m. U obcí do 2.000, resp. u sídel, které jsou součástí měst a mají méně než 1.000 obyvatel, uvádí nutnost zajištění dojezdové doby nepřekračující 35 minut.

<sup>21</sup> Dle Přílohy č. 1 nařízení vlády č. 307/2012 Sb., o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb, „praktický lékař pro děti a dorost“

<sup>22</sup> Do skupiny 1 ambulantní péče patří ještě lékárna, jejíž dostupnost přímo v sídle není touto územní studií, s ohledem na venkovský prostor, hodnocena jako zásadní.

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

Přítomnost ordinací lékařů základních ambulantních oborů v sídle je klíčovou devizou, snižuje nároky na dopravní obsluhu území a všem obyvatelům šetří čas, energii a peníze za dojíždění. S ohledem na velikost většiny obytných území sídel se předpokládá, že v rámci daného sídla jsou ordinace lékařů v pěší docházkové vzdálenosti z míst bydliště (do 600 m (Maier a kol., 2016)) a v rámci sídla tak není nevyhnutelné dojíždění k lékaři.

Pokud jsou již v nějakém sídle ordinace lékařů provozovány, je žádoucí rozvíjet právě tato sídla přednostně přes sídla, kde ordinace lékařů nejsou a v případě dosažení minimálního limitního počtu obyvatel již opodstatňujícího přítomnost ordinací lékařů by je bylo nutné zcela nově zařídit. Vždy je jednodušší, v případě nárůstu počtu obyvatel ve spádovém území lékařů, navýšit kapacitu stávajících již existujících ordinací než zřizovat zcela nové zařízení ambulantní zdravotní péče.

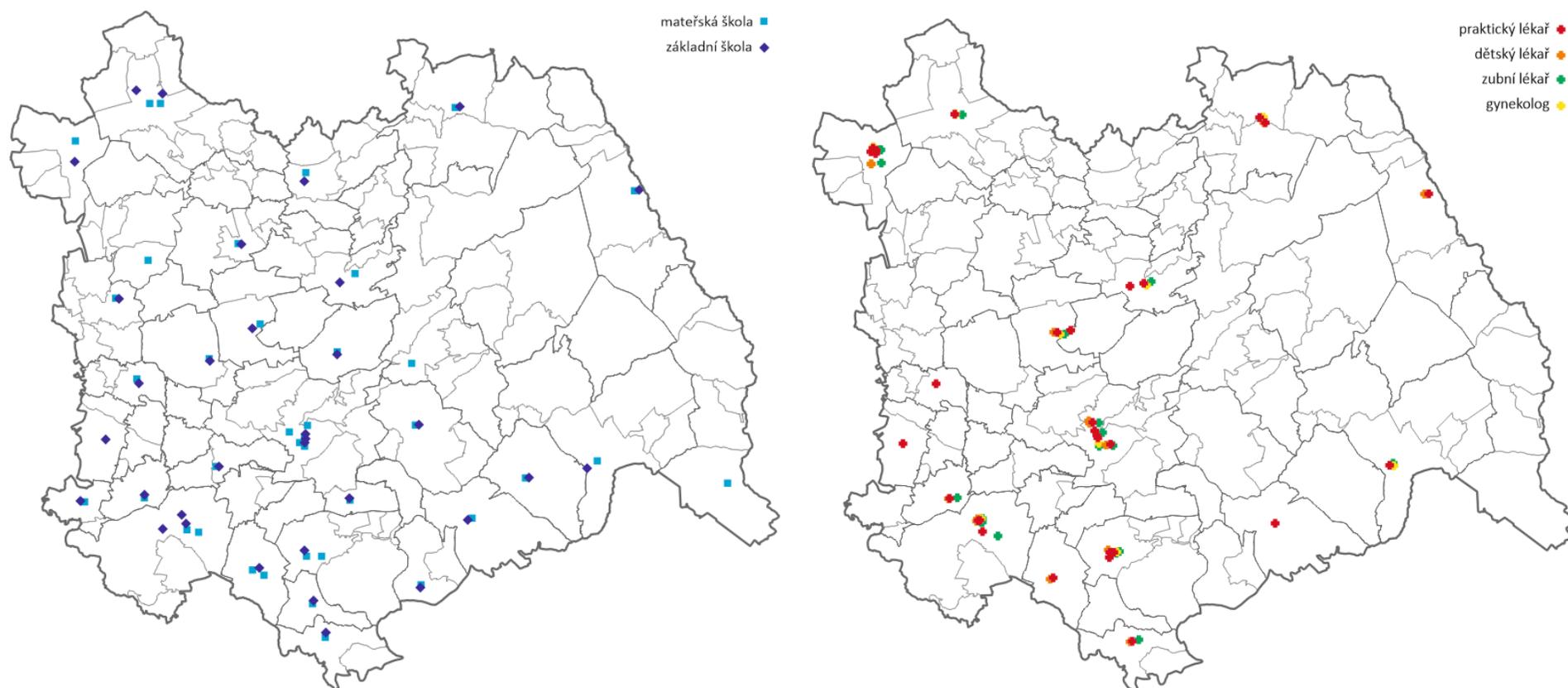
Kritérium sleduje také fakt, že udržitelnost ordinací lékařů je závislá na stálém určitém minimálním množství pacientů. Další rozvoj sídel, kde již dnes ordinace lékařů fungují, zajišťuje stabilizaci počtu pacientů nebo jejich růst a tím podporuje udržitelnost ordinací.

#### Popis kritéria

Vyhodnocení je zaměřeno pouze na základní skupinu oborů ambulantní péče, u které je legislativou garantována minimální místní dostupnost danou maximálním časem dojíždky 35 minut dle Přílohy č. 1 nařízení vlády č. 307/2012 Sb., o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb. Ambulantní zdravotní péče skupin oborů 2, 3, 4, 5 dle Přílohy č. 1 NV je zajišťována u vybraných oborů (zejména ze skupiny 2) ve městech, dostupnost všech oborů ambulantní zdravotní péče včetně komplexní lůžkové i urgentní péče je zajištěna v Nemocnici Rychnov nad Kněžnou.

#### Zdroj dat kritéria

Weby obcí, veřejné internetové databáze lékařských ordinací v okrese Rychnov nad Kněžnou.



#### Technická infrastruktura

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
Sídlo s vodovodem	3	Systémově řešené zásobování pitnou vodou garantuje dostupnost pitné vody v požadované kvalitě pro každého a předurčuje tak vysokou kvalitu bydlení.
Sídlo bez vodovodu	0	
Sídlo s kanalizací zakončenou ČOV	3	Systémové nakládání s odpadními vodami předurčuje vysokou kvalitu bydlení a je zároveň klíčovým předpokladem ochrany životního prostředí, konkrétně pak čistoty povrchových vod.
Sídlo bez kanalizace zakončené ČOV	0	

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

#### Význam kritéria

Systémové řešení zásobování území pitnou vodou veřejným vodovodem zásadně zvyšuje kvalitu bydlení a garantuje bezpečnost dodávek pitné vody v předepsané kvalitě.

Nárůst počtu obyvatel v sídle bez kanalizace zakončené ČOV představuje zásadní riziko pro ochranu životního prostředí, zejména povrchových vod. I přes pokročilé technologie individuálního nakládání s odpadními vodami je systémové řešení na úrovni celého sídla či obce vždy méně rizikové, kontrolovatelné a garantuje tak kvalitu čištění vody a čistotu vody vypouštěné do recipientu. Individuální nakládání s odpadními vodami navíc snižuje kvalitu bydlení, povinnost pravidelné údržby a vyvážení kalů či splašků, včetně nákladů, přechází na individuálního vlastníka nemovitosti.

Podobně jako v případě občanského vybavení, také u vodovodu a kanalizace platí, že funkčnost a udržitelnost systému zásobování území pitnou vodou a systému nakládání s odpadními vodami je podmíněna napojením určitého minimálního počtu uživatelů. V případě napojení na systém výrazně méně uživatelů, než na kolik je systém dimenzován, vede v případě vodovodu (z důvodu malých odběrů) ke kažení vody v systému a v případě kanalizace k houstnutí splašků a nedostatečnému samočištění systému.

#### Popis kritéria

Jako sídla s vodovodní sítí byla hodnocena ta sídla, která jsou v převažující ploše pokryta rozvody veřejné vodovodní sítě. V případě kanalizace byla pozitivně hodnocena jen ta sídla, která jsou pokryta veřejnou kanalizační sítí zakončenou čistírnou odpadních vod, která je garantem procesu čištění v kvalitě dle platných právních předpisů a norem.

#### Zdroj dat kritéria

Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Královéhradeckého kraje, ÚAP ORP Rychnov nad Kněžnou, ÚAP ORP Kostelec nad Orlicí, ÚAP ORP Dobruška, weby obcí.

#### Napojení na silniční síť

##### Dojíždka autem k silnici I. nebo II. třídy (ve směru k průmyslové zóně)

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
0 – 5 min	2	Síť silnic I. a II. třídy v území okolo průmyslové zóny je poměrně hustá, dobré bodové hodnocení dostávají proto pouze ta sídla, která jsou na tyto silnice napojená velmi dobře a rychle. Nulové bodové hodnocení pro dojíždku k silnici I. nebo II. třídy nad 10 minut má selektovat sídla, která jsou typicky dostupná poměrně složitou a dlouhou cestou po kapacitně nevhodných silnicích III. třídy (týká se hlavně obcí v Orlických horách a v podhůří hor) a jsou tak špatně dopravně dostupná pro automobilovou dopravu (včetně veřejné hromadné autobusové dopravy).

##### Dojíždka autem k silnici I. třídy (ve směru k průmyslové zóně)

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
0 – 10 min	3	Obecně platí, že čím dříve se doprava zaměstnanců směřující do průmyslové zóny dostane na silnici I. třídy, tím lépe. Za kvalitu přístupu explicitně k silnici I. třídy dostávají sídla zvláštní hodnocení navíc. Kritérium má zvýhodnit sídla, která jsou lépe dostupná přímo po silnici I. třídy směřující do průmyslové zóny.
11 – 20 min	2	
21 – 30 min	1	
31 min a více	0	

#### Význam kritéria

Význam dojíždky k silnicím vyšších tříd reflektuje vyšší komfort jízdy a zejména žádoucí maximální možné usměrněním dopravních toků přednostně na kapacitní komunikace a tím pádem minimalizaci zátěže komunikací nižších tříd, často sdílených i s nemotorovou dopravou, zvláště v zastavěných územích obcí bez chodníků.

V převážně venkovském regionu, kterým řešené území je, je typickým znakem velké množství sídel dostupných pro automobilovou dopravu po kapacitně a technicky nevyhovujících silnicích III. tříd místního významu. To platí nejen pro oblast Orlických hor a podhůří hor. Naopak kapacitnější silnice II. třídy, resp. kapacitní silnice I. třídy vytvářejí koridory propojující pouze nejvýznamnější centra osídlení, tedy jádrová území měst a městysů, v případě ostatních obcí pak téměř výhradně jejich jádrová sídla. Oddělená sídla měst, městysů i ostatních obcí jsou zpravidla dopravně dostupná pouze po silnicích III. tříd.

Kritérium má podstatně zvýhodnit sídla, která jsem ve směru k Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou co nejlépe dopravně obslužená silnicemi I. nebo II. třídy, a naopak znevýhodnit sídla, která jsou dostupná často poměrně komplikovaně převážně po silnicích III. třídy. Kvalita napojení sídel na silnice vyšších tříd se netýká jen obslužnosti individuální automobilovou dopravou, po silnicích vyšších tříd standardně operuje i podstatně větší množství linek veřejné hromadné autobusové dopravy (včetně svozových linek). Do sídel dostupných jen po silnicích III. tříd z hlavních dopravních tahů tvořených právě silnicemi I. a II. třídy zajíždí jen vybrané spoje a s obvykle velmi malou frekvencí za den. Řada sídel ležících mimo silnice I. a II. tříd není obslužena linkami autobusové dopravy vůbec.



### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?



Silnice III. třídy okolo sídel Kačerov a Kunčina Ves na území obce Zdobnice (foto: VŠ, 03/2016)

#### Popis kritéria

Jedná se o složené kritérium, které hodnotí kvalitu dostupnosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou ze sídel po silnicích vyšších tříd, přičemž lépe jsou hodnocena sídla s dobrou dostupností silnice I. třídy.

Prostřednictvím nástroje „Plánování“ na mapovém serveru mapy.cz byla měřena nejrychlejší doba jízdy z těžiště zastavěného území sídla k nejrychleji dosažitelnému napojovacímu bodu na silnici I. či II. třídy, a to vždy v nejkratším směru k Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

#### Zdroj dat kritéria

mapy.cz

#### Dojíždka do průmyslové zóny autem

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
0 – 20 min	9	I při zavedení sebelepších opatření pro zatraktivnění a podporu veřejné hromadné dopravy do průmyslové zóny je ve venkovském regionu
21 – 30 min	6	nutné pro dojíždku do zaměstnání stále počítat s významem dojíždky autem. Zvýhodněna jsou bodově sídla, z nichž je průmyslová zóna dosažitelná autem blíže, taková dojíždka zatěžuje silniční síť v menším rozsahu (bez ohledu na třídy silnic, jak je tomu v předchozím kritériu).
31 – 40 min.	3	Kritická hranice dojíždky 40 minut odpovídá maximální všeobecně akceptovatelné době dojíždky do zaměstnání ve venkovském regionu, která
41 a více	0	se pohybuje mezi 30 až 45 minutami.

#### Význam kritéria

Řešené území je typickým venkovským regionem tvořeným, až na výjimku koncentrace měst a městysů v jižní části území, sítí malých roztroušených sídel. Význam dojíždky osobním automobilem je pro každý venkovský region s řidším osídlením vysoký, obsluha veřejnou dopravou je v takto řídkém osídlení nerentabilní a mimo hlavní silniční tahy je zabezpečována v minimálním nutném rozsahu. Je přitom žádoucí usměrňovat rozvoj do území s co nejmenšími nároky na dojíždku, ať už z důvodu ušetření času zaměstnanců průmyslové zóny stráveného každodenním dojížděním, tak z důvodu snížení ekologické náročnosti dopravy, zátěže životního prostředí a zátěže dopravní infrastruktury.

#### Popis kritéria

Prostřednictvím nástroje „Plánování“ na mapovém serveru mapy.cz byla měřena nejrychlejší doba jízdy z těžiště zastavěného území sídla na kruhovou křižovatku na křížení silnice I/14 se silnicí III/32118h jižně od Solnice. Tak byla přiměřeně zohledněna dojíždka do všech současných dílčích částí průmyslové zóny, tedy PZ Kvasiny, PZ Lipovka i PZ Solnice.

K celkové době dojíždky bylo přičteno paušálně 10 minut nutných k zaparkování a docházce z parkoviště k bráně do závodu.

#### Zdroj dat kritéria

mapy.cz

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

#### Dojíždka do průmyslové zóny veřejnou dopravou (autobusem nebo vlakem)

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
0 – 20 min	9	Dostupnost průmyslové zóny ze sídla veřejnou dopravou zbavuje dané sídlo závislosti na dojíždce do zaměstnání automobilem, která oproti veřejné dopravě vyvolává výrazně více negativních vlivů. Bodovým hodnocením jsou zvýhodněna i sídla s poměrně dlouhou časovou dojíždkou do zóny veřejnou dopravou, to má zvýhodnit všechna sídla, z nichž je průmyslová zóna veřejnou dopravou dostupná.
21 – 40 min	6	
41 – 60 min	3	Kritická hranice dojíždky 60 minut odpovídá maximální všeobecně akceptovatelné době dojíždky do zaměstnání ve venkovském regionu veřejnou dopravou, která se pohybuje mezi 45 až 60 minutami, neboť je oproti dopravě autem výrazně pomalejší a méně operativní, na druhou stranu levnější a s možností trávit čas během jízdy jinou aktivitou než řízením.
61 a více	0	

#### Význam kritéria

Širší území okolo Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je dlouhodobě extrémně zatížené automobilovou dopravou, zvláště pak nákladní dopravou směřující z/do průmyslové zóny a dále velmi intenzivní dopravou zaměstnanců průmyslové zóny, kteří každý den do zaměstnání dojíždějí automobilem. Přetížená je silniční síť kolem průmyslové zóny zejména při střídání směn, kdy se skokově vzdouvá intenzita dopravy zaměstnanců průmyslové zóny. Problémy působí i výměna automobilů na centrálních parkovištích u výrobních závodů, vjezdy i výjezdy z parkovišť způsobují zácpy a zdržení i několik desítek minut.

Je zřejmé, že dojíždka zaměstnanců do průmyslové zóny automobilem není tak výhodná, jak by se na první pohled mohlo zdát. Dojíždka automobilem je ve zcela obecné rovině hodnocena uživateli jako výhodnější z důvodu flexibility a svobody rozhodování o trase cesty, z důvodu úspory času tím, že zdroj a cíl cesty nejsou vázané na polohu zastávky, na kterou se cestující musí nejprve dopravit (pěšky, na kole, autem, jiným spojením veřejné dopravy apod.) či z důvodu komfortu (veřejná doprava je určitou skupinou lidí hodnocena jako nepohodlná a také sociálně hůře akceptovatelná z důvodu sdílení malého prostoru v dopravním prostředku velkým množstvím vzájemně cizích lidí). Zmíněné výhody jsou však degradovány podstatně vyššími náklady (pořizovací náklady, pohonné hmoty, pojištění, povinné ručení, amortizace), vyšším nebezpečím nehody, nutným soustředěním se na řízení (v případě řidičů), a v případě Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou také stresem a značnými časovými ztrátami (i několik desítek minut v každém směru jízdy) při parkování na přeplněných parkovištích v průmyslové zóně.

Z pohledu udržitelného rozvoje a dlouhodobé udržitelnosti dopravní obsluhy průmyslové zóny je proto žádoucí zvyšovat podíl dojíždějících do průmyslové zóny veřejnou hromadnou dopravou. Ta je v součtu méně energeticky náročná, méně zatěžuje dopravní infrastrukturu a její vyšší využití snižuje riziko kongescí.

#### Popis kritéria

Podle platných jízdních řádů dostupných v době zpracování studie na webu idos.cz byly analyzovány použitelné spoje veřejnou hromadnou dopravou po železnici nebo veřejnou hromadnou autobusovou dopravou z jednotlivých sídel do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. U sídel obslužených svozovými autobusy (byť se ve skutečnosti nejedná o „veřejnou“ dopravu osob ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů) byly analyzovány podmínky časové dostupnosti průmyslové zóny těmito spoji. U sídel s přiměřeně (max. do 10 minut chůze) dostupnou železniční zastávkou, byla hodnocena vlaková spojení ze sídla do průmyslové zóny. Dostupnost průmyslové zóny ze sídla veřejnou dopravou byla nakonec hodnocena podle časově nejvýhodnější ze všech třech výše uvedených možností veřejné dopravy.

Hodnoceny byly spoje, které časově navazovaly na standardní začátky a konce směn ve třísměnném provozu 6/14/22. Sídla, ze kterých nebyly dosažitelné veřejnou dopravou všechny tři směny, byla hodnocena nulou.

Jakožto koncový bod dojíždky byly v případě autobusové dopravy hodnoceny zastávky Kvasiny – Škoda Auto, Kvasiny – zámek anebo Kvasiny – konzum. U železniční dopravy byla za konec cesty považována železniční zastávka Solnice – zastávka.

V případě, že se dle jízdního řádu lišila cestovní doba stejného spoje v čase jednotlivých třech směn, byla jako doba dojíždky brána průměrná hodnota mezi různými časy dojíždky na téže trase.

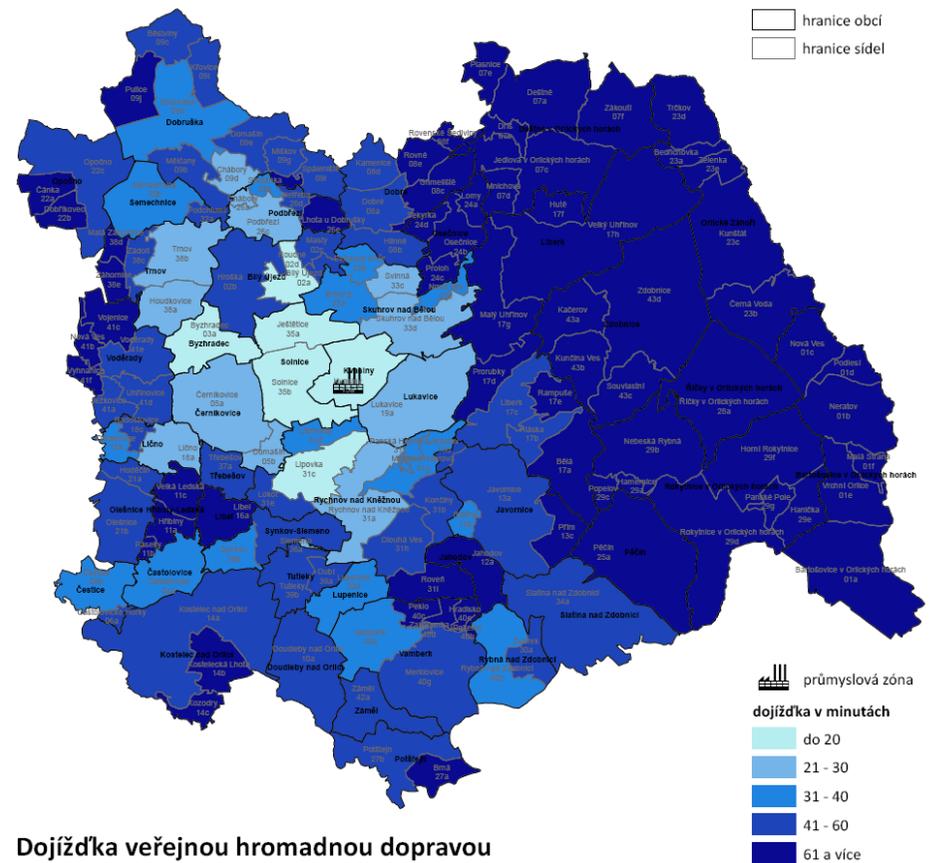
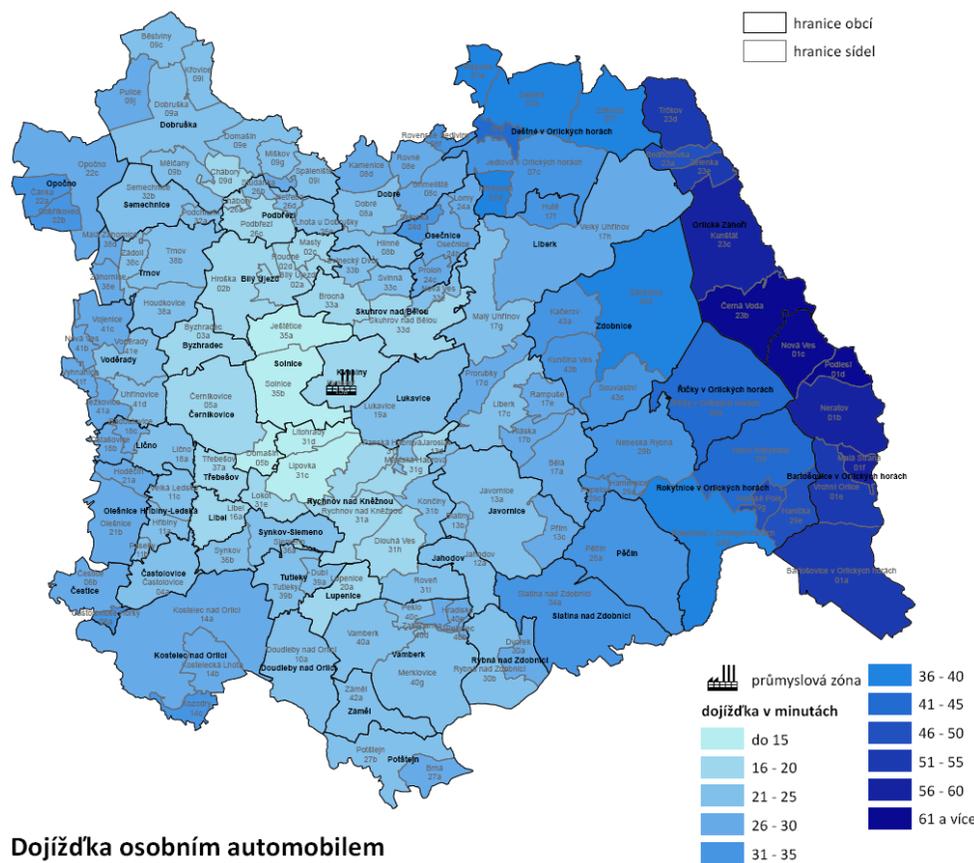
Doba dojíždky se skládala z průměrné doby docházky na zastávku veřejné hromadné dopravy v daném sídle, odhadnuté dle velikosti sídla, popř. měřené dle mapové aplikace, pokud se zastávka nacházela mimo sídlo. Dále byla přičtena základní rezerva 5 min na čekání na spoj. K samotné době jízdy bylo dále ještě připočteno 5 min u těch spojů, které končily na zastávce Kvasiny – zámek či Kvasiny – konzum.

#### Zdroj dat kritéria

idos.cz, mapy.cz, databáze svozových autobusů s konečnou na autobusové stanici Kvasiny – závod poskytnutá Oddělením dopravní obslužnosti Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje (stav k 03/2017)



### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?



#### Přímá dojíždka do průmyslové zóny vlakem

kritérium	bodové hodnocení	odůvodnění
Sídlo se železniční zastávkou	5	Sídla se železniční zastávkou na železniční trati směřující do průmyslové zóny jsou výrazně zvýhodněna oproti sídlům, která nejsou vlaky do průmyslové zóny obsluhována. Význam dostupnosti průmyslové zóny vlakem je klíčový.
Sídlo bez železniční zastávky	0	

#### Význam kritéria

Dojíždka do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou po železnici představuje v řešeném území nejkapacitnější, nejpohodlnější a nejekologičtější způsob hromadné dopravy zaměstnanců průmyslové zóny do zaměstnání. Výhodou je poloha železniční zastávky Solnice – zastávka jen 150 m od hlavní brány závodu ŠKODA AUTO Kvasiny, po případném vybudování železniční stanice Lipovka bude vlakem dostupná i jižní část průmyslové zóny, PZ Lipovka a PZ Solnice. Železniční doprava má nejvyšší potenciál pro úspory energie, ulehčení dopravního zatížení silnic, zvládnutí dopravních výkonů s vysokou kapacitou, úspor ploch pro parkování, navíc má potenciál pro nejvyšší cestovní komfort a výhledově i větší cestovní rychlost. Usměrnění dopravních toků na železnici je nejšetrnější i z pohledu zátěže sídel v blízkosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

#### Popis kritéria

Hodnocení se omezovalo na jedinou železniční trať směřující přímo do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou č. 021 (úsek Častolovice – Solnice), na níž operují osobní vlakové spoje obsluhující průmyslovou zónu v časové návaznosti na střídání směn v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny. Jako sídla se železniční zastávkou byla hodnocena všechna sídla ve skutečné pěší docházkové vzdálenosti k železničním zastávkám, resp. stanicím na trati č. 021 Častolovice – Solnice do 700 m (Maier a kol., 2016).

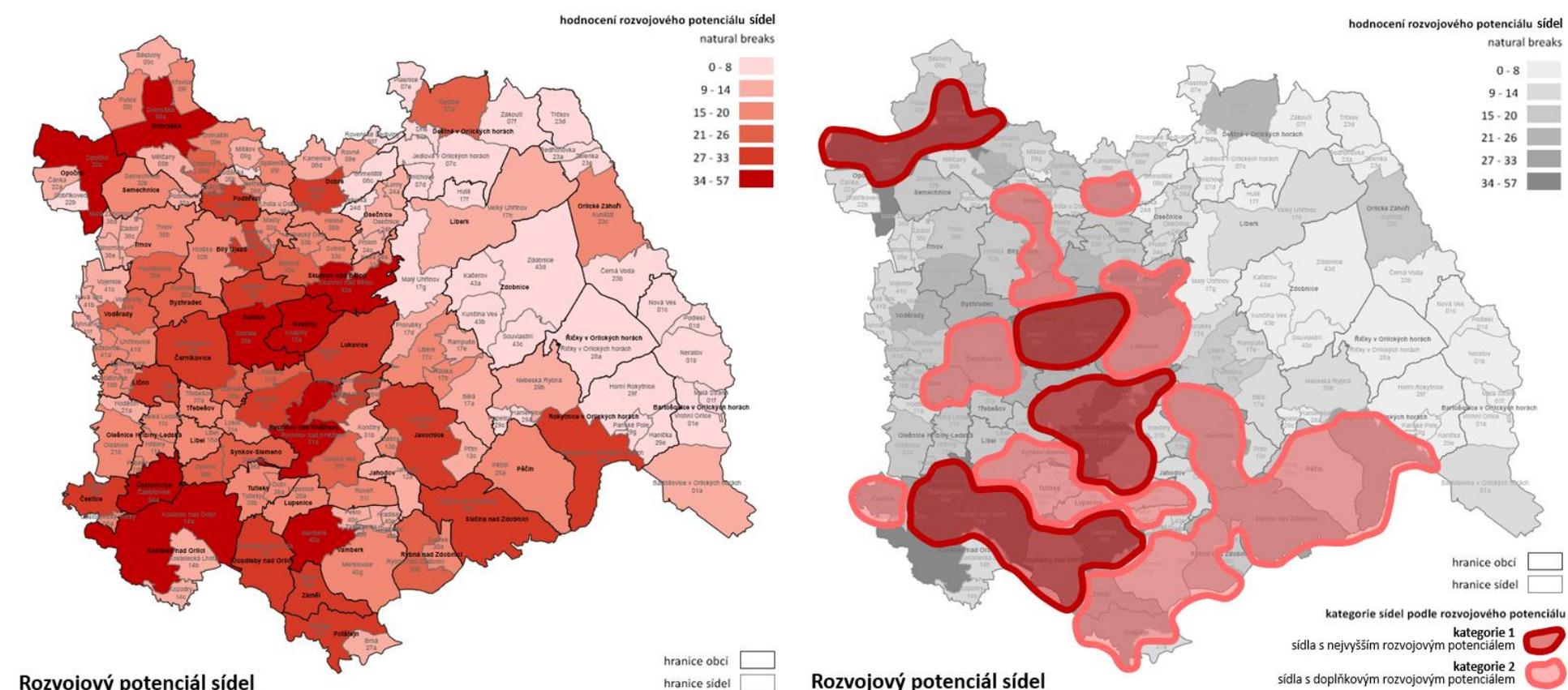
#### Zdroj dat kritéria

mapy.cz

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

#### Kategorizace sídel podle jejich rozvojového potenciálu

Na základě bodového vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel v řešeném území pro bydlení podle výše popsaných kritérií, které je podrobně dokumentované v tabulce v netištěné Příloze č. 1 této územní studie, byl v GIS vytvořen kartogram *Rozvojový potenciál sídel* obsahující grafickou vizualizaci hodnocení rozvojového potenciálu sídel automaticky statistickou metodou přirozených zlomů (natural breaks).<sup>23</sup> Již automaticky statisticky vytvořený kartogram rozvojového potenciálu sídel dostatečně názorně vizualizuje shluky sídel s objektivně vyhodnoceným velmi vysokým rozvojovým potenciálem pro rozvoj bydlení, jedná se o sídla s bodovým hodnocením nad 27 bodů. Patrné je také obalení shluků sídel s velmi vysokým rozvojovým potenciálem (nad 27 bodů) sídly vykazujícími nižší rozvojový potenciál (sídla s bodovým hodnocením v intervalu 21 – 26 bodů), ale zároveň podstatně vyšším, než vykazuje zbytek území.



Postupem obdobným vymezování rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí v zásadách územního rozvoje krajů bylo následně nutné přistoupit ke kalibraci automatického čistě mechanického vyhodnocení rozvojového potenciálu s cílem identifikovat sídla, která mají v řešeném území nejvyšší a jemu doplňkový rozvojový potenciál, a která jsou touto územní studií taxativně určena k cílenému a systematickému usměrnění rozvoje bydlení v souvislosti s žádoucím přesídlením a usazením zaměstnanců průmyslové zóny a jejich rodin v řešeném území. Kalibrace čistě mechanického vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel byla provedena na základě těchto aspektů:

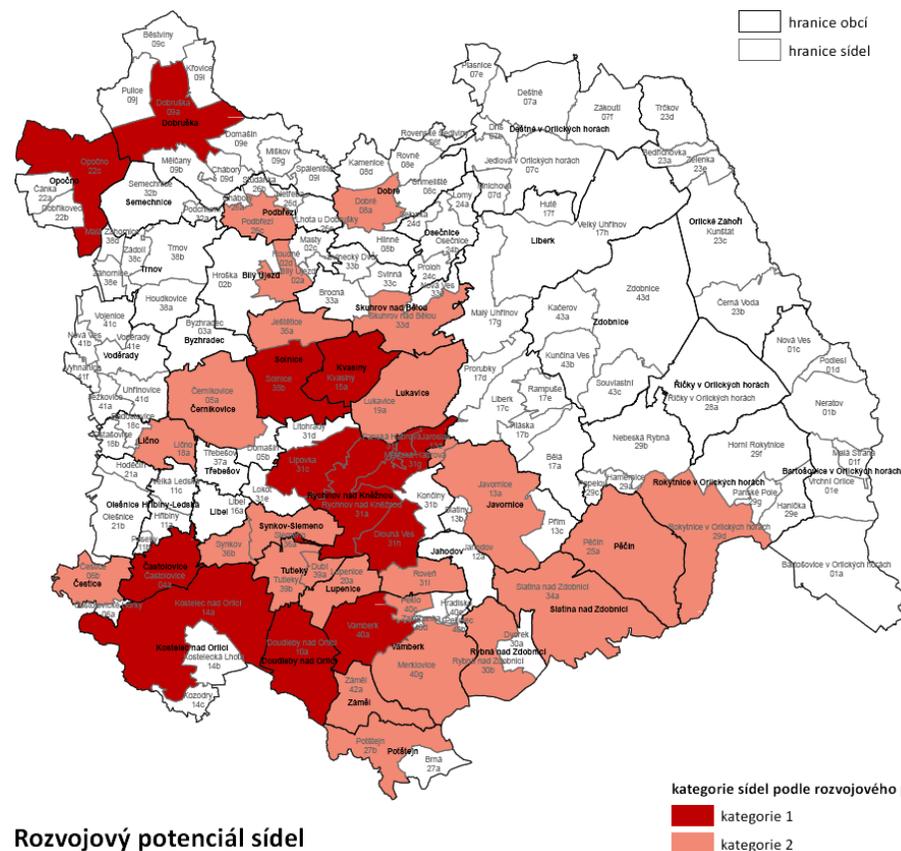
- výborná fyzická znalost zpracovatelů územní studie celého řešeného území, včetně znalosti prostorových a funkčních vazeb mezi jednotlivými sídly a mezi sídly a územím Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (projevilo se například v přiřazení vybraných sídel v okolí větších měst k těmto městům, s ohledem na podmínky dostupnosti občanského vybavení ve vedlejším sídle);
- analýza clusterů sídel, tzn. potenciál shluků sídel, která společně vytvářejí úzce prostorově a provozně související a souvislou rozvojovou oblast (projevilo se především v zařazení většiny sídel v oblasti rozvojového trojúhelníku Rychnov n. K. – Vamberk – Kostelec n. O. mezi sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem);
- přítomnost dalších územních jevů, které zvyšují rozvojový potenciál sídel, byť ne přímo ve vztahu k Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (např. železnice Vamberk – Rokytnice v Orlických horách využitelná pro svoz zaměstnanců ze sídel podél železniční trati č. 023 do Vamberka s následným přestupem na svozový autobus do průmyslové zóny).

<sup>23</sup> Jenks natural breaks classification method: Metoda seskupení hodnot dle reálných vlastností celé sady dat, konkrétně vztahů mezi jednotlivými hodnotami, vytvořením shluků a mezer mezi hodnotami. Hranice mezi kategoriemi je zpravidla umístěna tam, kde je v řadě hodnot největší mezer. Zdroj: <http://pro.arcgis.com/en/pro-app/help/mapping/symbols-and-styles/data-classification-methods.htm>



### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

Na základě kalibrace automatického vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel v řešeném území pro rozvoj bydlení byly **identifikovány 2 kategorie sídel, která jsou touto územní studií taxativně určena k cílenému a systematickému usměrnění rozvoje bydlení v souvislosti s žádoucím přesídlením a usazením zaměstnanců průmyslové zóny a jejich rodin v řešeném území:**



Rozvojový potenciál sídel

#### Kategorie 1: sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem

Do sídel **kategorie 1 je žádoucí koncentrovat zejména výstavbu hromadného bydlení v bytových domech, tedy bytovou výstavbu s vyšší intenzitou a s vyšší hustotou obyvatel.** Je přitom žádoucí novou bytovou výstavbu rozložit rovnoměrně po všech sídlech kategorie 1 a vyvarovat se tak koncentraci velkého množství nové bytové výstavby v jednom sídle, s rizikem narušení sociální soudržnosti vlivem skokového nárůstu nových obyvatel.

Kromě samotného rozvoje bydlení je třeba dbát na postupné odpovídající zvyšování kapacit veřejné infrastruktury, za tímto účelem je nutné postupný růst počtu bytů a obyvatel monitorovat a postupně zvyšovat v odpovídajícím rozsahu kapacitu veřejné infrastruktury.

Je také třeba zvyšovat uživatelský komfort a cestovní rychlost systémů veřejné hromadné dopravy osob z předmětných sídel do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (vlak, svozové autobusy) [viz následující část [Doprava](#) ↓].

*Centrální rozvojová oblast: sídla Rychnov nad Kněžnou, Dlouhá Ves, Městská Habrová, Panská Habrová, Lipovka, Solnice, Kvasiny*

Centrální rozvojová oblast je vymezena kolem Rychnova nad Kněžnou, ke kterému jsou přičleněna sídla Solnice a Kvasiny. Přímá územní vazba na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou předurčuje u těchto sídel koncentraci výstavby bytů pro zaměstnance průmyslové zóny s minimálními nároky na dojíždění.

Rychnov nad Kněžnou je přirozeným spádovým centrem regionu s nejširší a nejkomplexnější nabídkou občanského vybavení veřejného i komerčního, a to včetně vybavení vyššího jako je nemocnice, kino, divadlo, střední školy, základní umělecká škola, pobytová zařízení sociální péče a další. Jako největší město celého regionu má centrální sídlo Rychnov nad Kněžnou nejvyšší rozvojový potenciál a nejvyšší absorpční kapacitu nových obyvatel ze všech sídel v řešeném území. K jádrovému sídlu Rychnov nad Kněžnou jsou jako sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem doplněna vybraná sídla na území města Rychnov nad Kněžnou (Dlouhá Ves, Panská Habrová, Městská Habrová, Lipovka), která jsou s jádrovým sídlem prostorově srostlá a která tak vzhledem k těsné vazbě na jádrové sídlo mohou s jádrovým sídlem výhodně sdílet jeho komplexní občanské vybavení. Naopak u dalších sídel Rychnova nad Kněžnou, např. Roveň nebo Končiny, či u solnického sídla Ještětice byla jejich odloučenější poloha hodnocena jako nevýhoda znemožňující jejich sloučení s centrální rozvojovou oblastí.

Solnice i Kvasiny jsou obce, které disponují kompletním základním občanským vybavením. Tyto obce společně vytváří rozvojovou osu podél silnice II/321 a poskytují dostatek prostoru pro rozvoj bydlení napojeného na tuto silnici. Jejich nabídka základního občanského vybavení tak může být dobře navzájem sdílena a lze tak u těchto sídel předpokládat

#### Kategorie 1

- 04a Častolovice
- 10a Doudleby nad Orlicí
- 14a Kostelec nad Orlicí
- 15a Kvasiny
- 31c Lipovka
- 22c Opočno
- 35b Solnice
- 09a Dobruška
- 31h Dlouhá Ves
- 31g Městská Habrová
- 31f Panská Habrová
- 31a Rychnov nad Kněžnou
- 40a Vamberk

#### Kategorie 2

- 02a Bílý Újezd
- 06b Čestice
- 05a Černíkovice
- 08a Dobré
- 18a Lično
- 19a Lukavice
- 20a Lupenice
- 25a Pěčín
- 27b Potštejn
- 26c Podbrdí
- 29d Rokytnice v Orlických horách
- 35a Ještětice
- 33d Skuhrov nad Bělou
- 34a Slatina nad Zdobnicí
- 30b Rybná nad Zdobnicí
- 39b Tutleky
- 39a Dubí
- 42a Záměhl
- 13d Jaroslav
- 13a Javornice
- 31i Roveň
- 36b Synkov
- 36a Slemeno
- 40c Peklo
- 40g Merklovice

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

clusterový efekt. Je přitom nutné důrazně upozornit, že intenzivnější rozvoj bydlení by se měl odehrávat spíše na území města Solnice, Kvasiny mají nižší rozvojový potenciál, neboť si dodnes zachovaly svůj původní venkovský charakter se zástavbou převážně venkovského typu koncentrovanou lineárně v úzkém, z obou stran sevřeném údolí říčky Bělé.

*Jižní rozvojová osa: sídla Častolovice, Kostelec nad Orlicí, Doudleby nad Orlicí, Vamberk*

Jižní rozvojová osa je tvořena pásem sídel městského charakteru (součást měst nebo městysů) podél silnice I/11 mezi Častolovicemi a Vamberkem. Důvodem pro vymezení tohoto pásu sídel jako sídel s nejvyšším rozvojovým potenciálem je převážně městský charakter sídel, s vyšším podílem zástavby městského charakteru v bytových domech, širší (zvláště v případě Kostelce nad Orlicí a Vamberka) spektrum občanského vybavení a velmi dobrá dopravní dostupnost průmyslové zóny automobilem (případně svozovými autobusy) výhradně po silnicích I. třídy, tedy bez rizika nežádoucí zátěže nevyhovující silniční sítě nižších tříd. V případě Častolovic, i přes větší vzdálenost od průmyslové zóny, je rozhodující přímé vlakové spojení s průmyslovou zónou železnicí.

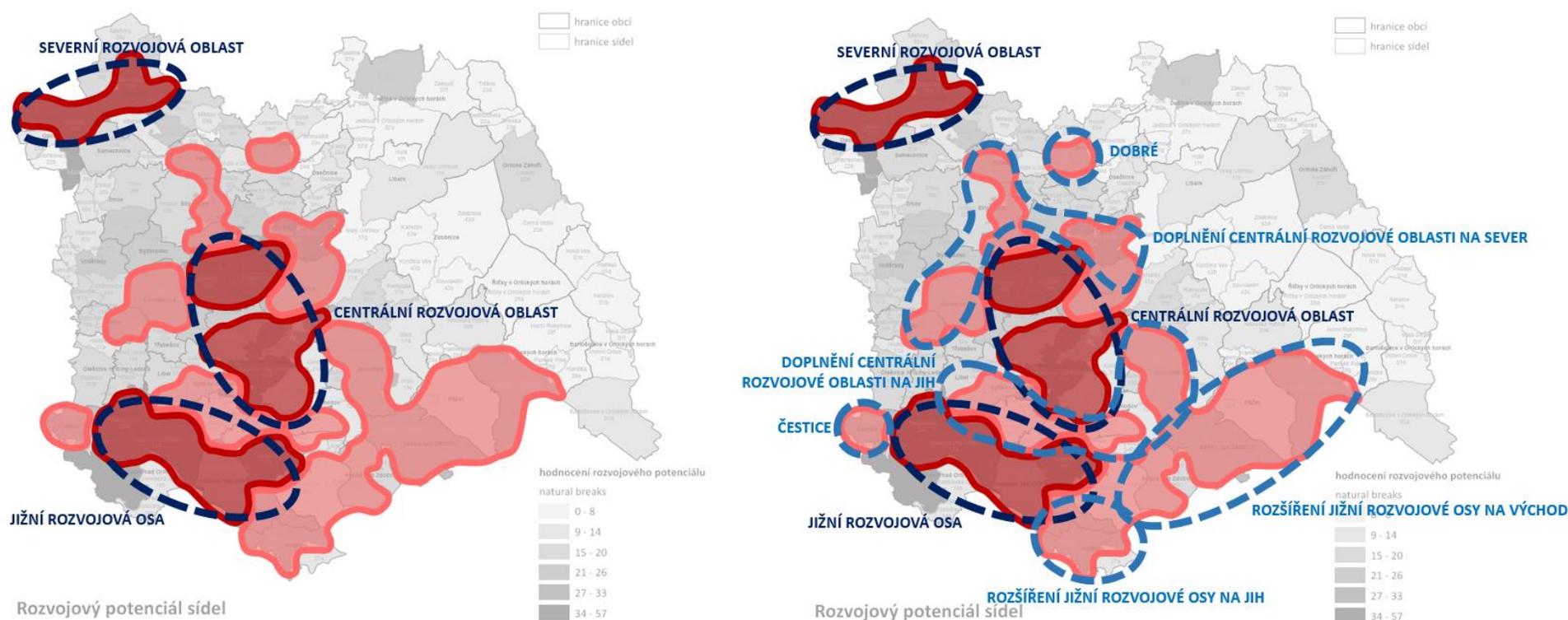
Okrajová sídla Kostelce nad Orlicí (Kostecká Lhota, Kozodry) a Vamberku (Merklovice, Peklo apod.) opět vykazovala již slabší dopravní vazbu na svá centra, která zhoršují jak samotnou dojížděku do průmyslové zóny, tak využívání občanského vybavení centrálních sídel, proto byl jejich rozvojový potenciál ponížěn na doplňkový.

**Sídla jižní rozvojové osy mají z celého řešeného území vůbec nejvyšší potenciál pro odlehčení zátěže centrální rozvojové oblasti.**

*Severní rozvojová oblast: sídla Dobruška a Opočno*

Dobruška je druhé největší město v řešeném území s širší paletou občanského vybavení. Opočno disponuje kompletním základním veřejným občanským vybavením a k městu Dobruška vykazuje poměrně úzké vazby s předpoklady pro sdílení vybavení i sdílení dopravní obsluhy do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou po páteřní silnici I/14. Obě města mají významný potenciál převzít významnou část zátěže centrální rozvojové oblasti a rozptýlit tak rozvojovou dynamiku vyplývající z přítomnosti průmyslové zóny podél severojižní osy podél silnice I/14.

Stejně jako u okrajových sídel Kostelce n. O. a Vamberku, i u okrajových sídel Dobrušky a Opočna byl vyhodnocen nižší potenciál z důvodu slabší vazby na svá centra.



