

Územní studie

**Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem
(PZ Borek, PZ Zboží, ZOO)
na D11 z MÚK Jaroměř – sever**



**šindlerová
felcman**

prostorové plánování
rozvoj území
stavební právo

prosinec 2019

Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (PZ Borek, PZ Zboží, ZOO) na D11 z MÚK Jaroměř – sever

Věnováno **Ing. Jindřichu Kmoníčkoví** († 12. 11. 2018), dopravnímu inženýru z Pardubic, zakladateli a jednatelem HIGHWAY DESIGN, s.r.o.

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

Ing. Petr Háp

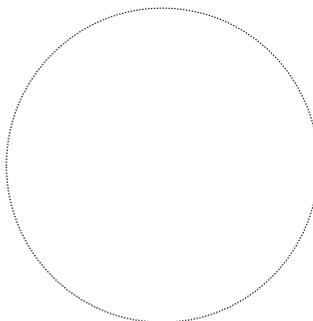
Vedoucí oddělení územního plánování

Zpracovatel

Šindlerová felcman

prostorové plánování | rozvoj území | stavební právo

Zodpovědný projektant



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

Zpracovatelský tým

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.
Ing. Jiří Nývlt, HIGHWAY DESIGN, s.r.o.
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, osvědčení ČKAIT č. 0601964
Ing. Daniel Franke, Ph.D. (GIS)
Bc. Václav Hofman (technická spolupráce)

Obsah

Text

| | |
|-----------------------------------|------------|
| Zadání územní studie | 7 |
| Východiska územní studie | 19 |
| Analýza řešeného území | 33 |
| Návrh řešení trasy silnice | 53 |
| Závěr | 133 |
| Použité zdroje | 155 |

Všechny fotografie použité v textu (není-li uvedeno jinak): © Veronika Šindlerová, 2019.

Výkresy

| | | |
|------------|--|-------------------|
| A.1 | ANALÝZY LIMITY VYUŽITÍ A HODNOTY ÚZEMÍ | 1 : 15 000 |
| A.2 | ANALÝZY ZÁMĚRY NA PROVEDENÍ ZMĚN V ÚZEMÍ | 1 : 15 000 |
| A.3 | ANALÝZY ÚZEMNÍ PLÁNY – BEZEŠVÝ HLAVNÍ VÝKRES | 1 : 15 000 |
| A.4 | ANALÝZY PROBLÉMY A STŘETY | 1 : 10 000 |
| N.1 | NÁVRH DOPRAVNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SILNICE – ZÁKLADNÍ MAPA | 1 : 10 000 |
| N.2 | NÁVRH DOPRAVNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SILNICE – ORTOFOTOMAPA | 1 : 10 000 |
| N.3 | NÁVRH DOPRAVNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SILNICE – PODÉLNÉ PROFILY | 1 : 10 000 |
| N.4 | NÁVRH PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – LIMITY VYUŽITÍ A HODNOTY ÚZEMÍ | 1 : 10 000 |
| N.5 | NÁVRH PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 1 : 10 000 |
| N.6 | NÁVRH PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY | 1 : 10 000 |
| N.7 | NÁVRH PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – ZÁMĚRY NA ZMĚNY V ÚZEMÍ | 1 : 10 000 |
| N.8 | NÁVRH PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – BEZEŠVÝ HLAVNÍ VÝKRES ÚZEMNÍCH PLÁNŮ | 1 : 10 000 |

Zadání územní studie

Předmět řešení územní studie

Legislativní rámec územní studie

Územní studie „*Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (PZ Borek, PZ Zboží, ZOO) na D11 z MÚK Jaroměř – sever*“ je pořízena jako územně plánovací podklad ve smyslu § 25 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, [dále jen „stavební zákon“].