#### Kategorie 2: sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem

Do sídel kategorie 2 je žádoucí směřovat spíše rozvoj bydlení vyšších stupňů robustního systému bydlení, především rodinné domy a obecně byty vyššího plošného i kvalitativního standardu. Vzhledem k menší velikosti sídel by tempo výstavby nemělo přesahovat nárůst v řádu jednotek bytů za rok, tak aby nebylo zvýšené riziko narušení sociální soudržnosti komunit místních obyvatel. V souvislosti s nárůstem bytové výstavby a postupným zvyšováním počtu obyvatel (v sídlech, kde opravdu nastane) je třeba monitorovat nároky na případný kapacitní rozvoj základního občanského vybavení, zejména mateřských škol a základních škol, v případě komerčního občanského vybavení se dá předpokládat pružná reakce trhu, v případě vyššího občanského vybavení lze spoléhat na poměrně dobré vazby všech vymezených sídel s doplňkovým rozvojovým potenciálem na vyšší centra osídlení – města a městyse v regionu. I v případě sídel s doplňkovým rozvojovým potenciálem je nutná optimalizace dopravní dostupnosti průmyslové zóny přednostně veřejnou dopravou a svozovými linkami, v kombinaci s možností část cest nebo celé cesty absolvovat pěšky nebo na kole [viz následující část [Doprava](#) ↓].



### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

*Doplnění centrální rozvojové oblasti na sever: sídla Ještětice, Bílý Újezd, Podbřezí, Černíkovice, Lično, Skuhrov nad Bělou, Lukavice*

Sídla Ještětice, Bílý Újezd a Podbřezí jsou mezi sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem zařazena z důvodu jejich vazby na páteřní silnici území, na silnici I/14. Tato sídla vykazují velmi dobré podmínky pro dojíždku do průmyslové zóny po silnici I/14 a pohodlnou obsluhu i svozovými autobusy. Bílý Újezd a Podbřezí disponují minimálním základním veřejným občanským vybavením v podobě mateřské školy a I. stupně základní školy. Poloha na významném silničním tahu předurčuje i vyšší potenciál pro rozvoj komerčního vybavení.

Směrem na západ je tato oblast doplněna o sídla Černíkovice a Lično, bez okrajových sídel těchto obcí. Sídla Černíkovice a Lično disponují základním veřejným občanským vybavením (mateřská škola, I. stupeň základní školy), navíc vykazují velmi dobrou dopravní vazbu na průmyslovou zónu. Dojíždka do zóny je z nich komfortní veřejnou hromadnou dopravou, z Černíkovice existuje pohodlná varianta i na kole.

Směrem na západ je oblast doplněna o sídla Lukavice a Skuhrov nad Bělou. Z Lukavice existuje potenciál dokonce pěší docházky do zóny, ze Skuhrova nad Bělou dojíždka na kole. Obě sídla jsou na zónu napojena velmi rychlým autobusovým spojením. Zároveň sídla disponují základním občanským vybavením.

Okrajová sídla nebyla do této oblasti zahrnuta především pro velmi malý počet obyvatel, nepřítomnost občanského vybavení a z důvodu jejich odloučenější polohy horší podmínky pro využití vybavení centrálních sídel.

*Dobré*

Jde o osamocenou enklávu. Byť jde o sídlo s podprůměrnými podmínkami pro obsluhu veřejnou hromadnou dopravou v odlehlejších polohách od hlavních dopravních tras, nebylo možné pominout lepší hodnocení sídla u většiny dalších rozvojových parametrů. Toto sídlo oproti menším rozptýleným sídlům v okolí disponuje větším počtem obyvatel a základním veřejným ale i komerčním vybavením (obchod s potravinami). Stále je poměrně pohodlně obslužitelné do průmyslové zóny automobilem.

Veškerá okrajová sídla obce Dobré vykazovala mnohem horší bodové hodnocení z důvodu nepřítomnosti občanského vybavení. Prioritou je posilovat jádro obce, podporovat tak provoz jeho objektů veřejného i komerčního vybavení a nezvyšovat v oblasti dopravní toky na méně kapacitních komunikacích.

*Doplnění centrální rozvojové oblasti na jih: sídla Synkov, Slemeno, Tutleky, Lupenice, Roveň, Peklo, Javornice, Jaroslav*

Mezi Rychnovem nad Kněžnou a jižní rozvojovou osou se rozkládá území zahrnující menší sídla vykazující úzké vazby na blízká větší města Rychnov nad Kněžnou i Vamberk. Především k Rychnovu nad Kněžnou spadá ze západu obec Synkov-Slemeno a z jihovýchodu městská část Roveň. Mezi Kostelcem nad Orlicí a silnicí I/14 se nacházejí obce Tutleky a Lupenice. K Vamberku spadá jeho městská část Peklo. Všechna tato sídla se vyznačují poměrně horší úrovní vybavenosti, nicméně jejich dopravní vazby na blízká větší sídla v rámci měst jsou natolik silné, že intenzivní dojíždka je v těchto případech přirozená. Dojíždka do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou veřejnou hromadnou dopravou je u sídel Roveň a Peklo komplikovanější, nicméně nabízí se možnost jejího snadného vylepšení v podobě vyladění jízdních řádů městských autobusů a svozů do zóny.

Jako určitá samostatná enkláva jsou do této oblasti přiřčena i sídla Javornice a Jaroslav. Jde o sídla s nepříliš kompaktním uspořádáním zástavby, rozkládající se podél silnice III. třídy III/3195 po délce 5 km. Tato sídla navíc představují určitou bariéru mezi Rychnovem nad Kněžnou a jeho krajinným zázemím na východě. Krátká vzdálenost do průmyslové zóny osobním automobilem, solidní dostupnost i veřejnou hromadnou dopravou a spádovost do centra regionu Rychnova nad Kněžnou nicméně těmto sídlům dávají vyšší rozvojové předpoklady, které jsou navíc podpořeny atraktivnějším přírodním prostředím sídel.

Do této oblasti nebyla naopak začleněna obec Jahodov ani sídlo Končiny. U Jahodova jde o velmi malou obec, ve které se v posledních letech – vzhledem k její velikosti – odehrála poměrně intenzivní výstavba vykazující znaky suburbánního rozvoje (v letech 2000 – 2015 nárůst z 66 bytů na 106). Z pohledu minimální možnosti její efektivní obsluhy veřejnou dopravou a nepřítomnosti občanského vybavení nelze ovšem dosavadní rozvoj obce hodnotit příliš pozitivně a je žádoucí ho dále nepodporovat. Jde o oblast, která by především měla sloužit jako přírodní zázemí města Rychnov nad Kněžnou pro příměstskou rekreaci.

*Rozšíření jižní rozvojové osy na jih: sídla Záměl a Potštejn*

Toto rozšíření váže k městu Vamberk sídla na jih od něj nacházející se na tahu I/14, a to Záměl a Potštejn. Jde o větší sídla se základním občanským vybavením včetně komerčního. Dojíždka do průmyslové zóny je po silnici I/14 komfortní, sídla se navíc nacházejí v těsné vazbě na tuto silnici, což umožňuje i efektivní obsluhu přímými svozy. Potenciálně lze pro dojíždku využít i železnici směr Doudleby nad Orlicí, v případě propojení s tratí č. 023 pak do Vamberka.

*Rozšíření jižní rozvojové osy na východ: sídla Merklovice, Rybná nad Zdobnicí, Slatina nad Zdobnicí, Pěčín a Rokytnice v Orlických horách*

Tato sídla nevykazují příliš vysoké hodnocení z pohledu jejich dopravního napojení do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Pouze Rybná nad Zdobnicí je obslužena svozem, který jede po silnici I/11. Obsluha veřejnou dopravou je u dalších sídel spíše podprůměrná. Dojíždka do průmyslové zóny osobním automobilem je nicméně u těchto sídel přijatelná. Především Rokytnice v Orlických horách a Slatina nad Zdobnicí jsou přitom už větší sídla s kompletním základním občanským vybavením. Žije v nich 1.000 až 2.000 obyvatel, význam těchto sídel tak nelze přehlédnout. Tím, že tato sídla leží mimo hlavní dopravní osy, u nich ovšem vzniká riziko hospodářské disparity spojené s nedostatkem pracovních míst. Rozvojové přínosy zóny je tak žádoucí rozšířit i do této oblasti. Tato oblast (kromě Merklovic) bude především ve vztahu k zóně obsluhována osobními automobily. Její rozvojový potenciál je nicméně mírně zvýšen přítomností železniční tratě do Vamberku, využitelné nejen pro dojíždku do průmyslové zóny s přestupem na svozový autobus ve Vamberku, ale možná mnohem výhodněji pro ostatní druhy dojíždky (do škol, za jiným zaměstnáním, službami) do Vamberku.

### 3 Kde je žádoucí nové byty přednostně stavět ?

#### Čestice

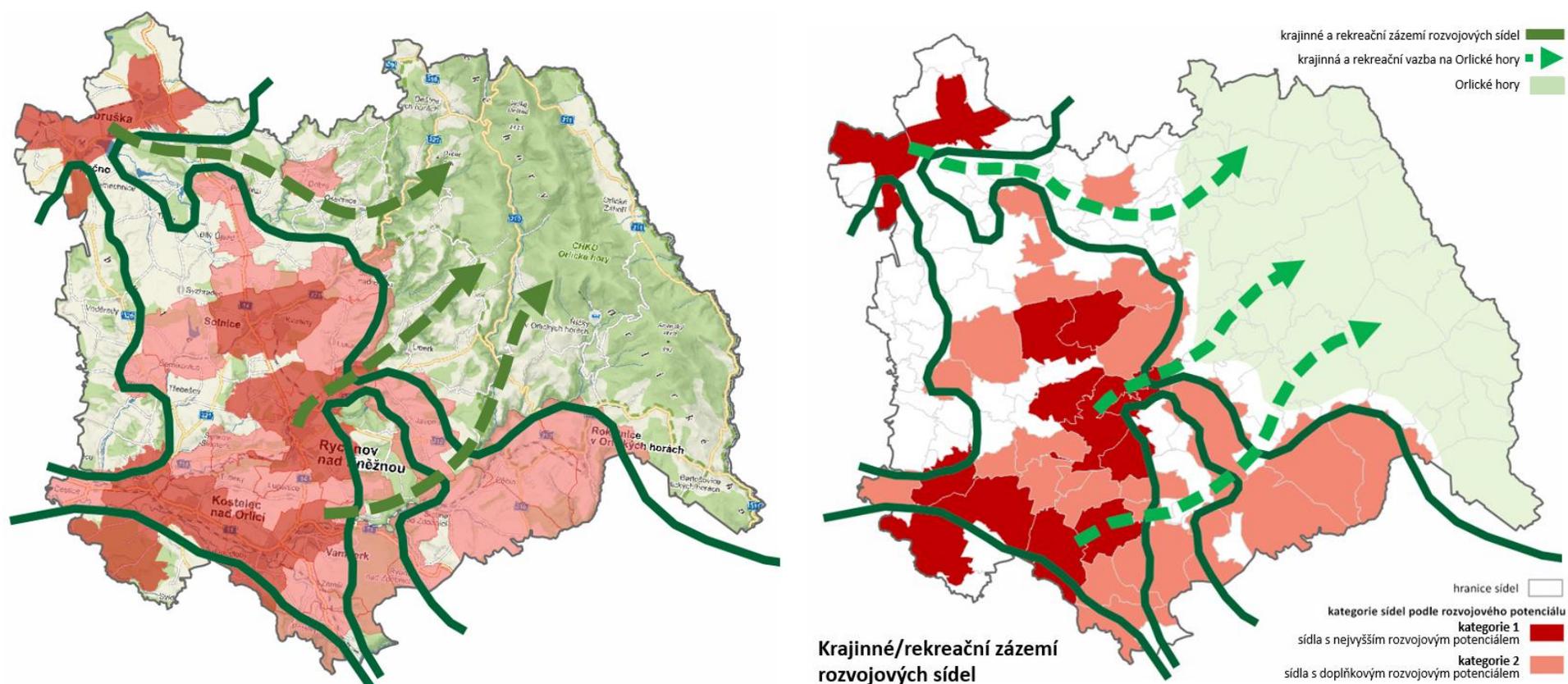
Menší sídlo, jehož rozvojové předpoklady nejsou natolik vysoké, aby jej bylo možné zařadit do jižní rozvojové osy s nejvyšším rozvojovým potenciálem. Především počet jeho obyvatel a úroveň občanského vybavení neodpovídá požadavkům na intenzivnější rozvoj rezidenční zástavby. Ve prospěch tohoto sídla ovšem hovoří jeho dopravní napojení umožňující rychlou dojížděku osobním automobilem i přímým vlakem do průmyslové zóny. Výstavba by v tomto sídle měla být především doplňková oproti rozvoji v nedalekých spádových obcích Častolovice a Kostelec nad Orlicí.

#### Ochrana krajinného/rekreačního zázemí rozvojových sídel

S ohledem na predikovanou potřebu nových bytů a potenciální míru bytové výstavby ve vymezených sídlech s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem, kde se má rozvoj bydlení a navazující veřejné infrastruktury přednostně odehrávat, lze očekávat poměrně silný tlak na využití vymezeného území rozvojových sídel. Kdyby došlo k naplnění predikovaných potřeb, stane se zejména z centrální a jižní části území rozvojových sídel poměrně intenzivně urbanizovaná aglomerace okolo měst Rychnov nad Kněžnou, Vamberk a Kostelec nad Orlicí.

Vyšší nároky na očekávanou urbanizaci území vymezených sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem je nutné kompenzovat přísnou ochranou krajinného zázemí těchto rozvojových sídel. Sídlům je nutné garantovat poměrně snadný a pohodlný přístup do volné krajiny, která tvoří jejich hlavní rekreační zázemí a prostor pro každodenní či víkendovou rekreaci. Zvláštní důraz je žádoucí věnovat ochraně pěších a cyklistických přístupů z největších sídel v budoucí aglomeraci, z Rychnova nad Kněžnou, souměstí Vamberk – Doudleby nad Orlicí, z Kostelce nad Orlicí a souměstí Dobruška a Opočna do Orlických hor.

Územní studie vymezuje hranice intenzivní urbanizace, územně plánovací nástroji je přitom žádoucí zajistit, aby intenzivní urbanizace tyto hranice nepřekročila. Hranice intenzivní urbanizace chrání krajinné a rekreační zázemí území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem. Předmětem ochrany před intenzivní urbanizací jsou Orlické hory, ovšem ve větším rozsahu, než je rozsah chráněné krajinné oblasti. Důležité je přitom zachování neurbanizovaného pásu krajiny mezi souměstím Dobruška – Opočno, Rychnovem nad Kněžnou a Vamberkem a Orlickými horami. Na jihu chrání územní studie před intenzivní urbanizací krajinu podél Divoké Orlice a na západě pak nejvyšší hřeben celé Orlické tabule, hřeben mezi Přepychy a Olešnicí.



Princip ochrany krajinného/rekreačního zázemí sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem (levé schéma na podkladě turistické mapy mapy.cz)



## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

Již víme, (1) kolik zaměstnanců, kteří v současné době dojíždějí každý den do zaměstnání z velkých vzdáleností nebo jsou ubytovaní na ubytovnách, je v řešeném území žádoucí usadit, již také víme, (2) kolik pro usazení těchto lidí budeme potřebovat nových bytů (pro vyrovnání současného deficitu i výhled potřeby do roku 2025) a již i víme, (3) kde v řešeném území je nejvhodnější tyto byty přednostně stavět. **Zbývá zjistit, kolik bytů lze v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem již dnes v plochách vymezených v platných územních plánech realizovat. V rámci toho je nutné zjistit, s jakými případnými omezeními a podmínkami se bude nutné vypořádat a na základě toho zodpovědět finální otázku: Je území připraveno na žádoucí rozvoj bydlení, nebo bude nutné zabývat se revizemi územních plánů a vymezovat nové plochy pro bydlení?**

### Databáze rozvojových ploch bydlení

[Příloha č. 3\_Databáze ploch bydlení]

Základním předpokladem pro možné posouzení kapacity a připravenosti území pro rozvoj bytové výstavby bylo vytvoření podrobné databáze všech disponibilních ploch bydlení vymezených v platných (schválených/vydaných) územních plánech a v rozpracovaných územních plánech a změnách územních plánů pro rozvoj bydlení a následný výpočet disponibilních kapacit bytových jednotek (BJ) těchto ploch.

Kompletní databáze rozvojových ploch bydlení dle platných a rozpracovaných územně plánovacích dokumentací obcí v řešeném území, je obsažena v tabulce Přílohy č. 3 této územní studie.

Databáze obsahuje všechny plochy vymezené v platných územních plánech a v rozpracovaných územních plánech, resp. změnách územních plánů jako plochy přestavby nebo jako plochy zastavitelné explicitně pro rozvoj bydlení, tedy jako plochy změn bydlení a plochy změn smíšené obytné. Plochy změn pro rozvoj bydlení jsou v souladu s podmínkami pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, s přihlédnutím ke skutečnému charakteru okolní zástavby (na základě terénního průzkumu), rozlišeny na plochy bydlení v rodinných domech (RD) a plochy bydlení v bytových domech (BD). Databáze neobsahuje plochy změn vymezené pro zcela jiné způsoby využití (například pro výrobu, občanské vybavení, rekreaci apod.), ve kterých hypoteticky některé územní plány mohou rovněž připouštět umístění bytů, vždy se ale bude jednat o naprosté, jen podmíněně přípustné, výjimky (např. služební byty správců nebytových objektů apod.). Ty nebudou hrát v celkové kapacitě bytů žádnou roli. Bilancována nebyla ani kapacita případných proluk ve stabilizovaných plochách a možnosti intenzifikace zástavby například formou přístaveb či nástaveb ve stabilizovaných plochách. Vzhledem k tomu, že převážná část území je pokryta sídly venkovského charakteru, je takové zjednodušení možné. Zahušťování zástavby či doplňování proluk je v takových sídlech většinou pouze marginálním způsobem zástavby.

Podle poznatků z terénního průzkumu území a podle ortofotografických snímků řešeného území (dostupných na mapovém serveru ČÚZK, stav k polovině roku 2016) byly vymezeny všechny k danému účelu již využitě/naplněné plochy změn nebo části ploch změn bydlení vymezené v platných územních plánech (žádná z ploch změn bydlení vymezená v rozpracované ÚPD není naplněná). Tím byla získána plošná výměra ploch změn bydlení, která je skutečně k době zpracování této územní studie využitelná pro výstavbu nových bytů.

### Kapacita rozvojových ploch bydlení

Pro každou jednotlivou plochu změny vymezenou v platných ÚP a v rozpracovaných ÚP a změnách ÚP pro rozvoj bydlení, resp. pro její disponibilní část (v případě, že část plochy je již využita/zastavěna) byla stanovena nebo vypočítána kapacita bytových jednotek. Údaje o kapacitě ploch změn bydlení byly převzaty primárně přímo ze závazné části územního plánu, pokud je obsahoval, případně z odůvodnění územního plánu anebo z podrobnější územní studie, pokud pro danou plochu byla zpracována. V případě, že daná plocha je již z části využita/zastavěna, byla kapacita bytových jednotek plochy uvedena v ÚP nebo v územní studii pokráčena v příslušném poměru zastavěné části plochy k celkové výměře plochy. V případě zcela zastavěných/využitých ploch uvádí databáze kapacitu 0 bytových jednotek. Pro plochy změn bydlení, pro něž příslušný ÚP neuvádí kapacitu bytových jednotek, byla stanovena kapacita bytových jednotek výpočtem, při zohlednění územním plánem stanovené nebo analogií k okolní existující zástavbě určené intenzitě využití plochy (intenzita zastavění plochy, výška zástavby). V případě ploch změn smíšených obytných byl zohledněn určitý podíl využití plochy pro jiné než bytové účely (u ploch smíšených obytných rekreačních pro individuální rekreaci, u ploch smíšených obytných městských či smíšených obytných venkovských zejména pro občanské vybavení).

### Celková kapacita bytových jednotek (BJ) rozvojových ploch bydlení ve všech obcích řešeného území

rozvojové plochy bydlení	počet ploch	rozloha ploch celkem (ha)	rozloha využitá (ha)	rozloha navržená k vypuštění (ha)	rozloha disponibilní (ha)	kapacita BJ v RD	kapacita BJ v BD	kapacita BJ celkem
platné územní plány	1.016	864	- 71	0	792	<b>5.903</b>	<b>4.254</b>	<b>10.158</b>
rozpracované územní plány	72	40	0	- 13	14	<b>122</b>	<b>45</b>	<b>167</b>

## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

Kapacita bytových jednotek (BJ) rozvojových ploch bydlení v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem

rozvojové plochy bydlení	kapacita BJ v RD	kapacita BJ v BD	kapacita BJ celkem
<b>kategorie 1: sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem</b>			
platné územní plány	1.860	3.730	5.590
rozpracované územní plány	-14	45	31
<b>kategorie 2: sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem</b>			
platné územní plány	1.916	54	1.970
rozpracované územní plány	40	0	40
<b>celkem</b>			
platné územní plány	3.776	3.784	7.560
rozpracované územní plány	26	45	71

Kapacita rozvojových ploch bydlení v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem tvoří 74 % celkové kapacity nových bytů v řešeném území (7.560 z 10.158 bytů). 50 % celkové kapacity nových bytů v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem připadá na byty v bytových domech (3.784 ze 7.560 bytů). Oba zmíněné podíly jsou dány tím, že mezi sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem jsou zařazena všechna jádrová sídla měst a městysů v řešeném území, která disponují velkou kapacitou rozvojových ploch pro bydlení, určených navíc nejčastěji pro bydlení v bytových domech s hustotou na plochu několikanásobně vyšší než v případě bytů v rodinných domech.

### Vyhodnocení dostupné kapacity a připravenosti sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem na rozvoj bydlení

Samotná bilance kapacit rozvojových ploch bydlení v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem nedává reálný obraz o skutečné dostupnosti a připravenosti kapacit ploch pro rozvoj bydlení. Je totiž nutné zohlednit zejména tyto hlavní skutečnosti:

- Přirozený rozvojový potenciál území:** Se všemi disponibilními plochami pro rozvoj bydlení v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem nelze počítat pouze pro uspokojení potřeby nových bytů v souvislosti s usazením stanoveného podílu dojíždějících a ubytovaných zaměstnanců průmyslové zóny > v území je nutné kalkulovat také s potřebou bytů pro uspokojení poptávky po nových bytech, která nijak nesouvisí s rozvojem průmyslové zóny, a která by v území byla i bez ohledu na průmyslovou zónu (jedná se zejména o potřebu bytů pro zvýšení kvality bydlení a pro uspokojení poptávky místních obyvatel).
- Míra připravenosti ploch pro výstavbu:** Ne každá z disponibilních ploch vymezených v územním plánu je stejně dostupná a připravená pro výstavbu. Řada ploch je zatížena nejružnějšími omezeními, podmínkami pořízení územní studie, vydání regulačního plánu či uzavření dohody o parcelaci, podmínkami asanace či revitalizace brownfields, některé plochy jsou obtížně napojitelné na sítě technické infrastruktury či hůře dopravně dostupné.
- Obecná využitelnost ploch:** Některé rozvojové plochy bydlení jsou zatíženy nedostupností pro výstavbu z důvodu majetkových.

Celková potřeba bytů v území okolo Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, tedy v řešeném území, konkrétně pak optimálně na území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, se skládá z těchto dílčích potřeb:

- Potřeba bytů pro usazení zaměstnanců průmyslové zóny**
- Potřeba bytů bez ohledu na přítomnost průmyslové zóny** (přirozený rozvojový potenciál území)
- Rezerva potřeby bytů** pokrývající rizika vyplývající z nedostupnosti pozemků, neochoty vlastníků pozemků stavět anebo pozemky pro výstavbu bytů prodat apod.

### Přirozený rozvojový potenciál území (potřeba bytů bez ohledu na přítomnost průmyslové zóny)

Přirozeným rozvojovým potenciálem území nazýváme ten potenciál, který přímo nesouvisí s přítomností Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou a který je v území okolo průmyslové zóny nutné očekávat i bez ohledu na rozvoj průmyslové zóny. Sledujeme jej proto, že tento přirozený rozvojový potenciál generuje potřebu nových bytů, která nám z celkové disponibilní kapacity ploch nových bytů odebírá část kapacity, kterou tak není možné využít pro potřeby usazení zaměstnanců průmyslové zóny.

Přirozený rozvojový potenciál území odvozuje tato územní studie, na základě mnoha let praktických zkušeností zpracovatelů v oboru prostorového plánování a problematiky predikce potřeb nových bytů v obcích, v zásadě ze dvou faktorů:



## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

1. tempo bytové výstavby v území v předchozích letech > zohledňuje rozvojový potenciál odvozený z reálné stavební aktivity v území v uplynulých letech
2. obecné faktory růstu bytového fondu uplatňující se bez ohledu na vlastnosti území > zohledňují tempo růstu bytů z důvodu zvyšování kvality bydlení (zvětšování bytů a zároveň snižování jejich obsazenosti).

### 1. Tempo bytové výstavby v území v předchozích letech

	<i>obce sídel* s nejvyšším rozvojovým potenciálem</i>	<i>obce sídel s doplňkovým rozvojovým potenciálem</i>	<i>celkem</i>
Počet obyvatel 2001	39.999	12.819	52.818
Výstavba 2002 – 2011**	1.016	291	1.307
Bytů/rok/1.000 obyv.	2,54	2,27	2,47

Zdroj dat v tabulce: ČSÚ

\* analýzu bylo nutné vztáhnout na celé obce (nikoliv jen na samotná sídla), neboť data o výstavbě bytů jsou k dispozici pouze na celé obce, v ČR se bytová výstavba s přesností na sídla (základní sídelní jednotky) nesleduje

\*\* analýza byla provedena do roku 2011, kdy nastala poslední a nejdynamičtější fáze rozvoje Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou

Analýza tempa bytové výstavby v obcích, jejichž součástí jsou sídla s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, v letech 2002 – 2011 ukazuje, že tempo výstavby nevykazuje nijak extrémní hodnoty. Vezmeme-li jako referenční rámec proces suburbanizace v České republice (jakkoli se v případě řešeného území nejedná o suburbanizaci kolem mimořádně silného centra osídlení, jako v případě „klasické“ suburbanizace), sledovaný v období let 1997 – 2010 Ouředníčkem a kol. (2013), je tempo bytové výstavby v obcích s rozvojovými sídly v řešeném území srovnatelné se Zónou 3 suburbanizace. Ta v okolí velkých českých měst vykazovala ve sledovaném období tempo bytové výstavby průměrně 2,5 bytu na 1.000 obyvatel za rok (v okolí Hradce Králové se jednalo např. o obce Černilov, Skalice, Smiřice, Nechanice či Třebechovice pod Orebem). V případě suburbanizace okolo velkých měst se jedná o okrajovou zónu, u které se nicméně projevuje užší vztah vůči jádrovému městu. Jen pro srovnání, Zóna 1 suburbanizace (v případě okolí Hradce Králové se jednalo o Vysokou nad Labem či Býšť) vykazovala v období 1997 – 2010 tempo bytové výstavby až neuvěřitelných 12 bytů na 1.000 obyvatel za rok, Zóna 2 (např. Běleč nad Orlicí, Opatovice nad Labem) pak vykazovala tempo bytové výstavby 5,9 bytů na 1.000 obyvatel za rok.

Z výše uvedeného predikujeme budoucí vývoj bytové výstavby v obcích sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem takto:

	<i>obce sídel s nejvyšším rozvojovým potenciálem</i>	<i>obce sídel s doplňkovým rozvojovým potenciálem</i>	<i>celkem</i>
Počet obyvatel 2016	38.946	13.210	52.818
Bytů/rok/1.000 obyv. 2002 – 2011	2,54	2,27	
Predikce bytové výstavby 2018 – 2025	791	240	1.031

Je samozřejmě velmi složité stanovit, nakolik byla rozvojová dynamika v obcích rozvojových sídel už v letech 2002 – 2011 ovlivněna přítomností Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Ze třech nejúžeji navázaných obcí na průmyslovou zónu byl v těchto letech zaznamenán nadprůměrný růst pouze v Kvasinách (3,9 BJ/rok/1.000 obyv.), Solnice vykázala průměrnou hodnotu 2,5 BJ/rok/1.000 obyv., Rychnov nad Kněžnou dokonce podprůměrných 1,8 BJ/rok/1.000 obyv. Nejvyšší hodnoty (7 – 8 BJ/rok/1.000 obyv.) byly zaznamenány u Lukavice a Podbřezí, což jsou zároveň obce s velmi dobrou dostupností do zóny a zároveň obce, které mohou velmi dobře sloužit jako suburbanizační zázemí města Rychnov nad Kněžnou.

Při srovnání tempa výstavby s referenčními okresy ovšem zjišťujeme, že tempo bytové výstavby v obcích sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem bylo v předmětném období 2002 – 2011 podprůměrné. Nejen vůči průměrné hodnotě ze všech okresů (2,9 BJ/rok/1.000 obyv.), nýbrž i vůči hodnotě v samotném okresu Rychnov nad Kněžnou (2,79 BJ/rok/1.000 obyv.). Nejnižší hodnoty, kterých referenční okresy dosahovaly, byly okolo 2,0 BJ/rok/1.000 obyv. Jde o podobné, periferní okresy, jakým je okres Rychnov nad Kněžnou. Přítomnosti průmyslové zóny tak lze na základě tohoto srovnání kvalifikovaným odhadem přisoudit zrychlení tempa výstavby o max. 0,5 BJ/rok/1.000 obyv. Z uvedeného tedy vyplývá závěr, že i bez ohledu na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je třeba v území počítat s tempem výstavby okolo 2 BJ/rok/1.000 obyv. a potřeba nových bytů bez ohledu na přítomnost průmyslové zóny v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem odvozená z tempa bytové výstavby v minulých letech je zhruba 850 bytů.

### 2. Obecné faktory růstu bytového fondu

Jedním z hlavních faktorů potřeby nových bytů je v posledních dvaceti letech v ČR i většině států Evropy zvýšení kvality bydlení. Oproti západním zemím v EU je velikost bytů v ČR stále podprůměrná, dochází tak k výstavbě, která slouží především k uspokojení nároků na kvalitnější, komfortnější a energeticky úspornější bydlení (MMR, 2012). O úrovni kvality bydlení vypovídají obvykle dva údaje: (1) obydenost (průměrný počet osob na BJ) a (2) obytná nebo celková užitná plocha bytu na jednoho obyvatele. Oba indikátory se na kvalitě bydlení podílejí vždy společně a vzájemně se implikují a oba společně mohou generovat nároky na zvýšení kvality bydlení, a tedy potřebu zvýšení počtu bytů.

V rámci vyhodnocení tohoto rozvojového faktoru v území obcí sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem je nutné provést srovnání současných hodnot v území s průměrnými hodnotami v ČR. Na základě toho, s přihlédnutím ke konkrétním charakteristikám řešeného území, lze odvodit budoucí poptávku po bytech z důvodu zvyšování kvality bydlení. Takto odvozenou potřebu bytů je pak nutné porovnat s výše vypočtenou potřebou bytů odvozenou z tempa bytové výstavby v minulých letech.

## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

Průměrná obsazenost bytů v ČR (osob na byt) se dle údajů SLDB od roku 1991 kontinuálně, téměř lineárně, klesá (1991: 2,76, 2001: 2,64, 2011:2,47). Od roku 1991 klesá obsazenost bytů v ČR tempem cca 0,15 osoby na jeden byt za 10 let. Obecně se trend snižování obydlivosti bytů váže k trendu snižování velikosti domácnosti, a to vlivem sociodemografických změn, především více individualistickým stylem života (větší rozvodovost, větší počet singles) a stárnutím obyvatelstva (větší počet vdovců a vdov). Dle Projekce počtu cenových domácností v České republice do roku 2030 od ČSÚ se předpokládá každých 10 let pokles počtu členů cenové domácnosti o zhruba 0,1 obyvatele (ČSÚ, 2005). Spolu s eliminací nechtěného soužití více domácností v jednom bytě lze tak i nadále počítat s tempem poklesu obsazenosti bytů o 0,15 obyv./byt/10 let.

Pro predikci pro období 2017 – 2025 byla obsazenost ponížena o 0,135 os./byt (jde jen o 9 let). Z použití sníženého koeficientu vyplývá následující potřeba bytů (bez zohlednění nárůstu počtu obyvatel způsobeného rozvojem průmyslové zóny):

	<i>obce sídel* s nejvyšším rozvojovým potenciálem</i>	<i>obce sídel s doplňkovým rozvojovým potenciálem</i>	<i>celkem</i>
Počet obyvatel 2016	38 946	13.210	52.156
Počet bytů 2016	16.119	4.979	21.098
Obsazenost bytů 2011 (počet osob/1 byt)	2,42	2,65	2,47
Obsazenost bytů 2025	2,29	2,52	
Počet bytů 2025	17.007	5.242	22.249
Rozdíl počtu bytů	888	263	1.151

Zdroj dat v tabulce: ČSÚ

\* analýza bylo nutné vztáhnout na celé obce (nikoliv jen na samotná sídla), neboť data o výstavbě bytů jsou k dispozici pouze na celé obce, v ČR se bytová výstavba s přesností na sídla (základní sídelní jednotky) nesleduje

### Syntéza 1+2

V obcích sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem bude do roku 2025, bez ohledu na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, potřeba 1 151 nových bytů. Z obou výše dovozených hodnot počtu bytů (850 bytů vs. 1.151 bytů) je brána vyšší hodnota.

Pro účely této územní studie je budoucí potřeba nových bytů v obcích sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem považována za potřebu bytů přímo v předmětných sídlech, předpokládáme totiž, že většina bytů bude vystavěna právě v jádrových sídlech daných obcí, tam se totiž dle územních plánů nachází v daných obcích také většina z rozvojových ploch pro bydlení.

### Míra připravenosti ploch pro výstavbu

Kapacita ploch pro rozvoj bydlení dle platných územních plánů v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem je následující:

<i>rozvojové plochy bydlení</i>	<i>kapacita BJ v RD</i>	<i>kapacita BJ v BD</i>	<i>kapacita BJ celkem</i>
<b>kategorie 1: sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem</b> (platné územní plány)	<b>1.860</b>	<b>3.730</b>	<b>5.590</b>
<b>kategorie 2: sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem</b> (platné územní plány)	<b>1.916</b>	<b>54</b>	<b>1.970</b>
<b>celkem</b> (platné územní plány)	<b>3.776</b>	<b>3.784</b>	<b>7.560</b>

Všechny rozvojové plochy pro bydlení vymezené v platných územních plánech v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem ovšem nejsou okamžitě využitelné. U velké části ploch byla identifikována omezení, která komplikují jejich budoucí zástavbu. Tato omezení byla podle jejich míry klasifikována následujícím způsobem:

<i>kategorie omezení</i>	<i>výskyt v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem</i>	<i>počet ploch</i>	<i>kapacita BJ celkem</i>
<b>lehké omezení</b> (omezení odstranitelná v řádu měsíců, zpravidla jednoduchými procedurami)			
zatížení podmínkou zpracování územní studie	Celkem 67 ploch s platnou podmínkou zpracování územní studie (pro 20 ploch s kapacitou 732 bytů byla již ÚS pořízena, 5 plochám s kapacitou 264 bytů marně uplynula lhůta pro zpracování územní studie), např.: Vamberk – 503 bytů v BD Doudleby nad Orlicí – 416 bytů v BD Dobruška – 36 bytů v BD a 48 bytů v RD Častolovice – 150 bytů v BD Bílý Újezd – 68 bytů v RD	67	2.641



## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

zatížení podmínkou uzavření dohody o parcelaci	Plochy pro 114 bytů spadají do strategické rozvojové lokality města Dobruška „Belveder“, kde je již pořízena územní studie, nicméně vlastnický je území složitě. Zbytek jsou rozsáhlé plochy na okraji Rychnova nad Kněžnou (Lipovka a Městská Habrová), určené pro výstavbu rodinných domů.	5	196
<b>těžká omezení</b> (omezení odstranitelná v řádu let, zpravidla složitými procedurami nebo fyzickým zásahem do území)			
zatížení podmínkou vydání regulačního plánu	Všechny plochy tvoří jedinou rozvojovou lokalitu v Rychnově nad Kněžnou „za silnicí II/319“. Výstavba na nich je navíc zařazena do II. etapy až po zastavění ploch „před silnicí II/319“. Většina kapacity je určena pro bytové domy (230 bytů) a jen menší část pro rodinné domy (43 bytů).	7	273
zatížení existencí brownfields	Z velké části jde o klíčové rozvojové plochy větších měst, zejména: Vamberk – 860 bytů v BD (99 % kapacity bytů v bytových domech) Doudleby nad Orlicí – 376 bytů v BD (80 % kapacity bytů v bytových domech), 49 bytů v RD Opočno – 138 bytů v BD (85 % kapacity bytů v bytových domech) Častolovice – 200 bytů v BD (100 % kapacity bytů v bytových domech) Solnice – 140 bytů v BD (45 % kapacity bytů v bytových domech)	19	1.949
zatížení podmíněností výstavby	Vše v největších městech řešeného území, většinou spolu s dalšími podmínkami, například: 273 bytů II. etapy v Rychnově n. K., kde je zároveň podmínka vydání regulačního plánu, 114 bytů ve výše zmíněné strategické rozvojové lokalitě v Dobrušce, podmíněno dobudováním posilovací stanice vodovodu či 86 bytů podmíněných vybudováním severního obchvatu města Opočno.	11	480

Pro objektivní vyhodnocení dostupnosti rozvojových ploch bydlení vymezených v sídlech s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem v platných územních plánech byl proveden součet rozvojových ploch bydlení s omezením tak, aby bylo eliminováno násobení jednotlivých druhů omezení vzájemnou kombinací (např. některé rozvojové plochy jsou zároveň zatíženy podmínkou zpracování územní studie a zároveň se jedná o plochy brownfields apod.). Pokud je některá plocha zatížena zároveň těžkým i lehkým omezením, je v celkovém součtu hodnocena jako plocha zatížená těžkým omezením:

rozvojové plochy bydlení v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem (dle platných ÚP)	byty v RD	byty v BD	byty celkem
<b>lehké omezení</b>	<b>1.219</b>	<b>408</b>	<b>1.627</b>
<b>těžké omezení</b>	<b>173</b>	<b>2.096</b>	<b>2.269</b>
<b>celkem</b>	<b>1.392</b>	<b>2.504</b>	<b>3.896</b>

Pro využití rozvojových ploch pro bydlení vymezených v patných územních plánech v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem pro okamžitou bytovou výstavbu, resp. v krátkodobém horizontu jednotek let, je nutné počítat s podstatně nižší skutečně disponibilní kapacitou, neboť pravděpodobnost odstranění výše zmiňovaných omezení je v řadě případů minimální. Velká část rozvojových ploch hlavně pro bytové domy (ve Vamberku, Doudlebech nad Orlicí, Častolovicích, Solnici) se nachází v plochách brownfields, kde bude ještě velmi investičně a stavebně náročné tyto plochy pro výstavbu připravit. Výstavba 200 bytů je podmíněna realizací dobudováním posilovací stanice vodovodu nebo vybudováním obchvatu města. Z lehkých omezení (územní studie, dohody o parcelaci) je třeba poukázat na tempo územně plánovací činnosti v území. Je jednoznačně zrychlené v epicentru oblasti, např. v Solnici byly pořízeny územní studie již pro 8 ploch, kde byla výstavba územní studií podmíněna. Nicméně z celkového počtu je necelých 70 % územních studií stále nezpracovaných. Ve vlastnický složitých územích může být pořízení i těchto podkladů velmi zdoluhavé. Kvalifikovaný odhad kapacity ploch do roku 2025 je tak třeba redukovat, přičemž byly kvalifikovaným odhadem stanoveny koeficienty na 66 % využitelnosti ploch s lehkým omezením (nutno odečíst 34 % z 1.627, tedy 553 bytů) a 33 % využitelnosti ploch s těžkým omezením (od celkové kapacity 2.269 bytů nutno odečíst 67 %, tedy 1.520 bytů):

1. Některým z omezení (lehká i těžká) je v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem zatíženo 52 % disponibilní kapacity rozvojových ploch bydlení.
2. Některým z omezení (lehká i těžká) jsou v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem zatíženy celé 2/3 ploch určená k výstavbě bytů v bytových domech.
3. Při stanovení koeficientu využitelnosti ploch do roku 2025 na 66 % kapacity ploch s lehkým omezením a 33 % kapacity ploch s těžkým omezením se kapacita území snižuje na 5.487 BJ.

### Obecná využitelnost ploch

V územně plánovací praxi obecně nelze předpokládat, že veškeré zastavitelné a přestavbové plochy budou využity v návrhové období územně plánovací dokumentace úplně. V rámci zpracování územních plánů standardně nelze předvídat, které pozemky a kdy přesně bude reálně možné využít pro výstavbu pro stanovený účel a které nikoliv. Hlavní význam při zohlednění nedostupnosti pozemků pro výstavbu mají vlastnické vztahy – vlastník pozemku nemá povinnost nabídnout pozemek k realizaci výstavby dle územního plánu, jeho motivace se navíc může v průběhu času měnit vzhledem k situaci na trhu.

Jak uvádí metodická příručka URBANKA (Nástroj pro optimalizaci rozsahu rozvojových ploch pro bydlení v územních plánech), „neexistuje žádný ekonomický tlak, který by nutil vlastníky optimálně využít zastavitelné plochy a zejména plochy zhodnocené veřejnými investicemi. Běžnou skutečností dnešních územních plánů jsou tak rezervy v rozsahu cca

## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

50 až 100 %. V současném makroekonomickém prostředí se ukazuje, že tyto rezervy jsou možností, jak umožnit fungování místních trhů s pozemky pro potřeby bydlení“ (Poledník a kol., 2010). Metodický materiál Ministerstva pro místní rozvoj zase uvádí jako akceptovatelnou rezervu 20 %, přičemž navíc připouští poměrně výraznou iniciaci rozvoje oproti reálným potřebám (MMR, 2008). V analytickém materiálu Zlínského kraje je vysloven názor, že dvojnásobný návrh zastavitelných ploch oproti predikované potřebě je ještě relativně přiměřený, přičemž takovou rezervu vykázaly obce s nejmírnějším rozvojem ve Zlínském kraji.

Vzhledem k tomu, že předmětem řešení této územní studie je území ovlivněné výraznou rozvojovou dynamikou způsobenou přítomností Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, je vhodné předmětnou rezervu stanovit spíše na nižší hranici. Vyšší poptávka po bydlení by měla způsobovat zvyšování cen nemovitostí, což by následně mělo motivovat jejich majitele, aby je prodali a nechali je využít pro výstavbu.

**Jako asi nejnižší hodnota rezervy je v reálné územně plánovací praxi používáno 50 %. Reálně jsou tedy využitelné 2/3 z celkové kapacity ploch.**

### Finální srovnání dostupné kapacity a připravenosti sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem na rozvoj bydlení a potřebou bytů v území

Rekapitulací výše uvedených bodů dostáváme následující bilanci skutečné kapacity bytů v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem:

POTŘEBA BYTŮ V ROZVOJOVÝCH SÍDLECH – VÝHLED 2025			KAPACITA BYTŮ V ROZVOJOVÝCH SÍDLECH – STAV 2017	
potřeba bytů pro usazení zaměstnanců průmyslové zóny	4.167 – 5.000		7.560	celková kapacita
potřeba bytů bez ohledu na přítomnost průmyslové zóny	1.151		5.487	kapacita snižená omezením využití ploch
<b>celkem</b>	<b>5.318 – 6.151</b>	<b>3.658</b>	kapacita snižená na 2/3 obecné využitelnosti ploch	

Závěrečná bilance tedy nevyznívá pro hodnocení připravenosti sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem příliš příznivě. Kapacita bytů disponibilních rozvojových ploch bydlení vymezených v platných územních plánech v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem se pohybuje mezi 59 – 69 % vypočtené potřeby bytů. Momentálně rozpracované územní plány, resp. změny územních plánů obcí se sídly s nejvyšším nebo doplňkovým rozvojovým potenciálem kapacitě bytů v území rozvojových sídel zásadně nepomohou, vymezují rozvojové plochy pro bydlení s kapacitou pouhých desítek nových bytů.

Výše uvedená závěrečná bilance a analýza hlavních příčin vedou k následujícím doporučením:

#### 1. Podporovat rozvoj bydlení přednostně v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem.

Sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem (kategorie 1) a sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem (kategorie 2) jsou touto územní studií vyhodnocena jako sídla s přijatelnou dostupností Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, která mají zároveň největší rozvojový potenciál, zejména s ohledem na přítomnost občanského vybavení každodenní potřeby, v případě vybraných sídel i přítomnost vyššího občanského vybavení, dále s ohledem na dostupnost systémů technické infrastruktury a v neposlední řadě nejvyšší absorpční kapacitu, danou jejich stávající velikostí.

V rámci územně plánovací činnosti je třeba nepodlehout tlaku, který velmi pravděpodobně bude směřovat k novému vymezování ploch pro rodinné domy v širším okolí zóny. Rozvoj bytového fondu v sídlech s doplňkovým rozvojovým potenciálem by neměl saturovat rozvojový a absorpční potenciál větších měst. V první vlně by se měla pozornost soustředit především na výstavbu nájemního bydlení v bytových domech nacházejících se ve větších městech. Až s postupující stabilizací situace v regionu a usazováním zaměstnanců je na místě zvažovat navýšení kapacit pro rodinné bydlení v širším okolí průmyslové zóny, a to i v menších obcích.

#### 2. Prověřit vymezení dalších rozvojových ploch pro bydlení v bytových domech v sídlech Kostelec nad Orlicí, Dobruška a Opočno.

Ve městech Kostelec nad Orlicí, Opočno a Dobruška je v územních plánech vymezen zásadní nedostatek disponibilních ploch pro bytové domy. Např. Kostelec nad Orlicí má s počtem obyvatel přesahujícím 6.000 v platném územním plánu vymezené plochy pro bytové domy s kapacitou pouze 321 bytů. Dobruška s bezmála 7.000 obyvateli má kapacitu těchto ploch dokonce jen pouhých 168 bytů! V takové situaci není divu, že největší tlak na rozvoj bydlení leží nyní na bedrech tří centrálních obcí řešeného regionu, tedy na Solnici, Kvasinách a Rychnovu nad Kněžnou, a že poptávka po rozvoji bydlení je uspokojována v často urbanisticky a z hlediska udržitelného rozvoje zcela nevhodných územích venkovských obcí a oddělných sídel bez uspokojivé dostupnosti a kapacit veřejných infrastruktur. Je žádoucí co nejrychleji zahájit územně plánovací procesy vedoucí ke zvýšení rezidenční kapacity ve větších městech v širším okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, především je přitom třeba soustředit se na výstavbu levnějšího bydlení v bytových domech.

#### 3. Podpora revitalizace brownfields na bydlení.

Kapacita téměř 2.000 bytů se v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem nachází v plochách brownfields. Většina z nich se nachází ve větších městech (Vamberk, Doudleby nad Orlicí, Opočno), ale také v Solnici či Častolovicích, a jsou určeny pro bytové domy, tedy pro bydlení nejideálnější pro nové zaměstnance průmyslové zóny a pro typ výstavby, který je v plném souladu s principy udržitelného rozvoje (úspora nezastavěného území, výstavba v centru, s efektivním napojením na dopravní a technickou infrastrukturu. Tento typ ploch se daří čistě na komerční bázi konvertovat na nově využitá území spíše jen ve velkých městech. V menších městech, kde je cena pozemků nižší, jsou tyto pozemky soukromým developmentem zpravidla opomíjeny jako nerentabilní. Jedním z optimálních prostředků navýšení kapacity území by tak byla podpora revitalizace těchto brownfields.



## 4 Jaká je připravenost území na výstavbu bytů ?

### 4. Podpora pořízení územních studií a regulačních plánů.

Plochy s kapacitou více než 2.600 bytů jsou v území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem podmíněny zpracováním územní studie, plochy s kapacitou 273 bytů jsou pak podmíněny vydáním regulačního plánu. Odstranění těchto podmínek je závislé na ochotě obcí tyto podrobné nástroje územního plánování pořizovat a jejich pořízení financovat a také na institucionálním a personálním zajištění procesu pořízení.

## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

### Východiska

Z podkapitoly 2 *Kolik pro usazení lidí potřebujeme nových bytů ?* ↑ vyplývá, že za předpokladu usazení části v současné době dojíždějících nebo přechodně ubytovaných zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, včetně jejich případných rodin, v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, by v těchto rozvojových sídlech vzrostl počet obyvatel ze současných 48.423 (ČSÚ, 1. 1. 2017) na 56.298 (za předpokladu pouze vyrovnání potřeby usazení zaměstnanců k roku 2017), respektive na 58.925 až 61.023 (při naplnění všech v současné době disponibilních rozvojových ploch výroby v průmyslové zóně). Tento nárůst počtu obyvatel lze přitom předpokládat nejdříve po roce 2025, do té doby je odhadováno postupné naplňování všech v současné době disponibilních, a ještě nenaplněných rozvojových ploch výroby v průmyslové zóně. Vychází se přitom z předpokladu, že nárůst počtu obyvatel bude výhradně migrací zaměstnanců a jejich rodin za prací do průmyslové zóny, a že změna počtu obyvatel přirozenou měnou bude nulová, spíše pak mírně záporná. Migrace obyvatel za prací tak zároveň vyrovná případnou zápornou přirozenou měnou.

### Absorpční / únosná kapacita území

Nejdříve do roku 2025 lze tedy v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem očekávat růst počtu obyvatel o + 7.875 až o + 10.500, resp. + 12.600 oproti současnému stavu obyvatel v těchto sídlech (za předpokladu nulové přirozené měny, v případě záporné přirozené měny se bude jednat o menší celkový přírůstek obyvatel, protože část migrace bude vyrovnávat zápornou přirozenou měnou). Vyjádřeno v procentech se jedná o očekávaný nárůst počtu obyvatel o + 16 %, resp. o + 22 % až + 26 % obyvatel oproti současnému stavu, v horizontu příštích minimálně 7 až 8 let. Pro srovnání je vhodné výše zmíněný maximální možný očekávaný nárůst počtu obyvatel v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem v rozmezí + 16 % až + 26 % v příštích 8 letech srovnat s procesem suburbanizace ČR v době její nejvyšší intenzity a eskalace v letech 1997 – 2010. V tomto období dosahovala suburbanizace hodnot nárůstu počtu obyvatel v rozmezí + 23 až + 36 % obyvatel za 8 let (Ouředníček a kol., 2013). Zjišťujeme tedy, že scénář maximálního naplnění předpokladů migrace obyvatel rozvojových sídel v souvislosti s rozvojem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou se nachází pod spodní hranicí intervalu intenzity suburbanizace v ČR v období její eskalace. A to ještě za předpokladu, že v řešeném území by byla nulová přirozená měna, a tedy že všichni noví migranti by navyšovali počet obyvatel sídel oproti současnému stavu. Přitom je zcela legitimní předpokládat, že přirozená měna ve většině sídel bude spíše mírně záporná, část migrace tak bude jen vyrovnávat úbytek populace sídel přirozenou měnou a výsledný nárůst počtu obyvatel bude pak spíše menší, než + 16 % až + 26 % v příštích 8 letech.

V odborné literatuře nejsou zmiňovány žádné konkrétní hodnoty tempa přírůstu počtu obyvatel limitní pro zachování ještě udržitelného rozvoje území, zejména nenarušující sociální soudržnost společenství obyvatel daného území. Zatímco kapacity infrastruktur (např. kapacity ČOV či vodojemu, místa v MŠ, ZŠ apod.) lze téměř vždy za cenu investic a různě náročných technických opatření zvýšit, schopnost území absorbovat bez narušení sociální soudržnosti komunity obyvatel vždy velmi záleží na konkrétních místních podmínkách v daném čase, velkou roli přitom hraje velikostní kategorie obce, resp. sídla, k jehož rozvoji dochází. Obecně platí, že čím je sídlo či obec populačně větší, tím je větší jeho absorpční kapacita. Čím větší je počet obyvatel v obci či sídle, tím větší je anonymita obyvatel a větší míra lhostejnosti starousedlíků k příchodu nových obyvatel. Naopak v malých obcích či sídlech o několika stovkách obyvatel (odborná literatura uvádí do max. 1.000 obyvatel) se téměř všichni obyvatelé vzájemně znají, alespoň vizuálně (pamatují si, že jsou ze stejné obce či ze stejného sídla) a příchod každého nového obyvatele ve větší míře narušuje jistoty starousedlíků. Větší skokový nárůst počtu obyvatel pak může potenciálně vyvolat konflikt mezi starousedlíky s určitými návyky a rituály a novousedlíky, kteří nezdědili život v novém bydlišti ovlivnit a změnit, často k velké nevoli starousedlíků.

*Z pohledu změn, které jsou vyvolané lidskou činností, můžeme v území rozlišit tři druhy únosné kapacity – fyzickou, vnímanou a institucionální [Gotschalk, Parker, 1978]:*

**Fyzická únosná kapacita** souvisí zejména s hygienou životního prostředí a je dána okamžikem, kdy dojde k výraznějším změnám v prostředí. V praxi je indikována dosažením limitních hodnot určitých sledovaných ukazatelů v území, zejména limitů stanovených hygienickými předpisy, ale také dalších možných ukazatelů v území (hladina spodní vody, retenční schopnost krajiny, půdní eroze a podobně).

**Vnímaná únosná kapacita** území je definována okamžikem, kdy dojde v prostředí ke kvalitativní proměně, která je vnímána jako vizuální proměna. To se projevuje například při přílišném zahuštění zástavby nebo v turisticky exponovaných oblastech, zejména pokud jejich turistická atraktivita spočívá v kvalitě přírodního prostředí.

**Institucionální únosná kapacita** je dána schopností instituce (úřadů, politických orgánů moci, právních nástrojů, soudů, výzkumných pracovišť apod.) účinně zvládat problémy v území. O malé institucionální kapacitě můžeme mluvit tehdy, pokud například veřejná správa disponuje jen omezenými zdroji a dostupností pracovníků s patřičnou odbornou způsobilostí k tomu, aby byla efektivně schopna koordinovat rychlý nebo složitý rozvoj území. Z hlediska rozvoje území například počet a/nebo kvalifikace pracovníků stavebních úřadů může limitovat počet a složitost staveb, které je možno v určitém období kvalifikovaně prověřit z hlediska dodržení předpisů, včetně souladu s územně plánovací dokumentací.

(Maier a kol., 2012)

Při posuzování únosné kapacity území se tak nelze než omezit na srovnání s reálnými zkušenostmi z jiných území, proto je provedeno výše uvedené srovnání s tempem populačního růstu v suburbánních oblastech ČR v období nejvyšší intenzity rezidenční suburbanizace u nás. Ani v typicky suburbanizačních obcích v ČR, až na některé naprosté výjimky extrémních případů, kde populace v průběhu jednotek let narostla i na více než dvojnásobek, nevznikly v minulosti žádné zásadní excesy a rychlý růst počtu obyvatel v často původně malých venkovských obcích nevyvolal překročení únosné kapacity území. V suburbánních obcích bývají v souvislosti s rychlým nárůstem počtu obyvatel zaznamenávány spíše dočasné problémy například s kapacitou mateřských škol, základních škol (v minulých letech okolo Prahy např. Jenštejn, Přezletice, Líbeznice), ČOV (v současné době například Říčany) či vodních zdrojů. Příčinou těchto problémů však nejčastěji bývá nikoli systémové překročení únosnosti území, ale neschopnost obcí správně načasovat zvýšení kapacit veřejných infrastruktur v souvislosti s postupným růstem počtu obyvatel (např. Sýkora, 2002 nebo Ouředníček, Špačková, Novák (eds.), 2013). Obce začínají nutné navýšení kapacit infrastruktur často řešit teprve v momentě, když už je nedostatek zjevný a vyvolává konkrétní problémy (např. stížnosti obyvatel na nedostatek míst v MŠ). Nárůst počtu obyvatel



## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

v obci přitom vždy vyvolává výhradně naplňování ploch bydlení vymezených v platném územním plánu, předpoklad možného růstu počtu obyvatel je tak pro obce poměrně dobře predikovatelný.

*Únosnou kapacitu území lze kvantifikovat nebo jinak přesněji vyjádřit pomocí prahové hodnoty / kvality, při níž je tato únosná kapacita vyčerpána v konkrétních podmínkách místa a času. Pokud dosáhneme hodnoty prahu únosné kapacity, případně pokud ji překročíme, může nastat několik situací:*

*Překročení únosné kapacity vede k tzv. překmitu. Překmit je stav, kdy vlivem setrvačnosti dojde k nárůstu populace, ale také například některých lidských aktivit, nad úroveň únosné kapacity území, tedy nad úroveň, která není dlouhodobě udržitelná. Po překmitu dochází k poklesu, u závažnějších problémů ke kolapsu, v některých případech bez možnosti obnovy do původního stavu. Setrvačnost růstu, která dovede systém k překročení únosné kapacity, bývá způsobena dvěma faktory – chybějící nebo opožděnou dostupností informací o riziku překročení únosné kapacity (např. informace o velikosti populace, informace o prahových hodnotách, jejich velikosti a jejich případných změnách) a dobou nutnou k přizpůsobení se (např. ke změně v porodnosti, využívání úspornějších technologií apod.) Pokud se opakovaně překmity únosnosti nesníží (systém nezkolabuje), pak je důsledkem nekoordinovaného překročení únosné kapacity „pouze“ neefektivita ve využívání území (jako zdroje), tedy poškození ekonomického pilíře udržitelného rozvoje.*

*Překročení prahových hodnot únosné kapacity způsobí devastaci příslušného zdroje. Zdroj se buď zcela zničí nebo se jeho kvalita či kvantita dramaticky sníží. Důsledky jsou pak trvalé a nevratné. Nový rovnovážný stav se pak vyznačuje výrazně nižší únosnou kapacitou, což znamená, že zdroje postačují pro podstatně menší množství uživatelů (živočichů či rostlin, obyvatel, návštěvníků apod.), než kdyby k překročení prahu nedošlo.*

*Přiblížením se k prahové hodnotě se únosná kapacita posupně zvyšuje tak, jak se její jednotlivé složky adaptují na změny v území. K této situaci může docházet nejspíše, pokud je prahová hodnota dosažena a popřípadě i překročena pomalou změnou. Celková možnost adaptace / nárůstu únosné kapacity bývá také omezena a po jejím dosažení se prahová hodnota chová podle některého z předešlých případů a dále již neroste. V územním rozvoji je možné najít analogii například u příliš rychlého rozvoje obytné funkce bez odpovídajícího rozvoje kapacit infrastruktur. V místě pak chybí možnost nákupu, základních služeb, základní a mateřská škola apod.*

*Překročení únosné kapacity je možné, ale vyžaduje určitou „prahovou investici“, která kapacitu zvýší. Bez vynaložení prahové investice se systém bude chovat jako v některém z výše popsáných scénářů. Tato situace se často vyskytuje v rozvíjejících se rostoucích lokalitách.*

*(Maier a kol., 2012)*

74 % disponibilní kapacity nových bytů v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, kam má být v řešeném území přednostně směřován rozvoj bydlení v souvislosti s rozvojem průmyslové zóny, je lokalizováno v sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem (kategorie 1), tedy s výjimkou Kvasin, výhradně v sídlech na území měst a městysů v řešeném území, tedy na území obcí s nejvyšší absorpční kapacitou ze všech obcí v řešeném území. **Pokud dojde k více či méně rovnoměrnému rozložení nové bytové výstavby a s tím souvisejícímu rozložení nových obyvatel v sídlech s nevyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, není žádný důvod se obávat překročení únosnosti a únosné kapacity v území** v pojedí Maiera a kol. (2012).

### Dostupnost a kapacita veřejné infrastruktury

V reálné praxi je absorpční / únosná kapacita území sídel (urbanizovaných území) nejčastěji vyjádřena a kvantifikována kapacitou a dostupností veřejné infrastruktury, nejčastěji v kombinaci zejména s ekologickou únosností území danou nejrůznějšími hygienickými předpisy (např. hlukové limity, čistota vody v tocích apod.) a dalšími ukazateli (např. koeficient ekologické stability krajiny, hladina spodních vod, půdní eroze apod.).

Infrastruktura založená a provozovaná na čistě komerční bázi (typicky maloobchod, veřejné stravování, komerční služby jako finanční služby, péče o tělo, opravárenské služby, služby pro domácnost, služby pro motoristy apod.) vniká v území spontánně všude tam, kde se po dané službě vytvoří dostatečná poptávka. Naproti tomu dostupnost a kapacity infrastruktury, kterou musí dle platných právních předpisů zajistit veřejný sektor, nebo na její dostupnosti se veřejný sektor nezastupitelně podílí, je nezbytné v území důsledně plánovat. Typicky se jedná o veřejnou infrastrukturu zřizovanou a provozovanou ve veřejném zájmu (veřejná dopravní a technická infrastruktura, veřejná prostranství a občanské vybavení sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotnictví, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva (§ 2 odst. 1 písm. k stavebního zákon)). Rozvoj dopravní infrastruktury, technické infrastruktury a veřejných prostranství jde zpravidla přirozeně ruku v ruce se samotným rozvojem bydlení. Rozvoj bydlení je logicky podmíněn rozvojem uliční sítě, a tedy sítě pozemních komunikací zpřístupňujících nové pozemky a stavby pro bydlení, stejně jako je podmíněn napojením na sítě technické infrastruktury. Bez napojení pozemků na veřejně přístupné pozemní komunikace, veřejná prostranství a sítě technické infrastruktury nelze obytnou zástavbu vůbec realizovat. Konkrétní podmínky vymezování pozemků, stavebních pozemků a pozemků a staveb pro bydlení, a související základní podmínky dostupnosti dopravní a technické infrastruktury a veřejných prostranství, stanoví taxativně právní předpis (§§ 20, 21, 22 vyhlášky č. 501/2006 Sb.). Zcela odlišná je situace v dostupnosti občanského vybavení, která právními předpisy stanovená není.

Tato územní studie navrhuje rozvoj bydlení pro uspokojení poptávky po nových bytech vyvolané žádoucími usazením zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v řešeném území usměrnit přednostně do území vymezených sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, kde byla touto územní studií vyhodnocena stávající dostupnost veřejných infrastruktur jako vyhovující, s rezervami v kapacitách umožňující alespoň částečnou absorpci nových uživatelů. Územní studie přitom vychází ze základní premisy, že rozvoj bydlení má být přednostně směřován do území, které je již dnes dobře saturováno dostupným občanským vybavením a že **mnohem snadnější je zvýšit kapacitu již existujícího zařízení občanského vybavení než budovat zcela nové zařízení**. Tato premisa ostatně rovněž odráží ambici této územní studie hledat rychlou pomoc na řešení situace v území okolo průmyslové zóny. Rozšíření kapacity stávajícího zařízení občanského vybavení je rychlejší a zpravidla i finančně dostupnější než budování zcela nové infrastruktury. Územní studie však není schopná dále a přesněji předvídat, v jaké intenzitě se predikovaný rozvoj bydlení nakonec v konkrétním sídle skutečně odehraje. Je otázkou, zda se například bude rozvoj bydlení spíše koncentrovat ve městech a obcích co nejbližší kolem průmyslové zóny (Solnice, Rychnov nad Kněžnou, Skuhrov nad Bělou apod.) nebo se

## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

rozprostře do širšího území, jak ostatně tato územní studie jednoznačně preferuje a doporučuje. Z toho důvodu ovšem není možné předem lokalizovat a kvantifikovat konkrétní nároky a rozvoj veřejné infrastruktury.

**Klíčovým úkolem pro obce bude trvale monitorovat případný růst počtu obyvatel, včas (s časovým předstihem) predikovat vyvolané nároky na dostupnost a kapacity veřejných infrastruktur a správně načasovat zvýšení jejich kapacit a zlepšení jejich dostupnosti v souvislosti s postupným rozvojem bydlení a souvisejícím nárůstem počtu obyvatel, a to optimálně v souladu s kritérii nastavenými aktuálně certifikovanou metodickou pomůckou MMR ČR Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury (Maier a kol., 2016).**

### Občanské vybavení

Jak již bylo řečeno výše, zvláštní pozornost v souvislosti s rozvojem bydlení v území je nutné věnovat plánování rozvoje veřejného občanského vybavení, tedy občanského vybavení, jehož dostupnost a potřebné kapacity musí dle platných právních předpisů zajistit veřejný sektor a/nebo na jehož dostupnosti se veřejný sektor nezastupitelně podílí. Vypočtený maximální nárůst obyvatel by vzhledem k velikosti největších sídel v řešeném území nepředstavoval tak razantní skok, který by vyvolal potřebu rozvoje vyšší úrovně občanského vybavení. Jeho dopad je tak smysluplné vyhodnocovat pouze ve vztahu k tzv. základní úrovni občanského vybavení. Ta je definována jako občanské vybavení využívané obyvateli území nebo jejich významnou skupinou denně – typicky mateřská škola, základní škola, zařízení ambulantní sociální péče (středisko pečovatelské služby, denní stacionář pro děti a mládež, denní stacionář pro seniory, nízkoprahové denní centrum, stacionář pro matky s dětmi, stacionář pro zdravotně postižené a pro osoby užívající návykové látky), ambulantní zdravotní péče skupiny 1 (všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna), knihovna, klubové zařízení, klubovna, komunitní centrum, víceúčelový sál, pošta či poštovní přepážka, hasičská zbrojnice, stálý úkryt obyvatelstva, hřiště pro různé věkové skupiny dětí (Maier a kol., 2016).

Nároky na vyšší úroveň občanského vybavení, tedy občanského vybavení, které většina obyvatel území využívá méně často – typicky střední škola, základní umělecká škola, zařízení lůžkové sociální péče jako jsou domovy důchodců a různá specializovaná pobytová zařízení pro vybrané sociální skupiny obyvatelstva, specializovaná a vysoce specializovaná ambulantní zdravotní péče skupiny 2, 3, 4, 5<sup>24</sup> a lůžková zdravotní péče, divadlo či kino – budou uspokojovány zejména v Rychnově nad Kněžnou, který je (a i do budoucna zůstane) největším městem a spádovým centrem celého regionu kolem průmyslové zóny a navíc je vůči všem sídlům s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem výhodně centrálně lokalizovaný a tedy velmi dobře dostupný veřejnou hromadnou dopravou i automobilem. Některé vyšší občanské vybavení (např. specializované ordinace ambulantní zdravotní péče, střední školy, ZUŠ) budou dostupné také v Dobrušce či Kostelci nad Orlicí. Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury (Maier a kol., 2016) uvádějí jako doporučený práh počtu obyvatel pro přítomnost střední školy (vč. gymnázia) a základní umělecké školy v obci 5.000 obyvatel, pro přítomnost domova důchodců 10.000 obyvatel, pro přítomnost specializovaných zařízení ambulantní zdravotní péče skupiny 2 a 3 5.000 obyvatel a skupiny 4 a 5 až 10.000 obyvatel, pro divadlo pak dokonce 30.000 obyvatel. Z toho je patrné, že některý ze spodních prahů počtu obyvatel pro přítomnost zařízení vyšší úrovně občanského vybavení bude v řešeném území splněn právě jen v Rychnově nad Kněžnou a případně v Dobrušce a Kostelci nad Orlicí, kde již dnes zmiňovaná zařízení vyšší úrovně občanského vybavení jsou.

Výraznější nárůst počtu obyvatel lze přitom očekávat právě na území sídel, která jsou součástí větších měst, které již dnes mají nejvíce obyvatel v celém řešeném území a již dnes disponují komplexním občanským vybavením, v případě Rychnov and Kněžnou včetně širokého spektra občanského vybavení vyšší úrovně – nemocnice, divadlo, střední školy, gymnázium, základní umělecká škola, domov důchodců. S narůstajícím počtem obyvatel ve spádovém okruhu občanského vybavení vyšší úrovně lokalizovaného v Rychnově nad Kněžnou a výjimečně i v jiných městech řešeného území lze očekávat nutné navýšení kapacit těchto již existujících zařízení, respektive nároky na zkvalitnění poskytovaných služeb.

Jednotlivé fáze životního cyklu zaměstnanců průmyslové zóny a jejich rodin budou v řešeném území, zvláště pak v území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, vyvolávat různé nároky na různé druhy a typy občanského vybavení. Tomu musí být plánování rozvoje občanského vybavení nezbytně přizpůsobeno. Zcela odlišné nároky na občanské vybavení budou například klást singles a zároveň převážně mladí a bezdětní zaměstnanci průmyslové zóny, poptávka po občanském vybavení v území se významně promění s přesídlením rodin zaměstnanců či založením rodin usazenými zaměstnanci a také se stárnutím populace zaměstnanců průmyslové zóny.

Nad rámec veřejného občanského vybavení je na místě se, vzhledem k poměrně specifické sociální struktuře zaměstnanců průmyslové zóny s převahou mladých a fyzicky zdatných mužů, zabývat rovněž dostupností a kapacitou sportovních zařízení a infrastruktury pro aktivní každodenní rekreaci, jako jsou cyklostezky, in-line dráhy, tenisové kurty, posilovny, fotbalová hřiště, hřiště na jiné míčové sporty apod.

**Úroveň občanského vybavení, šíře jeho spektra, kvalita jeho dostupnosti a odpovídající kapacita představuje jeden z nejdůležitějších motivačních faktorů usazení lidí v území okolo průmyslové zóny, v regionu s téměř nulovou nezaměstnaností, vysokou životní úrovní a vysoce atraktivním a dobře dostupným krajinným zázemím Orlických hor na východě a Poorličí na jihu. Úroveň občanského vybavení je jedním z předpokladů spokojenosti obyvatel území a soudržnosti společenství obyvatel.**

Níže uvedená matice ukazuje nezbytné typy veřejného občanského vybavení základní úrovně, jejichž kapacitně odpovídající rozvoj v přiměřené docházkové vzdálenosti (dle Maiera a kol., 2016) má doprovázet rozvoj jednotlivých vrstev robustního systému bydlení v území, aby zaměstnanci průmyslové zóny a jejich rodiny byly k trvalému usazení v přiměřené vzdálenosti od průmyslové zóny dostatečně motivovány a aby s příchodem nových obyvatel nedošlo k narušení sociální soudržnosti komunity obyvatel v území:

<sup>24</sup> Nařízení vlády 307/2012 Sb. ze dne 29. srpna 2012, o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb



## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

základní občanské vybavení denní potřeby v menších obcích a sídlech (dle Maier a kol., 2016)

životní cyklus / stadium usazení zaměstnance	MŠ	ZŠ	denní stacionář pro děti a mládež	denní stacionář pro seniory	pečovatelská služba pro seniory	ambulantní zdravotní péče skupiny 1 (všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna)	knihovna	klubové zařízení klubovna komunitní centrum	víceúčelový sál	sport aktivní každodenní rekreace
0 bytovny										
1A byty úsporné – více zaměstnanců v jednom bytě										
1B byty pro singles – mladí svobodní bezdětní zaměstnanci										
1B byty pro singles – ústupové bydlení pro single seniory										
1C byty startovací pro mladé páry										
1C byty ústupové pro senior páry										
2 byty pro rodiny s dětmi										

Pro všechna stadia životního cyklu zaměstnanců průmyslové zóny je v území nutné zajistit dostupnost a dostatečné kapacity (1) základní ambulantní zdravotní péče, pro stadium singles mladých bezdětných zaměstnanců a pro seniory dostupnost praktického lékaře a zubaře, pro rodiny s dětmi i dětského lékaře a gynekologa, (2) základních kulturních služeb jako je veřejná knihovna, klubové zařízení (klubovna, komunitní centrum) pro možnost konání mimoškolních volnočasových aktivit dětí různého věku, stejně jako mimopracovních volnočasových aktivit dospělých a víceúčelový sál pro možnost konání kulturních a společenských akcí (funkci víceúčelového sálu může zejména ve venkovských obcích plnit sokolovna či sál restaurace, nemusí se nutně jednat o samostatný objekt kulturního zařízení) a (3) sportovních zařízení pro všechny věkové skupiny obyvatel, pro organizovaný i neorganizovaný (rekreační) sport, včetně například cyklostezek či in-line drah s možností okruhů kolem sídel využitelných pro každodenní rekreaci obyvatel.

Základním předpokladem usazení celých rodin v území či motivace k založení rodiny v území je zajistit v území dostupnost a dostatečné kapacity (1) mateřských škol, (2) základních škol, (3) ambulantní zdravotní péče včetně péče o děti a dorost a (4) prostorů a zařízení pro mimoškolní volnočasové aktivity, tedy pro možnost konání kroužků a kulturních, společenských a sportovních akcí pro děti a mládež.

Nelze zapomínat na závěrečné fáze životního cyklu zaměstnanců průmyslové zóny, pro něž je nutné v území zajistit kromě dostupnosti základní ambulantní zdravotní péče a možností kulturního vyžití alespoň formou veřejné knihovny, víceúčelového sálu či klubu, dále bezbariérovou dostupnost ambulantních služeb sociální péče, především pečovatelské služby a denního stacionáře pro seniory.

Níže jsou podrobněji zhodnoceny předpokládané nároky na vybrané druhy veřejného občanského vybavení, se zaměřením na vybrané typy základní úrovně občanského vybavení:

### Mateřské školy (MŠ)

Ve všech sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, kde budou pro usazení zaměstnanců průmyslové zóny a jejich rodin realizovány větší byty pro bydlení rodin s dětmi, lze s jistotou očekávat nutnost navýšení kapacity stávajících MŠ nebo budování nových MŠ. Všechny stávající mateřské školy v území vykazovaly totiž v několika uplynulých školních letech naplněnost 100 % své kapacity nebo naplněnost limitně se blížíící stům procentům kapacity. V území tak v současné době nejsou vytvořeny kapacitní rezervy pro absorpci nově přichozích předškolních dětí nad rámec populace předškolních dětí generovaných místními obyvateli a jejich přirozenou měnou.

Standarty dostupnosti veřejné infrastruktury (Maier a kol., 2016) stanovují žádoucí dostupnost mateřské školy v každé obci nad 1.000 obyvatel v maximální pěší docházkové vzdálenosti 600 m od bydliště. Dojíždění do max. 30 minut veřejnou hromadnou dopravou je akceptováno pouze v případě obcí s méně než 1.000 obyvateli. V území je vhodné předem počítat s nutností zajistit v území dostupnost alespoň 34 míst v MŠ na 1.000 obyvatel<sup>25</sup>, to je poměr míst v MŠ odpovídající dle údajů MŠMT ČR celorepublikovému průměru

<sup>25</sup> Internetová publikace Principy a pravidla územního plánování (ÚÚR, 2006-2017) uvádí pro účely plánování MŠ zajistit v území dostupnost 40 míst v MŠ na 1.000 obyvatel. Počet předškolních dětí na 1.000 obyvatel je v publikaci ÚÚR pravděpodobně převzatý z některého ze starších zdrojů, pravděpodobně z publikace VÚVA, 1983. V minulosti byly populačně silnější ročníky s vyšším podílem dětí na obyvatele ČR (tehdy ČSSR), proto je počet dětí uváděný v publikaci ÚÚR vyšší, než je aktuální podíl předškolních dětí na 1.000 obyvatel v ČR.

## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

předškolních dětí ve školním roce 2016/2017 z celkového počtu obyvatel ČR. Počet dětí v MŠ z celkového počtu obyvatel se od roku 2013 nachází na svém 20-letém maximu a začíná pozvolně klesat. Vlna dětí silných ročníků se pomalu přesouvá na základní školy.

Budeme-li vycházet z předpokladu růstu počtu obyvatel v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem do roku 2025 o + 7.875 až o + 10.500, resp. o + 12.600 oproti současnému stavu obyvatel v těchto sídlech (za předpokladu nulové přirozené měny), vznikne v území těchto rozvojových sídel potřeba cca 268 až 357 až 370 nových míst v MŠ. To odpovídá zprůměrováno na celé území všech rozvojových sídel potřebě **3 až 4 čtyřtřídních MŠ** (při 25 dětech na třídu), resp. **10 až 15 nových tříd (oddělení) mateřských škol**. Jedná se přitom o maximální potřebu míst v MŠ, kterou lze v území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem v souvislosti s usazením zaměstnanců průmyslové zóny očekávat. Podíl bezdětných obyvatel z nově usazených obyvatel bude totiž v případě usazených zaměstnanců průmyslové zóny podstatně vyšší než v běžné populaci v ČR, značnou část usazených obyvatel budou totiž tvořit bezdětní muži.

V obcích se sídly s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem je nutné monitorovat růst počtu obyvatel a zejména pak množství nově narozených dětí, a dětí předškolního věku, pro něž je nutné zajistit kapacitně odpovídající dostupnost míst v mateřské škole. Obec přitom musí být zejména v případě skokového růstu počtu mladých rodin s nově narozenými dětmi v obci schopné poměrně rychle reagovat (v řádu max. 3 let, než děti dorostou od narození do předškolního věku) na blížící se zvýšenou poptávku po místech v mateřské škole v jejich obci.

Z hlediska územního plánování nevyvolávají mateřské školy zásadní prostorové nároky, pozemky mateřských škol, zvláště venkovských mateřských škol s menším počtem tříd, zabírají často plochu ne větší než pozemek rodinného domu. MŠ jsou často umístovány v areálu společně se základní školou či obecním úřadem. Mateřské školy lze dle územních plánů zpravidla (podle konkrétních podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití) umístit flexibilně, bez nutnosti změny územního plánu v momentě rychlé potřeby zvýšení kapacity nebo zřízení nové MŠ, i mimo explicitně vymezené plochy občanského vybavení, tedy v plochách bydlení či v plochách smíšených obytných.

### Základní školy (ZŠ)

V 38 sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem je v současné době celkem 25 základních škol, z toho 13 základních škol úplných s I. i II. stupněm a 12 základních škol pouze s I. stupněm. Kapacita těchto 25 základních škol je podle údajů ve výročních zprávách za školní rok 2015/2016<sup>26</sup> celkem 7.485 míst. Naplněnost základních škol se přitom ve školním roce 2015/2016 pohybovala u všech škol v území v rozmezí 70 – 75 %, vyšší naplněnost přitom vykazovaly základní školy ve venkovských obcích, kde se často jedná o malotřídní ZŠ, nižší naplněnost pak vykazovaly velké školy ve městech. Základní školy tak vykazují (dovozeno dle obsazenosti ve školním roce 2015/2016) rezervu přibližně 1.900 – 2.200 míst !

Předpokládaný růst počtu obyvatel v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem do roku 2025 o + 7.875 až o + 10.500, resp. o + 12.600 oproti současnému stavu obyvatel v těchto sídlech (za předpokladu nulové přirozené měny), vyvolá, při poměru 110 míst v ZŠ na 1.000 obyvatel<sup>27</sup>, potřebu cca 866 až 1.155 až 1.386 nových míst v ZŠ. Výše uvedená stávající rezerva v základních školách v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem 1.900 – 2.200 míst tak pokryje celou potřebu nových míst v ZŠ, vyvolaných usazením zaměstnanců průmyslové zóny a jejich rodin v území. Predikovaná potřeba nových míst v ZŠ oproti současnému stavu je přitom maximem, které lze v území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem v souvislosti s usazením zaměstnanců průmyslové zóny očekávat. Podíl bezdětných obyvatel z nově usazených obyvatel bude totiž v případě usazených zaměstnanců průmyslové zóny podstatně vyšší než v běžné populaci v ČR, značnou část usazených obyvatel budou totiž tvořit bezdětní muži.

**V území se neočekává v souvislosti s predikovaným růstem počtu obyvatel potřeba navýšování kapacit základních škol ani budování nových základních škol.** Potřeba navýšení kapacity základní školy, v krajním případě i potřeba výstavby zcela nové základní školy, může být lokálně vyvolána vyšší koncentrací nově usazených obyvatel s dětmi v konkrétní obci či sídle, kde nebude kapacita stávající ZŠ, i při vyčerpání současné rezervy, dostačující, nebo kde nebude základní škola v docházkové vzdálenosti z bydliště nových obyvatel. Podobně jako v případě mateřských škol je nutné monitorovat růst počtu obyvatel a zejména pak množství dětí v předškolním věku navštěvujících mateřskou školu, které po dokončení předškolní výchovy nastoupí do prvních tříd základní školy a pro něž je tak nutné v území v dostatečném předstihu zajistit kapacitně odpovídající dostupnost míst v základní škole. Lze předpokládat, že navýšování kapacity stávajících základních škol se bude odehrávat přednostně formou zřizování jednotlivých nových učeben ve stávajících objektech škol (např. přestavba podkroví na nové učebny). V případě rozsáhlejších dostaveb a přístaveb ke stávající základní škole nebo v případě výstavby zcela nové základní školy je přitom nutné počítat s významnějšími prostorovými nároky a často i nutností pořízení změny územního plánu. Je tak nutné počítat s nutnou časovou rezervou cca 1,5 – 2 roky na případnou územně plánovací přípravu navýšení kapacity stávající ZŠ nebo na výstavbu nové ZŠ.

<sup>26</sup> V době zpracování této územní studie ještě nebyly zveřejněny výroční zprávy základních škol za školní roky 2016/2017.

<sup>27</sup> Dle údajů MŠMT ČR navštěvovalo ve školním roce 2016/2017 základní školu 906.188 žáků, při počtu obyvatel ČR k 31. 3. 2017 10.579.067 připadalo ve školním roce 2016/2017 **86 žáků základní školy na 1.000 obyvatel**. Internetová publikace Principy a pravidla územního plánování (ÚÚR, 2006-2017) uvádí pro účely plánování ZŠ zajistit v území dostupnost **136 míst v ZŠ na 1.000 obyvatel**. Počet školních dětí na 1.000 obyvatel je v publikaci ÚÚR pravděpodobně převzatý z některého ze starších zdrojů, pravděpodobně z publikace VÚVA, 1983. V minulosti byly populačně silnější ročníky s vyšším podílem dětí na obyvatele ČR (tehdy ČSSR), proto je počet žáků uváděný v publikaci ÚÚR výrazně vyšší, než je aktuální podíl školních dětí na 1.000 obyvatel v ČR. Pro predikci počtu míst v ZŠ je však nutné uvažovat výkyvy počtu dětí související s demografickými vlnami. Průběh počtu dětí mateřských škol a počtu žáků základních škol od roku 1989 ukazuje až na 30 % výkyvy počtu dětí v mateřských a základních školách. V základních školách jsou v současné době jedny z nejslabších populačních ročníků, které však postupně odcházejí na střední školy a na ZŠ se naopak postupně dostávají výrazně populačně silnější ročníky dětí (dětí tzv. Husákových dětí), které zaplňují mateřské školy na 100 % jejich kapacity. V predikci potřeby počtu míst v ZŠ je tedy nutné zohlednit přeliv silné populační vlny dětí z mateřských škol do základních škol a počítat tak s vyšším poměrem žáků základních škol na 1.000 obyvatel. Pro účely této územní studie je zvolena hodnota **110 míst v ZŠ na 1.000 obyvatel**, což je mezi stávající hodnotou v populaci a údajem publikace ÚÚR (2006-2017).



## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

### Zdravotní péče

Ve 38 sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem je v současné době celkem 14 ambulancí všeobecného praktického lékařství, 10 ambulancí praktického lékařství pro děti a dorost, 9 ambulancí gynekologie a porodnictví a 11 ambulancí zubního lékařství. Všechna sídla s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem splňují podmínky místní dostupnosti ambulantní zdravotních zdravotnických služeb skupiny 1<sup>28</sup> dle Nařízení vlády č. 307/2012 Sb., o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb, maximálně 35 minut dojezdové doby z místa bydliště k lékaři. Dostupnost ambulantní zdravotní péče skupiny 2, 3, 4 a 5<sup>29</sup> dle Nařízení vlády č. 307/2012 Sb., maximálně 45, 60, 90, resp. 120 minut dojezdové doby z místa bydliště k lékaři, je ze všech sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem splněna odpovídající maximální dostupností ambulantních ordinací v Nemocnici v Rychnově nad Kněžnou, resp. některých specializovaných ambulancí v Kostelci nad Orlicí či Dobrušce.

Otázkou zůstává kapacita ambulancí. Informace o kapacitách ambulancí lékařů a počtu registrovaných pacientů v jednotlivých ambulancích nejsou veřejně k dispozici, na rozdíl od místní dostupnosti ambulantních zdravotních služeb nelze kapacity ambulancí objektivně vyhodnotit.

S usazením nových obyvatel lze v území s jistotou předpokládat zvýšenou poptávku po ambulantní i lůžkové zdravotní péči. Poskytování ambulantních zdravotních služeb dnes funguje na bázi soukromého podnikání a lze tedy předpokládat, že zvýšená poptávka po zdravotních službách vyvolá odpovídající zvýšení nabídky na straně lékařů. V případě nedostatku poskytovatelů ambulantních zdravotních služeb v regionu je jedním z možných nástrojů v současném systému zdravotnictví uplatňovaném v ČR motivace lékařů k otevření ambulance ze strany příslušné obce. Může se jednat o finanční příspěvky na zařízení ordinace, poskytnutím bydlení lékaři apod. Případná potřeba rozšíření kapacit ambulantní zdravotní péče není podmíněna územním plánováním, ordinace lékařů lze obvykle, dle konkrétních podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití flexibilně sdružovat s bydlením, administrativou, obchodem a dalšími způsoby využití v území. **V rámci územně plánovací činnosti je nutné dbát na to, aby v podmínkách pro využití ploch bydlení, občanského vybavení a zejména ploch smíšených obytných bylo umístění ambulancí lékařů umožněno.**

Lůžková zdravotní péče je pro celé řešené území zajišťována jediným lůžkovým zdravotnickým zařízením v širším regionu Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, Nemocnicí Rychnov nad Kněžnou. Dostupnost lůžkové zdravotní péče v Nemocnici Rychnov nad Kněžnou stanovená Nařízením vlády č. 307/2012 Sb., o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb, na minimálně 60 minut dojezdové doby z místa bydliště, je v celém řešeném území, a tedy také ze sídel s nejvyšším i doplňkovým rozvojovým potenciálem garantována.

**Stávající kapacita lůžkové zdravotní péče v Nemocnici Rychnov nad Kněžnou 262 lůžek<sup>30</sup> je dostačující i pro předpokládaný možný nárůst počtu obyvatel vyvolaný usazením zaměstnanců průmyslové zóny a jejich případných rodin v obcích okolo průmyslové zóny.** Nemocnice Rychnov nad Kněžnou je spádovou nemocnicí primárně pro okres Rychnov nad Kněžnou. V celém okrese žilo k 1. 1. 2017 celkem 77.829 obyvatel, při poměru lůžkového zdravotního zařízení 2,5 lůžka na 1.000 obyvatel uváděném v publikaci ÚÚR (2006 – 2017), je momentální potřeba okresu Rychnov nad Kněžnou 195 lůžek v Nemocnici Rychnov nad Kněžnou. Stávající rezerva tak činí 67 lůžek. V okrese Rychnov nad Kněžnou nelze v příštích letech očekávat růst počtu obyvatel přirozenou měnou, nové nároky na lůžkovou zdravotní péči tak vyvolají téměř výhradně migranti usazení v území. Při předpokládaném možném nárůstu počtu obyvatel vyvolaném usazením zaměstnanců průmyslové zóny a jejich případných rodin v obcích okolo průmyslové zóny do roku 2025 o + 7.875 až o + 10.500, resp. o + 12.600 oproti současnému stavu, se výpočtová poptávka po lůžkové zdravotní péči poskytované Nemocnicí Rychnov nad Kněžnou zvýší o + 20 až + 26, resp. + 32 lůžek. Potřeba nových lůžek v Nemocnici Rychnov nad Kněžnou vyvolaná predikovaným nárůstem počtu obyvatel v souvislosti s usazením zaměstnanců průmyslové zóny v jejím okolí, bude pokryta současnou rezervou bez nároků na další rozšiřování kapacity nemocnice.

### Kultura

Společně s mateřskou školou a základní školou patří kulturní zařízení k základním předpokladům sociální soudržnosti a tvorby udržitelné komunity obyvatel obce. Kulturní zařízení jsou typickými místy setkávání a vzájemných sociálních interakcí nejen různých zájmových skupin obyvatel (např. v rámci mysliveckého plesu, hasičského bálu apod.), ale i všech obyvatel obce (typicky v rámci reprezentačních plesů, oslav, divadelních představení, koncertů, výstav apod.).

Ve všech venkovských obcích i menších městech (dle Maiera a kol. (2016) zpravidla do 30.000 obyvatel) jsou hlavními nositeli kulturního života v obcích veřejné knihovny, často s přidruženým společenským sálem pro pořádání společenských a kulturních akcí, v případě větších obcí pak samostatná kulturní zařízení s větším víceúčelovým sálem umožňujícím konání různých kulturních a společenských akcí, typicky plesů, divadelních představení a koncertů, výstav, soutěží či přednášek apod. Podle Maiera a kol. (2016) **je žádoucí zajistit dostupnost víceúčelového sálu pro pořádání kulturních a společenských akcí v každé obci nad 1.000 obyvatel. Stejně tak je v území žádoucí zajistit dostupnost veřejné knihovny z bydliště maximálně 15 minut pěšky, veřejnou hromadnou dopravou nebo automobilem.**

<sup>28</sup> skupina 1 – všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna: dojezdová doba do 35 minut

<sup>29</sup> skupina 2 – diabetologie, chirurgie, urologie, oftalmologie, otorinolaryngologie, ortopedie, radiologie a zobrazovací metody (jen ultrazvukové a rentgenové a skiagrafické vyšetření), rehabilitační a fyzikální medicína, fyzioterapie, urologie, vnitřní lékařství: dojezdová doba do 45 minut

skupina 3 – gastroenterologie, kardiologie, pneumologie a ftizeologie, hematologie a transfúzní lékařství, revmatologie, hemodialýza, psychiatrie, psychologie logopedie, dermatovenerologie: dojezdová doba do 60 minut

skupina 4 – alergologie a klinická imunologie, angiologie, endokrinologie, nefrologie, klinická onkologie, dětská chirurgie, dětská a dorostová psychiatrie, dětská neurologie, ortodontie, počítačová tomografie: dojezdová doba do 90 minut

skupina 5 – dětská gynekologie, foniatrie a audiologie, radiační onkologie, magnetická rezonance, nukleární medicína, kardiokirurgie, neurochirurgie, cévní chirurgie, infekční lékařství, lékařská genetika, plastická chirurgie, geriatricke, sexuologie: dojezdová doba do 120 minut

<sup>30</sup> dle Výroční zprávy Oblastní nemocnice Náchod za rok 2015

## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

Vyšší úroveň kulturních zařízení reprezentovaná zejména divadlem či kinem je v území dostupná pouze v Rychnově nad Kněžnou, divadla se stálými repertoáry jsou pak dostupná ve vyšších spádových centrech osídlení širšího regionu, v Náchodě či v Hradci Králové.

### Pracovní příležitosti pro ženy

Specifickým fenoménem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, zaměřené na oblast automotive s dominantním podílem pracovníků v dělnických profesích, je převažující nabídka pracovních příležitostí pro muže, a naopak výrazně méně pracovních příležitostí pro ženy. Závod ŠKODA AUTO Kvasiny zaměstnává v současné době 89 % mužů a jen 11 % žen, v případě dodavatelských závodů bude situace obdobná. Situace na trhu práce v regionu kolem průmyslové zóny je tak pro muže velmi příznivá, ženy hledají uplatnění podstatně hůře. Pokud je jistota zaměstnání, vedle výše mzdy, které jsou v průmyslové zóně vysoce nadprůměrné, jedním z rozhodujících motivačních faktorů pro trvalé usazení v území, není nutné o motivaci mužů přesídlit a usadit se v území pochybovat. Mnohem diskutabilnější je motivace v případě, že o usazení v území bude uvažovat rodina, nebo pár plánující založení rodiny. **V území je nutné zabývat se systematicky vytvářením podmínek pro uplatnění žen na trhu práce** tak, aby v populaci širšího regionu kolem průmyslové zóny nedocházelo k disproporcii mezi počtem mužů a žen.

Přistěhování a usazení celých rodin namísto samotných dělníků má zásadně pozitivní vliv na budoucí vývoj populace obcí, kam se rodiny přistěhují. Rodiny se stanou základem příštích generací trvale bydlících obyvatel obce a stanou se tak pilířem stabilizace populace obce. Rodinný život navíc vede k větší usedlosti mužů a k většímu zájmu o dění v místě bydliště a je tak vhodnou prevencí před rozvojem sociálně problematických jevů, včetně kriminality.