Kontext pořízení územní studie

Územní studie *Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (PZ Borek, PZ Zboží, ZOO) na D11 z MÚK Jaroměř – sever* je pořizována ve vazbě na již pořízenou územní studii s názvem *Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší* (zpracovatel: Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D. a Ing. Jan Kovařík pro HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., listopad 2016) [dále jen „Územní studie Podkrkonoší“], která ve svých závěrečných shrnutích doporučovala k dalšímu sledování nebo rozpracování vybraná řešení mj. v oblasti silniční dopravy, která nemohla být s ohledem na měřítko a rozsah předmětné studie podrobněji rozpracována. Účelem Územní studie Podkrkonoší byl obecnější pohled na řešené území a návrh možných řešení s požadavky na další jejich prověřování a projednání s vybranými subjekty v řešeném území.

Jednou z oblastí prověřovanou v Územní studii Podkrkonoší byly i možnosti napojení Dvora Králové nad Labem na dálnici D11 z prostoru navrhované mimoúrovňové křižovatky Jaroměř – sever (záměr č. S01) [dále jen „MÚK Jaroměř – sever“], a to zejména s ohledem na jednotlivé etapy plánované výstavby dálnice D11. Dálnice D11 je v řešeném území členěna do dvou částí – stavba 1107 Smiřice – Jaroměř (dle informací ŘSD byla stavba zahájena v květnu 2018 a její uvedení do provozu se předpokládá v prosinci 2021) a stavba 1108 Jaroměř – Trutnov (dle informací stavebního úřadu ve Dvoře Králové nad Labem probíhá na předmětnou stavbu územní řízení, dle veřejně dostupných informací ŘSD se předpokládá uvedení tohoto úseku do provozu v roce 2028).

S ohledem na výše uvedené předpoklady realizace jmenovaných úseků D11 a možné či spíše očekávané prodloužení termínu realizace úseku 1108 Jaroměř – Trutnov, který v současné době nemá platné územní rozhodnutí, vyvstala otázka, zabývat se možnostmi napojení Dvora Králové nad Labem na dálnici D11 z úseku 1107, který bude po realizaci ukončen na MÚK Jaroměř – sever, u kterého je předpoklad jeho dokončení v horizontu tří let. Napojení města na dálnici D11 by znamenalo nezanedbatelný přínos a mělo by významně (zejména z pohledu dopravního a bezpečnostního) zlepšit přístup do jak do stávající Průmyslové zóny Borek [dále jen „PZ Borek“] tak i do plánované Průmyslové zóny Zboží, [dále jen „PZ Zboží“], a do ZOO Dvůr Králové nad Labem,

kteřá je jednou z nejvíce navštěvovaných destinací Královéhradeckého kraje (ročně se zde návštěvnost pohybuje kolem 500 000 lidí, kteří sem nejčastěji přijíždějí vlastním automobilem).

Bylo zadáno také prověření možností napojení ZOO na dálnici D11 vedené mimo centrum města jižním směrem (přes místní části Lipnice a Žirecká Podstráň), které by nejenom odlehčilo stávající dopravní situaci ve středu města, ale rovněž by mohlo sloužit pro kapacitní napojení Průmyslových zón Borek a Zboží od stávající silnice I/35, resp. od budoucí D35, ze směru od Hořic.