Velký potenciál pro uplatnění žen na trhu práce v regionu průmyslové zóny vytváří výše podrobně diskutovaná potřeba rozvoje občanského vybavení doprovázející a do značné míry přímo podmiňující predikovaný rozvoj bydlení v území. Vyšší uplatnění žen v regionu průmyslové zóny se dá předpokládat například v těchto oblastech:

- zdravotní péče – zdravotní sestry, lékařky, pomocný personál
- sociální služby – pečovatelky, pomocný personál
- školství – učitelky v MŠ a ZŠ, vychovatelky, pomocný personál
- správa nemovitostí – facility management, administrativa pronájmů, služby realitních kanceláří
- ubytovací služby a gastronomie – recepční, kuchařky, servírky, pomocný personál
- sport a každodenní rekreace – recepční, správa sportovních zařízení, pomocný personál
- kultura – event management, správa kulturních zařízení, pomocný personál

### Technická infrastruktura

V otázkách dostupnosti technické infrastruktury v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem vychází tato územní studie z následujících základních předpokladů:

1. Aktuální ÚAP dotčených ORP Rychnov nad Kněžnou, ORP Dobruška a ORP Kostelec nad Orlicí, aktualizované v roce 2016, neidentifikují v řešeném území v oblasti zásobování pitnou vodou, nakládání s odpadními vodami ani v oblasti zásobování území elektrickou energií žádné zásadní závady a problémy omezující budoucí rozvoj bydlení a souvisejícího občanského vybavení.
2. Rozvoj bydlení předpokládá tato územní studie primárně v plochách již vymezených v platných územních plánech, resp. v plochách vymezovaných právě pořizovanými změnami územních plánů. Dostupnost a kapacita systémů technické infrastruktury v souvislosti s rozvojem bydlení navrhovaným v platných územních plánech byla prověřena v rámci pořízení těchto územních plánů, v případě rozvoje bydlení navrhovaného v pořizovaných územních plánech se tak v procesu děje.

Případné vymezení dalších rozvojových ploch bydlení nad rámec již platných územních plánů nebo pořizovaných změn územních plánů, pro vyrovnání predikovaného budoucího deficitu potřeby bytů v území v souvislosti s dalším rozvojem dodavatelských závodů v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, doporučuje tato územní studie jednoznačně na území měst, přednostně pak v jádrových sídlech Rychnova nad Kněžnou, Kostelce nad Orlicí, Dobrušky a Opočna, tedy v jádrových územích obcí, které již dnes disponují vyhovující technickou infrastrukturou a kde se případné navýšení zátěže technické infrastruktury nejvíce jeví jako problematické (případné navýšení nároků na technickou infrastrukturu přirozeně bude v rámci procesu pořízení změny ÚP důkladně prověřeno).

3. Dominantní nároky na technickou infrastrukturu v území, nesrovnatelné s nároky vyvolanými rozvojem bydlení v jednotlivých obcích a sídlech, vyvolává Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Dalších až 100 ha rozvojových ploch průmyslu je v průmyslové zóně vymezeno v platných územních plánech. Také nároky těchto zatím nevyužitých disponibilních rozvojových ploch průmyslu na technickou infrastrukturu již byly v rámci procesu pořízení územních plánů, resp. změn územních plánů, prověřeny, včetně procesů vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA). V porovnání s plánovaným dalším rozvojem průmyslové zóny je míra plánovaného rozvoje bydlení a jeho nároky na systémy technické infrastruktury, marginální.

Ze 38 sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, kde lze předpokládat zvýšenou míru bytové výstavby, je na veřejný vodovod napojeno 37 sídel, jediným sídlem bez veřejného vodovodu je sídlo Lupenice. Podle Programu rozvoje vodovodů a kanalizací Královéhradeckého kraje ani podle informací Oddělení vodního hospodářství Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje nejsou v řešeném území identifikovány zásadní limity rozvoje související se zásobováním pitnou vodou.

Kanalizací zakončenou ČOV je nakládání s odpadními vodami řešeno pouze ve 14 sídlech z celkem 38 sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem. Nepřítomnost veřejné kanalizace zakončené ČOV je zohledněna ve vyhodnocení rozvojového potenciálu sídel, prakticky všechna sídla bez kanalizace zakončené ČOV, s výjimkou Doudleb nad Orlicí, kde

## 5 Co musí výstavbu bytů doprovázet ?

se však výstavba kanalizace zakončené na ČOV Vamberk momentálně připravuje, jsou právě z důvodu absence kanalizace zakončené na ČOV, zařazena mezi sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem. Absence kanalizace zakončené ČOV se přitom týká výhradně sídel v menších venkovských obcích, jediná obec s počtem obyvatel větším než 1.000, která nedisponuje kanalizací zakončenou na ČOV, je městyš Doudleby nad Orlicí. Ze 48.423 obyvatel sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem jich žije 37.104 v sídlech, která jsou vybavena kanalizací zakončenou na ČOV. Ve srovnání se stavem v ČR lze tento poměr hodnotit jako lehce podprůměrný, v ČR je na kanalizaci zakončenou ČOV napojeno 8,5 mil. obyvatel (cca 81 %), zatímco v rozvojových sídlech to může být dle zjištěných údajů max. 77 % (ne všichni obyvatelé v sídlech s kanalizací na ní budou napojeni). Jediným významnějším problémem, nikoli však neřešitelným, avšak snižujícím kvalitu bydlení, tak mohou být v oblasti dostupnosti technické infrastruktury deficity kanalizace zakončené ČOV v některých sídlech s doplňkovým rozvojovým potenciálem.

Žádné problémy a žádná omezení nejsou identifikována v zásobování sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem energiemi. Také kvalita zásobování území všech třech dotčených ORP energiemi je v dokumentacích ÚAP zařazena mezi silné stránky.

### Bezpečnost

Rozsáhlá migrace za prací ze zemí východní Evropy či zemí třetího světa není v západní Evropě novým jevem. S růstem české ekonomiky se tento jev objevuje i v České republice. Stejně jako čeští občané odcházejí za prací do zemí západní Evropy, české podniky využívají pracovní sílu ze států východní Evropy, popř. i ze vzdálenějších, zejména asijských zemí. Dle údajů Škoda Auto a.s. pracuje mezi jejími kmenovými zaměstnanci cca 10 % cizinců. Jedna čtvrtina personálu jsou nicméně agenturní zaměstnanci, o kterých sice přesné údaje o národnostním složení nejsou k dispozici, avšak lze předpokládat podíl cizinců srovnatelný s kmenovými zaměstnanci Škoda Auto a.s., respektive vyšší. Stejně tak u dodavatelů závodu Škoda Auto a.s., kde jsou zpravidla vykonávány jednodušší pracovní činnosti pro méně kvalifikované zaměstnance.

S přítomností vyššího množství cizinců se musí region okolo Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou umět vyrovnat, neboť jde o jev trvale provázející přítomnost tak významného clusteru zaměstnavatelů v území. Pracovníci ze zahraničí budou přitom vždy z velké části spadat do kategorie nižšího stupně usazení, a budou tak převážně přebývat na ubytovnách, nebo budou využívat levné/sdílené nájemní bydlení. Nižší spjatost cizinců s územím a neexistence rodinného zázemí v místě se projevuje zvýšeným výskytem rizikového chování a hrozbou eskalace sociálně patologických jevů, zejména pak přestupků proti občanskému soužití (výtržnictví, rušení nočního klidu apod.), dopravních přestupků či přestupků proti majetku. Tato rizika se samozřejmě týkají i podstatné části českých zaměstnanců, kteří nebudou své pracovní působení v regionu vnímat jako dlouhodobý životní plán a budou v území jen přechodně pobývat na ubytovnách či v nájemních bytech.<sup>31</sup>

Souběžně se zpracováním této územní studie je v území zaváděna řada dílčích opatření pro zvýšení bezpečnosti v obcích okolo průmyslové zóny. Opatření se týkají zejména zvýšení dohledu dopravní policie nad silničním provozem v území kolem průmyslové zóny, zavádění společných česko-polských policejních hlídek, klíčovým opatřením je pak zřízení nové služebny Policie ČR přímo v Solnici. Nová služebna má přednostně řešit kontroly cizinců na ubytovnách a pracovištích.

Územní plánování může bezpečnostní situaci v území ovlivnit jen nepřímo, a to výhradně prevencí vzniku urbanistických řešení a uspořádání zástavby podmiňujících nepřímo rizikové sociální chování. **Tato územní studie nepřímo přispívá předcházení hrozeb spojených s rizikovým chováním zaměstnanců průmyslové zóny návrhem na vytvoření podmínek k přesídlení a k trvalému usazení maximálního možného množství v současné době neusazených a v území neukotvených zaměstnanců.** Celý návrh robustního systému bydlení, který tato územní studie doporučuje v území vybudovat, má být prevencí dalšího růstu počtu zaměstnanců ubytovaných na ubytovnách nebo denně dojíždějících do zaměstnání z velkých dálek, tedy lidí jen přechodně pobývajících v území, bez jakéhokoli vztahu k místu pobytu, a tedy bez zájmu o dění a příznivý rozvoj místa pobytu.

Tato územní studie však považuje za žádoucí, vedle samotné represe v podobě posílení bezpečnostních složek, **věnovat pozornost i administrativnímu, institucionálnímu a organizačnímu servisu pro zahraniční či krátkodobé pracovníky.** Tyto služby napomůžou schopnosti cizím zaměstnancům zorientovat se v území, najít si vhodnější ubytování či zařízení pro odpočinek a smysluplné trávení volného času. Zároveň bude mít veřejná správa o těchto pracovnících větší přehled a bude tak moci efektivněji činit případné intervence.

*Příkladem ze zahraniční praxe může být „Program pro migrující pracovníky z EU“, který si pořídilo město Rotterdam. Tento program je prováděn městským koordinátorem ve spolupráci s pracovní skupinou reprezentující jednotlivé odbory města zajišťující služby relevantní pro migranty. Spolupracuje i s nevládními organizacemi a významnými zaměstnavateli. V rámci programu se stanoví roční plány činnosti, jejichž naplňování se každý měsíc na jednání sleduje. Jako cíle, jejichž konkrétní naplňování se sleduje, lze zmínit např. otázky kolem registrace pracovníků, ochrana před vykořisťováním pracovníků ubytovacími službami, posilování povědomí občanů města o ekonomických přínosech migrantů, monitorování přístupu pracovníků k sociálním službám apod.*

*Klíčovým okamžikem pro úspěšnou integraci cizích pracovníků je dle města Rotterdam hned počátek jejich pobytu. Důraz je kladen na jejich prvotní registraci a poskytnutí pomoci při zajištění bydlení a zdravotní péče. Nástroj registrace slouží právě k poskytnutí předemných služeb a zároveň je tak prevencí před ilegálním ubytováním cizinců.*

*(Evropská komise 2015)*

<sup>31</sup> Podle údajů Městské policie v Rychnově nad Kněžnou byl v prvním kvartále roku 2017 podíl Čechů na přestupcích 64 % a podíl cizinců 36 %, přitom mezi cizinci byli nejčetnějšími pachatelé přestupků Poláci, Rumuni a Bulhaři, méně pak Slováci, Ukrajinci a Portugalci.



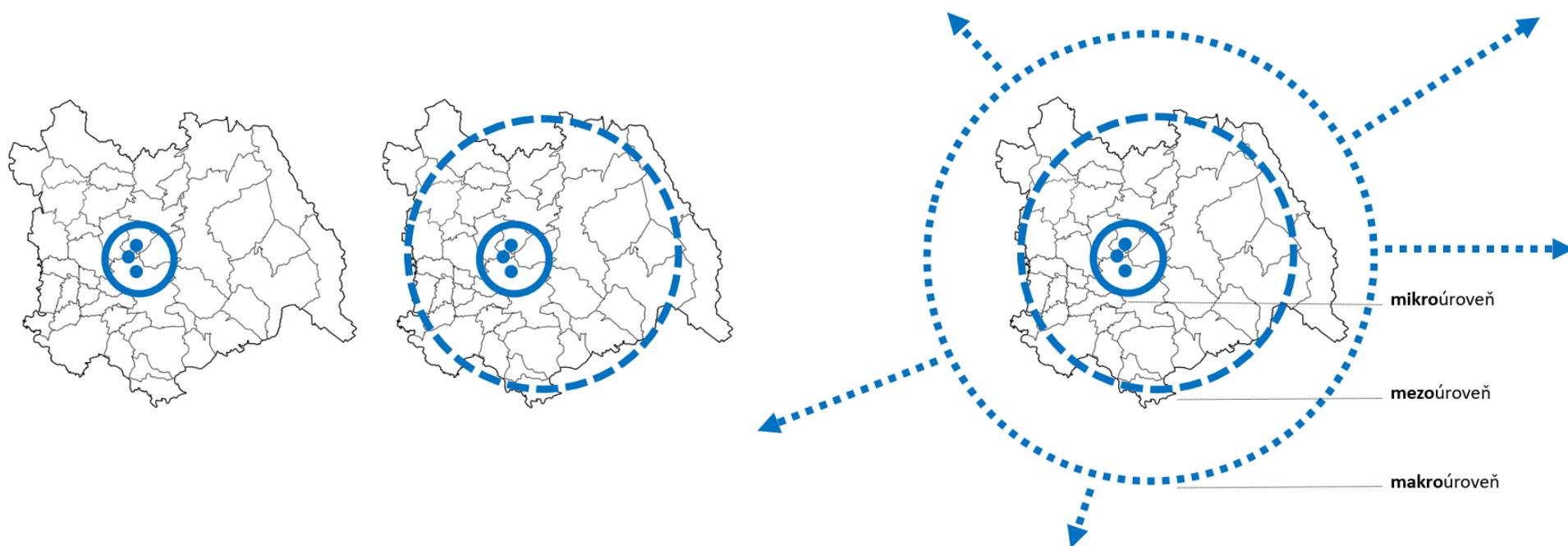
# Doprava





# Úrovně řešení dopravy

Doprava generovaná rozvojem průmyslové zóny klade na různých měřítkových úrovních různé nároky na území.



## Mikroúroveň

Zcela specifické a jednoznačně územně vymezené dopravní nároky vyvolávají dopravní vztahy uvnitř samotné Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Uvnitř obvodu této průmyslové zóny, tvořené dnes ve skutečnosti třemi vzájemně prostorově oddělenými zónami (Průmyslová zóna Kvasiny, Průmyslová zóna Solnice a Průmyslová zóna Rychnov nad Kněžnou (Lipovka)), probíhají lokální dopravní vztahy mezi závodem ŠKODA AUTO Kvasiny a jeho dodavatelskými závody lokalizovanými v rámci průmyslové zóny. Tyto lokální dopravní vztahy jsou vyvolané systémem výroby závodu ŠKODA AUTO Kvasiny bez nutnosti využití mezikladů komponentů pro výrobu. Do výrobního procesu závodu ŠKODA AUTO Kvasiny proto dodávají dodavatelé komponenty přímo na linku v požadovaném pořadí (just-in-sequence), resp. v konkrétním čase ke zkompletování v závodě těsně před dodávkou na linku (just-in-time). Mezi závody dodavatelů lokalizovanými v Průmyslové zóně Solnice a Průmyslové zóně Rychnov nad Kněžnou (Lipovka) a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny, umístěným v Průmyslové zóně Kvasiny, probíhá v podstatě nepřetržitý dopravní proud nákladních automobilů dodávající komponenty pro výrobní proces ŠKODA AUTO Kvasiny. Tento dopravní proud klade vysoké nároky na plynulost dopravy a vyloučení jakýchkoli nepředvídatelných dopravních kongescí a zdržení.

V příštích letech se v dosud nevyužitých rozvojových plochách průmyslu v rámci průmyslové zóny předpokládá intenzivní rozvoj závodů dodavatelů ŠKODA AUTO Kvasiny. Předpokládá se tak, že intenzita dopravy mezi závody dodavatelů lokalizovanými v průmyslové zóně a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny dále výrazně poroste.

## Mezoúroveň

Širšímu okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dominuje v dopravě téma dostupnosti průmyslové zóny pro její zaměstnance. V průmyslové zóně pracuje v současné době cca 10.300 zaměstnanců. Všichni tito zaměstnanci zatěžují každý den území v širším okolí průmyslové zóny přesunem mezi svým bydlištěm nebo místem ubytování a průmyslovou zónou. Při predikovaném růstu celkového počtu zaměstnanců průmyslové zóny po roce 2025 k hranici 15.000 zaměstnanců se zátěž území každodenními přesuny zaměstnanců v území dále zvýší.

Nejexponovanějším územím z hlediska každodenní mobility pracovní síly je přirozeně nejbližší okolí průmyslové zóny, kde se kumulují (sjíždějí) dopravní proudy zaměstnanců ze všech vzdálenějších směrů s proudy zaměstnanců dojíždějících nebo docházejících do zaměstnání do průmyslové zóny z bližšího okolí. Podle údajů Škoda Auto a.s. lze dovodit, že přibližně 60 – 70 % zaměstnanců dojíždí (nebo dochází) do zaměstnání do průmyslové zóny ze vzdálenosti nepřesahující 25 km, cca 50 % pak ze vzdálenosti nepřekračující 15 km. Tato vzdálenost odpovídá přibližně rozsahu území řešeného touto územní studií. Diametr řešeného území zároveň poměrně přesně odpovídá dojížděči do průmyslové zóny max. 30 – 45 minut automobilem a částečně i autobusem (zejména svozovými autobusy, resp. vlakem na trati Častolovice – Solnice).

Tato územní studie navrhuje do budoucna usadit podstatnou část zaměstnanců průmyslové zóny, resp. jejich rodiny, přednostně do sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem. Jedná se přitom o sídla s odpovídající absorpční kapacitou, vybavená kapacitně odpovídající a dostupnou veřejnou infrastrukturou a s dobrou dostupností průmyslové zóny. Jedním z předpokladů úspěšného naplnění této vize usazení co největšího počtu zaměstnanců průmyslové zóny přednostně ve vybraných sídlech řešeného území je zajištění optimálních podmínek dostupnosti průmyslové zóny. A to přednostně jinak než individuální automobilovou dopravou, která generuje, v porovnání s ostatními druhy dopravy zaměstnanců do průmyslové zóny (pěší, cyklo, vlak, svozové autobusy, linky veřejné autobusové dopravy), nejvyšší dopravní zátěž území.

## Makroúroveň

Dopravním vztahům vázaným na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou přesahujícím hranici řešeného území, tedy diametr cca 15 – 20 km okolo průmyslové zóny, dominuje jednoznačně doprava nákladů. Nesrovnatelně menší podíl a význam co do objemu dopravní zátěže tvoří dojíždka zaměstnanců do průmyslové zóny na větší vzdálenosti, dojíždka nad 25 km představuje zhruba 30 % veškeré dojíždky a s přibývajícím kilometry nad 25 km prudce klesá.

Převažující objem dopravy nákladů do/z průmyslové zóny je uskutečňován kamionovou dopravou po silnicích, doplňkově pak po železnici.



# Makroúroveň





# Téma

## Dopravní obslužnost průmyslové zóny nákladní dopravou.

### Dálková doprava nákladů

Tématem globálních dopravních vztahů Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je nákladní doprava komponentů, součástek, materiálu a hotových výrobků. Doprava nákladů z/do průmyslové zóny se odehrává jednak těžkou nákladní automobilovou dopravou po silnicích a dále po železnici Častolovice – Solnice, která je ukončena u závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

Stejně jako v případě lokálních dopravních vztahů je, a i do budoucna zůstane, dominantním generátorem nákladní dopravy v průmyslové zóně závod ŠKODA AUTO Kvasiny. Dodavatelské závody celého řetězce dodavatelů a subdodavatelů závodu ŠKODA AUTO Kvasiny se nacházejí v celé ČR i ve většině evropských zemí, zejména v Německu.

### Doprava nákladů po železnici

Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je napojena na regionální železniční trať č. 021 Častolovice – Solnice (dříve železniční trať č. 022). Trať je jednokolejná a neelektrizovaná, traťová rychlost je v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou 60 km/h a v úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice 50 km/h s místními omezeními. Směrové poměry a technické parametry trati jsou dlouhodobě nevyhovující, pro osobní dopravu je trať pomalá, a tedy jen omezeně konkurenceschopná vůči individuální automobilové nebo autobusové dopravě, pro nákladní dopravu je trať málo propustná a nenachází se na ní žádná železniční stanice s možností vlakovtorby délky 600 m.

Dopravní nabídku v pracovních dnech tvoří mezi Častolovicemi a Rychnovem nad Kněžnou 20 párů osobních vlaků, z nichž pouze 3 páry zajíždějí až do Solnice (vázané na pracovní směny v automobilce ŠKODA AUTO Kvasiny). Pro nákladní dopravu je železniční trať č. 021 Častolovice – Solnice v současné době využívána pouze pro dopravu hotových výrobků (kompletních hotových automobilů k přímé dodávce zákazníkům) ze závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. V současné době generuje závod ŠKODA AUTO Kvasiny 6 párů krátkých vlaků (délka 300 m) denně, blízký plán je navýšení objemu železniční dopravy na 8 párů krátkých vlaků denně. K vlakovtorbě standardních 600 m dlouhých sestav a zároveň k přepřahání tažné lokomotivy na elektrickou trakci dochází na nádraží v Týništi nad Orlicí. Z Týniště nad Orlicí směřuje dnes 5 ze 6 vlaků denně do Nymburka, kde probíhá centrálně výsledná vlakovtorba pro závod Kvasiny i Mladá Boleslav, 1 vlak denně směřuje do Břeclavi.

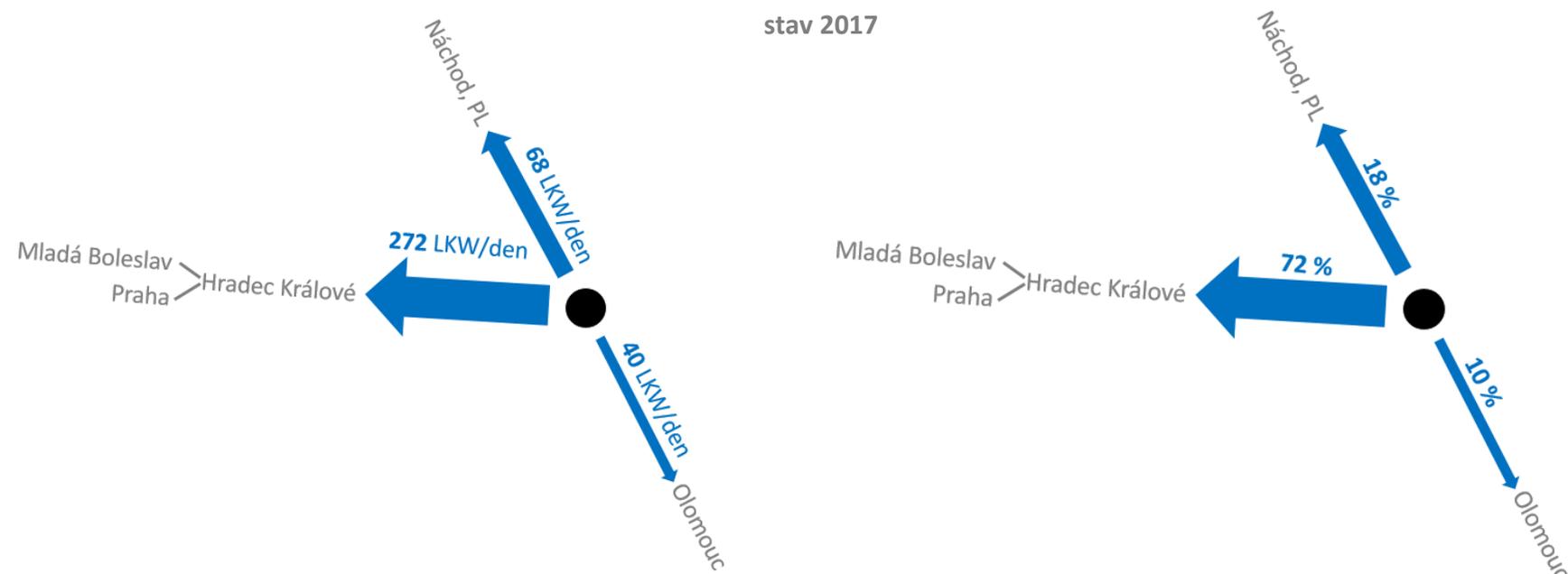
V roce 2015 byla realizována stavba „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 2. část – Rekonstrukce zst. Rychnov nad Kněžnou“, kdy došlo k úpravám kolejiště, vybudování nástupišť a zabezpečovacího zařízení. V roce 2015 byla rovněž provedena rekonstrukce kolejiště železniční stanice Solnice v oblasti severního a středního zhlaví, prakticky bez dopadu do kolejového schématu stanice. Součástí stavby byla rekonstrukce železničního svršku a spodku, bez realizace nového zabezpečovacího zařízení.

### Doprava nákladů po silnici

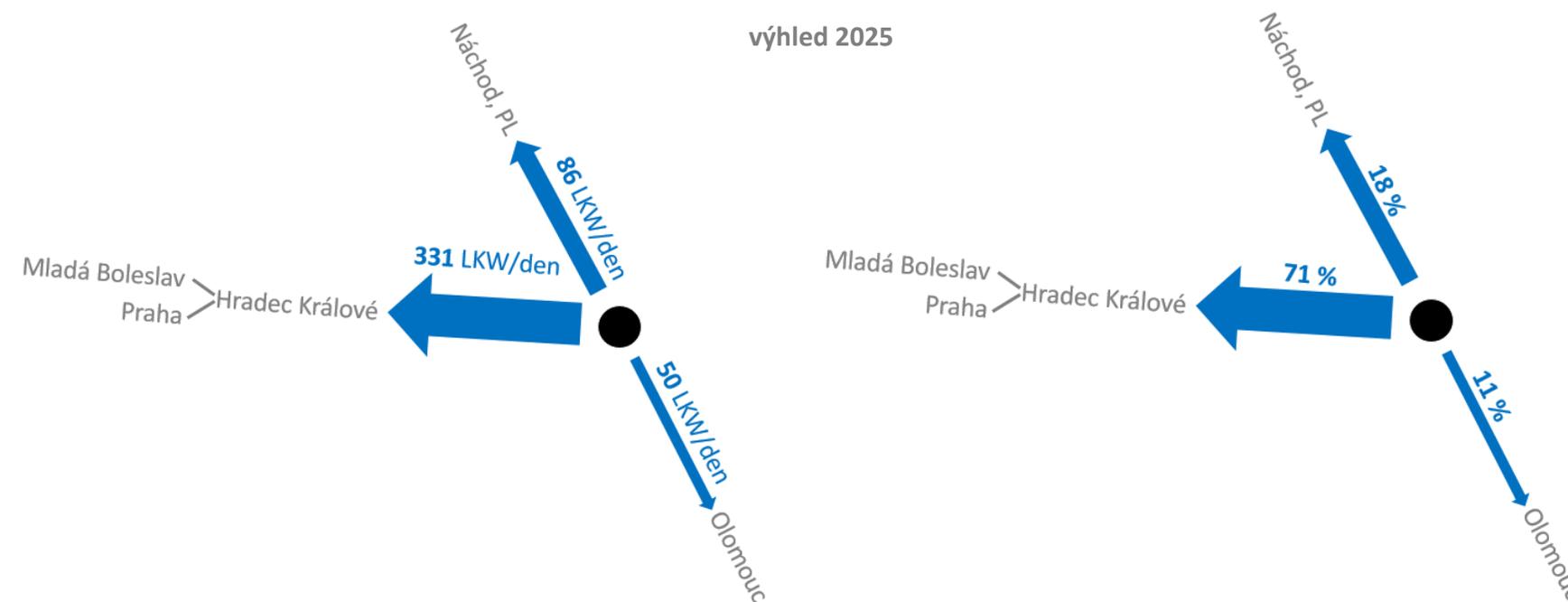
Převažující podíl na vnější nákladní dopravě obsluhující Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (doprava na větší vzdálenosti, která má svůj zdroj nebo cíl mimo obvod průmyslové zóny a převážně zároveň i mimo území řešené touto územní studií, převážně mimo systém JIT a JIS) má těžká nákladní automobilová doprava. V současné době generuje závod ŠKODA AUTO Kvasiny každý den průměrně 380 těžkých nákladních vozů v jednom směru, celkem tedy až 760 cest těžkých nákladních vozidel mimo území řešené touto územní studií. Údaje o objemu vnější kamionové dopravy ostatních závodů v průmyslové zóně nejsou dostupné, pro účely této území studie jsou však s ohledem na dominanci provozu závodu ŠKODA AUTO Kvasiny v průmyslové zóně dostatečně názorné i údaje o objemu a rozpadu těžké nákladní dopravy jen ze závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

Rozpad těžké kamionové dopravy ze závodu ŠKODA AUTO Kvasiny v jednom směru za den je v poměru 272 těžkých nákladních vozidel (72 %) ve směru Hradec Králové a dále Praha nebo Mladá Boleslav, 68 těžkých nákladních vozidel (18 %) ve směru Náchod a Polsko a 40 těžkých nákladních vozidel (10 %) ve směru Olomouc. Do Mladé Boleslavi směřuje dnes 120 nákladních vozidel a do Vrchlaví pouze 2 nákladní vozidla.

Ve výhledu 2025 předpokládá Škoda Auto a.s. poměr rozpadu vnější těžké nákladní dopravy do třech hlavních směrů shodný jako dnes, jen odhaduje v celkovém objemu navýšení z 272 na 331 těžkých nákladních vozidel za den v jednom směru. Objem nákladní dopravy do Mladé Boleslavi se má zvýšit na 200 nákladních vozidel a do Vrchlaví na 3 nákladní vozidla.



LKW = Lastkraftwagen, česky těžké nákladní vozidlo



Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v současné době nedisponuje přímým, kapacitním a rychlým silničním napojením na dálnici. Nejbližší dálnicí, vzdálenou od průmyslové zóny celých 50 km (!), je dálnice D11, dostupná po silnicích II/321, resp. II/318 a I/11, alternativně pak po silnicích I/14 a I/11, které převážně nejsou vybaveny obchvaty zastavěných území obcí a jejichž šířkové a směrové parametry neodpovídají intenzitě těžké nákladní dopravy, která po nich jezdí. Na trase z Kvasin k dálnici D11 jsou nejproblémovějšími průjezd Častolovicemi a průjezd Hradcem Králové. Ve směrech na sever na Polsko není dostupná dálnice žádná, ve směru na jih na Olomouc je nejbližší dálnice D35 v Mohelnici vzdálená dokonce 95 km a dostupná rovněž po kapacitně nevyhovujících silnicích I. třídy.

Vztah Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou k dálniční síti ČR se do budoucna nijak zásadně nezmění, žádná z plánovaných dálnic se nemá přiblížit k regionu Rychnovska. Obě plánované dálnice nejbliže průmyslové zóně, dálnice D11 a D35, Rychnovsko míjejí.

Podle aktuálních informací ŘSD ČR (stav k 04/2017) k plánované výstavbě dálniční sítě v ČR lze do roku 2025 s poměrně vysokou mírou pravděpodobnosti očekávat (roky uvedení dané dálnice do provozu uváděné ŘSD je třeba brát s rezervou a počítat spíše se zpožděním v řádu jednotek let) prodloužení dálnice D11 z Hradce Králové do Jaroměře a prodloužení dálnice D35 z Opatovic do Ostrova. ŘSD před rokem 2025 uvádí předpoklad uvedení do provozu ještě u úseku dálnice D11 Jaroměř – Trutnov, vzhledem k dodnes nedořešenému vedení přes obec Kocbeře se tento předpoklad zdá být příliš optimistický. Na dostupnosti dálniční sítě z průmyslové zóny ovšem tento předpoklad nic nemění. To samé platí o dálnici D35 z Hradce Králové do Úlibic a také o úseku D35 Ostrov – Janov.

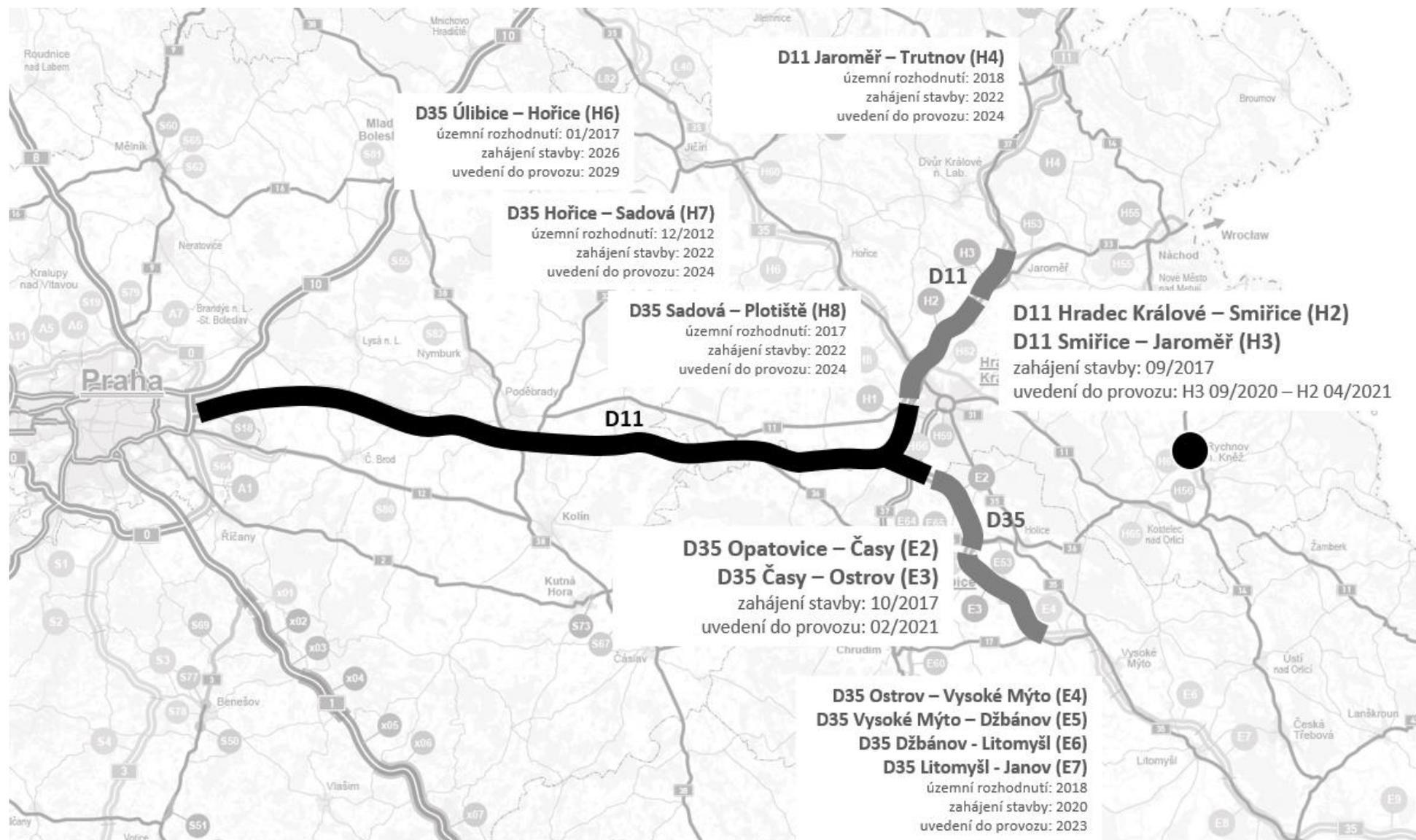


Schéma plánovaného rozvoje dálniční sítě (zdroj: ŘSD ČR, stav k 04/2017, na podkladě mapy ŘSD – výstavba v ČR)

# Cíle

Zlepšení podmínek obsluhy průmyslové zóny nákladní dopravou.

## 1 Zkapacitnění železniční trati Častolovice – Solnice

Cílem je zkapacitnění železniční trati č. 021 v úseku Častolovice – Solnice pro více párů osobních i nákladních vlaků, zvýšení traťové rychlosti a související zkrácení jízdních i cestovních dob, případná elektrizace celé trati a umístění nádraží s možností vlakovorby standardizovaných dlouhých vlaků délky 600 m, co nejbližší závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. Zvýšení propustnosti trati je třeba prioritně řešit v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou, kde je výrazně vyšší intenzita osobní dopravy než ve zbývajícím úseku mezi Rychnovem nad Kněžnou a Solnicí. Na tomto úseku už jezdí jen 3 páry vlaků denně vázané časově na směny v automobilce ŠKODA AUTO Kvasiny.

## 2 Napojení průmyslové zóny na dálnici

Cílem je vytvořit v území podmínky pro možné co možná nejkratší, nejrychlejší a nejkapacitnější napojení Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pro těžkou nákladní kamionovou dopravu na dálniční síť, primárně pak v nejvíce využívaném směru Hradec Králové s pokračováním dále na Prahu a Německo, resp. Mladou Boleslav či Liberec a Německo.



# Zkapacitnění trati Častolovice – Solnice

Zvýšení propustnosti trati a zvýšení traťové i cestovní rychlosti a zkrácení dojezdových časů.

Územní studie v plném rozsahu potvrzuje záměr SŽDC na zvýšení kapacity železniční trati Častolovice – Solnice dle zpracovávané *Aktualizace studie proveditelnosti Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část, koncept 01/2017 (SUDOP Praha, a.s., 01/2017) - 4. stavba* [záměr č. **201**].

Záměr počítá se zvýšením traťové rychlosti rekonstrukcí traťové koleje, v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou na maximální traťovou rychlost až 80 km/h a v koncovém úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice na rychlost až 60 km/h v úseku mezi km 12,260 a 13,800, ve zbylé části úseku by zůstala rychlost 50 km/h. Záměr dále počítá s rekonstrukcí železničních zastávek Synkov a Slemeno, s rekonstrukcí traťové koleje Rychnov nad Kněžnou – Rychnov nad Kněžnou zastávka, s rekonstrukcí železniční zastávky Rychnov nad Kněžnou zastávka (event. vybudování zastávky v alternativní poloze). Pro potřeby vlakovtorby dlouhých vlaků délky 600 m počítá záměr s novou železniční stanicí Lipovka [záměr č. **201b**] se třemi oboustranně zapojenými dopravními kolejemi užitné délky 670 až 685 m, s odvratnou (odstavnou) a s výtažnou kolejí. Železniční stanice Lipovka umožní odstavení prázdných i ložených vozů v bezprostřední blízkosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Tato skutečnost bude mít dopad zejména na flexibilitu a spolehlivost přistavení prázdných a odvoz ložených vozů. Díky odstavení těchto vozů v Lipovce již nebude nutné je pro bezprostřední nakládku pokaždé dopravovat až z Týniště nad Orlicí po malých skupinách a bude možné se jimi předzásobit. V případě např. mimořádných událostí na trati či výluce provozu kvůli údržbě bude moci nakládku (zejména automobilů) kontinuálně pokračovat a naložené vlaky se pak odvezou po zprovoznění tratě. Pokud se ukáže provozně technologická nezbytnost, počítá záměr z novou výhybnou Synkov [záměr č. **201a**] v potřebné užitné délce 700 m, na přímém úseku trati mezi železničními stanicemi Synkov a Slemeno.

Po realizaci nového železničního nádraží Lipovka počítá Škoda Auto, a.s. s navýšením objemu nákladní dopravy na 4 páry „dlouhých“ vlaků denně s hotovými vozy o 600 m délky vlaku. Navíc se reálně uvažuje o možnosti zajištění 1 páru vlaků s transportem materiálu a dílů od dodavatelů do závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

# Napojení průmyslové zóny na dálnici

Co nejkratší a nejkapacitnější trasa z průmyslové zóny k nejbližší dálnici.

## Směr D11 – Praha – SRN

Dominantním směrem rozpadu kamionové dopravy z Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je směr na západ, s možností pokračovat dále po dálnici D11 na Prahu a do SRN (po dálnicích D5, D6, D7 nebo D8), anebo po silnici I/35 (budoucí dálnici D35) směr Jičín a odtud do Mladé Boleslavi nebo přes Turnov a Liberec do SRN či Polska na sever. Ve směru na Prahu se do budoucna nabízejí 2 prioritní alternativy vedení dálkové nákladní dopravy z/do průmyslové zóny, obě v podstatě rovnocenné, co se týče nejrychlejšího možného najetí na nejbližší dálnici:

1. severní trasa: průmyslová zóna > Solnice – obchvat (po realizaci II. etapy se bude jednat o silnici I/14) > II/321 Domašín – obchvat [záměr S40] > II/321 Libel – II/318 Častolovice – obchvat [záměr S30] > I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru S01] > I/11 Týniště nad Orlicí > I/11 Hradec Králové – Severní tangenta [záměr] > D11 Hradec Králové [záměr – částečně již ve výstavbě] > D11 > Praha
2. jižní trasa: průmyslová zóna > Solnice – obchvat (po realizaci II. etapy se bude jednat o silnici I/14) > II/321 Domašín – obchvat [záměr S40] > II/321 Libel – II/318 Častolovice – obchvat [záměr S30] > I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru S01] > I/11 Čestice > I/36 Borohrádek – Holice – přeložka [záměr] – D35 [záměr] > D35 Opatovice > D11 > Praha

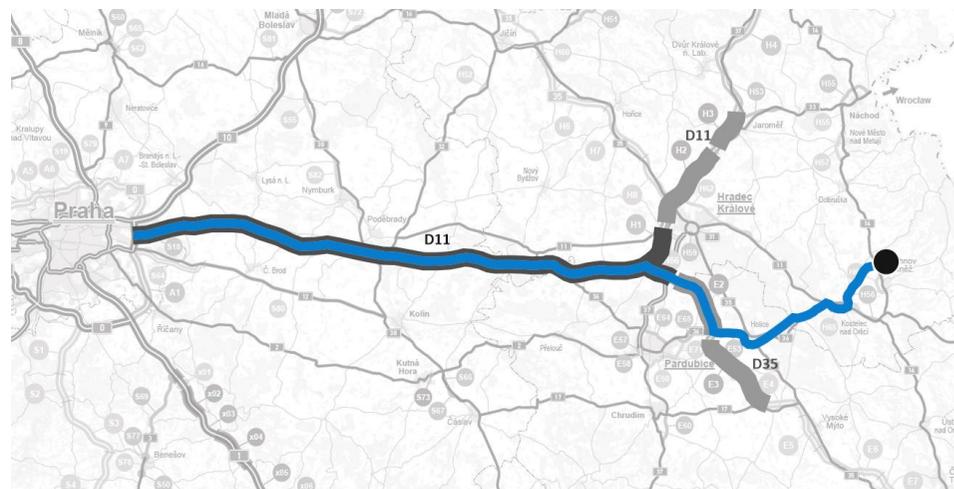
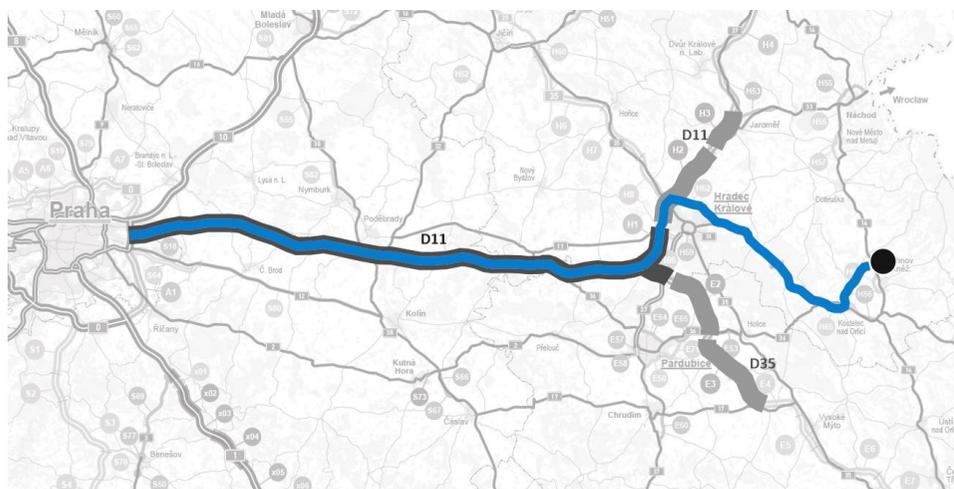


Schéma trasy nákladní dopravy z průmyslové zóny směr D11 – Praha – SRN, vlevo: severní trasa, vpravo: jižní trasa (na podkladě mapy ŘSD – výstavba v ČR)

Obě alternativy shodně využívají pro co nejrychlejší a nejkratší příjezd k dálnici (D11 nebo D35) silnici II/321 Solnice – Častolovice s návazností na plánovaný obchvat Častolovic na silnici II/318 [záměr S30] a dále na obchvat Častolovic na silnici I/11 [součást záměru S01].

Jednoznačnou výhodou severní alternativy vedení trasy směr D11 – Praha – SRN je její vedení od Častolovic dále na západ po silnici I/11, která i bez ohledu na dopravní obsluhu průmyslové zóny patří mezi prioritní silniční tahy v Královéhradeckém kraji (s vazbou na Králicko na východním okraji Pardubického kraje a s vazbou na Šumersko v Olomouckém kraji). Trasa tak využívá synergicky několikerého dopravního významu silnice I/11. Lze tak předpokládat i vyšší prioritu dokončení všech chybějících přeložek silnice I/11 na trase, tedy přeložky Častolovice – Kostelec nad Orlicí [záměr S01] i přeložky Hradec Králové – Blešno – Nepasice (Severní tangenta Hradce Králové) s napojením na již částečně rozestavěný úsek dálnice D11 kolem Hradce Králové.

Naopak úskalím jižní alternativy vedení trasy směr D11 – Praha – SRN je poměrně nižší priorita realizace obchvatů na silnici I/36 na pomezí Královéhradeckého a Pardubického kraje, v porovnání s naléhavostí řešení obchvatů na silnici I/11 mezi Hradcem Králové a Vamberkem. Například přeložka silnice I/36 Holice – Borohrádek není ŘSD zatím vůbec sledovaná ani jako záměr v přípravě.



V rámci zpracování této územní studie byla pro prioritní směr nákladní dopavy z průmyslové zóny směr D11 – Praha – SRN prověřována také trasa z průmyslové zóny směrem na sever po silnici I/14 do Dobrušky a dále po silnici II/298 přes Opočno do Třebechovic pod Orebem na silnici I/11. Tato alternativa byla touto územní studií vyhodnocena jako neperspektivní, a to z těchto konkrétních důvodů: Zatímco na trase Solnice – Častolovice – Třebechovice pod Orebem jsou pouze 3 dosud nerealizované obchvaty (II/321 Domašín, II/318 Častolovice, I/11 Častolovice), na trase Solnice – Dobruška – Opočno – Třebechovice pod Orebem je dosud nerealizováno 6 obchvatů (I/14 Solnice – 2. etapa, II/298 Opočno, II/298 Čánka, II/298 Očelice, II/298 Ledce, II/298 Třebechovice pod Orebem), a to navíc na silnici II. třídy II/298 bez jakékoli zásadní priority v silniční síti Královéhradeckého kraje.

## Směr Mladá Boleslav

Obdobně významným směrem rozpadu kamionové dopavy z Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, jako je směr na dálnici D11, Prahu a dále do SRN, je směr na Mladou Boleslav. Ve směru na Mladou Boleslav se do budoucna nabízejí opět 2 prioritní alternativy vedení dálkové nákladní dopavy z/do průmyslové zóny:

1. severní trasa: průmyslová zóna > Solnice – obchvat (po realizaci II. etapy se bude jednat o silnici I/14) > II/321 Domašín – obchvat [záměr **S40**] > II/321 Libel – II/318 Častolovice – obchvat [záměr **S30**] > I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru **S01**] > I/11 Týniště nad Orlicí > I/11 Hradec Králové – Severní tangenta [záměr] > D35 Hradec Králové – Úlibice [záměr] > I/16 Jičín > I/16 > Mladá Boleslav

*pozn. severní trasa je využitelná při pokračování z Jičína dále po I/35 na Turnov pro trasu nákladní dopavy ve směru na sever do SRN či do Polska (přes Hrádek nad Nisou)*

2. jižní trasa: průmyslová zóna > Solnice – obchvat (po realizaci II. etapy se bude jednat o silnici I/14) > II/321 Domašín – obchvat [záměr **S40**] > II/321 Libel – II/318 Častolovice – obchvat [záměr **S30**] > I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru **S01**] > I/11 Čestice > I/36 Borohrádek – Holice – přeložka [záměr] – D35 [záměr] > D35 Opatovice > D11 > I/38 Poděbrady > I/38 Nymburk > I/38 > Mladá Boleslav

Obě alternativy opět shodně využívají pro co nejrychlejší a nejkratší příjezd k dálnici (D11 nebo D35) silnici II/321 Solnice – Častolovice s návazností na plánovaný obchvat Častolovic na silnici II/318 [záměr **S30**] a dále na obchvat Častolovic na silnici I/11 [součást záměru **S01**].

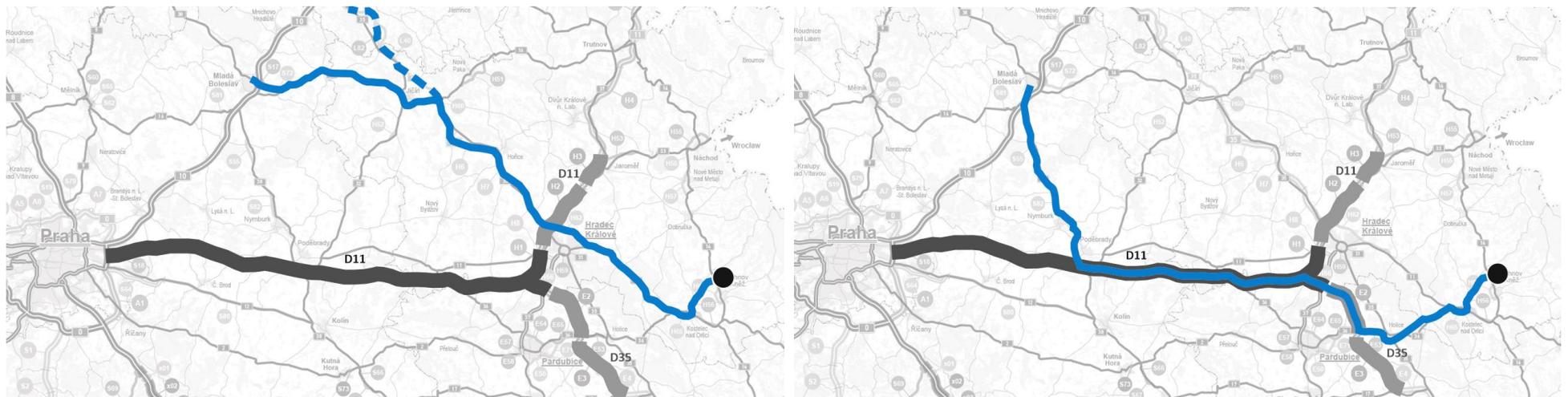


Schéma trasy nákladní dopavy z průmyslové zóny směr Mladá Boleslav, vlevo: severní trasa, vpravo: jižní trasa (na podkladě mapy ŘSD – výstavba v ČR)

## Směr Polsko

Nejpřímější trasa z Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou do Polska pro těžkou nákladní dopravu vede na sever přes Dobrušku a Nové Město nad Metují na Náchod a odtud dále na Klodzko a Wrocław, resp. z Náchoda dále po silnici I/14 na Trutnov s napojením na D11 po jejím dokončení až k polským hranicím. Obě trasy ve směru od průmyslové zóny na sever mají řadu zásadních problémů a závad, jejichž úplné odstranění nelze ve většině případů vůbec očekávat, určitě ne v krátkodobém nebo střednědobém horizontu tak, aby tento směr mohl být poměrně brzy použitelný pro těžkou nákladní dopravu generovanou intenzivně se rozvíjející průmyslovou zónou:

1. ani jedna z alternativ nesměruje přímo k dálnici, směr z Náchoda přímo do Polska nenavazuje na polské straně na žádnou dálnici, žádná tu Poláci není ani připravovaná, směr dále na Trutnov se dostává k dálnici D11 (až bude dostavěna) až za Trutnovem, tedy 60 km severně od průmyslové zóny
2. dlouhodobě neexistuje shoda na řešení přeložky silnice I/14 v Novém Městě nad Metují
3. mimořádně technicky a finančně náročná plánovaná přeložka silnice I/14 Vysokov – Červený Kostelec v délce 10 km, bez priority realizace v krátkodobém nebo střednědobém horizontu (zcela určitě nebude uvedena do provozu před rokem 2025)
4. ponechání směrově zcela nevyhovujícího úseku silnice I/14 Červený Kostelec – Úpice – Trutnov.

Z výše uvedených důvodů preferuje územní studie pro spojení průmyslové zóny s Polskem pro těžkou nákladní kamionovou dopravu prioritně sledovat trasu průmyslová zóna > Solnice – obchvat (po realizaci II. etapy se bude jednat o silnici I/14) > II/321 Domašín – obchvat [záměr **S40**] > II/321 Libel – II/318 Častolovice – obchvat [záměr **S30**] > I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru **S01**] > I/11 Týniště nad Orlicí > I/11 Hradec Králové – Severní tangenta [záměr] > D11 Hradec Králové – Trutnov [záměr, částečně v realizaci] > Lubawka (Polsko). Jednoznačnou výhodou tohoto vedení trasy nákladní dopavy do Polska je využití v úseku průmyslová zóna – Častolovice – Hradec Králové – D11 shodné trasy jako pro směr

nákladní dopravy z průmyslové zóny na západ. Tím se jen potvrzuje a násobí význam tohoto propojení a potvrzuje se tím prioritní řešení přeložek II/321 Domašín – obchvat [záměr S40], II/318 Častolovice – obchvat [záměr S30], I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru S01] a Severní tangenty Hradce Králové.

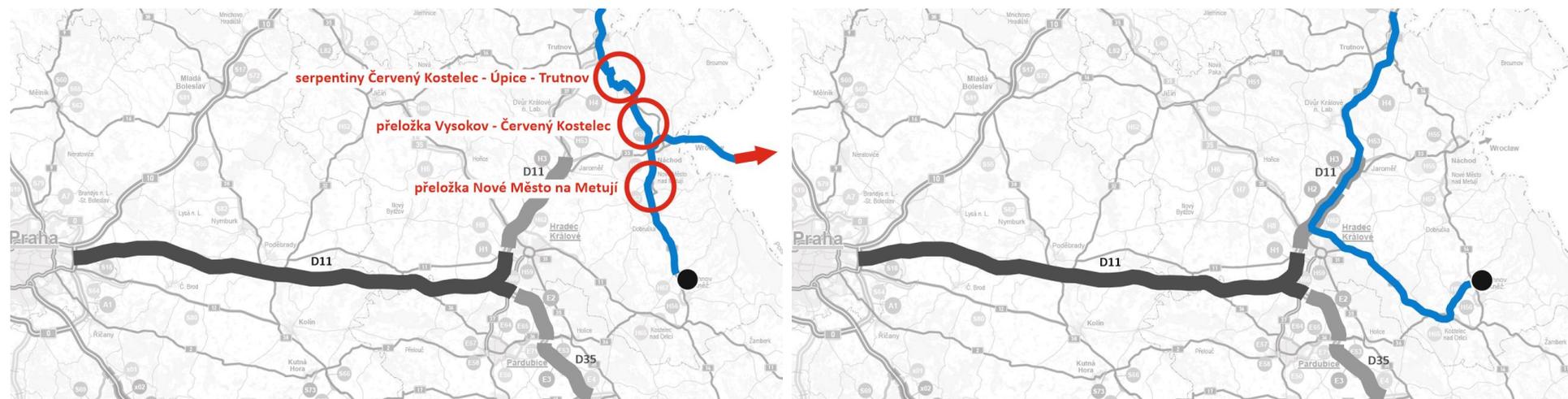


Schéma trasy nákladní dopravy z průmyslové zóny směr Polsko, vlevo: nevhodná trasa přes Náchod a Červený Kostelec, vpravo: preferovaná trasa (na podkladě mapy ŘSD – výstavba v ČR)

## Směr Olomouc

Ve směru na jih na Olomouc existuje v podstatě pouze jediná kapacitní a co nejpřímější trasa nákladní dopravy z průmyslové zóny, silnice I/14 přes Vamberk, Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou až k napojení na plánovanou dálnici D35 Olomouc – Hradec Králové. Dokončení celého plánovaného úseku dálnice D35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí je však plánováno až po roce 2025, takže v krátkodobém, resp. střednědobém horizontu se pro nákladní dopravu směřující z průmyslové zóny na jih napojení na dálnici nic nezmění a je třeba i nadále počítat s nejbližším napojením na dálnici D35 až u Mohelnice, 95 km jižně od průmyslové zóny.

Pro směr těžké nákladní kamionové dopravy z průmyslové zóny na jih na Olomouc je klíčovým záměrem v řešeném území plánovaná přeložka silnice I/14 – obchvat Rychnova nad Kněžnou [záměr S11 a S11R].

## Syntéza tras

Syntéza / soutisk všech do budoucna preferovaných tras těžké nákladní automobilové dopravy z/do Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou jednoznačně ukazuje, že úsekem tras s nejvyšší kumulací různých směrů nákladní dopravy z/do průmyslové zóny je úsek Solnice – Domašín – Častolovice – Čestice. Na tomto úseku se kumulují celkem čtyři z pěti preferovaných tras nákladní dopravy. Z toho jednoznačně vyplývá, že absolutní prioritou v přípravě a realizaci dopravních staveb v řešeném území musí mít tyto plánované záměry:

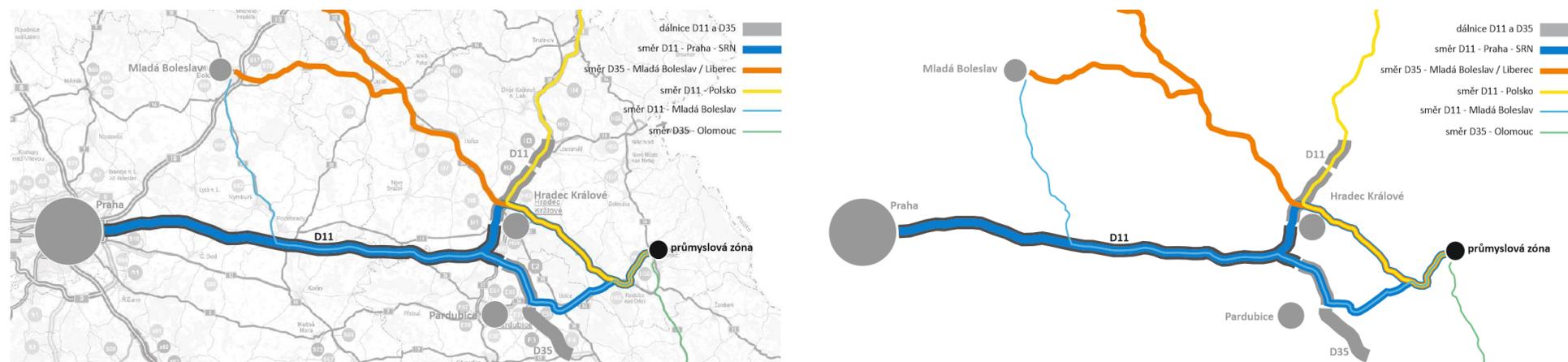
**silnice II/321 Domašín – obchvat [záměr S40]**

**silnice II/318 Častolovice – obchvat [záměr S30]**

**silnice I/11 Častolovice – obchvat [součást záměru S11]**

mimo řešené území pak

**silnice I/11 Hradec Králové – Bleško – Nepasice (Severní tangenta Hradce Králové) s napojením na dálnici D11.**



Syntéza / soutisk tras rozpadu těžké nákladní kamionové dopravy z průmyslové zóny (pozn. tloušťky čar nevyjadřují objem dopravy) (na podkladě mapy ŘSD – výstavba v ČR)



# Mezoúroveň



# Téma

Každodenní mobilita pracovní síly v okolí průmyslové zóny.

## Dopravní dostupnost průmyslové zóny pro zaměstnance

V Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pracuje v současné době cca 10.300 zaměstnanců. Všichni tito zaměstnanci docházejí nebo dojíždějí každý den do průmyslové zóny ze svého bydliště či místa pobytu v bližším či vzdálenějším okolí průmyslové zóny. Všechny dopravní proudy zaměstnanců se kumulují v bezprostředním okolí průmyslové zóny, tady se sbíhají dopravní proudy zaměstnanců přicházejících nebo přijíždějících z blízkého okolí s proudy zaměstnanců dojíždějících ze širšího regionu. Největší problémy přitom způsobuje individuální automobilové doprava. Při střídání směn je kumulace automobilů v okolí průmyslové zóny tak vysoká, že celkem běžně dochází ke kongescím dopravy na hlavních příjezdových trasách k průmyslové zóně, zejména na silnici I/14 a na silnici III/32118h. Dochází rovněž k problémům s parkováním automobilů. Kapacita parkovišť musí být vždy dimenzována na dvojnásobek počtu zaměstnanců směny, neboť před výměnou směn musí zároveň zaparkovat své automobily zaměstnanci přijíždějící na další směnu, parkoviště je však v té době ještě zaplněno automobily zaměstnanců právě končící směny. Hledání místa k zaparkování je pak poměrně složité, po parkovištích se pohybuje mezi již zaparkovanými automobily velkým množství automobilů hledajících místo k zaparkování. Podle zkušeností zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO Kvasiny může hledání místa k zaparkování, stejně jako odjezd z přeplněných parkovišť po směně, z důvodu mimořádně vysoké kumulace automobilů na parkovištích a vždy jen jednoho možného směru výjezdu z parkoviště, trvat i několik desítek minut. I přesto stále velký počet zaměstnanců dojíždí do průmyslové zóny vlastním automobilem.



Vlevo: výjezd z centrálních parkovišť závodu ŠKODA AUTO Kvasiny, uprostřed: železniční zastávka Solnice zastávka přes střídání směn, vpravo: autobusové nádraží Kvasiny (foto: VŠ, 03/2017)

Dopravním tématem na úrovni přibližně odpovídající rozsahu řešeného území je tedy dopravní dostupnost průmyslové zóny pro zaměstnance, a to zejména s ohledem na dělbou přepravní práce. Ta je dnes jednoznačně převážena na stranu individuální automobilové dopravy, která neúměrně zatěžuje silniční síť v širším okolí průmyslové zóny a vyvolává značné dopravní problémy v bezprostředním okolí průmyslové zóny, včetně problémů s parkováním automobilů.

**Dělbá přepravní práce** nebo také podíl dopravních výkonů (anglicky *Modal split*, doslovně volba dopravního prostředku) označuje poměr využívání (konkurenci) jednotlivých druhů dopravy v určité oblasti (město, kraj, stát) a čase. Stanovuje se zvláště pro osobní a nákladní přepravu. Termín má význam pro plánování a řízení dopravní nabídky/poptávky, respektive udržitelné dopravy. (cs.wikipedia.org)

V případě naplnění cílů stanovených pro usměrnění zaměstnanců průmyslové zóny v území bude většina zaměstnanců průmyslové zóny bydlet na území touto územní studií vymezených sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem. Z těchto rozvojových sídel je tedy potřeba pro zaměstnance zajistit nejlepší možné podmínky dostupnosti průmyslové zóny, a to přednostně pěšky, na kole nebo hromadnou dopravou autobusem či vlakem.

# Cíle

## Usměrnění každodenní dopravy zaměstnanců do průmyslové zóny.

Velká část zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou dojíždí do zaměstnání osobním automobilem. Vysoká mobilita zaměstnanců průmyslové zóny automobilem je dána jednak samotnou zaměstnaností v automobilovém průmyslu, a tedy vlastnictvím automobilu většinou zaměstnanců (zpravidla mladých mužů), ale také polohou průmyslové zóny ve venkovském prostoru, kde je vyšší mobilita automobily s ohledem na řidší osídlení, delší vzdálenosti dojíždění a horší obslužnost veřejnou dopravou některých obcí v území běžná.

Všechna touto územní studií identifikovaná sídla s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem mají již dnes v podstatě vyhovující dopravní spojení s průmyslovou zónou pro osobní dopravu po silnicích. Silniční síť v širším okolí průmyslové zóny je kapacitně a svými technickými, šířkovými a směrovými parametry problematická zejména pro provoz těžké nákladní dopravy v intenzitě, která se po ní na přístupových směrech do průmyslové zóny pohybuje. Pro automobilovou dopravu do průmyslové zóny je silniční síť v principu vyhovující. Problematický je souběh individuální automobilové dopravy s těžkou nákladní dopravou a zejména pak kumulace dopravních proudů v bezprostředním okolí průmyslové zóny. Čím blíže průmyslové zóně, tím je vyšší dopravní zatížení silnic v jejím okolí. Vážným problémem je také doprava v klidu okolo výrobních závodů a kumulace dopravní zátěže na parkovištích při výměně směn. Dostupnost průmyslové zóny automobily je z rozvojových sídel sice zajištěna, kvalita této dostupnosti je však výrazně snížena právě kongescemi dopravy v bezprostředním okolí průmyslové zóny a zejména pak dopravními problémy na příjezdech na parkoviště, parkování a rozpadu dopravy z parkovišť při odjezdu. Problémem je také časté živelné parkování automobilů v obcích okolo průmyslové zóny, ve snaze řidičů vyhnout se výše uvedeným problémům s na parkovištích u výrobních závodů.

Dojíždka zaměstnanců do průmyslové zóny individuální automobilovou dopravou generuje v širším okolí průmyslové zóny jednoznačně největší dopravní zátěž a nejvážnější dopravní problémy. Je třeba se proto v širším okolí průmyslové zóny primárně zaměřit na dosažení těchto cílů:

## 1 Usměrnění a redukce osobních automobilů směřujících do PZ

Cílem je vytvořit v širším okolí Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou podmínky pro snížení počtu osobních automobilů zaměstnanců přijíždějících přímo do průmyslové zóny. Cílem je co nejvíce zaměstnanců průmyslové zóny, kteří dnes dojíždějí do zaměstnání automobilem, motivovat k využití jiného způsobu dopravy, a to alespoň na části cesty končící v průmyslové zóně.

Cílem je, zejména v případě zaměstnanců dojíždějících do průmyslové zóny z větších vzdáleností, umožnit zachycení co největšího množství automobilů mimo jádrové území průmyslové zóny, v dostatečné vzdálenosti od průmyslové zóny, tak aby nedocházelo k dalšímu navýšování zátěže nejexponovanějších silnic v bezprostředním okolí průmyslové zóny. Cílem je tedy zvýšit podíl jiné než individuální automobilové dopravy na dělbě celkové přepravní práce dopravy zaměstnanců průmyslové zóny.

## 2 Optimalizace dopravní dostupnosti PZ z rozvojových sídel, s preferencí jiné než automobilové dopravy

Cílem je vytvořit v území podmínky pro možnou dostupnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou ze sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem, která jsou touto územní studií vyhodnocena jako preferenční pro usazení zaměstnanců průmyslové zóny, vždy různými způsoby dopravy alternativními k individuální automobilové dopravě. Cílem je zajistit, aby dostupnost průmyslové zóny ze sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem nebyla závislá výhradně na individuální automobilové dopravě. Cílem je tedy zvýšit podíl jiné než individuální automobilové dopravy na dělbě celkové přepravní práce dopravy zaměstnanců průmyslové zóny z rozvojových sídel.

Optimalizace dopravní dostupnosti průmyslové zóny ze sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem musí mít prioritu, stejně jako je prioritou usazení zaměstnanců průmyslové zóny a výstavba nových bytů právě v těchto sídlech.



# Usměrnění osobních automobilů do PZ

Zachycení co nejvíce automobilů směřujících do průmyslové zóny mimo průmyslovou zónu.

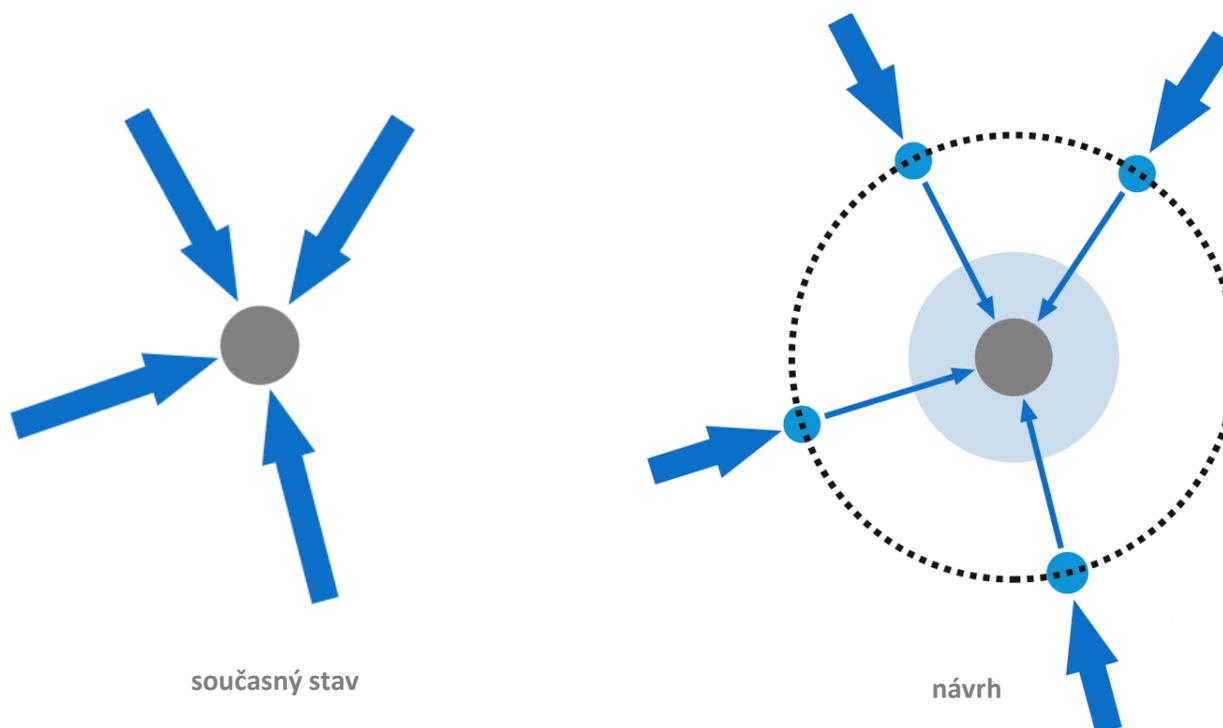
I přesto, že tato územní studie navrhuje vytvořit v území v rozumné dostupnosti průmyslové zóny podmínky pro usazení co největšího možného množství zaměstnanců průmyslové zóny dojíždějících do průmyslové zóny každý den z větších vzdáleností (nad 15 – 20 km), je nutné počítat s tím, že nezanedbatelný objem dojížděky zaměstnanců do průmyslové zóny z větších vzdáleností i přesto do budoucna zůstane. Ne všichni zaměstnanci dojíždějící každý den do průmyslové zóny z větších vzdáleností budou ochotni se přesídlit do blízkosti průmyslové zóny. Za cenu stability domova budou i nadále dojíždět. Lze tedy sice předpokládat, že počet dojíždějících se sníží, pořád ale zůstane nezanedbatelný počet denních dojíždějících, a to i z větších vzdáleností, a to především vlastním osobním automobilem.

Jedním z navrhovaných řešení, jak snížit objem osobních automobilů zaměstnanců v nejexponovanějším jádrovém území v bezprostředním okolí průmyslové zóny, je zachytit co nejvíce automobilů přijíždějících ze širšího okolí v území mimo vlastní průmyslovou zónu a zaměstnance dále do průmyslové zóny dopravit buď vlakem (v případě vazby na železniční trať č. 021 Častolovice – Solnice) nebo svozovými autobusy, které mohou mít vyhrazené pruhy (preferenci).

Dominantními směry každodenního dojíždění zaměstnanců do průmyslové zóny jsou<sup>32</sup>:

1. od Hradce Králové po silnici I/11 a od Pardubic po silnici I/36 > vstupní branou do území průmyslové zóny jsou Častolovice
2. od Svitav, České Třebové a Ústí nad Orlicí po silnici I/14 a od Žamberka po silnici I/11 > vstupní branou do území průmyslové zóny je Vamberk
3. od Polska a Náchoda po silnici I/14 a od Dvora Králové nad Labem a Jaroměře po silnici II/309 > vstupní branou do území průmyslové zóny je Dobruška.

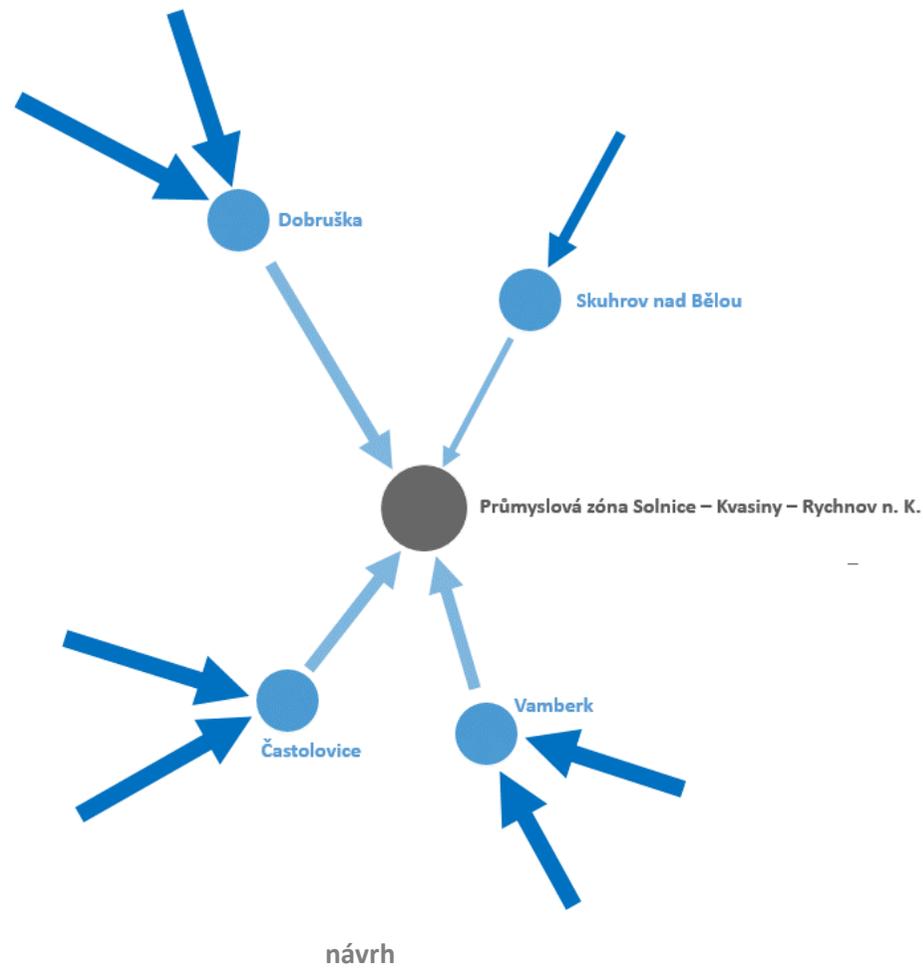
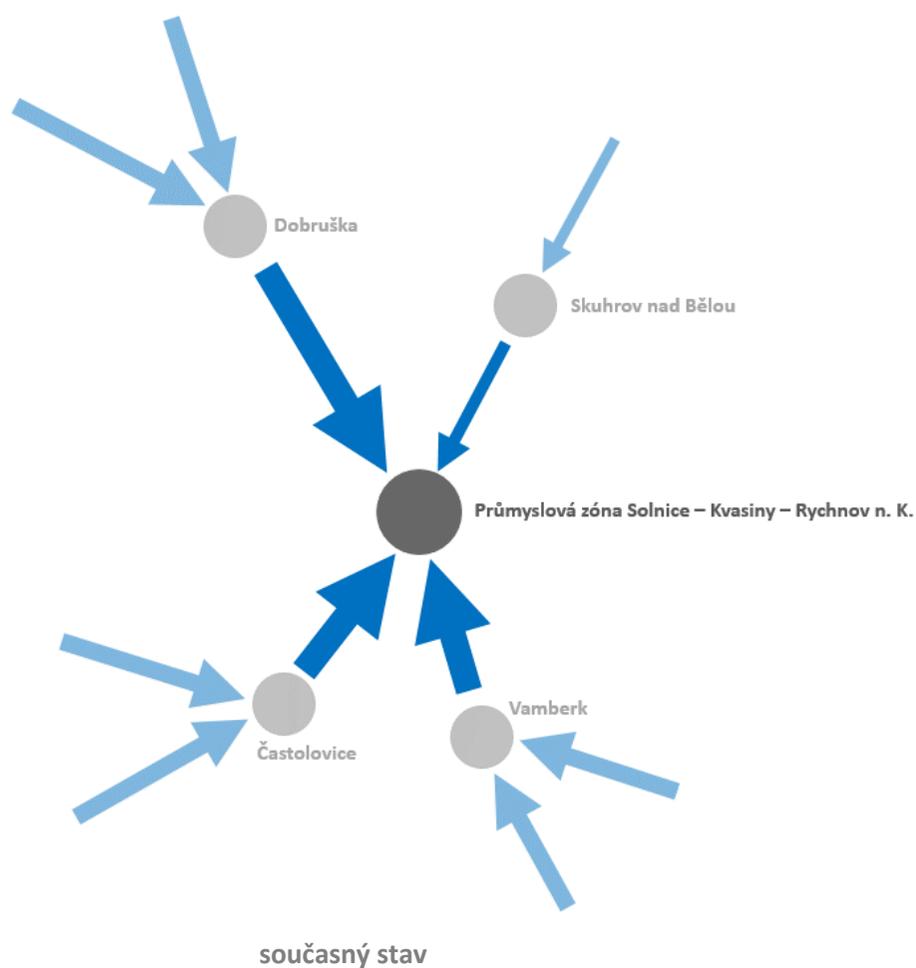
Omezený počet zaměstnanců dojíždí z Polska od Klodzka přes Orlické hory a do území průmyslové zóny vstupuje od Deštného v Orlických horách a Skuhrova nad Bělou po silnici II/321.



<sup>32</sup> Na základě údajů o dojížděce zaměstnanců Škoda Auto a.s. do závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.

Řešením je vytvořit v území vstupních bran do území průmyslové zóny z jednotlivých dominantních směrů automobilové dojíždky zaměstnanců průmyslové zóny síť záchytných parkovišť P+R s přímým přestupem na prostředky hromadné dopravy směřující do průmyslové zóny. Škoda Auto a.s. například právě připravuje realizaci P+R v Polsku, v blízkosti české hranice a na parkoviště navazující organizovaný svoz polských zaměstnanců do závodu Škoda Auto a.s. v Kvasinách. V případě parkovišť P+R s přestupem na svozové autobusy je vhodné dimenzovat kapacitu parkoviště na 1 plně obsazený velký svozový autobus (50 míst k sezení), tedy na kapacitu 100 parkovacích stání (kapacita pro 2 překrývající se směny):

1. **P+R Častolovice – nádraží** (navýšení ze stávající kapacity 15 stání na min. 50 stání) [záměr P01]
2. **P+R Vamberk – nádraží** (100 stání) [záměr P02]
3. **P+R Dobruška – křížení silnice I/14 a ulice Provozká** (100 stání) [záměr P03]
4. **P+R Skuhrov nad Bělou – východní okraj obce** (min. 100 stání) [záměr P04]





# Dopravní dostupnost PZ z rozvojových sídel

Poloha průmyslové zóny ve venkovském prostoru s poměrně řídkým osídlením vyvolává zvýšené nároky na dopravní dostupnost jejími zaměstnanci.

## Zásady dopravní dostupnosti PZ z rozvojových sídel

Pro optimalizaci dopravní dostupnosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pro zaměstnance ze sídel s nejvyšším a s doplňkovým rozvojovým potenciálem jsou, s cílem zvýšení podílu dopravy alternativní k individuální automobilové dopravě na celkovém objemu cest do zaměstnání, navrženy následující zásady. Předpokladem přitom je maximální možné snížení objemu individuální automobilové dopravy směřující do průmyslové zóny ze širšího okolí, z území mimo řešené území, zachycením mimo samotný obvod průmyslové zóny, optimálně pak co nejbliže hranici řešeného území (aby byl redukován počet osobních automobilů zaměstnanců průmyslové zóny, kteří každý den vjíždějí do průmyslové zóny a parkují tu):

### 1. Přímá pěší a cyklistická dostupnost PZ z rozvojových sídel v nejbližším okolí průmyslové zóny

Rozvojová sídla nebo jejich části v přiměřené pěší docházkové vzdálenosti (do max. 1,2 – 1,5 km) a cyklistické dojížděkové vzdálenosti (do max. 5 – 6 km) okolo průmyslové zóny mají mimořádně velký potenciál pro dopravní napojení na průmyslovou zónu přímo pěšky nebo na kole. Území na sever západ a jih v diametru do 5 km od obvodu průmyslové zóny má poměrně příznivou terénní konfiguraci pro pěší a cyklistický pohyb, krajina je zde jen mírně zvlněná bez výrazných terénních rozdílů a zlomů, je zde i poměrně nízká hustota silniční sítě, krajina je převážně zemědělsky využívána, a tedy otevřená a přehledná. Tato sídla (viz níže) je vhodné napojit na průmyslovou zónu přímo bezpečně a v co nejkratší možné trase pěšími, resp. cyklistickými komunikacemi, tedy cyklostezkami, resp. stezkami pro chodce a cyklisty. Samozřejmostí musí být bezpečný zpevněný povrch a osvětlení stezek a bezpečné křížení frekventovaných silnic.

Potenciál využití cyklo dopravy pro každodenní dojížděku do průmyslové zóny zvyšuje fakt, že většina zaměstnanců jsou mladí muži, pro něž je sportovní aktivita samozřejmou součástí životního stylu.

*Jako zcela přijatelná pěší docházková vzdálenost pro většinu lidí v obyčejných denních situacích je odbornou literaturou uváděna vzdálenost 500 m (např. Gehl, 2000), zcela běžně je však akceptována docházková vzdálenost např. k vybraným druhům občanského vybavení ve městech a obcích 600 – 800 m (např. Maier a kol., 2016). Uvedené docházkové vzdálenosti jsou obvyklé pro městské prostředí, ve venkovském prostoru měřítka pěších docházek zpravidla narůstá, literatura uvádí až na 1,2 či 1,5 km, to odpovídá při rychlosti chůze 3-4 km/h 20 až 25 minutám chůze.*

*Pro každodenní dojížděku do práce na kole uvádí odborná literatura (např. Schmeidler, 2010) jako přijatelnou vzdálenost 5 km, při průměrné rychlosti jízdy 12-15 km/h (po rovině) to odpovídá cca 20 až 25 minutám jízdy.*

Územní studie navrhuje prioritně vybavit pro přímou pěší, resp. cyklistickou dostupnost průmyslové zóny cyklostezkami, resp. stezkami pro chodce a cyklisty tyto trasy:

Dobruška – Podbřezí – Bílý Újezd – Ještětice (s návazností na stávající cyklostezku Ještětice – Solnice) [záměry C01, C02]

Skuhrov nad Bělou – průmyslová zóna [záměr C10]

Lukavice – průmyslová zóna [záměr C11]

Jaroslav – Panská Habrová – PZ [záměry C12, C13]

Lično – Černíkovice – PZ [záměr C14]

Vamberk – Lupenice – Rychnov nad Kněžnou (s návazností na stávající cyklostezku jižně od Rychnov nad Kněžnou) [záměr C31]

*Cyklistická doprava může nahradit automobilovou dopravu jen z části. Je smysluplně realizovatelná jen na krátké vzdálenosti (do 5 km), je sezónní (v zimě její podíl klesá takřka na nulu) a je závislá na počasí, je fyzicky náročná, a tudíž ovlivněná terénem a společenským užitím (cyklista se při výkonu zpravidla zapotí). Přesto může její podíl i v našich českých podmínkách dosáhnout značného růstu. (Schmeidler, 2010)*

## 2. Maximální využití železnice

Železnice je nejkapacitnější, nejekologičtější a nejpohodlnější formou hromadné dopravy osob na střední a dlouhé vzdálenosti (od cca 15 km). Prioritou každého území napojeného na železnici by měla být obsluha vlaky.

Pro zajištění dopravní dostupnosti průmyslové zóny z rozvojových sídel vlakem je v řešeném území nejlépe a v podstatě bez jakýchkoli zásadních změn využitelná **železniční trať č. 021 Čestice – Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice**. Přímě na tomto úseku železniční trati č. 021 leží sídla Čestice, Častolovice, Synkov, Slemeno a Rychnov nad Kněžnou. Zprostředkovaně může tento úsek železniční trati č. 021 napojit na průmyslovou zónu sídla Kostelec nad Orlicí (alespoň severní část) a Tutleky, za předpokladu kvalitního pěšího, resp. spíše cyklistického napojení k železničním zastávkám Synkov a Slemeno [záměry č. **C40 a C41**]. Dále může být tento úsek železniční trati č. 021 využit nepřímo pro sídla Roveň a Dlouhá Ves, Městská Habrová a Javornice.

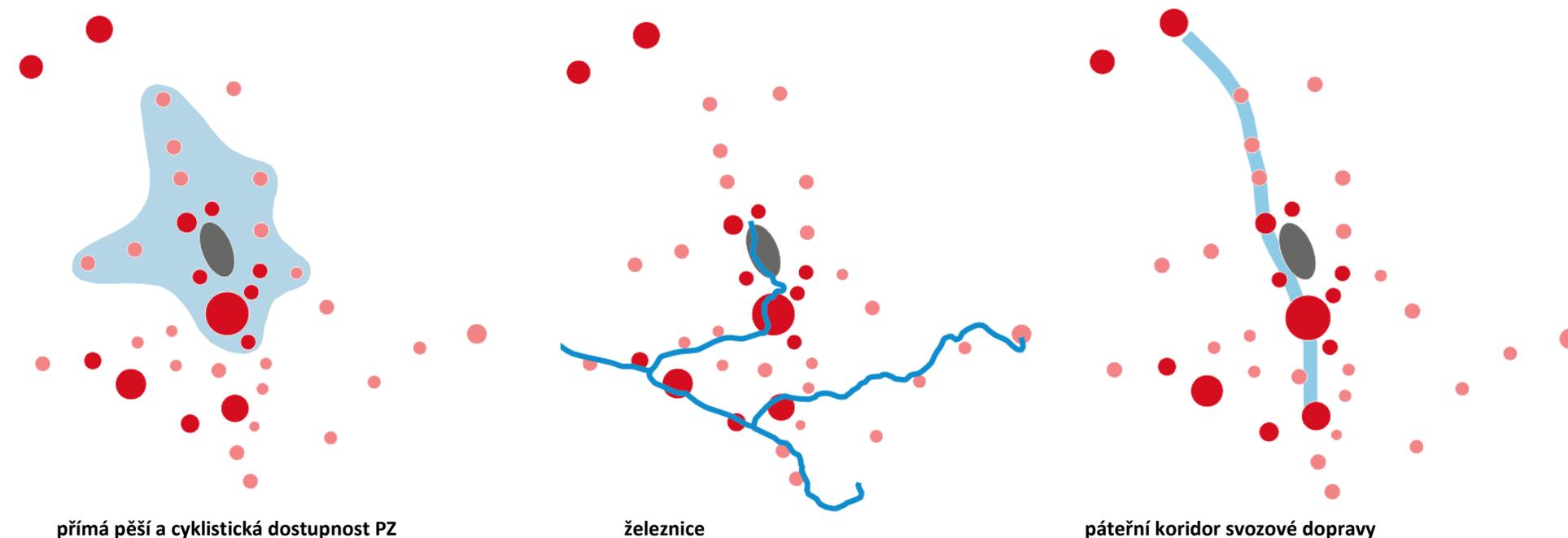
Je plánována celková modernizace železniční trati č. 021 mezi Častolovicemi a Solnicí [záměr č. **Z01**] s cílem zvýšení propustnosti trati pro více párů vlaků (s ohledem na nárůst objemu nákladní dopravy ze závodu ŠKODA AUTO Kvasiny) a zvýšení traťové rychlosti (v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou na 80 km/h a v úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice na 60 km/h) a dále je plánována rekonstrukce železničních zastávek Synkov, Slemeno a Rychnov nad Kněžnou – zastávka a výstavba nové výhybny Synkov a nové nákladní i osobní železniční stanice Lipovka [záměr č. **Z01b**].<sup>33</sup>

Využití úseku **železniční trati č. 021 z Častolovic na Letohrad** pro dopravní napojení Kostelce nad Orlicí a případně i Doudleb nad Orlicí na průmyslovou zónu je podmíněno případným propojením dnes vzájemně nepropojených úseků železniční trati č. 021 Častolovice směr Solnice a Častolovice směr Letohrad na východním okraji Častolovic [záměr **Z10**]. Propojení by umožnilo vést časově atraktivní přímé vlaky z Doudleb nad Orlicí a z Kostelce nad Orlicí až do Solnice. Pokud by došlo k propojení železničních tratí č. 021 a 023 u Doudleb nad Orlicí [záměr **Z20**], byla by železniční trať č. 021 využitelná také pro napojení Potštejna a Zámělu (ale také Žamberku a dalších obcí po trati) na Vamberk, kde je u železniční stanice touto územní studií navrhován jeden z hlavních přestupních uzlů v řešeném území mezi vlaky, automobily a svozovými autobusy směr průmyslová zóna [záměr **P02**]. Podle odborného názoru oddělení dopravní obsluhy Krajského úřadu Královéhradeckého kraje se přitom jako přínosnější a efektivnější z obou navrhovaných propojení železničních tratí jeví propojení úseků železniční trati č. 021 u Častolovic, mělo by být tedy sledováno jako prioritní. Jeho výhodou je využitelnost pro přímé vlaky od Letohradu až do Solnice, bez nutnosti přestupu na svozové autobusy ve Vamberku. Protože nelze předpokládat, že by byla současně realizována obě propojení, je nutné dopravní a ekonomickou efektivitu obou navrhovaných propojení železničních tratí posoudit a vzájemně porovnat podrobnou studií.

**Železniční trať č. 023** je potenciálně, avšak vzhledem k nevyhovujícím technickým parametrům a dlouhým cestovním časům značně omezeně, využitelná pro napojení sídel podél trati, tedy Rokytnice v Orlických horách, Pěčina, Slatiny nad Zdobnicí, Rybné nad Zdobnicí a Pekla na Vamberk, s přestupem ve Vamberku na svozový autobus směr průmyslová zóna.

## 3. Páteří koridor svozové autobusové dopravy S-J

Jedním z nejúčinnějších systémových opatření velkých zaměstnavatelů pro podporu mobility pracovní síly je zaměstnanecká svozová doprava. Její výhodou je naprostá flexibilita, obsluhuje jakékoli vybrané území a je časově koordinována se směnnými provozními provozovými zaměstnavatelů, přiváží tedy zaměstnance na pracoviště v přesně stanovený čas a odváží je bezprostředně po skončení směny. V území je navržen páteří koridor svozové autobusové dopravy po silnici I/14 (která má po realizaci paralelní komunikace pro dopravu JIS a JIT v rámci průmyslové zón sloužit přednostně pro běžnou tranzitní dopravu, a právě pro dopravu zaměstnanců průmyslové zóny) propojující Dobrušku a Vamberk. Páteří koridor svozové autobusové dopravy propojuje přestupní uzly vybavené parkovišti P+R v Dobrušce a Vamberku, kde je navržen přestup zaměstnanců z automobilů, resp. z vlaků či kol ze širšího okolí (v případě Dobrušky z Polska, z Náchodska, z Opočna ad., v případě Vamberku pak z Pardubického kraje, ze Žamberka, z jižní části Orlických hor ad.) na páteří svozovou autobusovou linku směřující přímo do průmyslové zóny. Předpokládá se, že na páteří svozové trase mohou operovat 2 autobusy jezdící proti sobě, křížící se vždy v době střídání směn na autobusovém nádraží u závodu ŠKODA AUTO Kvasiny.



<sup>33</sup> dle Aktualizace studie proveditelnosti Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část, koncept 01/2017 (SUDOP Praha, a.s., 01/2017) – 4. stavba



## Dopravní dostupnost PZ z rozvojových sídel alternativně k automobilové dopravě

Pro každé sídlo s nejvyšším anebo doplňkovým rozvojovým potenciálem je územní studií navržena vybraná dopravní dostupnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou alternativními k čistě individuální automobilové dopravě. Dostupnost je vždy uvažována na obvod průmyslové zóny, mezi jednotlivými dílčími zónami (PZ Solnice, PZ Kvasiny, PZ Rychnov nad Kněžnou (Lipovka)) se předpokládá využití (1) stávající cyklostezky Solnice – Rychnov nad Kněžnou, (2) navrhované cyklostezky podél navrhované paralelní komunikace uvnitř průmyslové zóny [součást záměru **S60**], (3) vlakového spojení mezi navrhovanou železniční stanicí Lipovka [záměr **Z01b**] a železniční zastávkou Solnice zastávka, resp. Solnice a v neposlední řadě (4) svozových i veřejných autobusových linek operujících po silnici I/14 mezi Solnicí a Rychnovem nad Kněžnou.