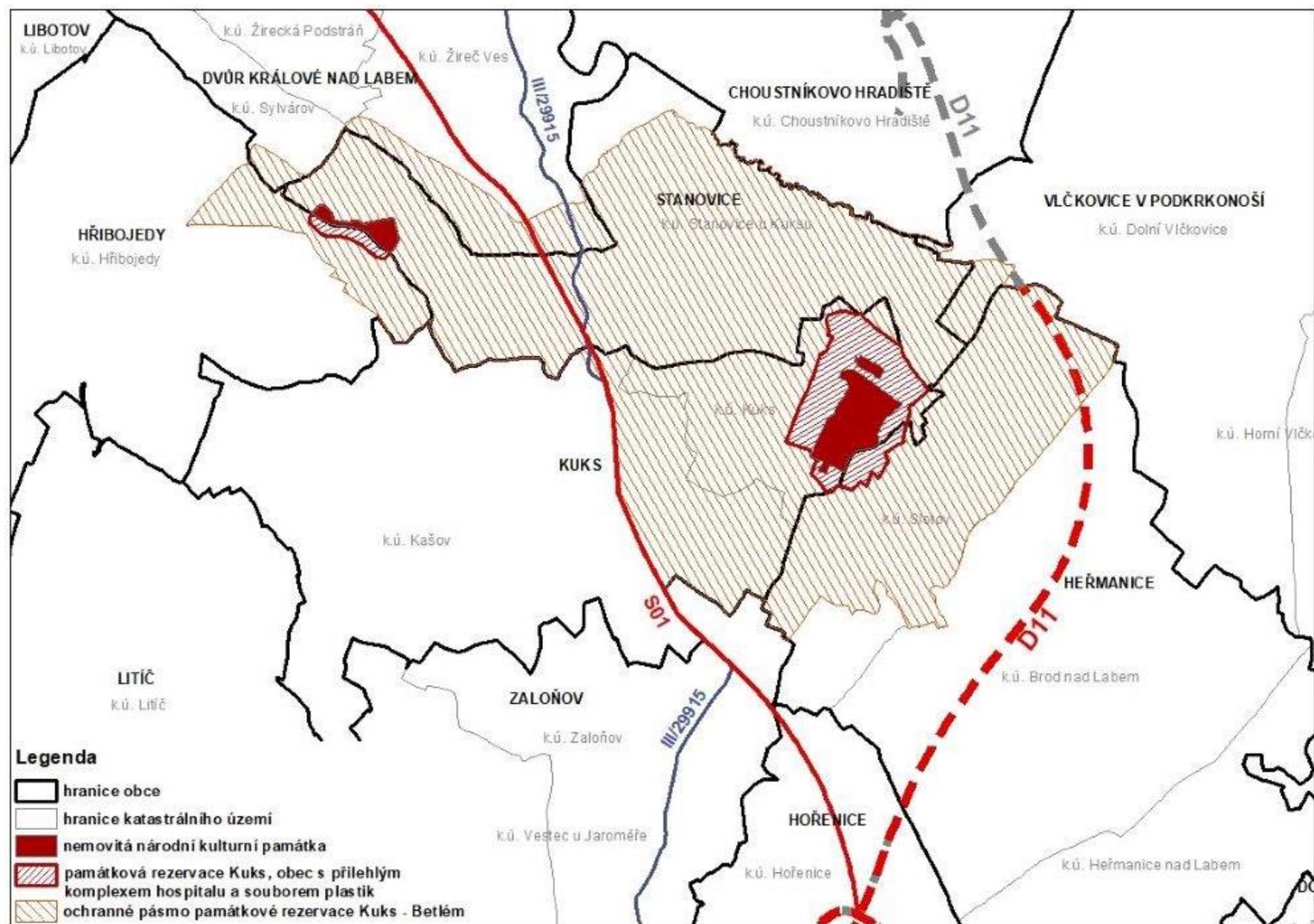
V úvodu jmenovaná již zpracovaná Územní studie Podkrkonoší navrhla možná řešení výše popsaného napojení města Dvůr Králové nad Labem na D11 s tím, že v rámci této územní studie bylo třeba tyto návrhy podrobněji v území posoudit, popřípadě modifikovat ve vazbě na zjištěné problémy, limity využití území a požadavky zejména dotčených orgánů.

Základní požadavky na zpracování a členění územní studie

Zadání stanovilo prověřit možnosti a případné územní nároky pro záměr napojení Dvora Králové nad Labem na dálnici D11 v prostoru navrhované MÚK Jaroměř – sever s využitím stávající silnice III/29915 zejména s ohledem na:

- dopravně technické řešení;
- ochranu životního prostředí (ZPF, PUPFL, ÚSES, fragmentace krajiny apod.);
- ochranu kulturně-historických hodnot území (ochranné pásmo Národní kulturní památky Kuks – Betlém).

V řešeném území se nachází hned několik významně chráněných památkových území – Betlém v Novém lese u Kuksu (vyhlášeno nařízením vlády č. 132/2001 Sb., o prohlášení některých kulturních památek za národní kulturní památky), Památková rezervace Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě (prohlášeno výnosem Ministerstva kultury č. 16 417/87-VI/1) a jeho ochranné pásmo (stanovené vyhláškou Okresního národního výboru v Trutnově č. 152/16-1897).