### Solnice (35b)

- pěšky / na kole přímo do průmyslové zóny po stávající uliční síti a cestní síti
- pro přístup do PZ Kvasiny nutno dokončit chybějící úsek cyklostezky okolo hlavního parkoviště závodu ŠKODA AUTO Kvasiny [záměr **C20**]
- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Solnice – Kvasiny, konzum (přímý přístup k severní bráně závodu ŠKODA AUTO Kvasiny)
- stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou (pro přístup do PZ Solnice a PZ Rychnov nad Kněžnou)

### Kvasiny (15a)

- pěšky / na kole přímo do průmyslové zóny po stávající uliční síti a cestní síti
- stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou (pro přístup do PZ Solnice a PZ Rychnov nad Kněžnou)

### Rychnov nad Kněžnou (31a)

- vlak Rychnov nad Kněžnou – Solnice >> pro přímý přístup vlakem do PZ Lipovka nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr **Z01b**]
- svozové autobusy Rychnov nad Kněžnou – průmyslová zóna
- stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou >> nutno dokončit napojení cyklostezky Solnice – Rychnov nad Kněžnou na centrum města [záměr **C30**]

### Lipovka (31c)

- pěšky / na kole přímo do průmyslové zóny po stávající uliční síti (pro přístup do PZ Lipovka) >> POZOR: nutno řešit bezpečné křížení se silnicí I/14
- pěšky / na kole a dále po stávající cyklostezce podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou (pro přístup do PZ Solnice a PZ Kvasiny)
- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny, ŠKODA AUTO
- po vybudování železniční stanice Lipovka [záměr **Z01b**] do PZ Solnice a PZ Kvasiny možný přístup vlakem Lipovka – Solnice

### Panská Habrová (31f)

- navrhovaná cyklostezka Panská Habrová směr PZ Lipovka [záměr **C12**] a dále do PZ Solnice a PZ Kvasiny po vybudování nádraží Lipovka [záměr **Z01b**] možný přístup vlakem Lipovka – Solnice nebo po stávající cyklostezce podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou nebo po cyklostezce podél navrhované paralelní komunikace v rámci průmyslové zóny [součást záměru **S60**]
- MHD na nádraží v Rychnově nad Kněžnou a dále vlak Rychnov nad Kněžnou – Solnice nebo svozový autobus Rychnov nad Kněžnou – průmyslová zóna nebo pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny, zámek
- pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr **Z01b**]

### Městská Habrová (31g)

- na kole po stávajících ulicích nebo MHD na nádraží v Rychnově nad Kněžnou a dále vlak Rychnov nad Kněžnou – Solnice nebo svozový autobus Rychnov nad Kněžnou – průmyslová zóna nebo pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny, zámek nebo stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou >> nutno dokončit napojení cyklostezky Solnice – Rychnov nad Kněžnou na centrum města [záměr **C30**]
- pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr **Z01b**]

## Dlouhá Ves (31h)

- na kole po stávajících ulicích nebo MHD na nádraží v Rychnově nad Kněžnou a dále vlak Rychnov nad Kněžnou – Solnice nebo svozový autobus Rychnov nad Kněžnou – průmyslová zóna nebo pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny, zámek nebo stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou >> nutno dokončit napojení cyklostezky Solnice – Rychnov nad Kněžnou na centrum města [záměr **C30**]
- pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr **Z01b**]

## Dobruška (09a)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Náchod a Červený Kostelec – Kvasiny, ŠKODA AUTO
- navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Dobruška – Ještětice [záměry **C01, C02**] a dále po stávající cyklostezce Ještětice – Solnice
- svozové autobusy Dobruška – průmyslová zóna od přestupního uzlu u P+R v Dobrušce [záměr **P03**]

## Opočno (22c)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Dvůr Králové nad Labem
- stávající cyklostezka Opočno – Dobruška a z Dobrušky dále navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Dobruška – Ještětice [záměry **C01, C02**] a dále po stávající cyklostezce Ještětice – Solnice nebo svozové autobusy Dobruška – průmyslová zóna od přestupního uzlu u P+R v Dobrušce [záměr **P03**]

## Vamberk (40a)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Česká Třebová – Kvasiny, ŠKODA AUTO, resp. Kostelec nad Orlicí – Kvasiny, ŠKODA AUTO
- navrhovaný svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna
- navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. [záměr **C31**] navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. přes Rychnov n. K. dále do průmyslové zóny

## Doudleby nad Orlicí (10a)

- navrhovaná cyklostezka Doudleby nad Orlicí – Vamberk podél Zdobnice [záměr **C50**] a dále svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna nebo navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. [záměr **C31**] navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. přes Rychnov n. K. dále do průmyslové zóny

## Kostelec nad Orlicí (14b)

- jedna zastávka vlakem do Častolovic a dále přestup na vlak Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice
- v případě propojení úseků železniční trati č. 021 na východním okraji Častolovic [záměr **Z10**] možné přímé vlakové spojení Kostelec nad Orlicí – Rychnov nad Kněžnou – Solnice
- ze severní části Kostelce nad Orlicí navrhovaná cyklostezka [záměr **C41**] na železniční zastávku Synkov, dále vlak Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice

## Častolovice (04a)

- vlak Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice >> pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat nádraží Lipovka [záměr **Z01b**]
- cyklostezka Častolovice – Libel – Třebešov – Černíkovice – Solnice podél Bělé [záměr **C60**]: od cyklostezky podél Orlice přes zastávku Častolovic po vyhrazených pruzích pro cyklisty a dále po samostatné cyklostezce podél silnice II/318, resp. II/321 a dále údolím Bělé kolem Libelu a Třebešova až k cyklostezce Černíkovice – Solnice [záměr **C14**]

## Ještětice (35a)

- stávající cyklostezka podél silnice I/14 Ještětice – Solnice
- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Náchod
- navrhovaný svozový autobus Dobruška – průmyslová zóna

## Bílý Újezd (02b)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Náchod
- navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Dobruška – Ještětice [záměr **C02**] a dále po stávající cyklostezce Ještětice – Solnice



- navrhovaný svozový autobus Dobruška – průmyslová zóna

## Podbřezí (26c)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Náchod
- navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Dobruška – Ještětice [záměr C02] a dále po stávající cyklostezce Ještětice – Solnice
- navrhovaný svozový autobus Dobruška – průmyslová zóna

## Dobré (08a)

- po stávající silnici Dobré – Hlinné – Brocná – Kvasiny

## Lukavice (19a)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny, zámek
- navrhovaná cyklostezka směr PZ Kvasiny a PZ Solnice [záměr C11]
- přístup dále do PZ Lipovka po cyklostezce podél navrhované paralelní komunikace v rámci průmyslové zóny [součást záměru S60]

## Skuhrov nad Bělou (33d)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny, zámek
- navrhovaná cyklostezka směr PZ Kvasiny a PZ Solnice [záměr C10]
- přístup dále do PZ Lipovka po stávající cyklostezce podél silnice I/14 Solnice – Rychnov n. K. nebo po cyklostezce podél navrhované paralelní komunikace [součást záměru S60]

## Lično (18a)

### Černíkovice (05a)

- navrhovaná cyklostezka Lično – Černíkovice – Solnice podél Bělé [záměr C14]; v současné době realizován úsek samostatně vedené cyklostezky mezi hřbitovem v Černíkovcích (východní okraj obce) a západním okrajem Solnice, zatím není dořešeno pokračování této cyklostezky do průmyslové zóny >> POZOR: nutno řešit bezpečné křížení cyklostezky se silnicemi II/321 a I/14
- do PZ Kvasiny dále po stávající cyklostezce k hlavní bráně závodu ŠKODA AUTO Kvasiny
- směr PZ Solnice a PZ Lipovka po stávající cyklostezce podél silnice I/14 Rychnov nad Kněžnou – Solnice

### Roveň (31i)

- na kole po stávajících ulicích nebo MHD na nádraží v Rychnově nad Kněžnou a dále vlak Rychnov nad Kněžnou – Solnice nebo svozový autobus Rychnov nad Kněžnou – průmyslová zóna nebo stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou >> nutno dokončit napojení cyklostezky Solnice – Rychnov nad Kněžnou na centrum města [záměr C30]
- pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr Z01b]

### Jaroslav (13d)

- navrhovaná cyklostezka Javornice – Panská Habrová [záměr C13] a dále navrhovaná cyklostezka Panská Habrová směr PZ Lipovka [záměr C12] a dále do PZ Solnice a PZ Kvasiny po vybudování železniční stanice Lipovka [záměr Z01b] možný přístup vlakem Lipovka – Solnice nebo po stávající cyklostezce podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou nebo po navrhované paralelní silnici v rámci průmyslové zóny [součást záměru S60]
- pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr Z01b]

### Javornice (13a)

- na kole po stávajících silnicích na nádraží v Rychnově nad Kněžnou a dále vlak Rychnov nad Kněžnou – Solnice nebo svozový autobus Rychnov nad Kněžnou – průmyslová zóna nebo stávající cyklostezka podél silnice I/14 Solnice – Rychnov nad Kněžnou >> nutno dokončit napojení cyklostezky Solnice – Rychnov n. Kněžnou na centrum města [záměr C30]
- pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr Z01b]

## Lupenice (20a)

- pravidelné spoje veřejné hromadné autobusové dopravy Česká Třebová – Kvasiny, ŠKODA AUTO, resp. Kostelec nad Orlicí – Kvasiny, ŠKODA AUTO
- navrhovaný svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna
- navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. [záměr C31] navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. a dále přes Rychnov nad Kněžnou a po stávající cyklostezce Rychnov n. K. – Solnice

## Merklovice (40g)

- pěšky / na kole po stávajících ulicích do Vamberka a dále svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna nebo navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. [záměr C31] navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. a dále přes Rychnov nad Kněžnou a po stávající cyklostezce Rychnov n. K. – Solnice

## Čestice (06b)

- vlak Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice >> pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr Z01b]

## Synkov (36b)

## Slemeno (36a)

- vlak Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice >> pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr Z01b]

## Tutleky (39b)

- navrhovaná cyklostezka Tutleky – železniční zastávka Slemeno [záměr C40] a dále vlak Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice >> pro přístup do PZ Lipovka vlakem nutno realizovat železniční stanici Lipovka [záměr Z01b]

## Záměl (42a)

## Potštejn (27b)

- v případě propojení úseků železniční trati č. 021 na východním okraji Častolovic [záměr Z10] možné přímé vlakové spojení Letohrad – Žamberk – Potštejn – Kostelec nad Orlicí – Rychnov nad Kněžnou – Solnice
- v případě propojení železničních tratí č. 021 a 023 na východním okraji Doudleb nad Orlicí [záměr Z20] možné přímé vlakové spojení Záměl – Potštejn – Vamberk a dále svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna nebo navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. [záměr C31] navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. a dále přes Rychnov nad Kněžnou a po stávající cyklostezce Rychnov n. K. – Solnice
- na kole po stávajících ulicích podél Orlice až k napojení na navrhovanou cyklostezku Doudleby nad Orlicí – Vamberk podél Zdobnice [záměr C50] a dále svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna nebo navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. [záměr C31] navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. a dále přes Rychnov nad Kněžnou a po stávající cyklostezce Rychnov n. K. – Solnice
- (alternativně svozový autobus ve směru od Ústí nad Orlicí přes Vamberk do průmyslové zóny)

## Rokytnice v Orlických horách (29b)

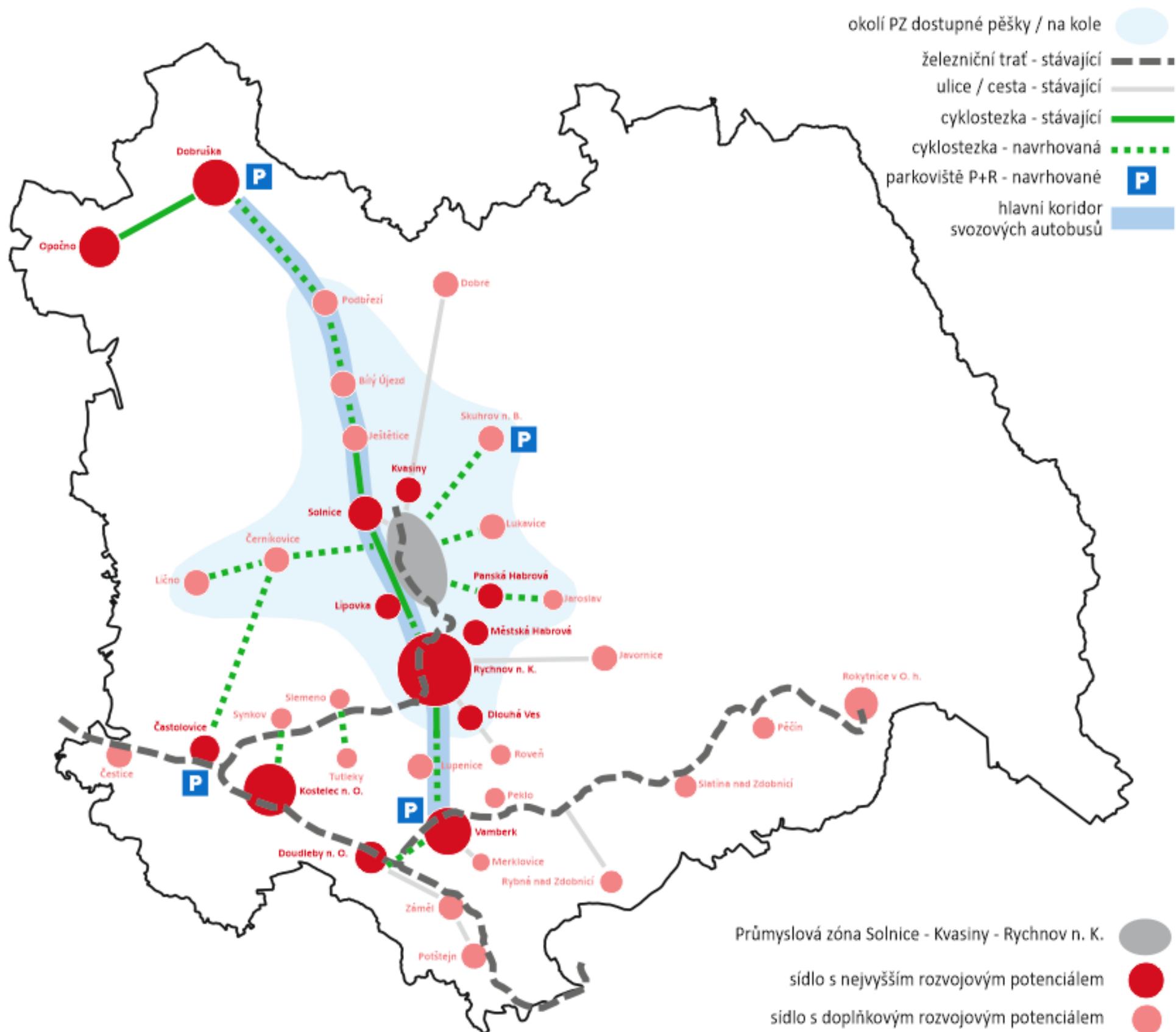
## Pěčín (24a)

## Slatina nad Zdobnicí (34a)

## Rybná nad Zdobnicí (30b)

## Peklo (40c)

- vlak Rokytnice v O. h. – Pěčín – Slatina n. Z. – Rybná n. Z. – Vamberk a dále navrhovaný svozový autobus Vamberk – průmyslová zóna







# Mikroúroveň





# Téma

## „Vnitroareálová“ doprava

### Doprava uvnitř průmyslové zóny

Mikroúroveň řešení dopravy se zaměřuje na dopravu v rámci samotné Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

Průmyslová zóna je souborem jednotlivých samostatných výrobních provozů, z nichž většina je ovšem svou produkcí a odbytem přímo navázána na hlavní závod v průmyslové zóně, na závod ŠKODA AUTO Kvasiny. Ten využívá při zásobování od svých přímých dodavatelů, kteří mají své provozy nejčastěji buď přímo v obvodu průmyslové zóny nebo v blízkém okolí závodu, zejména způsob přímé dopravy komponentů pro ŠKODA AUTO bez nutnosti využití meziskladů, tzv. technologie just in sequence (JIS = dodávky přímo na linku v požadovaném pořadí), resp. technologie just in time (JIT = dodávky v konkrétním čase ke zkompletování v závodě těsně před dodávkou na linku). Tyto technologie výroby kladou mimořádné nároky na plynulost a přesnost dopravních toků ze závodů dodavatelů do závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. Kamiony v systému JIS nebo JIT mají přesně stanovené časy na jednu obrátku mezi výrobním dodavatelským závodem a montážní linkou závodu ŠKODA AUTO Kvasiny bez jakýchkoli výraznějších časových rezerv. I několikaminutové zdržení na cestě vinou nehody nebo i jen dopravní zácpy může reálně ovlivnit plynulost výroby. Proto na trasách, kudy projíždí dopravy JIS a JIT, musí být zajištěna plná průjezdnost i ve špičkách bez jakéhokoli zdržení.

**Just in time (JIT, „právě včas“):** Technologie výroby zaměřená na minimalizaci skladových nákladů a odstraňování ztrát. Technologie klade velké nároky na pravidelnost dodávek v přesně stanoveném termínu. Je to jeden z důvodů, proč investoři pro umístění svých kapitálových investic požadují napojení na kvalitní dálniční síť. Technologie je použitelná tam, kde je stabilní poptávka a odběratel má vůči dodavateli dominantní postavení. Na jednu stranu technologie snižuje náklady na skladování, na druhou stranu rostou náklady na dopravu, neboť zpětné vytěžování vozidel, jakož i naplňování na přepravní kapacitu je ztíženo, navíc se používají menší silniční vozidla, která nejsou z ekonomického hlediska tak efektivní. Obecně tato technologie poskytuje podniku přínosy ve 4 základních oblastech: zlepšení obratu zásob, lepší zákaznický servis, zmenšení skladového prostoru, zlepšení doby odezvy. V rámci JIT se zvyšuje význam dopravy jako složky logistiky a jsou na ni kladeny náročné požadavky, zejména kratší a spolehlivější doby přepravy, správné načasování dodávky, spolehlivost dopravních prostředků, sofistikovanější komunikace a menší počet dopravců s dlouhodobými vztahy. Možnosti využití železniční dopravy pro systém JIT jsou omezené, železniční doprava je v přepravě nákladů budována především na přepravu velkých zásilek na velké vzdálenosti, systém JIT naopak vyžaduje přepravu menších objemů nákladů na poměrně malé vzdálenosti. (Cempírek a kol., 2010)

**Just in sequence (JIS):** Technologie výroby, která je jednou z nejvyšších forem technologie just in time. Oproti JIT se jedná o plně synchronizovaný logistický proces, řízený pokročilými informačními systémy. Je velice podobný JIT, ovšem s tím rozdílem, že dodavatel, který zásobuje odběratele výrobky pro výrobu, dodává v přesně daném pořadí, množství a kvalitě přímo k místu montáže přesně ve chvíli, kdy to požaduje takt výrobní linky. Pomocí technologie JIS se uskutečňují především objemné a rozměrově náročné výrobky náročné na skladování a dále produkty, které mají velký počet variant. Ideální komponenty v automobilovém průmyslu jsou střední konzole, zpětná zrcátka, stropní panely, kabelové svazky či nárazníky apod. Systém JIT šetří především logistické plochy a finanční prostředky. Mezi výhody metody JIS patří efektivita provozu, snížení skladovacích nákladů, množství kapitálu vázaného v zásobách a omezení manipulace. Metoda minimalizuje chyby, poškození komponent a není třeba zastavovat linku. Vzhledem k náročnosti dodávek však může docházet ke krizovým situacím, což je nevýhodou. (Žáková, 2014)

V současné době<sup>34</sup> je objem těžké nákladní dopravy mezi závody dodavatelů lokalizovanými v Průmyslových zónách Solnice a Rychnov nad Kněžnou (Lipovka) a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny v Průmyslové zóně Kvasiny 467 vozidel za 24 h v jednom směru<sup>35</sup> (návrat vždy prázdných vozidel). Veškeré tyto dopravní proudy od přímých dodavatelů do závodu ŠKODA AUTO Kvasiny v rámci průmyslové zóny se dnes uskutečňují po silnici I/14 a dále po jediné přístupové komunikaci od okružní křižovatky na silnici I/14 jižně od Solnice k hlavní bráně závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. Doprava JIS a JIT se tak v současné době uskutečňuje společně po stejných komunikacích se všemi ostatními dopravními proudy. Doprava od dodavatelů do závodu ŠKODA AUTO Kvasiny není prostorově segregovaná a její plynulost je tak přímo ovlivněna provozem na silnici I/14, resp. na přístupové komunikaci k hlavní bráně závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. Zejména v době střídání směn v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny dochází v čase cca 30 minut před a 30 minut po střídání směn k extrémní špičce

<sup>34</sup> stav k 04/2017 dle údajů Škoda Auto a.s.

<sup>35</sup> Počet jízd těžkých nákladních vozidel za 24 h v jednom směru (jedná se pouze o plná vozidla, prázdná vozidla se neevidují, pro celkovou dopravní zátěž (tedy v obou směrech) je případně tedy nutné počítat s dvojnásobkem počtu kamionů) mezi PZ Solnice a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny (dle údajů Škoda Auto a.s., 04/2017): Adient - 68, ACL Automotive - 1, ASV - 1  
Počet jízd těžkých nákladních vozidel za 24 h v jednom směru mezi PZ Rychnov nad Kněžnou (Lipovka) a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny (dle údajů Škoda Auto a.s., 04/2017): Antolin Liban - 1, M. Preymesser - 355, Magna - 1, Plastic Omnium - 1, Yapp Czech Automotive - 4, Simoldes Plasticos - 35.

dopravy způsobené mimořádnou intenzitou osobní automobilové dopravy zaměstnanců závodu a autobusů směřujících na autobusové nádraží u hlavní brány závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. Běžně dochází ke kongescím dopravy na všech ramenech okružní křižovatky na silnici I/14 jižně od Solnice, kolony se tvoří i na silnici III/32118h od okružní křižovatky k závodu.



Dopravní zácpy na silnici III/32118h u centrálního parkoviště závodu ŠKODA AUTO Kvasiny při střídání směn ve 14 hodin (foto: VŠ, 03/2017)

V příštích letech se v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, v dosud nevyužitých rozvojových plochách průmyslu vymezených v platných územních plánech, přepokládá rozvoj provozů přímých dodavatelů závodu ŠKODA AUTO Kvasiny, které v návaznosti na již uskutečněný rozvoj závodu ŠKODA AUTO Kvasiny v minulých letech postupně umísťují své provozy v průmyslové zóně. Dá se očekávat další zvyšování objemu nákladní dopravy mezi závody dodavatelů a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny. Podle modelace Škoda Auto a.s. do roku 2025 půjde o zvýšení objemu těžké nákladní dopravy uvnitř průmyslové zóny ze současných 476 na 560 těžkých nákladních vozidel za den v jednom směru. Současně lze ale, s ohledem na růst počtu zaměstnanců v závodech dodavatelů, očekávat i růst objemu osobní dopravy zaměstnanců závodů umístěných v průmyslové zóně.

Již současný objem dopravy je příčinou dopravních kongescí na silnici I/14 mezi Rychnovem nad Kněžnou a Solnicí, na obchvatu Solnice a na silnici III/32118h, která je v současné době jedinou příjezdovou komunikací k závodu ŠKODA AUTO Kvasiny pro všechny dopravní proudy. Řešením je co nejpřímější propojení celé průmyslové zóny pro dopravu JIS a JIT tak, aby nebyla v žádném střetu s tranzitní a osobní dopravou.

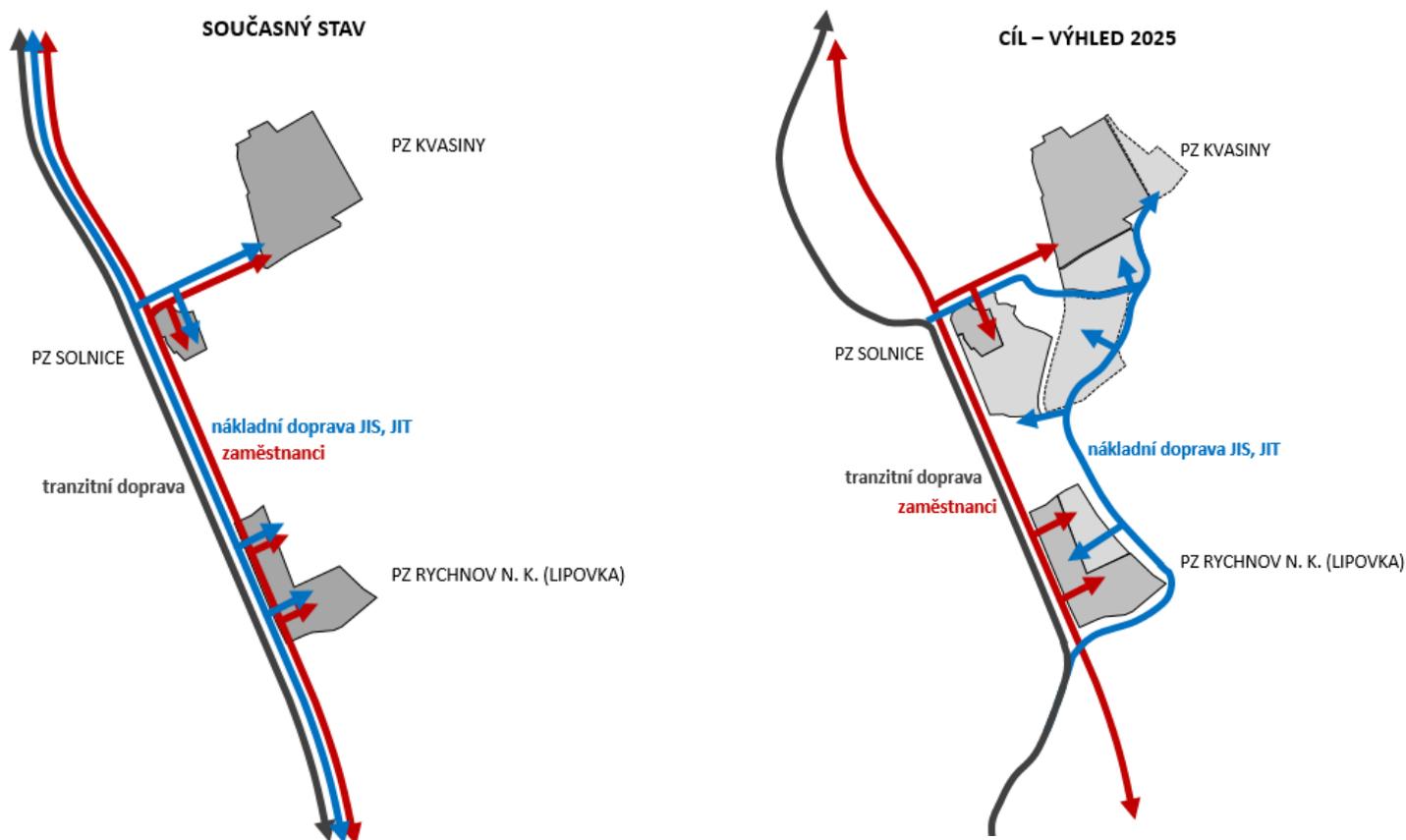
# Cíle

Oddělení dopravních proudů v rámci průmyslové zóny.

## Oddělení nákladní dopravy JIT a JIS od ostatní dopravy v rámci průmyslové zóny

Cílem je segregace nákladní dopravy operující v rámci systému JIT a JIS mezi závody dodavatelů a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny od ostatní dopravy, tedy od tranzitní osobní i nákladní dopravy projíždějící kolem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou a od dopravy zaměstnanců průmyslové zóny. Cílem je tedy co nejpřímější vzájemné propojení všech závodů v průmyslové zóně primárně pro dopravu JIS a JIT tak, aby tato doprava nebyla v žádném střetu s tranzitní dopravou a dopravou zaměstnanců. Pokud si Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou představíme jako jeden průmyslový obvod složený z několika dílčích výrobních provozů, které mezi sebou navzájem mají velmi úzké dopravní vztahy, je cílem vytvoření „vnitroareálové“ komunikace sloužící přednostně pro vnitřní dopravu mezi jednotlivými provozy uvnitř průmyslového závodu.

Doprava mezi dodavatelskými závody a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny v průmyslové zóně se dnes uskutečňuje společně s veškerou ostatní dopravou po silnici I/14 mezi Rychnovem nad Kněžnou a Solnicí. Cílem je proto vytvořit paralelní komunikaci k silnici I/14 vyhrazenou přednostně pro dopravu JIT a JIS uvnitř průmyslové zóny.



# Návrh

Paralelní „vnitroareálová“ komunikace k silnici I/14.

## Paralelní komunikace pro nákladní dopravu JIS s JIT v rámci průmyslové zóny

Řešením je nová komunikace souběžná se silnicí I/14 [záměr S60] určená přednostně pro přímé vzájemné propojení závodů lokalizovaných v Průmyslové zóně Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, a tedy určená přednostně pro dopravu JIT a JIS mezi závody dodavatelů a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny. Nová komunikace by měla plnit funkci jakési „vnitroareálové“ komunikace pro dopravu uvnitř průmyslové zóny, s úplným vyloučením střetů s tranzitní dopravou nesouvisející s provozem průmyslové zóny a s minimem střetů s dopravou zaměstnanců průmyslové zóny. Je nutné zajistit zpřístupnění všech výrobních areálů (stávajících i plánovaných) přímo z paralelní komunikace, současné přístupové směry od silnice I/14 je naopak žádoucí ponechat primárně pro přístup automobilů zaměstnanců výrobních závodů, včetně přístupu veřejné i svozové autobusové dopravy. Paralelní komunikace bude veřejně přístupná, měla by však sloužit přednostně dopravě v rámci průmyslové zóny, pro nezbytné přesuny zaměstnanců uvnitř průmyslové zóny, komunikace například nemá sloužit pro příjezdy a odjezdy zaměstnanců do/z průmyslové zóny.

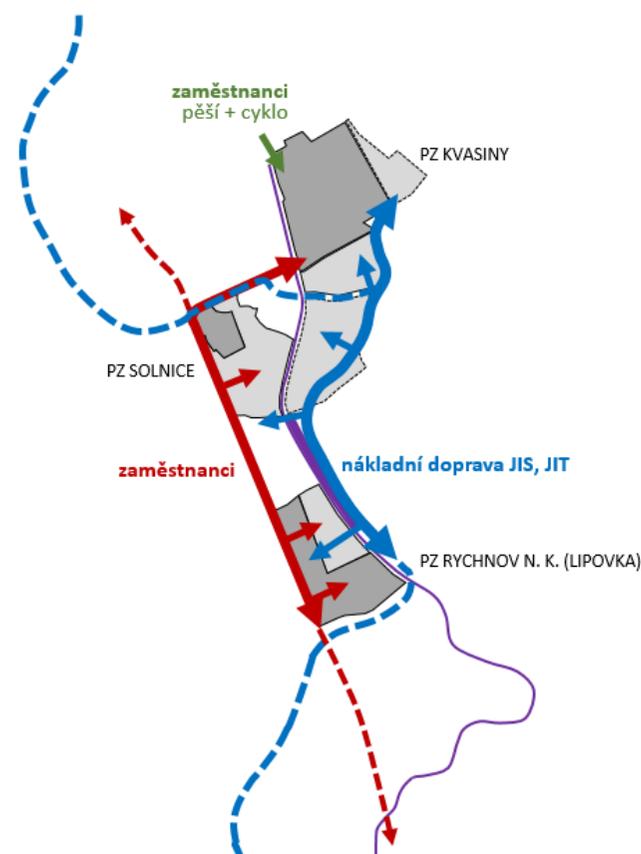
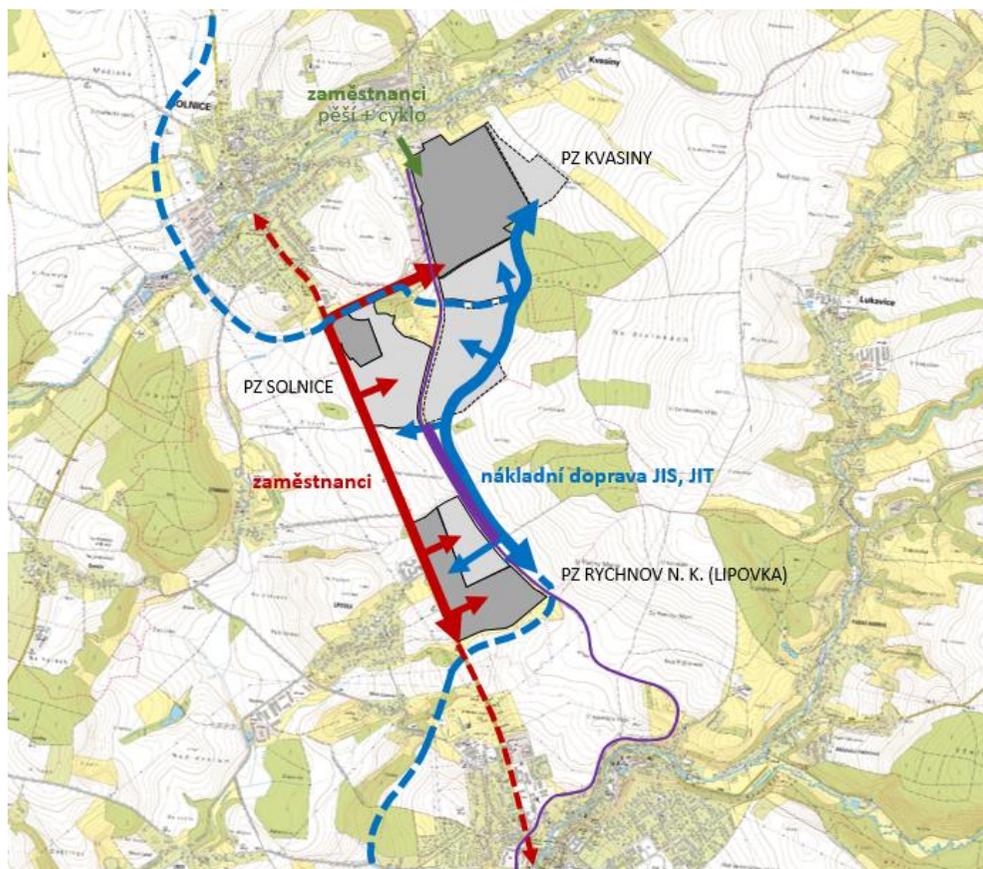


Schéma návrhu paralelní komunikace pro nákladní dopravu JIS a JIT uvnitř průmyslové zóny (na podkladě Základní mapy 1 : 10 000 © ČÚZK)

Napojení navrhované paralelní komunikace na nadřazenou silniční síť je navrženo na severu přes stávající okružní křižovatku na silnici I/14 jižně od Solnice s přímou vazbou na obchvat Solnice (I. etapa realizovaná, II. etapa – záměr S12) a dále na jihu, s přímým napojením na přeložku silnice I/14 – obchvat Rychnov nad Kněžnou [záměr S11]. Převažující objem dopravy by měla tvořit vnitřní doprava se zdrojem a cílem cest uvnitř průmyslové zóny doprava mezi závody dodavatelů a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny, vnější dopravu bude tvořit



zejména doprava mezi závodem ŠKODA AUTO Mladá Boleslav<sup>36</sup>, resp. závodem ŠKODA AUTO Vrchlabí<sup>37</sup> a závodem ŠKODA AUTO Kvasiny, případně mezi některými dodavateli Škoda Auto a.s. sídlícími v okolí Mladé Boleslavi. Tato doprava by ovšem neměla být dominantní.

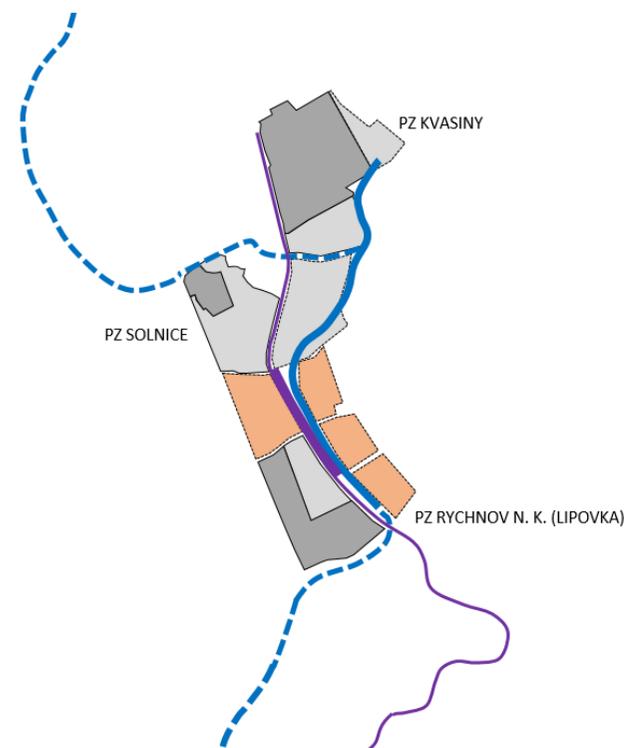
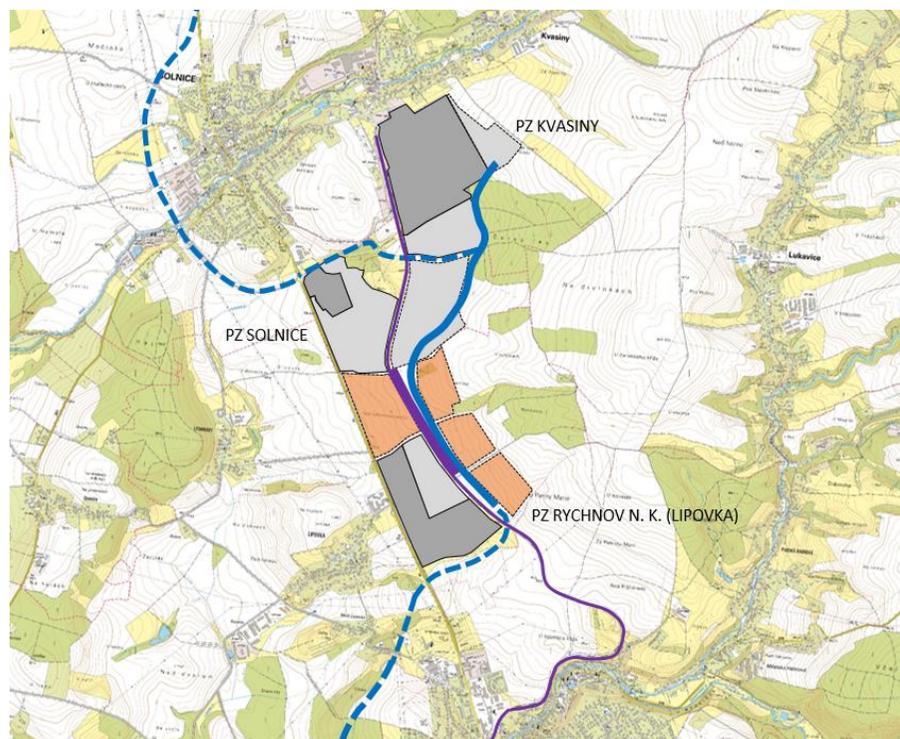
Podél navrhované paralelní komunikace je žádoucí vybudovat samostatně vedenou cyklostezku pro možný bezpečný pohyb cyklistů uvnitř průmyslové zóny.

Navrhovaná paralelní komunikace má zajistit také kapacitní dopravní napojení navrhované železniční stanice Lipovka [záměr 201b] pro těžkou nákladní dopravu.

I přes navrhované oddělení dopravních proudů těžké nákladní dopravy JIS a JIT v rámci průmyslové zóny a dopravy zaměstnanců do/z průmyslové zóny je, s ohledem na predikované další zvyšování objemu dopravy v obvodu průmyslové zóny v souvislosti s postupným naplňováním dosud nevyužitých rozvojových průmyslových ploch, nutné realizovat kromě vlastní paralelní komunikace i další opatření na stávající komunikační síti, zejména pak zkapacitnění okružní křižovatky na křížení silnic I/14 a III/32118h jižně od Solnice [záměr S13] a zejména pak zkapacitnění silnice III/32118h mezi okružní křižovatkou na křížení se silnicí I/14 a současnou hlavní bránou závodu ŠKODA AUTO a.s. [záměr S50].

Stávající severní bránu do areálu závodu ŠKODA AUTO Kvasiny je vhodné koncipovat do budoucna jako bránu výhradně pro pěší a cyklisty, s vyloučením automobilové dopravy, která svým příjezdem k severní bráně zatěžuje zastavěné a hustě obydlené území obce Kvasiny.

Paralelní komunikace je trasována tak, že umožňuje ve dlouhodobém výhledu (2025+), v případě poptávky a za předpokladu celospolečenské shody a konsensu dotčených obcí a naplnění všech podmínek udržitelného rozvoje, zejména podmínek ochrany životního prostředí a sociální soudržnosti obyvatel dotčeného území, její oboustranné obestavění dalšími výrobními nebo skladovými provozy tak, že se komunikace stane nejen provozně, ale i fyzicky „vnitroareálovou“ páteří komunikací vedenou uvnitř struktury průmyslové zóny. V současné době není žádná poptávka po vymezení dalších rozvojových ploch průmyslu nad rámec ploch vymezených v platných ÚP a již rozpracovaných změnách ÚP. Potenciální budoucí poptávka po dalším rozvoji výrobních či skladových areálů v současných prolukách mezi PZ Rychnov nad Kněžnou (Lipovka) a PZ Solnice a PZ Kvasiny však ve snaze dotvoření Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou do kompaktního průmyslového obvodu a ve snaze co nejhospodárnějšího využití a zhodnocení investic do veřejné infrastruktury (zkapacitnění železniční trati, železniční stanice Lipovka, paralelní komunikace) v budoucnu přijít. Níže nastíněný možná další budoucí rozvoj průmyslové zóny má kromě hospodárného využití navržené paralelní komunikace a navrhované železniční stanice Lipovka výhodu i v tom, že směr rozvoje nijak neohrožuje okolní obce, rozvoj je nastíněn ve směru dovnitř průmyslové zóny do stávajících proluk, daleko od obytných území okolních obcí.



Čistě hypotetická vize případného dalšího budoucího možného rozvoje ploch výroby a skladování, v dlouhodobém výhledu (oranžové plochy) (na podkladě Základní mapy ČR 1 : 10 000 © ČÚZK)

V rámci zpracování územní studie byla rovněž diskutována potřeba usměrnění dopravy směřující do průmyslové zóny z Polska ve směru od Deštného v Orlických horách a Skuhrova nad Bělou. Tato doprava nemá jinou alternativu než projet celým zastavěným a obydleným územím obce Kvasiny. Jedná se téměř výhradně o osobní automobilovou dopravu polských zaměstnanců průmyslové zóny. Její primární problém nespočívá ani tak v intenzitě, která je dle předběžných výsledků Celostátního sčítání dopravy ŘSD 2016 pouhých 548 vozidel celkem v obou směrech za 24 h (z toho 473 osobních vozidel a jen 53 těžkých nákladních vozidel), ale spíše ve snaze většiny polských řidičů zaměstnaných v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny zaparkovat na území obce Kvasiny a tím ušetřit cestu z Kvasin přes Solnici na hlavní parkoviště u brány závodu a zejména vyhnout se dopravním kongescím u zaměstnaneckých parkovišť v době střídání směn. Území obce Kvasiny je tak bývá zahlceno parkujícími automobily převážně polských řidičů mimo k tomu určená parkovací stání.

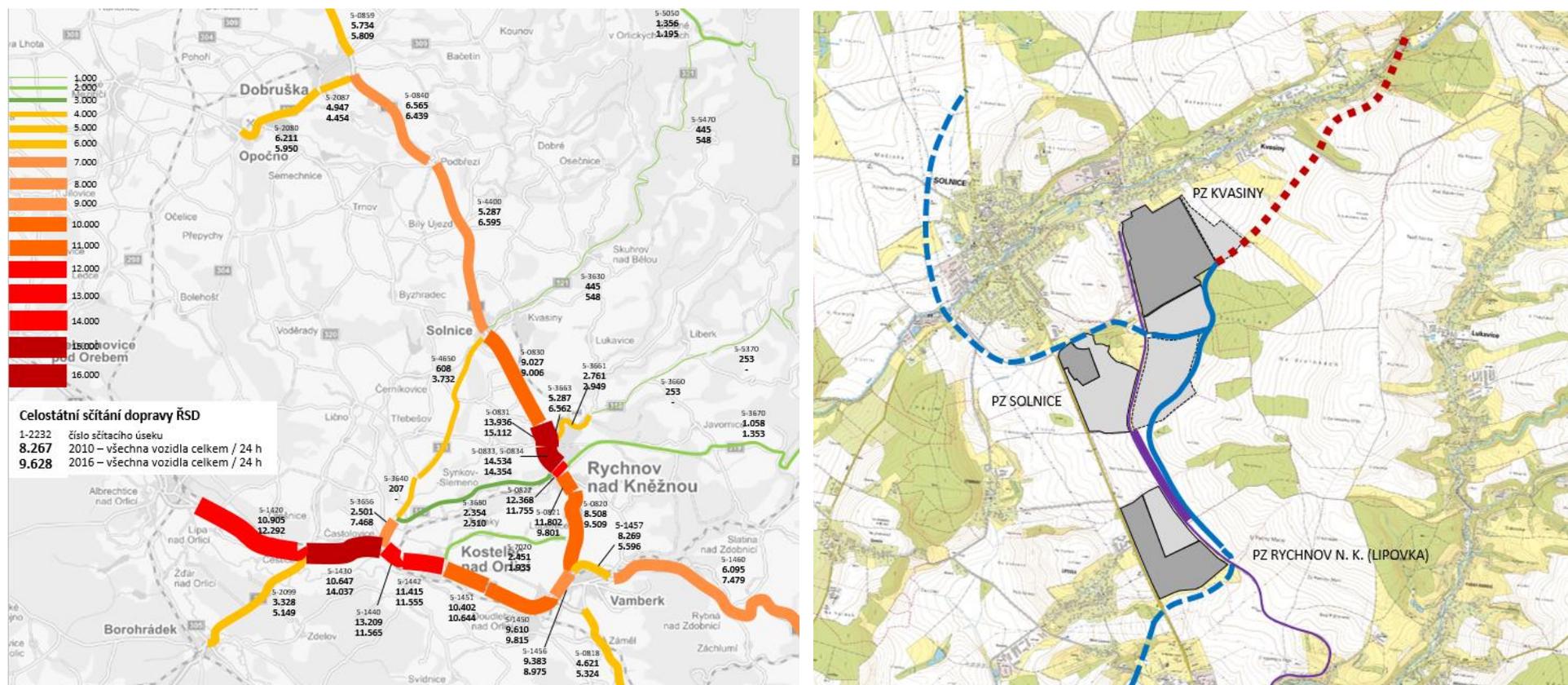
Intenzita dopravy pouhých 548 vozidel celkem v obou směrech za 24 h, s podílem těžkých nákladních vozidel pouze 9,6 %, může jen obtížně ekonomicky zdůvodnit zamýšlený a diskutovaný obchvat obce Kvasiny – přeložku silnice II/321 jižně od obce. Náklady na vybudování přeložky silnice vedené poměrně členitým terénem lze odhadovat v rozmezí 60 – 80 milionů Kč<sup>38</sup>. Územní studie navrhuje zachycení co největšího množství osobních automobilů zaměstnanců průmyslové zóny přijíždějících do průmyslové zóny od Polska ze

<sup>36</sup> V roce 2017 120 těžkých nákladních vozidel denně v obou směrech, modelace 2025 předpokládá navýšení na 200 těžkých nákladních vozidel denně v obou směrech.