Zadání dále stanovilo při prověření možností a případných územních nároků pro záměr napojení Dvora Králové nad Labem na dálnici D11 v prostoru navrhované MÚK Jaroměř – sever s případným využitím stávající silnice III/29915 nebo její části provést vyhodnocení i z hlediska souladu se stanovenou koncepcí ochrany kulturních hodnot v rámci Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje ve znění Aktualizace č. 1:

„- při stanovení využití území a při zpřesňování tras liniových staveb v rámci vymezených koridorů hledat taková řešení, která vyloučí, popř. budou náležitým způsobem minimalizovat negativní vlivy na plošně památkově chráněná území,

- na území obcí Kuks, Stanovice, Heřmanice, Dvůr Králové nad Labem, Choustníkovo Hradiště, Vlčkovice v Podkrkonoší, Kocbeře, Kohoutov, Chvalkovice a Dolany v rozsahu bývalého Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště, ve vzájemné koordinaci za podmínky důsledného respektování územně stabilizovaného koridoru dálnice D11 – dálnice II. třídy:

a) posoudit historické kompoziční vazby v krajině a původní kompoziční prvky a součásti krajiny (historická cestní síť, aleje, solitérní stromy a skupiny stromů, rybníky, lesy, remízy, apod.), a zajistit jejich ochranu, funkčnost a rozvoj prostorových vazeb mezi nimi,

b) při vymezování ploch změn a stanovování jejich plošného a prostorového uspořádání vytvářet podmínky pro ochranu pohledových horizontů, průhledů a dálkových pohledů na areál bývalého hospitálu v Kuksu,

c) omezovat vzájemné srůstání sídel, které by znamenalo popření jejich historické podstaty venkovských zemědělských sídel obklopených volnou krajinou“

Ta část územní studie, která se bude zabývat možnými dopady navrhovaných řešení na ochranu kulturně-historických hodnot území, bude obsahovat rovněž **vizualizaci navrhovaného řešení do krajiny** (např. prostřednictvím zákresu do fotografií, ortofotosnímků apod.).

Při vyhodnocení možných dopadů navrhovaného řešení na památkově chráněná území budou využity i závěry ze zpracované územní studie *Analýza koncepcí a nástrojů územního plánování na území Památkové rezervace Kuks s přílehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě, jeho ochranného pásma a nejbližšího okolí* (zpracovatel: HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., Ing. arch. Veronika Šindlerová, 07/2013).

V rámci řešení této územní studie budou respektovány a zohledněny následující aspekty řešení:

- stávající využití území a jeho limity (zejm. plocha letiště Žireč, železniční trať č. 030);
- navrhované využití území v platných územně plánovacích dokumentacích (rozvojové plochy výroby nebo bydlení, koridory dopravní infrastruktury apod.);
- ochrana životního prostředí obyvatel v území;
- potřeba realizace souvisejících nebo podmiňujících staveb, např. navazujících komunikací, přeložek vedení technické infrastruktury apod.;

- ekonomické hledisko (výstavba, údržba a provoz, včetně posouzení možných dopadů generované dopravy nové silnice na navrhovanou dálniční křižovatku MÚK Jaroměř – sever, a to ve vazbě na § 39 zákona č. 13/1997 Sb.¹);
- další významné záměry v území (i v současné době prověřované) jakými jsou například varianty vedení nové trati Praha – Hradec Králové – Wrocław (VRT/RS5);
- pořizovaná územní studie *Komparativní vyhledávací studie variant silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 včetně prověření stavebně technického řešení* (pořizovatel MěÚ Dvůr Králové nad Labem, zpracovatel Atelier L s.r.o. + Šindlerová | Felcman) [dále jen „Komparativní vyhledávací studie“];
- stanoviska uplatněná v rámci přípravy zadávací dokumentace zejména v oblasti památkové péče a podmínek dopravního napojení, rozvíjející výše uvedené základní okruhy.