<sup>37</sup> V roce 2017 2 těžká nákladní vozidla denně v obou směrech, modelace 2025 předpokládá navýšení na 3 těžká nákladní vozidla denně v obou směrech.

<sup>38</sup> Orientačně dle publikace ÚÚR, 2016: Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury. Aktualizace 2015. Brno: Ústav územního rozvoje.

směru od Deštného v Orlických horách na navrhovaném záchytném parkovišti P+R na východním okraji Skuhrova nad Bělou [záměr P04], odkud by zaměstnanci odvezli do průmyslové zóny svozový autobus. Tím by se snížila zátěž Kvasin automobilovou dopravou, automobily polských zaměstnanců by do Kvasin vůbec nedojely.



Vlevo: grafické zobrazení výstupů Celostátního sčítání dopavy ŘSD 2016 (na podkladě základní mapy mapy.cz)

Vpravo: schéma jižního obchvatu obce Kvasiny – přeložky silnice II/321 (na podkladě Základní mapy 1 : 10 000 © ČÚZK)

# Vize do budoucna

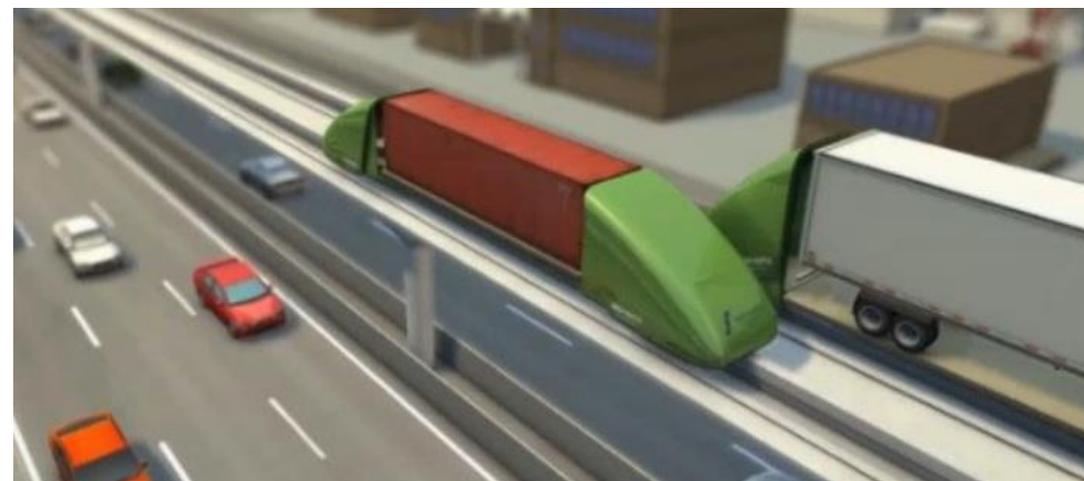
## Alternativní/nekonvenční nákladní doprava.

Územní studie se zabývá přednostně konvenčním řešením nákladní dopravy uvnitř průmyslové zóny, tedy řešením technicky dostupným a dosažitelným v podstatě okamžitě. Konvenční řešení nákladní dopravy uvnitř průmyslové zóny má a bude mít vždy řadu omezení, daných zejména kapacitou komunikací uvnitř průmyslové zóny, křižovatkami, resp. napojovacími místy jednotlivých průmyslových závodů na komunikaci či kříženími se železniční tratí (v případě mimoúrovňového křížení vysoké náklady, v případě úrovnňového křížení zvýšení počtu kolizních míst a zdržení dopravního proudu nákladních vozidel v případě průjezdu vlaku).

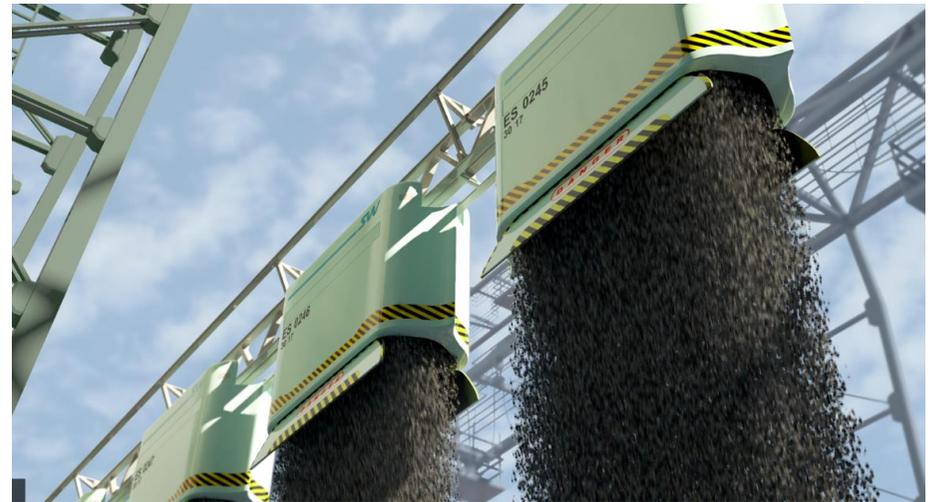
Pro osobní dopravu, zejména v městském prostředí nebo v rámci významných dopravních uzlů (např. letiště, nádraží, přístavy apod.) či rozsáhlých areálů (výstaviště, zábavní parky, průmyslové areály) se běžně užívají visuté dráhy, dnes zpravidla plně automatizované, bez řidiče. Použití visutých drah pro nákladní dopravu je méně obvyklé, užívá se zejména na přepravu velkoobjemových a sybkých materiálů v dolech či lomech, v rámci logistických center se používají pro přepravu kontejnerů poměrně jednoduché závěsné jeřábové dráhy. Ve světě se však vyvíjí a pilotně testuje řada sofistikovaných cargo monorail systémů pro přepravu standardizovaných kontejnerů i individuálních nákladních modulů a jednotek na krátké i dlouhé vzdálenosti. Výhodou je úplná prostorová i provozní segregace od ostatních dopravních systémů a dopravních proudů, úplná autonomie systému s vyloučením kolizních míst, plná automatizace systému a zejména pak přesnost a plynulost.



Design Wolfsburg Cargo Monorailu pro firmu Bombardier (zdroj: [www.babylondreams.de/projects/bombardier\\_wolfsburg\\_cargorail](http://www.babylondreams.de/projects/bombardier_wolfsburg_cargorail))



Design systému nákladního monorailu pro dálnici I/35 v Texasu (zdroj: [dallasobserver.com](http://dallasobserver.com))



Nákladní SkyWay (zdroj: Byznys Lidovky.cz)

**Syntéza**





# Doporučení pro územně plánovací činnost Královéhradeckého kraje

Územně plánovací činnost kraje je dle stavebního zákona odvozena z širší palety kompetencí. V první řadě je to samotné pořizování a vydávání krajské územně plánovací dokumentace (zásad územního rozvoje a regulačních plánů). Dále je to pořizování územně plánovacích podkladů (územně analytických podkladů a územních studií). V neposlední řadě je to i činnost nadřízeného orgánu územního plánování spočívající v posuzování územních plánů z hlediska jejich souladu s krajskou územně plánovací dokumentací a z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy.

Řešení této územní studie je zaměřeno na velmi akutní témata, přičemž jsou v územní studii navržena maximálně rychlá prioritní opatření. To vše v duchu jednoho z cílů studie, který je označen jako „první pomoc“. Nejzazší výhledový horizont řešení této územní studie je rok 2025. S ohledem na to se nelze spolehnout na postup, kdy budou jednotlivá doporučení nejprve implementována do aktualizace Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje a teprve poté uplatňována v rámci územně plánovací činnosti obcí. Doporučení vztažená k územně plánovací činnosti kraje jsou tak v maximální možné míře rozepsaná i u jednotlivých obcí v následující kapitole. **S ohledem na ustanovení § 43 odst. 1 stavebního zákona lze řadu doporučení nadmístního charakteru řešit už v územně plánovacích dokumentacích obcí. Řešení záležitostí nadmístního významu v územně plánovacích dokumentacích obcí však s sebou nese základní předpoklad vzájemné dohody a spolupráce dotčených měst, obcí a kraje.**

Doporučení pro územně plánovací činnost kraje se dělí do následujících tematických okruhů:

## Doporučení pro usměrnění bytové výstavby

### 1. Intenzifikace bytové výstavby v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování v rámci rozvojových oblastí a os stanovit jako prioritu vytváření územních podmínek vedoucích k intenzifikaci bytové výstavby v území s vazbou na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, a to v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem vymezených v této studii. Jmenovitě jde o tato sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem: Častolovice, Dobruška, Doudleby nad Orlicí, Kostelec nad Orlicí, Kvasiny, Opočno, Rychnov nad Kněžnou, Panská Habrová (Rychnov nad Kněžnou), Městská Habrová (Rychnov nad Kněžnou), Dlouhá Ves (Rychnov nad Kněžnou), Lipovka (Rychnov nad Kněžnou), Solnice a o tato sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem: Bílý Újezd, Čestice, Černíkovice, Dobré, Jaroslav (Javornice), Javornice, Ještětice (Solnice), Lično, Lukavice, Lupenice, Merklovice (Vamberk), Peklo (Vamberk), Pěčín, Potštejn, Podbřezí, Rokytnice v Orlických horách, Roveň (Rychnov nad Kněžnou), Rybná nad Zdobnicí, Skuhrov nad Bělou, Slatina nad Zdobnicí, Synkov, Slemeno, Tutleky a Záměl.

### 2. Intenzifikace výstavby bytových domů v sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování v rámci rozvojových oblastí a os stanovit jako prioritu vytváření územních podmínek vedoucích k intenzifikaci bytové výstavby ve formě bytových domů v největších sídlech v území s vazbou na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Usměrnit toto opatření na sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem, jmenovitě na sídla Častolovice, Dobruška, Doudleby nad Orlicí, Kostelec nad Orlicí, Kvasiny, Opočno, Rychnov nad Kněžnou, Panská Habrová (Rychnov nad Kněžnou), Městská Habrová (Rychnov nad Kněžnou), Dlouhá Ves (Rychnov nad Kněžnou) a Lipovka (Rychnov nad Kněžnou), Solnice a Vamberk.

### 3. Naplnění potřeby bytů v území

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování vztahujících se k území rozvojových oblastí a os stanovit jako opatření zajistit v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem vytvoření územních podmínek vedoucích k naplnění potřeby bytů vypočtené v této územní studii. Zastavitelné plochy a plochy přestavby v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem vymezovat s ohledem na předpokládanou celkovou vypočtenou potřebu 5.318 – 6.151 bytů.

Pro celkovou vypočtenou potřebu bytů vyhodnotit stávající plochy bydlení nebo vyhledat a případně navrhnout nové plochy s převažujícím účelem využití bydlení, a to v největších sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem (Rychnov nad Kněžnou, Dobruška, Kostelec nad Orlicí, Vamberk, Solnice, Opočno, Doudleby nad Orlicí) tak, aby v každém z těchto sídel byly vymezeny plochy umožňující umístění staveb pro bydlení pokrývající potřebu výstavby bytů v řádech několika stovek.

V ostatních sídlech s nejvyšším či doplňkovým rozvojovým potenciálem vyhodnotit stávající plochy bydlení nebo vyhledat a případně navrhnout nové plochy s převažujícím účelem využití bydlení tak, aby v každém z těchto sídel byly vymezeny plochy umožňující umístění staveb pro bydlení pokrývající potřebu výstavby bytů v řádech několika desítek.

#### 4. Respektování zásad robustního systému bydlení

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování vztahujících se k území rozvojových oblastí a os stanovit v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem požadavek na vyhodnocení doporučení na dodržení základních prostorových zásad robustního systému bydlení navrženého v této územní studii, kterými jsou zejména:

- Požadavek na vyhodnocení doporučení k usměrnění struktury zástavby jednotlivých sídel, která bude odpovídat poměru kapacity ploch pro bytové a rodinné domy dle kalkulace této územní studie.
- V sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem požadavek na vyhodnocení doporučované nepřipustnosti (v součtu) nadpoloviční kapacity ploch určených pro rodinné domy.
- Požadavek na vyhodnocení doporučení přednostně usměrňovat plochy pro bytové domy do sídel s nejvyšším rozvojovým potenciálem, plochy pro rodinné domy přednostně usměrňovat do sídel s doplňkovým rozvojovým potenciálem.

#### 5. Zamezení živelného rozvoje zástavby

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování vztahujících se k území rozvojových oblastí a os stanovit požadavek na vyhodnocení doporučení k zamezení vymezování rozsáhlých zastavitelných ploch mimo sídla s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem s odůvodněním a odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## Ochrana krajinného a rekreačního zázemí rozvojových sídel

### 1. Zamezení rozšíření výstavby ve volné krajině

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování v rámci rozvojových oblastí a os v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem stanovit požadavek na respektování a upřesňování v podrobnosti územních plánů hranic krajinného a rekreačního zázemí vymezených v této územní studii. Za hranicí krajinného a rekreačního zázemí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Chránit krajinné a rekreační zázemí intenzivně se rozvíjejících a vysoce urbanizovaných sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem.

### 2. Zachování dostupnosti volné krajiny z nejvýznamnějších sídel

V rámci priorit územního plánování kraje nebo v rámci úkolů územního plánování v rámci rozvojových oblastí a os v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem stanovit požadavek na zabraňování spojování sídel a nevytváření bariér (využití území narušující propustnost volné krajiny pro pěší a cyklistický pohyb) oddělujících sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem od jejich krajinného a rekreačního zázemí. Jmenovitě jde o sídla Častolovice, Dobrušku, Doudleby nad Orlicí, Kostelec nad Orlicí, Kvasiny, Opočno, Rychnov nad Kněžnou, Solnici a Vamberk.



# Doporučení pro územně plánovací činnost obcí v řešeném území

(1) sídlo s nejvyšším rozvojovým potenciálem (kategorie 1)

(2) sídlo s doplňkovým rozvojovým potenciálem (kategorie 2)

## 01 Bartošovice v Orlických horách

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 02 Bílý Újezd

### Doporučení pro jádrové sídlo 02a Bílý Újezd (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Dobrušku, Kvasiny a Solnici od jejich krajinného a rekreačního zázemí.

## 03 Byzhradec

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 04 Častolovice

### Doporučení pro jádrové sídlo 04a Častolovice (1)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho vymezit rozvoj ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v bytových domech.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Kostelec nad Orlicí od jeho krajinného a rekreačního zázemí.
- E V návaznosti na Aktualizaci č. 1 ZÚR Královéhradeckého kraje vymezit v ÚP Častolovice koridor přeložky silnice II/318 Častolovice – obchvat [záměr S30], včetně napojení na navrhovanou přeložku silnice I/11 Častolovice – Kostelec nad Orlicí – obchvat.
- F V ÚP Častolovice vymezit v přímé vazbě na železniční stanici Častolovice – nádraží plochu pro kapacitní veřejné záchytné parkoviště typu P+R, s kapacitou minimálně 50 stání pro osobní automobily [záměr P01].
- G Ve spolupráci městyse Častolovice a obcí Libel, Třebešov a Černíkovice vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty Častolovice – Černíkovice, vedené podél Bělé [záměr C60], v návaznosti na navrhovanou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty podél Bělé v úseku Lično – Černíkovice – Solnice. V ÚP Častolovice, ÚP Libel, ÚP Třebešov a ÚP Černíkovice následně vymezit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.
- H V návaznosti na Aktualizaci č. 1 ZÚR Královéhradeckého kraje zpřesnit v ÚP Častolovice, v ÚP Kostelec nad Orlicí a v ÚP Synkov-Slemeno koridor pro silnici II/318 Častolovice – obchvat [záměr S30].

## 05 Černíkovice

### Doporučení pro jádrové sídlo 05a Černíkovice (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Ve spolupráci obcí Lično a Černíkovice a města Solnice vyhledat cyklistické propojení mezi Ličnem, Černíkovici a PZ Solnice, vedené odděleně od motorové dopravy volnou krajinou podél toku Bělé [záměr C14], s možným využitím stávajících účelových cest v krajině. V ÚP Lično, ÚP Černíkovice a ÚP Solnice vymezit následně plochy pro doplnění sítě cest v krajině nebo pro samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty.
- E Ve spolupráci městyse Častolovice a obcí Libel, Třebešov a Černíkovice vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty Častolovice – Černíkovice, vedené podél Bělé [záměr C60], v návaznosti na navrhovanou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty podél Bělé v úseku Lično – Černíkovice – Solnice. V ÚP Častolovice, ÚP Libel, ÚP Třebešov a ÚP Černíkovice následně vymezit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 06 Čestice

### Doporučení pro jádrové sídlo 06b Čestice (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše vymezené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.



- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Kostelec nad Orlicí od jeho krajinného a rekreačního zázemí.

## 07 Deštné v Orlických horách

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 08 Dobré

### Doporučení pro jádrové sídlo 08a Dobré (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Dobrušku, Kvasiny a Solnici od jejich krajinného a rekreačního zázemí.

## 09 Dobruška

### Doporučení pro jádrové sídlo 09a Dobruška (1)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho vymezit rozvoj ploch pro tento typ výstavby. Při hodnocení vycházet z klíčové pozice města ve struktuře osídlení řešeného území, která ho předurčuje pro intenzivnější rozvoj bydlení a pro významné odlehčení tlaku na rozvoj bydlení v obcích v přímém sousedství s průmyslovou zónou, tj. v obcích Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v bytových domech. Kapacitu ploch pro bytové domy razantně navýšit.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro příměstskou rekreaci.
- E V ÚP Dobruška vymezit na křížení silnice I/14 a ulice Provozká plochu pro kapacitní veřejné záchytné parkoviště typu P+R, s kapacitou minimálně 100 stání pro osobní automobily, včetně plochy pro otáčení a pro zastávku svozového autobusu do průmyslové zóny [záměr P03].
- F V ÚP Dobruška vymezit podél západní strany silnice I/14 plochu pro cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty Podbřeží – Dobruška [záměr C01].

## 10 Doudleby nad Orlicí

### Doporučení pro jádrové sídlo 10a Doudleby nad Orlicí (1)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho vymezit rozvoj ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v bytových domech.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

**Doporučení pro celou obec**

- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Kostelec nad Orlicí a Vamberk od jejich krajinného a rekreačního zázemí.
- E Ve spolupráci městyse Doudleby nad Orlicí a města Vamberk vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty mezi železniční stanicí Doudleby nad Orlicí a železniční stanicí Vamberk, vedené podél Divoké Orlice a Zdobnice [záměr **C50**]. V ÚP Doudleby nad Orlicí a v ÚP Vamberk následně vymezit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.
- F Podle závěrů a doporučení studie potenciálů zapojení železničních tratí č. 021 a č. 023 do systému dopravní obslužnosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou osobní vlakovou dopravou vymezit případně v ÚP Doudleby nad Orlicí plochu pro vzájemné propojení železničních tratí č. 021 a 023 [záměr **Z20**].

## 11 Hřibiny-Ledská

**Doporučení pro celou obec**

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 12 Jahodov

**Doporučení pro celou obec**

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 13 Javornice

**Doporučení pro jádrové sídlo 13a Javornice (2) a pro sídlo 13d Jaroslav (2)**

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

**Doporučení pro celou obec**

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Rychnov nad Kněžnou od jeho krajinného a rekreačního zázemí.
- E Ve spolupráci Rychnova nad Kněžnou a obce Javornice vyhledat cyklistické propojení mezi Jaroslaví a Průmyslovou zónou Lipovka, vedené odděleně od motorové dopravy volnou krajinou mezi Jaroslaví, Panskou Habrovou a průmyslovou zónou [záměry **C12** a **C13**], s možným využitím stávajících účelových cest v krajině. V ÚP Rychnov nad Kněžnou a v ÚP Javornice vymezit následně plochy pro doplnění sítě cest v krajině nebo pro samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty.

## 14 Kostelec nad Orlicí

**Doporučení pro jádrové sídlo 14a Kostelec nad Orlicí (1)**

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho vymezit rozvoj ploch pro tento typ výstavby. Při hodnocení vycházet z klíčové pozice města ve struktuře osídlení řešeného území, která ho předurčuje pro intenzivnější rozvoj bydlení a pro významné odlehčení tlaku na rozvoj bydlení v obcích v přímém sousedství s průmyslovou zónou, tj. v obcích Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v bytových domech. Kapacitu ploch pro bytové domy razantně navýšit.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.



### Doporučení pro celou obec

- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro příměstskou rekreaci.
- E Ve spolupráci města Kostelec nad Orlicí a obce Synkov-Slemeno vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty mezi severním okrajem zástavby Kostelce nad Orlicí a železniční zastávkou Synkov, s možným využitím existujících účelových polních a lesních cest v krajině [záměr C41]. V ÚP Kostelec nad Orlicí a v ÚP Synkov-Slemeno následně vymežit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.
- F Podle závěrů a doporučení studie potenciálů zapojení železničních tratí č. 021 a č. 023 do systému dopravní obslužnosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou osobní vlakovou dopravou vymežit případně v ÚP Kostelec nad Orlicí plochu pro vzájemné propojení úseků železniční trati č. 021 [záměr Z10].

## 15 Kvasiny

### Doporučení pro jádrové sídlo 15a Kvasiny (1)

- A Připravit území na dynamičtější rozvoj bydlení navázaného na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Zvyšovat absorpční kapacitu území doplněním dostatečné kapacity občanského vybavení (především školství, zdravotnictví, sport, kultura, volný čas, administrativa) a rozvojem ploch pro pobytová veřejná prostranství.
- B Při využití území postupovat úsporně, vyhledávat zejména vhodné plochy pro bytové domy.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- D Formou územní studie, ve spolupráci s městem Solnice a se společností Škoda Auto a.s., prověřit řešení přechodového území mezi Průmyslovou zónou Kvasiny a obcí Kvasiny a městem Solnice. Zaměřit se na řešení přijatelné integrace průmyslové zóny do struktury obcí a na řešení minimalizace negativních vlivů průmyslové zóny na obec Kvasiny a na město Solnice.
- E Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro každodenní rekreaci.
- F Ve spolupráci obcí Skuhrov nad Bělou, Lukavice a Kvasiny vyhledat cyklistické propojení mezi Skuhrovem nad Bělou a Průmyslovou zónou Kvasiny, vedené odděleně od motorové dopravy jižně od zástavby Kvasin, s možným využitím stávajících účelových cest v krajině [záměr C10]. V ÚP Skuhrov nad Bělou, ÚP Lukavice a ÚP Kvasiny vymežit následně plochy pro doplnění cestní sítě či nových cyklostezek / stezek pro chodce a cyklisty.
- F Ve spolupráci obcí Lukavice, Kvasiny a Solnice vyhledat cyklistické propojení mezi obcí Lukavice a Průmyslovou zónou Kvasiny, resp. Průmyslovou zónou Solnice, vedené odděleně od motorové dopravy přes pole mezi obcí Lukavice a průmyslovou zónou [záměr C11]. V ÚP Lukavice, ÚP Kvasiny a případně ÚP Solnice vymežit následně plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 16 Libel

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Eliminovat výstavbu kapacitních dělnických ubytoven pro rezidenty bez užšího vztahu k území s rizikem narušit sociální soudržnost v obci. Opatření zacílit i na rekonstrukci stávajících objektů.
- C Ve spolupráci městyse Častolovice a obcí Libel, Třebešov a Černíkovice vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty Častolovice – Černíkovice, vedené podél Bělé [záměr C60], v návaznosti na navrhovanou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty podél Bělé v úseku Lično – Černíkovice – Solnice. V ÚP Častolovice, ÚP Libel, ÚP Třebešov a ÚP Černíkovice následně vymežit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 17 Liberk

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 18 Lično

### Doporučení pro jádrové sídlo 18a Lično (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území.
- E Ve spolupráci obcí Lično a Černíkovice a města Solnice vyhledat cyklistické propojení mezi Ličnem, Černíkovici a PZ Solnice, vedené odděleně od motorové dopravy volnou krajinou podél toku Bělé [záměr C14], s možným využitím stávajících účelových cest v krajině. V ÚP Lično, ÚP Černíkovice a ÚP Solnice vymezit následně plochy pro doplnění sítě cest v krajině nebo pro samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty.

## 19 Lukavice

### Doporučení pro celou obec (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.
- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Solnici, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou od jejich krajinného a rekreačního zázemí.
- E Ve spolupráci obcí Skuhrov nad Bělou, Lukavice a Kvasiny vyhledat cyklistické propojení mezi Skuhrovem nad Bělou a Průmyslovou zónou Kvasiny, vedené odděleně od motorové dopravy jižně od zástavby Kvasin, s možným využitím stávajících účelových cest v krajině [záměr C10]. V ÚP Skuhrov nad Bělou, ÚP Lukavice a ÚP Kvasiny vymezit následně plochy pro doplnění cestní sítě či nových cyklostezek / stezek pro chodce a cyklisty.
- F Ve spolupráci obcí Lukavice, Kvasiny a Solnice vyhledat cyklistické propojení mezi obcí Lukavice a Průmyslovou zónou Kvasiny, resp. Průmyslovou zónou Solnice, vedené odděleně od motorové dopravy přes pole mezi obcí Lukavice a průmyslovou zónou [záměr C11]. V ÚP Lukavice, ÚP Kvasiny a případně ÚP Solnice vymezit následně plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 20 Lupenice

### Doporučení pro celou obec (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.
- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Vamberk a Rychnov nad Kněžnou od jejich krajinného a rekreačního zázemí.
- E Ve spolupráci města Vamberk a obce Lupenice vyhledat podél západní strany silnice I/14 samostatnou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty Vamberk – Rychnov nad Kněžnou, navazující na již realizovaný úsek cyklostezky po západní straně silnice I/14 v úseku jižní okraj Rychnova n. K. - hranice správních území města Rychnov n. K. [záměr C31]. V ÚP Vamberk a v ÚP Lupenice vymezit následně plochy pro samostatně vedenou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty. V ÚP Lupenice nutno řešit znovu, systémově, aby cyklostezka prošla co nejkratší možnou trasou přes obec Lupenice, optimálně co nejvíce v souběhu se silnicí I/14.



## 21 Olešnice

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 22 Opočno

### Doporučení pro jádrové sídlo 22c Opočno (1)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho vymezit rozvoj ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v bytových domech. Kapacitu ploch pro bytové domy výrazně navýšit.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro příměstskou rekreaci.

## 23 Orlické Záhoří

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 24 Osečnice

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 25 Pěčín

### Doporučení pro celou obec (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.
- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Vamberk a Rychnov nad Kněžnou od jejich krajinného a rekreačního zázemí.

## 26 Podbřezí

### Doporučení pro jádrové sídlo 26c Podbřezí (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Dobrušku, Kvasiny a Solnici od jejich krajinného a rekreačního zázemí.
- E V ÚP Podbřezí vymezit podél západní strany silnice I/14 plochu pro cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty Podbřezí – Dobruška [záměr C01].

## 27 Potštejn

### Doporučení pro jádrové sídlo 27b Potštejn (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Kostelec nad Orlicí a Vamberk od jejich krajinného a rekreačního zázemí.

## 28 Říčky v Orlických horách

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 29 Rokytnice v Orlických horách

### Doporučení pro jádrové sídlo 29d Rokytnice v Orlických horách (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území.



## 30 Rybná nad Zdobnicí

### Doporučení pro jádrové sídlo 30b Rybná nad Zdobnicí (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území.

## 31 Rychnov nad Kněžnou

### Doporučení pro jádrové sídlo 31a Rychnov nad Kněžnou (1) a pro sídla 31g Městská Habrová (1), 31f Panská Habrová (1), 31h Dlouhá Ves (1) a 31c Lipovka (1)

- A Připravit území na dynamičtější rozvoji bydlení navázaného na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Zvyšovat absorpční kapacitu území doplněním dostatečné kapacity občanského vybavení (především školství, zdravotnictví, sport, kultura, volný čas, administrativa) a rozvojem ploch pro veřejná prostranství.
- B Reflektovat pozici ve struktuře osídlení jakožto hlavního centra rozvoje navázaného na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Vytvářet územní podmínky pro rozvoj vyššího občanského vybavení, a to jak veřejného, tak komerčního (obchody, služby, volnočasové aktivity).
- C Při využití území postupovat úsporně, vyhledávat vhodné plochy pro bytové domy.
- D Výše stanovená opatření usměrnit na centrální sídlo města Rychnov nad Kněžnou, a dále na navazující sídla Městská Habrová a Panská Habrová, Dlouhá Ves a Lipovka.
- E Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro sídlo Roveň (2)

- F V okrajovém sídle Roveň doplnit rozvoj bytového fondu o plochy převážně pro rodinné domy.
- G Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- H Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro příměstskou rekreaci.
- I Ve spolupráci Rychnova nad Kněžnou a obce Javornice vyhledat cyklistické propojení mezi Jaroslaví a Průmyslovou zónou Lipovka, vedené odděleně od motorové dopravy volnou krajinou mezi Jaroslaví, Panskou Habrovou a průmyslovou zónou [záměry C12 a C13], s možným využitím stávajících účelových cest v krajině. V ÚP Rychnov nad Kněžnou a v ÚP Javornice vymezit následně plochy pro doplnění sítě cest v krajině nebo pro samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty.
- J V ÚP Rychnova nad Kněžnou vymezit plochu pro prodloužení cyklostezky Rychnov nad Kněžnou – Solnice od severního okraje Rychnova nad Kněžnou (od rozvodny) za areálem nemocnice na jih, přes existující podjezd pod železniční tratí na Pelcovo nábřeží [záměr C30].
- K Na základě závěrů studie komunikace souběžné se silnicí I/14, propojující jednotlivé části Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov n. K., vymezit v ÚP Rychnov nad Kněžnou pro tuto komunikaci příslušné plochy (včetně ploch pro napojení komunikace na přeložku silnice I/14 Rychnov nad Kněžnou – obchvat a včetně napojení žst. Lipovka a jednotlivých výrobních a skladových areálů na komunikaci) [záměr S60].

## 32 Semechnice

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 33 Skuhrov nad Bělou

### Doporučení pro jádrové sídlo 33d Skuhrov nad Bělou (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Solnici a Kvasiny od jejich krajinného a rekreačního zázemí.
- E V ÚP Skuhrov nad Bělou vymezit ve východní části obce v přímé vazbě na silnici II/321 plochu pro kapacitní veřejné záchytné parkoviště typu P+R, s kapacitou minimálně 100 stání pro osobní automobily, včetně plochy pro otáčení a pro zastávku svozového autobusu do průmyslové zóny [záměr P04].
- F Ve spolupráci obcí Skuhrov nad Bělou, Lukavice a Kvasiny vyhledat cyklistické propojení mezi Skuhrovem nad Bělou a Průmyslovou zónou Kvasiny, vedené odděleně od motorové dopravy jižně od zástavby Kvasin, s možným využitím stávajících účelových cest v krajině [záměr C10]. V ÚP Skuhrov nad Bělou, ÚP Lukavice a ÚP Kvasiny vymezit následně plochy pro doplnění cestní sítě či nových cyklostezek / stezek pro chodce a cyklisty.

## 34 Slatina nad Zdobnicí

### Doporučení pro jádrové sídlo 34a Slatina nad Zdobnicí (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.

### Doporučení pro celou obec

- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území.

## 35 Solnice

### Doporučení pro jádrové sídlo 35b Solnice (1)

- A Připravit území na dynamičtější rozvoji bydlení navázaného na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Zvyšovat absorpční kapacitu území doplněním dostatečné kapacity občanského vybavení (především školství, zdravotnictví, sport, kultura, volný čas, administrativa) a rozvojem ploch pro veřejná prostranství.
- B Při využití území postupovat úsporně, vyhledávat vhodné plochy pro bytové domy.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro sídlo 35a Ještětice (2)

- D V okrajovém sídle Ještětice doplnit rozvoj bytového fondu o plochy převážně pro rodinné domy.
- E Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- F Formou územní studie, ve spolupráci s obcí Kvasiny a se společností Škoda Auto a.s., prověřit řešení přechodového území mezi Průmyslovou zónou Kvasiny a obcí Kvasiny a městem Solnice. Zaměřit se na řešení přijatelné integrace průmyslové zóny do struktury obcí a na řešení minimalizace negativních vlivů průmyslové zóny na obec Kvasiny a na město Solnice.
- G Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro příměstskou rekreaci.



- H Ve spolupráci obcí Lukavice, Kvasiny a Solnice vyhledat cyklistické propojení mezi obcí Lukavice a Průmyslovou zónou Kvasiny, resp. Průmyslovou zónou Solnice, vedené odděleně od motorové dopravy přes pole mezi obcí Lukavice a průmyslovou zónou [záměr C11]. V ÚP Lukavice, ÚP Kvasiny a případně ÚP Solnice vymezit následně plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.
- I Ve spolupráci obcí Lično a Černíkovice a města Solnice vyhledat cyklistické propojení mezi Ličnem, Černíkovicemi a PZ Solnice, vedené odděleně od motorové dopravy volnou krajinou podél toku Bělé [záměr C14], s možným využitím stávajících účelových cest v krajině. V ÚP Lično, ÚP Černíkovice a ÚP Solnice vymezit následně plochy pro doplnění sítě cest v krajině nebo pro samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty.
- J Ve spolupráci se Škoda Auto a.s. a ŘSD ČR prověřit možnosti zvýšení kapacity a propustnosti křižovatky silnice I/14 a III/32118h s ohledem na trvalý nárůst intenzit automobilové dopravy. V ÚP Solnice následně pro zkapacitnění křižovatky vymezit potřebné plochy [záměr S13].

## 36 Synkov-Slemeno

### Doporučení pro celou obec (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.
- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Rychnov nad Kněžnou od jeho krajinného a rekreačního zázemí.
- E Ve spolupráci města Kostelec nad Orlicí a obce Synkov-Slemeno vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty mezi severním okrajem zástavby Kostelce nad Orlicí a železniční zastávkou Synkov, s možným využitím existujících účelových polních a lesních cest v krajině [záměr C41]. V ÚP Kostelec nad Orlicí a v ÚP Synkov-Slemeno následně vymezit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 37 Třebešov

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- C Ve spolupráci městyse Častolovice a obcí Libel, Třebešov a Černíkovice vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty Častolovice – Černíkovice, vedené podél Bělé [záměr C60], v návaznosti na navrhovanou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty podél Bělé v úseku Lično – Černíkovice – Solnice. V ÚP Častolovice, ÚP Libel, ÚP Třebešov a ÚP Černíkovice následně vymezit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 38 Trnov

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 39 Tutleky

### Doporučení pro celou obec (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.
- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Kostelec nad Orlicí od jeho krajinného a rekreačního zázemí.

- E V ÚP Tutleky vymezit samostatnou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty mezi centrem obce Tutleky a železniční zastávkou Slemeno, s možným využitím stávajících účelových polních a lesních cest v krajině [záměr C40].

## 40 Vamberk

### Doporučení pro jádrové sídlo 40a Vamberk (1)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho vymezit rozvoj ploch pro tento typ výstavby. Při hodnocení vycházet z klíčové pozice města ve struktuře osídlení řešeného území, která ho předurčuje pro intenzivnější rozvoj bydlení a pro významné odlehčení tlaku na rozvoj bydlení v přímém sousedství s průmyslovou zónou, tj. v obcích Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v bytových domech.
- C Při nastavení regulace ploch pro bydlení v bytových domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro sídla 40g Merklovice a 40c Peklo (2)

- D V okrajových sídlech města, Merklovicích a Peklu, doplnit rozvoj bytového fondu o plochy převážně pro rodinné domy.
- E Při nastavení regulace ploch pro bydlení v rodinných domech vycházet z robustního systému bydlení navrženého v této studii.

### Doporučení pro celou obec

- F Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Řešit propojení zastavěného území města s okolní volnou krajinou vhodnou pro příměstskou rekreaci.
- G V ÚP Vamberk vymezit v přímé vazbě na železniční stanici Vamberk – nádraží plochu pro kapacitní veřejné záchytné parkoviště typu P+R, s kapacitou minimálně 100 stání pro osobní automobily, včetně plochy pro otáčení a pro zastávku svozového autobusu do průmyslové zóny [záměr P02].
- H Ve spolupráci města Vamberk a obce Lupenice vyhledat podél západní strany silnice I/14 samostatnou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty Vamberk – Rychnov nad Kněžnou, navazující na již realizovaný úsek cyklostezky po západní straně silnice I/14 v úseku jižní okraj Rychnova n. K. - hranice správních území města Rychnov n. K. [záměr C31]. V ÚP Vamberk a v ÚP Lupenice vymezit následně plochy pro samostatně vedenou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.
- I Ve spolupráci městyse Doudleby nad Orlicí a města Vamberk vyhledat trasu samostatné cyklostezky / stezky pro chodce a cyklisty mezi železniční stanicí Doudleby nad Orlicí a železniční stanicí Vamberk, vedené podél Divoké Orlice a Zdobnice [záměr C50]. V ÚP Doudleby nad Orlicí a v ÚP Vamberk následně vymezit plochy pro novou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty.

## 41 Voděradý

### Doporučení pro celou obec

- A V Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

## 42 Záměl

### Doporučení pro celou obec (2)

- A V rámci vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch pro bydlení zohledňovat přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. Detailně vyhodnotit rozvojový potenciál svého území pro obytnou výstavbu a na základě toho upravit rozsah ploch pro tento typ výstavby.
- B Výše stanovené opatření zaměřit především na rozvoj bydlení v rodinných domech.
- C Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- D Upřesnit hranici krajinného a rekreačního zázemí vymezenou v této studii, za touto hranicí nepřipustit intenzivní výstavbu narušující primárně přírodní a rekreační funkci území. Zabraňovat spojování sídel a vytváření bariér oddělujících Vamberk od jeho krajinného a rekreačního zázemí.



## 43 Zdobnice

### Doporučení pro celou obec

- A Potřebu vymezení dalších zastavitelných ploch pro bydlení neodůvodňovat s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.
- B Důsledně zvažovat vytváření územních podmínek pro rozvoj ubytovacích zařízení typu ubytoven, s odkazem na přítomnost Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

# Doporučení pro usměrnění nástrojů regionálního rozvoje

## Podpora bytové výstavby v okolí průmyslové zóny

### 1. Finanční podpora výkupu pozemků pro výstavbu bytů obcemi

V sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem finančně podpořit výkupy pozemků pro bytovou výstavbu do obecního vlastnictví. Zvýšit tak podíl pozemků určených platnými územními plány pro rozvoj bydlení ve vlastnictví obcí. Zajistit tak základní předpoklad pro výstavbu obecních bytů potřebných pro doplnění bytového fondu v území. Ve vztahu k průmyslové zóně mohou být obecní byty alternativou k sociálně i urbanisticky nevyhovujícím a obcemi nekontrolovatelným ubytovným a pronájmům soukromých bytů větším skupinám zaměstnanců průmyslové zóny.

### 2. Finanční podpora investiční přípravy stavebních pozemků

V sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem finančně podpořit zasíťování a dopravní napojení obecních pozemků určených pro bytovou výstavbu. V dotačních podmínkách umožnit jak následnou výstavbu obecních bytů, tak prodej pozemků soukromým investorům. Zvýšit tak dynamiku výstavby v území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem urychlením procesu přípravy stavebních pozemků a navýšením dostupného kapitálu i o prostředky soukromých investorů.

### 3. Finanční podpora revitalizace brownfields na bydlení

Především v sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem podpořit revitalizaci ploch brownfields a jejich konverzi na pozemky pro bytovou výstavbu. Významně tak zvýšit současnou kapacitu ploch pro výstavbu bytových domů v sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem. Kapacita téměř 2.000 bytů se v sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem nachází v plochách brownfields. Jsou určeny převážně pro zástavbu bytovými domy, tedy pro bydlení optimální pro nové zaměstnance průmyslové zóny a pro typ výstavby, který je v plném souladu s principy udržitelného rozvoje (úspora nezastavěného území, výstavba zpravidla v centrální části měst/městysů, s efektivním napojením na dopravní a technickou infrastrukturu apod.). Tento typ ploch se daří čistě na komerční bázi konvertovat na nově využitá území spíše jen ve velkých městech. V menších městech či městysích, kde je cena pozemků nižší, jsou tyto pozemky soukromým developmentem zpravidla opomíjeny jako nerentabilní. Jedním z optimálních prostředků navýšení kapacity území by tak byla podpora revitalizace těchto ploch brownfields.



Areál bývalého závodu Perla v Doudlebech n. O. (foto: VŠ, 03/2017)



Areál bývalého podniku Vamberecké uzeniny ve Vamberku (foto: VŠ, 03/2017)



#### 4. Naplnění potřeby bytů v území z pohledu kvantity i kvality

Při nastavení objemu zacílení finanční podpory bytové výstavby vycházet z výpočtu potřeby bytů a robustního systému bydlení stanovených v této územní studii. Celkově je pro zaměstnance Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v území sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem s výhledem do roku 2025 potřeba 4.167 až 5.000 nových bytů. Z toho 2.667 až 3.200 v bytových domech a 1.500 až 1.800 v rodinných domech. Podíl malých bytů (1+kk, 1+1 a 2+kk) by neměl být vyšší než 28 %. Průměrná obsazenost bytů by se měla pohybovat okolo 2,5 os./byt.

#### 5. Usměrnění podpory bytové výstavby

Finanční podporu výstavby **bytových domů** (popř. výkupu či investiční přípravy pozemků pro výstavbu bytových domů) usměrnit do sídel s nejvyšším rozvojovým potenciálem, a to rovnoměrně, tak aby byla podpořena žádoucí dekoncentrace rozvojového tlaku i mimo sídla v bezprostřední blízkosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

Finanční podporu výstavby **rodinných domů** (popř. výkupu či investiční přípravy pozemků pro výstavbu rodinných domů) usměrnit jak na sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem, tak na sídla s doplňkovým rozvojovým potenciálem.

## Zvýšení absorpční kapacity sídel

### 1. Rozvoj komunitní infrastruktury a míst setkávání obyvatel

Podpořit rozvoj staveb a zařízení umožňujících lepší integraci nových usedlíků v obcích. Konkrétně se zaměřit na výstavbu, obnovu či zkapacitnění staveb a zařízení podporujících tvorbu udržitelných komunit obyvatel obcí, zejména: kulturních zařízení (víceúčelové sály, klubovny pro mimoškolní aktivity dětí a mimopracovní aktivity dospělých, komunitní centra, centra volného času), sportovišť pro děti, mládež i dospělé, veřejných prostranství (náměstí, nábří, hlavních ulic, parků) a dětských hřišť.

Toto opatření v nejvyšší prioritě zaměřit na sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem v obcích Solnice, Kvasiny a Rychnov nad Kněžnou, sekundárně na ostatní sídla s nejvyšším rozvojovým potenciálem. Tím koncentrovat maximum prostředků určených pro tento účel na nejvíce zatíženou oblast, kde hrozí v souvislosti s příchodem novousedlíků nejvyšší riziko narušení sociální soudržnosti komunity obcí.

### 2. Rozvoj občanského vybavení

Podpořit v sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem, v případě prokazatelné kapacitní potřeby, anebo potřeby zajištění optimální dostupnosti, rozšíření (zvýšení kapacity) nebo výstavbu nových mateřských škol. Zajistit tak dostupnost pro všechny obyvatele s dětmi předškolního věku klíčového občanského vybavení každodenní potřeby, jehož dostupnost a kapacitu musí zajistit samy obce.

### 3. Rozvoj specifických služeb pro zaměstnance průmyslové zóny

Podpořit projekty napomáhající zaměstnancům průmyslové zóny v zorientování se v území z pohledu zajištění bydlení, zdravotnických služeb, příslušných administrativních úkonů (doklady pro cizince apod.), pracovních práv a dalších služeb souvisejících s jejich pracovním působením v regionu. Provoz tohoto typu zařízení podpořit primárně v Rychnově nad Kněžnou, doplňkově v ostatních sídlech s nejvyšším rozvojovým potenciálem. Tím zajistit lepší kontrolu nad zaměstnanci bez vztahu k území, bez ambic v území se trvale usadit (agenturní zaměstnanci, zaměstnanci na dobu určitou apod.).

### 4. Rozvoj každodenní rekreace

Zvyšovat atraktivitu sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem realizací opatření vedoucích ke zlepšení podmínek pro každodenní rekreaci. Podporovat budování cyklistických a turistických tras a in-line drah propojujících největší sídla s okolní volnou krajinou vhodnou pro rekreaci. Podporovat opatření v krajině přiléhající k největším sídlům zvyšující jejich rekreační potenciál. Tím zvyšovat nabídku aktivit pro smysluplné trávení volného času a zároveň tak eliminovat nevhodné způsoby trávení volného času (hazard, alkohol apod.).

## Zvýšení administrativní kapacity podmiňující výstavbu

### 1. Finanční podpora pořízení/zpracování územních studií a regulačních plánů

V sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem finančně podpořit hrazení nákladů spojených s pořízením a zpracováním územních studií a regulačních plánů. Podpořit tak využití 67 ploch s kapacitou více než 2.600 bytů vymezených v současně platných územních plánech, jejichž využití je podmíněno pořízením územní studie a 7 ploch s kapacitou 273 bytů vymezených v současně platných územních plánech, jejichž využití je podmíněno vydáním regulačního plánu.

### 2. Posílení administrativní kapacity správních úřadů

V sídlech s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem zajistit posílení úředního personálu zajišťujícího agendu související s výstavbou, především agendu stavebního úřadu, úřadu územního plánování, agendu veřejných zakázek, majetkových operací a investiční agendu.

## Podpora dopravní dostupnosti průmyslové zóny nemotorovou dopravou

### 1. Finanční podpora realizace cyklostezek / stezek pro chodce a cyklisty pro každodenní cesty do zaměstnání do průmyslové zóny

Podpořit realizaci zpevněných, šířkově vyhovujících a bezpečných cyklostezek, resp. stezek pro chodce a cyklisty jednak pro každodenní přímé cesty zaměstnanců ze sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem do zaměstnání do průmyslové zóny a dále pro přiblížení z vybraných sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem k místům možného přestupu na vlak či autobus směřující do průmyslové zóny.

Součástí podpory by měla být rovněž nezbytná zařízení pro parkování jízdních kol (cyklo stojany, parkoviště B+R pro jízdní kola) v cílech cest, včetně míst přestupů na vlak či autobus a také případné osvětlení cyklostezek a vybavení cyklostezek nezbytným mobiliářem (zejména značení).



# Doporučení pro navazující analytickou a koncepční činnost

Následující aktivity se vztahují k hlubšímu pochopení stavu a vývoje území okolo průmyslové zóny a k hlubšímu pochopení změn v území a jejich příčin a důsledků. Navrhované aktivity a činnosti mají být podkladem k upřesnění jednotlivých koncepcí a plánů týkajících se území řešeného touto územní studií. Vzhledem k mimořádným podmínkám, které umístěním a rozvojem Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v území vznikly, je vhodné nadále podrobně vývoj území monitorovat. Tyto činnosti napomůžou lepšímu přizpůsobení území novým podmínkám, rychlejšímu vyvážení pilířů udržitelného rozvoje a eliminaci rizik, které může dynamický rozvoj průmyslové zóny v území vyvolat. Jednotlivé aktivity by měly být prováděny na principu partnerství obcí, kraje, významných zaměstnavatelů, případně dalších aktérů rozvoje území (stakeholderů).

## Detailní prověření klíčových jevů v území

### 1. Prohlubovat v řešeném území znalost jevů a procesů souvisejících s důsledky rozvoje Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov n. K.

Na základě detailních územně plánovacích podkladů, šetření a výzkumů upřesňovat plánovací strategii, především s ohledem na usměrnění rezidenční výstavby v řešeném území, rozvoj potřebného občanského vybavení a usměrnění dopravních proudů v území. Konkrétně se zaměřit na prověření následujících, v tuto chvíli nejméně podchycených, a přitom klíčových otázek:

- A. Detailní analýza skutečného počtu obyvatel, bydlících, nocujících a pracujících v regionu na základě dat operátorů mobilních telefonů.** Tato data mohou jako jediná pomoci odhadnout reálný počet lidí pohybujících se v území, a to dokonce v různých časových řezech během dne i týdne. Všechny ostatní zdroje dat (SLDB, počet trvalých obyvatel, počet ubytovaných a platících ubytovací poplatky) jsou v daném regionu výrazně nepřesné a odlišující se od reálného stavu. Na základě přesných dat o pohybu obyvatel bude možné následně upřesnit opatření k usměrnění rezidenční výstavby, rozvoje dopravních systémů, občanského vybavení, zajištění bezpečnosti apod.
- B. Výzkum rezidenční stability mezi zaměstnanci Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.** Šetření zaměřené na budoucí plány zaměstnanců průmyslové zóny s ohledem na jejich motivaci zůstat v současném zaměstnání a trvale se usadit poblíž průmyslové zóny. Zohlednit, jaké nástroje užívají významní aktéři ekonomického rozvoje v území (zaměstnavatelé, samospráva) pro posílení vztahu zaměstnanců k území a k zaměstnavateli. Upřesnit výhled na to, kolik zaměstnanců si do území přivedlo či přivede rodinu a kolik jich přichází samostatně. Zmapovat možná opatření ke stabilizaci zaměstnanců v území, testovat potenciální účinnost těchto opatření v rámci šetření mezi zaměstnanci. Návrhem opatření směřovat ke zmírnění rizik spojených s vysokým počtem uživatelů území bez trvalého vztahu k tomuto území.
- C. Výzkum rezidenčních preferencí mezi zaměstnanci Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.** Upřesnit preference zaměstnanců z pohledu jejich požadavků na kvalitu a charakter bydlení, finanční náročnost, vzdálenost od místa zaměstnání. Výzkum je vhodné rozšířit i mimo okruh samotných zaměstnanců průmyslové zóny, s ohledem na jev rezidenční filtrace, tedy postupné zvyšování kvality obytného prostředí u místních rezidentů a nahrazování uvolněného bydlení populací s nižším ekonomickým statusem.

## Monitoring vývoje v území

### 1. Monitorovat vývoj v území a průběh naplňování nastavené plánovací strategie

Detailně sledovat vývoj bytové výstavby v řešeném území, zjišťovat její strukturu z pohledu poměru bytů v bytových a rodinných domech, velikosti bytů, obsazenosti. Sledovat vývoj počtu obyvatel v území, nejen trvale bydlících. Pečlivě monitorovat vývoj výstavby a obsazenosti ubytovacích zařízení a kapacity a dostupnost veřejné infrastruktury. Na základě monitoringu aktualizovat územně plánovací podklady a dokumentace.

## Plánování dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti průmyslové zóny

### 1. Aktualizovat Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje

Aktualizovat, v návaznosti na závěry a doporučení této územní studie týkající se oblasti silniční dopravy a v návaznosti na vývoj dopravní situace v území v návaznosti na Průmyslovou zónu Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, klíčový krajský koncepční dokument koordinující rozvoj silniční sítě na území Královéhradeckého kraje – Generel silniční dopravy Královéhradeckého kraje. Zejména zohlednit navrhovanou prioritizaci záměrů na silniční síti ve vazbě na průmyslovou zónu:

**Priorita č. 1** I/11 Častolovice – obchvat (s napojením na přeložku silnice II/318 – Častolovice – obchvat)

II/318 Častolovice – obchvat

II/321 Domašín – obchvat

**Priorita č. 2** I/14 Rychnov nad Kněžnou – obchvat

I/11 Kostelec nad Orlicí – obchvat

**Priorita č. 3** I/14 Solnice – obchvat – II. etapa (severozápad)

### 2. Zpracovat studii komunikace souběžné se silnicí I/14, propojující jednotlivé části Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov n. K.

Ve spolupráci Královéhradeckého kraje, měst Rychnov nad Kněžnou a Solnice a obce Kvasiny, Škoda Auto a.s. a ŘSD ČR, zpracovat podrobnou studii trasy a širších návazností komunikace souběžné se silnicí I/14, propojující vzájemně jednotlivé části Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou. V rámci studie podrobně prověřit mimo jiné

- přímé napojení komunikace na navrhovanou přeložku silnice I/14 – obchvat Rychnova nad Kněžnou
- napojení komunikace na silnici III/32118h
- křížení komunikace se železniční tratí č. 021
- napojení jednotlivých výrobních areálů (stávajících i navrhovaných) na komunikaci, včetně řešení křížení železniční tratí č. 021
- napojení navrhované železniční stanice Lipovka na komunikaci
- vedení cyklostezky podél komunikace, včetně napojení na stávající cyklostezky v prostoru Rychnova nad Kněžnou, Solnice a Kvasin
- možnost preference autobusové dopravy (vyhrazený jízdní pruh aj.)

### 3. Zpracovat studii potenciálů zapojení železničních tratí č. 021 a č. 023 do systému dopravní obslužnosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou osobní vlakovou dopravou (svoz zaměstnanců průmyslové zóny)

Ve spolupráci Královéhradeckého kraje, SŽDC, s.o., dotčených měst a obcí a Škoda Auto a.s. zpracovat podrobnou studii potenciálů využití železničních tratí č. 021 a č. 023 pro svoz zaměstnanců Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou a pro dopravní obsluhu průmyslové zóny. V rámci studie podrobně prověřit zejména

- možnosti zvýšení traťových rychlostí
- elektrifikaci tratí č. 021 v úsecích Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice i Častolovice – Letohrad
- účelnost a dopravní a ekonomickou efektivnost vzájemného bezúvratového propojení úseků železniční tratí č. 021 Častolovice – Solnice a Častolovice – Letohrad (spojka u Častolovic) pro zajištění časově atraktivní dopravy zaměstnanců ze směru Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí do průmyslové zóny
- účelnost a dopravní a ekonomickou efektivnost vzájemného bezúvratového propojení železničních tratí č. 021 a 023 (spojka u Doudleb nad Orlicí)
- související možné zavedení dalších přímých vlaků do průmyslové zóny (nebo alespoň k přestupním uzlům na svozové autobusy do průmyslové zóny) využívajících kromě železniční tratí č. 021 Častolovice – Solnice také navazující úseky železniční tratí č. 021 a 023.

### 4. Provéřit zřízení záchytných parkovišť v návaznosti na páteřní linky veřejné i svozové autobusové dopravy do průmyslové zóny

Ve spolupráci Královéhradeckého kraje, Škoda Auto a.s. a dotčených měst a obcí prověřit zřízení záchytných parkovišť P+R v Dobrušce u křížení silnice I/14 a ulice Provozská a ve Vamberku (u nádraží v návaznosti na vlakové spoje anebo u kruhového objezdu na křížení silnic I/11 a I/14) a zvýšení kapacity parkovišť P+R u nádraží v Častolovicích, a to v návaznosti na zatraktivně dopravní obslužnosti Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou veřejnou dopravou. Je vhodné posoudit posílení autobusových linek z Dobrušky a Vamberka a posoudit vhodnost zavedení páteřní autobusové linky Vamberk – průmyslová zóna – Dobruška operující mezi navrhovanými záchytnými parkovišti P+R ve Vamberku a v Dobrušce, s křížením autobusů vždy v době střídání směn na autobusovém nádraží u závodu ŠKODA AUTO Kvasiny. Popřípadě je nutné prověřit navýšení kapacity vlaků do průmyslové zóny.



## 5. Provéřit zavedení autobusových linek z oblastí, odkud dosud není zajištěno přímé spojení do průmyslové zóny Kvasiny

Ve spolupráci Královéhradeckého kraje, Škoda Auto a.s. a dotčených měst a obcí prověřit možnost zajištění autobusových linek pro dopravu zaměstnanců průmyslové zóny ve směrech:

- Rokytnice v Orlických horách – Slatina nad Zdobnicí – Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny (spojení v současné době zajištěno pouze na některé směny, s přestupem a čekáním v Rychnově nad Kněžnou)
- Deštné v Orlických horách – Kvasiny (spojení je zajištěno pouze na ranní směnu v pracovní dny)
- Kostelec nad Orlicí (spojení je zajištěno, avšak ve většině případů s přestupem v Rychnově nad Kněžnou).

## Plánování krajiny v území v návaznosti na průmyslovou zónu

### 1. Vytvořit podmínky pro optimální propojení rozvojových sídel s jejich krajinným a rekreačním zázemím

Podporovat plánovací opatření směřující ke kvalitnějšímu propojení sídel s nejvyšším a doplňkovým rozvojovým potenciálem se svým krajinným a rekreačním zázemím. Dle aktuální potřeby může jít zejména o podporu pořízení těchto plánovacích nástrojů a dokumentů:

- A. Generel cyklistických a tras a cyklostezek řešeného území
- B. Koncepte každodenní rekreace řešeného území
- C. Územní studie krajiny řešeného území



# Vztah územní studie k Usnesení vlády č. 469 z 21. 6. 2017

## Vyhodnocení souladu záměrů UV č. 469 ze dne 21. 6. 2017 s ÚPD

[Příloha č. 5\_soulad UV 469 z 21. 6. 2017 s ÚPD]

## Kapacita ploch bydlení stanovených v UV č. 469 ze dne 21. 6. 2017 pro finanční podporu základního technického vybavení nebo bytové výstavby

	ZTV pro výstavbu nájemních bytů	ZTV pro výstavbu vlastnických bytů	výstavba nájemních bytů	výstavba vlastnických bytů
<b>Rychnov nad Kněžnou</b>				
k.ú. Rychnov n. K.: 1753/1, 1753/2 - OK (není v souladu s ÚP) 1336/1, 1336/6, 1336/7, 1337/1, 1336/4 - PV (není v souladu s ÚP) 1152/103 – BH, 2417/51 k.ú. Dlouhá Ves u Rychnova n. K.: st. 7, 18/1, 18/2 - SM (rodinné domy)			100 bytů v BD	
Z.rk31 (31-49, 31-50)				300 – 350 – (400) bytů v BD
Z.rk1 (část plochy 31-30)		20 RD = 24 bytů v RD		
<b>celkem bytů v BD</b>			<b>100</b>	<b>300 – 350 – (400)</b>
<b>celkem bytů v RD</b>		<b>24</b>		
<b>Kvasiny</b>				
Bažantnice – Z1-8 (15-04) – kapacita dle ÚS		40 RD = 48 bytů v RD		
Hamernice-jihovýchod – Z1-5 (15-12) – kapacita dle ÚS		21 RD (1 real.) = 25 bytů v RD		
Nad Kravínem – Z1-7a (15-07), Z1-7b (15-08), Z1-7c (15-09)		28 RD = 34 bytů v RD		
Zámecká – Z1-1 (15-01) – kapacita dle ÚS		34 RD (8 real.) + 41 ŘRD = 90 bytů v RD		
<b>celkem bytů v BD</b>				
<b>celkem bytů v RD</b>		<b>197</b>		
<b>Solnice</b>				
PI/1a (zemědělský areál) (R35-02)		139 bytů v BD		
P2-1 (35-15) (výpočtová kapacita nad rámec pozemku 133/1)	172-40 = 132 bytů v BD		40 bytů v BD*	
Z1-10, P1-3 (35-21)	6 RD + 12 řadových RD = 19 bytů v RD			



	<i>ZTV pro výstavbu nájemních bytů</i>	<i>ZTV pro výstavbu vlastnických bytů</i>	<i>výstavba nájemních bytů</i>	<i>výstavba vlastnických bytů</i>
Z1-11 (35-22)		11 RD + 8 řadových RD = 21 bytů v RD		
Z1-3 (35-10)		16 bytů v RD		
P2-1, pozemek parc. č. 133/1 (35-15)			40 bytů v BD	
ul. Vašátkova, parc. č. 2445			16 bytů v BD	
<b>celkem bytů v BD</b>	<b>271</b>		<b>56</b>	
<b>celkem bytů v RD</b>	<b>19</b>	<b>37</b>		
<b>Širší okolí PZ</b>				
výstavba nájemních bytů 160.000.000,- Kč (1 byt: 2.000.000,-)			80 bytů v BD	
<b>celkem bytů v BD</b>			<b>80</b>	
<b>celkem bytů v BD</b>	<b>271</b>		<b>236</b>	<b>300 – 350 – (400)</b>
<b>celkem bytů v RD</b>	<b>19</b>	<b>258</b>		
<b>celkem bytů v BD</b>				<b>807 – 907</b>
<b>celkem bytů v RD</b>				<b>277</b>
<b>celkem bytů</b>				<b>1.084 – 1.184</b>

1,2 bytu na 1 RD

\* vyskytuje se 2 x (ZTV + vlastní výstavba) >> započteno pouze v rámci vlastní výstavby



**Zdroje**





## Právní předpisy

**Zákon č. 183/2006 Sb.**, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

**Zákon č. 89/1995 Sb.**, o státní statistické službě

**Zákon č. 194/2010 Sb.**, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

**Zákon č. 243/2000 Sb.**, o rozpočtovém určení daní

**Vyhláška č. 501/2006 Sb.**, o obecných požadavcích na využívání území

**Nařízení vlády č. 307/2012 Sb.**, o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb

## Normy

ČSN 736110 Projektování místních komunikací

## Metodiky / Metodická sdělení / Metodické příručky

MAIER, Karel – VOREL, Jakub – ŠINDLEROVÁ, Veronika, 2016: **Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury**. Výstup projektu TAČR Beta – TB050MMR001

MARTOLOS, Jan – ŠINDLEROVÁ, Veronika – BARTOŠ, Luděk – MUŽÍK, Jan, 2013: **Metody prognózy intenzit generované dopravy**. Plzeň: EDIP s.r.o.

MMR, 2008: **Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby vymezení zastavitelných ploch**. Brno: Ústav územního rozvoje. Online: [http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/ZU/ZU\\_RozborPotrebyPloch\\_20080901.pdf](http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/ZU/ZU_RozborPotrebyPloch_20080901.pdf)

MMR, 2013: **Metodické sdělení MMR ke zpracování sídelní struktury v 2. úplné aktualizaci ÚAP krajů**. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

MV, 2017: **Metodická příručka pro města a obce sousedící s průmyslovými zónami**. Praha: Ministerstvo vnitra ČR

## Usnesení vlády

Usnesení vlády ČR ze dne 9. února 2015 č. 97 k návrhu zabezpečení investiční přípravy akce Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu

Usnesení vlády ČR ze dne 21. června 2017 č. 469 k zabezpečení investiční přípravy akce Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu

## Zásady územního rozvoje

**Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje** (SURPMO, a.s., Projektové středisko Hradec Králové, 2011)

**Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje, nový návrh pro společné jednání** (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 10/2016)

**Zásady územního rozvoje Pardubického kraje – Právní stav po aktualizaci č. 1** (AURS, spol. s r.o., 10/2014)

## Územní plány

[Příloha č. 0 Evidence územně plánovací dokumentace obcí v řešeném území, stav k 31. 8. 2017]

## Územní studie / Studie

I/11 Častolovice – Kostelec n/O. – obchvat, studie (STRADA v.o.s., 12/2008)

I/11 Častolovice – Kostelec n. O., obchvat, studie proveditelnosti (SUDOP PRAHA a.s., 10/2016)

I/14 Rychnov nad Kněžnou – obchvat, aktualizace studie (Valbek, spol. s r.o., 10/2015)

**Aktualizace studie proveditelnosti Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. - Častolovice - Solnice, 4. část, koncept 01/2017** (SUDOP Praha, a.s., 01/2017)

**Dopady rozšíření průmyslové zóny Kvasiny na Královéhradecký kraj** (Vysoká škola ekonomická v Praze, Milan Damborský – Taťána Kubátová, Praha 9.12.2014) [VŠE, 2014a]

**Koncepční architektonická studie – konverze budovy kina na městskou knihovnu se sálem – Rychnov nad Kněžnou** (Ing. arch. Pavel Linhart, 10/2015)



**Posouzení možnosti variantního řešení severozápadního obchvatu Častolovic jako možného variantního řešení ve vztahu k výsledkům pořízené územní studie (AF-CITYPLAN s.r.o., 11/2014)**

**Podkladová studie II. etapy obchvatu Solnice pro Změnu č. 1 ÚP Solnice (PUDIS a.s., 2015)**

**Revitalizace areálu ZŠ a MŠ v Kvasinách (Atelier architektury, Šuda – Horský, a.s., 03/2016)**

**Revitalizace kulturního domu, Kvasiny, studie (Atelier architektury, Šuda – Horský, a.s., 03/2017)**

**Studie proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 04/2012)**

**Studie dopadu projektu Škoda Auto v lokalitě Solnice – Kvasiny a význam podpory vytvoření Průmyslové zóny Solnice pro rozvoj průmyslu v Královéhradeckém kraji (Vysoká škola ekonomická v Praze, Milan Damborský – Taťána Kubátová, Praha 2014) [VŠE, 2014]**

**Studie přeložky silnice I/14 Záměl – Potštejn (OPTIMA spol. s.r.o., 2006)**

**Studie proveditelnosti Dráhy Orlických hor (IKP Consulting Engineers s.r.o., 2010)**

**Studie rozvoje průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou (CIRI, 11/2016)**

**Studie Průmyslová zóna Královéhradeckého kraje Solnice-Kvasiny (Valbek spol. s r.o., 11/2014)**

**Technická studie Rozšíření strategické Průmyslové zóny Solnice - Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu (Valbek, spol. s r.o., 05/2016)**

**Územní studie Rychnov nad Kněžnou – Lokalita Nový Láň (Ing. arch. Pavel Linhart, 02/2017)**

**Územní studie pro zastavitelnou plochu Z1-1 v Kvasinách – Změna 1, Kvasiny jih - Zámecká (Akad. arch. Karel Rulík – Atelier 09, 06/2016)**

**Územní studie Kvasiny – zastavitelná plocha Z1-5 (dle ÚP), Kvasiny (Sladký & Partners s.r.o., 04/2013)**

**Územní studie „BAŽANTNICE“ – územní studie zastavitelné plochy Z1-8 vymezené ÚP Kvasiny (Ing. arch. Tomáš Beneš, 12/2015 – 08/2016)**

**Územní studie pro zastavitelnou plochu Z8-1 v Kvasinách (Atelier T-plan, s.r.o., 12/2012)**

**Přeložka silnice II/321 Domašín – obchvat, studie (STRADA v.o.s., 08-10/2007)**

**Územní studie Prověření územně technických podmínek pro vymezení koridoru přeložky silnice II. třídy, tzv. obchvatu Častolovic dle varianty E (SURPMO, 10/2016)**

**Územní studie Návrh a posouzení umístění koridoru silnice propojující městy Častolovice, respektive město Kostelec nad Orlicí s městem Rychnov nad Kněžnou včetně posouzení umístění koridoru silnice II/318 dle ZÚR Královéhradeckého kraje se zohledněním dopravních vazeb regionálního, případně nadregionálního významu (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 01/2014)**

## Projektové dokumentace

**II/298 Opočno, obchvat – I. etapa, DSP + PDPS (Strada HK spol. s r.o., 4/2015)**

**Obnova živičného krytu, úprava krajnice, dokumentace pro stavební povolení (Valbek, spol. s r.o., 04/2017)**

**Revitalizace společenského domu, Solnice, dokumentace pro provedení stavby (Atelier architektury, Šuda – Horský, a.s., 10/2016)**

## Oznámení EIA

**Oznámení podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Logistické centrum MPL Lipovka II. etapa (Ing. Václav Konopásek, CSc., 15.2.2008)**

## Územně analytické podklady

**ÚAP ORP Rychnov nad Kněžnou, úplná aktualizace 2016 (Městský úřad Rychnov nad Kněžnou, 2016)**

**ÚAP ORP Kostelec nad Orlicí, úplná aktualizace 2016 (Městský úřad Kostelec nad Orlicí, 2016)**

**ÚAP ORP Dobruška, úplná aktualizace 2016 (Městský úřad Dobruška, 12/2016)**

## Strategické plány

**Strategie rozvoje obce Kvasiny. (SURPMO, a.s., 08/2012)**

**Strategie rozvoje obce Skuhrov nad Bělou v letech 2016 – 2026. (Sdružení SPLAV, z.s., 2016)**



## Plány rozvoje

**Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Královéhradeckého kraje** (VIS – Vodohospodářsko-inženýrské služby, spol. s r.o., 06/2004)

**Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje** (Královéhradecký kraj, 2016)

## Knihy / odborné publikace

BARTOŠ, Luděk, 2006: **TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty**. Mariánské Lázně: Nakladatelství KOURA Publishing – Luděk Bartoš

BURIAN, Jaroslav, 2014: **Geoinformatika v prostorovém plánování**. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci

CEMPÍREK, Václav a kol., 2010: **Logistická centra**. Pardubice: Institut Jana Pernera o.p.s.

CEMPÍREK, Václav – KAMPF, Rudolf – ŠIROKÝ, Jaromír, 2009: **Logistické a přepravní technologie**. Pardubice: Institut Jana Pernera o.p.s.

ČSÚ, 2005: **Projekce počtu cenových domácností v České republice do roku 2030**. Praha: Český statistický úřad. Online: <https://www.czso.cz/csu/czso/projekce-poctucenzovych-domacnosti-v-ceske-republice-do-roku-2030-n-odmex25otb>

DVOŘÁKOVÁ, N. – OUŘEDNÍČEK, M., 2017: **Průmyslová zóna Solnice – Kvasiny – Rychnov n. K. Geografická analýza dopadů rozvoje průmyslové zóny na sociální prostředí obcí**. Praha: URRLAB – Urbánní a regionální laboratoř

EK, 2015: **Socio-economic inclusion of migrant EU workers in 4 cities. City Report Rotterdam**. Brusel: Evropská komise, online: <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=14419&langId=en>

GEHL, Jan, 2000: **Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství**. Brno: Nadace Partnerství

HONZÍKOVÁ, Monika, 2017: **Bezpečnostní analýza Královéhradeckého kraje v roce 2016**. Hradec Králové: Královéhradecký kraj

HUDEČEK, Tomáš, 2010: **Dostupnost v Česku v období 1991–2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol**. Praha: Česká geografická společnost

HUDEČEK, Tomáš, 2016: **Atlas dopravní dostupnosti v České republice**. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci

LORENZ, Viktor, 1961: **Územní plánování**. Praha: Státní nakladatelství technické literatury

LUX, M. – SUNEKA, P. – MIKESZOVÁ, M. – VEČERNÍK, J. – MATYÁŠ, F., 2006: **Analýza opatření bytové politiky směřující k podpoře flexibility trhu práce v ČR, 2. díl**. Praha: Sociologický ústav AV ČR

MAIER, Karel, 2004: **Územní plánování**. Skriptum ČVUT. Praha: Vydavatelství ČVUT

MAIER, Karel a kol., 2012: **Udržitelný rozvoj území**. Praha: Grada Publishing, a.s.

MAIER, Karel – ŘEZÁČ, Vít, 2006: **Ekonomika v území. Urbanistická ekonomika a územní rozvoj**. Skriptum ČVUT. Praha: Nakladatelství ČVUT

MARADA, Miroslav a kol., 2010: **Doprava a geografická organizace společnosti v Česku**. Praha: Česká geografická společnost

MMR, 2012: **Vybrané údaje o bydlení 2011**. Brno, Ústav územního rozvoje

MUSIL, Jiří, 2009: **Krise a naděje urbanity**. In: Architekt 01/2009, Vydavatelství Kabinet, 2009, s. 32 – 35

OUŘEDNÍČEK, M. – ŠPAČKOVÁ, P. (eds.), 2013: **Populační vývoj v zázemí českých měst jako důsledek procesu suburbanizace**. Praha: Univerzita Karlova

OUŘEDNÍČEK, M. – ŠPAČKOVÁ, P. – NOVÁK, J. (eds.), 2013: **SUB URBS: krajina, sídla a lidé**. Praha: Academia

POLEDNIK, M. – KADLECOVÁ, M. – HADLAČ, M., 2010: **Urbanistická kalkulačka „URBANKA“. Nástroj pro optimalizaci rozsahu rozvojových ploch pro bydlení v územních plánech obcí**. Brno: Institut regionálních informací, s.r.o. Online: [http://www.disparity.cz/data/usr\\_048\\_default/urbanka.pdf](http://www.disparity.cz/data/usr_048_default/urbanka.pdf)

SCHMEIDLER, Karel, 2010: **Mobilita, transport a dostupnost ve městě**. Ostrava-Přívoz: KEY Publishing, s.r.o.

ÚÚR, 2016: **Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury. Aktualizace 2015**. Brno: Ústav územního rozvoje

ÚÚR, 2006-2017: **Principy a pravidla územního plánování**. (Internetová publikace). Brno: Ústav územního rozvoje, online: <https://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>

VÚVA, 1957: **Stavba měst a vesnic. Urbanistická příručka**. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury, skupina územního plánování

Zlínský kraj, ?: **Srovnávací analýza potřebnosti ploch pro bydlení v územních plánech Zlínského kraje**. Online: <https://www.kr-zlinsky.cz/srovnavaci-analyza-potrebnosti-ploch-pro-bydleni-v-uzemnich-planech-zlinskeho-kraje-cl-2647.html>

## Bakalářské / diplomové / disertační práce

ČERMÁK, Michal, 2014: **Faktory ovlivňující vyjížděku do škol a do zaměstnání**. Bakalářská práce. Pardubice: Univerzita Pardubice



NOVOTNÝ, Vojtěch, 2011: **Towards the Regional Acupuncture: How far is too far away?** Disertační práce. Praha: ČZU v Praze

ŽÁKOVÁ, Barbora, 2014: **Pohyb nákladní dopravy po Škoda Auto.** Bakalářská práce. Mladá Boleslav: Škoda Auto a.s. Vysoká škola

## Výroční zprávy

ŠKODA Výroční zpráva 2014

ŠKODA Výroční zpráva 2015

ŠKODA Výroční zpráva 2016

Výroční zpráva za rok 2015. oblastní nemocnice Náchod, a.s. 06/2016

Výroční zpráva Základní školy a Mateřské školy, Čestice, okres Rychnov nad Kněžnou za školní rok 2015/2016.

Výroční zpráva o činnosti Základní školy a mateřské školy Pěčín, školní rok 2015/2016.

Výroční zpráva Základní škola Vamberk 2015/2016.

Výroční zpráva o činnosti příspěvkové organizace ZŠ a MŠ Doudleby nad Orlicí za školní rok 2015/2016.

Výroční zpráva Základní škola Rychnov nad Kněžnou, Javornická 1596, školní rok 2013 – 2014.

Základní škola Rokytnice v Orlických horách. Výroční zpráva o činnosti školy ve školním roce 2015/16.

Základní škola Deštné v Orlických horách. Výroční zpráva o činnosti školy, školní rok 2015/16.

Základní škola Javornice. Výroční zpráva o činnosti školy, školní rok 2015/2016.

Základní škola a Mateřská škola Slatina nad Zdobnicí. Výroční zpráva o činnosti ve školním roce 2015/16.

Základní škola a mateřská škola Rybná nad Zdobnicí, okres Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva o činnosti za školní rok 2014/2015.

Základní škola a Mateřská škola Potštejn. Výroční zpráva školy 2015/16.

Základní škola Gutha-Jarkovského Kostelec nad Orlicí. Výroční zpráva o činnosti školy za školní rok 2014/2015.

Základní škola Rychnov nad Kněžnou, Masarykova 563. Výroční zpráva o činnosti školy za školní rok 2015 - 2016.

Základní škola a mateřská škola Rychnov nad Kněžnou, Roveň 60. Výroční zpráva o činnosti školy za školní rok 2015 – 2016.

Základní škola a Mateřská škola Černíkovice, okres Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva ZŠ za školní rok 2015/2016.

Základní škola a Mateřská škola, Lično, okres Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva ZŠ za školní rok 2015/2016.

Základní škola a mateřská škola, Voděrady, okres Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva o činnosti mateřské školy za školní rok 2015/2016.

Základní škola a mateřská škola, Voděrady, okres Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva o činnosti za školní rok 2015/2016.

Základní škola Opočno, okres Rychnov nad Kněžnou, příspěvková organizace se sídlem v Opočně. Výroční zpráva o činnosti za školní rok 2015 - 2016.

Základní škola Solnice, okres Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva o činnosti ve školním roce 2015 - 2016.

Základní škola a mateřská škola Skuhrov nad Bělou. Výroční zpráva o činnosti základní školy za školní rok 2015/2016.

Základní škola Dobré. Výroční zpráva o činnosti školy za školní rok 2013/14.

Střední škola zemědělská a ekologická a střední odborné učiliště chladic a klimatizační techniky, Kostelec nad Orlicí. Výroční zpráva školy 2015/2016.

Obchodní akademie T. G. Masaryka, Kostelec nad Orlicí. Výroční zpráva za školní rok 2015 - 2016.

VOŠ a SPŠ Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva za školní rok 2015 – 2016.

ZUŠ Rychnov nad Kněžnou. Výroční zpráva o činnosti školy. Školní rok 2016/2017.

Zpráva o trvale udržitelném rozvoji ŠKODA 2013/2014.

## Informační letáky ŘSD ČR

I/11 Častolovice – Kostelec n/O. – obchvat, informační leták ŘSD ČR, stav k 09/2015

I/11 Doudleby n/O. – obchvat, informační leták ŘSD ČR, stav k 02/2017

Dálnice D35 Opatovice – Časy, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017



- Dálnice D35 Časy – Ostrov**, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017
- Dálnice D35 Ostrov – Vysoké Mýto**, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017
- Dálnice D35 Vysoké Mýto – Džbánov**, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017
- Dálnice D35 Džbánov – Litomyšl**, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017
- Dálnice D35 Litomyšl – Janov**, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017
- Dálnice D35 Sadová – Plotiště**, informační leták ŘSD ČR, stav k 03/2017
- Dálnice D35 Hořice – Sadová**, informační leták ŘSD ČR, stav k 12/2016
- Dálnice D35 Úlibice – Hořice**, informační leták ŘSD ČR, stav k 01/2017
- Dálnice D11 Hradec Králové – Smiřice**, informační leták ŘSD ČR, stav k 03/2017
- Dálnice D11 Smiřice – Jaroměř**, informační leták ŘSD ČR, stav k 03/2017
- Dálnice D11 Jaroměř – Trutnov**, informační leták ŘSD ČR, stav k 04/2017

## Statistická data

ČSÚ: **SLDB 2011**, online: [https://www.czso.cz/csu/sldb/d\\_vysledky\\_sldb\\_2011](https://www.czso.cz/csu/sldb/d_vysledky_sldb_2011)

ČSÚ: **Veřejná databáze**, online: <https://vdb.czso.cz/>

ČSÚ: **Registr ekonomických subjektů**, online: [www.czso.cz/csu/res/registr\\_ekonomickych\\_subjektu](http://www.czso.cz/csu/res/registr_ekonomickych_subjektu)

MPO ČR: **Registr živnostenského podnikání**, online: [www.rzp.cz](http://www.rzp.cz)

MŠMT ČR, 2017: **Statistická ročenka školství – výkonové ukazatele 2016/2017**. Praha: Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, online: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/skolstvi-v-cr/statistika-skolstvi/statisticka-rocenka-skolstvi-vykonove-ukazatele-2016-17>

## Další www

[www.skoda-auto.cz](http://www.skoda-auto.cz) (oficiální web Škoda Auto a.s.)

[jizdnirady.idnes.cz](http://jizdnirady.idnes.cz) (jízdni řád idos.cz)

[www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu#/?poitype=construction&constructionstatus=constructionStatus\\_realization](http://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu#/?poitype=construction&constructionstatus=constructionStatus_realization) (mapová aplikace ŘSD ČR)

[www.solnice.cz](http://www.solnice.cz) (město Solnice, oficiální stránky obce)

[www.dso-rychnovsko.cz](http://www.dso-rychnovsko.cz) (Dobrovolný svazek obcí Mikroregion Rychnovsko)

[www.mikroregion-bela.cz](http://www.mikroregion-bela.cz) (Dobrovolný svazek obcí Mikroregion Bělá)

[www.zssolnice.cz](http://www.zssolnice.cz) (ZŠ Solnice)

[www.sksolnice.cz](http://www.sksolnice.cz) (Sportovní klub Solnice, z.s.)

[www.obec-kvasiny.cz](http://www.obec-kvasiny.cz) (obec Kvasiny, oficiální stránky obce)

[www.zs-kvasiny.cz](http://www.zs-kvasiny.cz) (ZŠ a MŠ Kvasiny)

[uspkvasiny.cz](http://uspkvasiny.cz) (Ústav sociální péče pro mládež Kvasiny)

[jizdnirady.idnes.cz](http://jizdnirady.idnes.cz) (jízdni řády)

[www.dallasobserver.com/news/on-i-35-a-freight-only-monorail-could-soon-take-root-7134884](http://www.dallasobserver.com/news/on-i-35-a-freight-only-monorail-could-soon-take-root-7134884)

[www.babylondreams.de/projects/bombardier\\_wolfsburg\\_cargorail](http://www.babylondreams.de/projects/bombardier_wolfsburg_cargorail) (Cargo Monorail)

[sharujeme.cz/kalkulacka/](http://sharujeme.cz/kalkulacka/)

[www.seznamskol.cz/matenske-skoly/kralovehradecky-kraj/rychnov-nad-kneznou/](http://www.seznamskol.cz/matenske-skoly/kralovehradecky-kraj/rychnov-nad-kneznou/) (seznam mateřských škol v okrese Rychnov nad Kněžnou)

[www.seznamskol.cz/zakladni-skoly/kralovehradecky-kraj/rychnov-nad-kneznou/2/](http://www.seznamskol.cz/zakladni-skoly/kralovehradecky-kraj/rychnov-nad-kneznou/2/) (seznam základních škol v okrese Rychnov nad Kněžnou)

[www.zakladniskolaspecialnineratov.cz](http://www.zakladniskolaspecialnineratov.cz) (ZŠ speciální Neratov, Bartošovice v Orlických horách)

[www.bartosovice.eu](http://www.bartosovice.eu) (Bartošovice v Orlických horách, oficiální stránky obce)

[www.rokytnicevoh.cz](http://www.rokytnicevoh.cz) (Rokytnice v Orlických horách, oficiální stránky obce)



ms-rokytnice.webnode.cz (MŠ Rokytnice v Orlických horách)  
www.obecricky.cz (Říčky v Orlických horách, oficiální stránky obce)  
zs.rokytnice.cz (ZŠ Rokytnice v Orlických horách)  
www.rokmed.cz (Ordinace praktického lékaře pro dospělé, MUDr. Zdeněk Vošvrda, ROCKMED s.r.o., Rokytnice v O. h.)  
www.orlickezahori.eu (Orlické Záhoří, oficiální stránky obce)  
www.obec-destne.cz (Deštné v Orlických horách, oficiální stránky obce)  
www.zsdestne.cz (ZŠ a MŠ Deštné v Orlických horách)  
www.javornice.cz (Javornice, oficiální stránky obce)  
www.zsjavornice.cz (ZŠ Javornice)  
www.obec-liberk.cz (Liberk, oficiální stránky obce)  
www.skolkaliberk.cz (Mateřská škola Liberk)  
www.zdobnice.com (Zdobnice, oficiální stránky obce)  
www.inu.cz/jahodov/ (Jahodov, oficiální stránky obce)  
www.pecin.cz (Pěčín, oficiální stránky obce)  
zspecin.webnode.cz (ZŠ Pěčín)  
www.slatinanz.cz (Slatina nad Zdobnicí, oficiální stránky obce)  
www.skolaslatina.cz (ZŠ a MŠ Slatina nad Zdobnicí)  
www.doktortom.cz (MUDr. Tomáš Mertlík, Slatina nad Zdobnicí)  
www.skolaolesnice.wz.cz (ZŠ Olešnice)  
www.trnov.cz (Trnov, oficiální stránky obce)  
www.licno.cz (Lično, oficiální stránky obce)  
www.zsmslicno.estranky.cz (ZŠ a MŠ Lično)  
www.cernikovice.cz (Černíkovice, oficiální stránky obce)  
www.obeccestice.cz (Čestice, oficiální stránky obce)  
www.opocno.cz (Opočno, oficiální stránky obce)  
www.skolynome.cz (Střední škola a Základní škola Nové Město nad Metují)  
www.zsopocno.cz (ZŠ Opočno)  
www.ou-castolovice.cz (Častolovice, oficiální stránky obce)  
www.hribiny-ledska.cz (Hřibiny-Ledská, oficiální stránky obce)  
www.obecolesnice.cz (Olešnice, oficiální stránky obce)  
www.semechnice.cz (Semechnice, oficiální stránky obce)  
obec.rybna.cz (Rybná nad Zdobnicí, oficiální stránky obce)  
skola.rybna.cz (ZŠ a MŠ Rybná nad Zdobnicí)  
škola.potstejn.cz (ZŠ a MŠ Potštejn)  
www.potstejn.cz (Potštejn, oficiální stránky obce)  
www.obeczamel.cz (Záměl, oficiální stránky obce)  
msvamberg.webnode.cz (MŠ Vamberk Tyršova 280)  
zsvamberg.cz (ZŠ Vamberk)  
www.vamberg.cz (Vamberk, oficiální stránky obce)  
www.doudleby.cz (Doudleby nad Orlicí, oficiální stránky obce)  
www.obeclupenice.cz (Lupenice, oficiální stránky obce)  
www.zsdoudleby.cz (ZŠ a MŠ Doudleby nad Orlicí)



[www.tutleky.cz](http://www.tutleky.cz) (Tutleky, oficiální stránky obce)  
[www.kostelecno.cz](http://www.kostelecno.cz) (Kostelec nad Orlicí, oficiální stránky obce)  
[www.zskostelec.cz](http://www.zskostelec.cz) (ZŠ Gutha-Jarkovského Kostelec n. O.)  
[www.ms-manesova.cz](http://www.ms-manesova.cz) (MŠ Mánesova Kostelec nad Orlicí)  
[www.ms-krupkova.cz](http://www.ms-krupkova.cz) (MŠ Krupkova Kostelec nad Orlicí)  
[www.rychnov-city.cz](http://www.rychnov-city.cz) (Rychnov nad Kněžnou, oficiální stránky obce)  
[www.zsmasarykova.cz](http://www.zsmasarykova.cz) (ZŠ Masarykova Rychnov nad Kněžnou)  
[www.skolkalan.cz](http://www.skolkalan.cz) (MŠ Láň Rychnov nad Kněžnou)  
[www.zsjrk.cz](http://www.zsjrk.cz) (ZŠ Javornická Rychnov nad Kněžnou)  
[www.msslunickork.cz](http://www.msslunickork.cz) (ZŠ Sluníčko Rychnov nad Kněžnou)  
[www.zsroven.estranky.cz](http://www.zsroven.estranky.cz) (ZŠ a MŠ Roveň, Rychnov nad Kněžnou)  
[www.msklicekrk.cz](http://www.msklicekrk.cz) (MŠ Klíček Rychnov nad Kněžnou)  
[www.mskytickark.cz](http://www.mskytickark.cz) (MŠ Kyticka Rychnov nad Kněžnou)  
[www.zssynkovslemeno.cz](http://www.zssynkovslemeno.cz) (ZŠ a MŠ Synkov-Slemeno)  
[www.synkov-slemeno.cz](http://www.synkov-slemeno.cz) (Synkov-Slemeno, oficiální stránky obce)  
[www.oulibel.cz](http://www.oulibel.cz) (Libel, oficiální stránky obce)  
[www.trebesov.cz](http://www.trebesov.cz) (Třebešov, oficiální stránky obce)  
[www.zs-castolovice.cz](http://www.zs-castolovice.cz) (ZŠ a MŠ Častolovice)  
[zsamscestice.webnode.cz](http://zsamscestice.webnode.cz) (ZŠ a MŠ Čestice)  
[www.zsms-cernikovice.webz.cz](http://www.zsms-cernikovice.webz.cz) (ZŠ a MŠ Černíkovice)  
[www.byzhradec.cz](http://www.byzhradec.cz) (Byzhradec, oficiální stránky obce)  
[www.obec-voderady.cz](http://www.obec-voderady.cz) (Voděradý, oficiální stránky obce)  
[www.zsvoderady.cz](http://www.zsvoderady.cz) (ZŠ a MŠ Voděradý)  
[skolka654.webnode.cz](http://skolka654.webnode.cz) (MŠ Opočno, Školka 654)  
[www.zs.podbrezi.cz](http://www.zs.podbrezi.cz) (ZŠ a Montessori MŠ Podbřezí)  
[www.podbrezi.cz](http://www.podbrezi.cz) (Podbřezí, oficiální stránky obce)  
[www.bilyujezd.cz](http://www.bilyujezd.cz) (Bílý Újezd, oficiální stránky obce)  
[www.skolabilyujezd.cz](http://www.skolabilyujezd.cz) (ZŠ a MŠ Bílý Újezd)  
[www.zssolnice.cz](http://www.zssolnice.cz) (ZŠ Solnice)  
[www.zsskuhrov.cz](http://www.zsskuhrov.cz) (ZŠ a MŠ Skuhrov nad Bělou)  
[www.msskuhrov.cz](http://www.msskuhrov.cz) (MŠ Sluníčko Skuhrov nad Bělou)  
[www.skuhrov.cz](http://www.skuhrov.cz) (Skuhrov nad Bělou, oficiální stránky obce)  
[www.lukavice.cz](http://www.lukavice.cz) (Lukavice, oficiální stránky obce)  
[skola-lukavice.eu](http://skola-lukavice.eu) (ZŠ a MŠ Lukavice)  
[www.osecnice.cz](http://www.osecnice.cz) (Osečnice, oficiální stránky obce)  
[www.obecdobre.cz](http://www.obecdobre.cz) (Dobré, oficiální stránky obce)  
[www.zsdobre.cz](http://www.zsdobre.cz) (ZŠ Dobré)  
[msdobre.webnode.cz](http://msdobre.webnode.cz) (MŠ Dobré)  
[www.mestodobruska.cz](http://www.mestodobruska.cz) (Dobruška, oficiální stránky města)  
[www.dobruska.cz/zs\\_pulicka](http://www.dobruska.cz/zs_pulicka) (ZŠ Dobruška, Pulická)  
[www.skolka.dobruska.cz](http://www.skolka.dobruska.cz) (MŠ J. A. Komenského Dobruška)  
[zsdobruska.cz](http://zsdobruska.cz) (ZŠ Františka Kupky Dobruška)



[www.orlickedrahy.cz](http://www.orlickedrahy.cz) (Dráhy Orlických hor)

[www.stemmark.cz/stehovani-za-praci-skutecnost-a-deklarace](http://www.stemmark.cz/stehovani-za-praci-skutecnost-a-deklarace)

[www.szeskostelec.cz](http://www.szeskostelec.cz) (Střední škola zemědělská a ekologická a střední odborné učiliště chladicí a klimatizační techniky, Kostelec nad Orlicí)

[oakostelec.cz](http://oakostelec.cz) (Obchodní akademie T. G. Masaryka Kostelec nad Orlicí)

[www.vosrk.cz](http://www.vosrk.cz) (Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola, Rychnov nad Kněžnou, U Stadionu 1166)

[www.gympldka.cz](http://www.gympldka.cz) (gymnázium Dobruška)

[www.grk.cz](http://www.grk.cz) (Gymnázium Františka Martina Pelcla, Rychnov nad Kněžnou)

[www.nemocnicenachod.cz](http://www.nemocnicenachod.cz) (Oblastní nemocnice Náchod, a.s.)

[www.zusrk.cz](http://www.zusrk.cz) (ZUŠ Rychnov nad Kněžnou)



## Seznam zkratk použitých v textu

BD	bytový dům
BJ	bytová jednotka
CIRI	Centrum investic, rozvoje a inovací – Regionální rozvojová agentura Královéhradeckého kraje
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSN	česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
EIA	Environmental Impact Assessment (vyhodnocení vlivů na životní prostředí)
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
GIS	geografický informační (výpočetní) systém
HPP	hrubá podlažní plocha
IAD	individuální automobilová doprava
KPP	koeficient podlažních ploch
JIS	just in sequence (dodávky přímo na linku v požadovaném pořadí)
JIT	just in time (dodávky v konkrétním čase ke zkompletování v závodě těsně před dodávkou na linku)
kk	kuchyňský kout
KÚ KHK	Krajský úřad Královéhradeckého kraje
LKW	Lastkraftwagen (těžké nákladní vozidlo)
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MPO ČR	Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky
MŠMT ČR	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy České republiky
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí ČR
MŠ	mateřská škola
MÚ	městský úřad
NV	nařízení vlády č. 307/2012 Sb., o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb
ORP	obec s rozšířenou působností
PZ	průmyslová zóna
P+R	park and ride (zaparkuj a nastup do veřejné dopravy)
RD	rodinný dům
RP	regulační plán
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SLDB	Sčítání lidí, domů a bytů
SRN	Spolková republika Německo
SŽDC	Správa železniční a dopravní cesty, s.o.
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
ÚAP	územně analytické podklady
ÚS	územní studie



ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
UV	usnesení vlády
VŠE	Vysoká škola ekonomická v Praze
VÚVA	Výzkumný ústav výstavby a architektury
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZŠ	základní škola
ZÚR	zásady územního rozvoje