U všech prověřovaných řešení bude uvedeno podrobné zdůvodnění závěrů, ke kterým zpracovatel dospěl, včetně vyhodnocení podkladů, ze kterých vycházel. Výsledkem této územní studie bude rovněž doporučení nejvhodnější varianty s ohledem na zpracovatelem provedené hodnocení jednotlivých variant.

Studie bude zpracována mimo jiné na podkladě terénního průzkumu území, provedeného zpracovatelem.

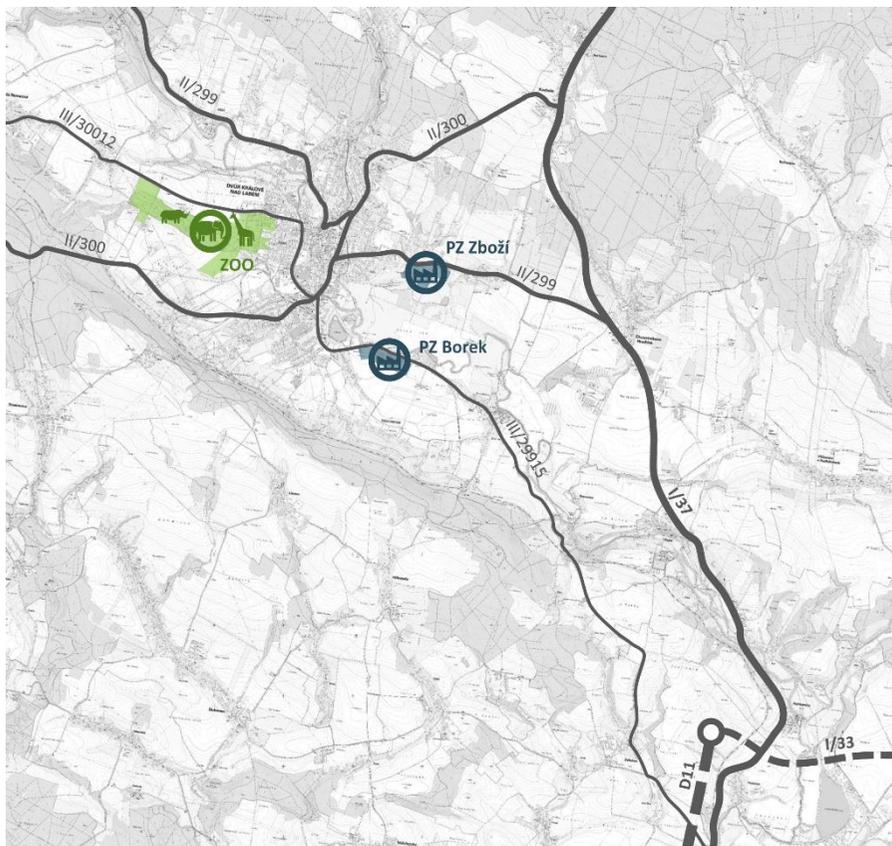
Rekapitulace požadavků zadání územní studie

Územní studie požaduje prověření následujících dopravně plánovacích úkolů:

- A** přímé silniční napojení Průmyslové zóny Borek a Průmyslové zóny Zboží a spolu s nimi i celého města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11
- B** přímé silniční napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11, vedené mimo centrum města jižním směrem (přes místní části Lipnice a Žirecká Podstráň)
- C** převedení těžké nákladní dopravy směřující od Hořic (dnešní silnice I/35, budoucí dálnice D35) po silnici II/300 do Průmyslových zón Borek a Zboží mimo centrální část města, s využitím přímého silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek a ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11.

¹ Dojde-li k podstatnému nárůstu zatížení části pozemní komunikace, jejíž stavební stav nebo dopravně technický stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá, je osoba, která nárůst způsobila, povinna uhradit vlastníkově dotčené části pozemní komunikace náklady spojené s nezbytnou úpravou a opravou takto dotčené části pozemní komunikace.

Výchozí stav – rozmístění hlavních zdrojů a cílů cest



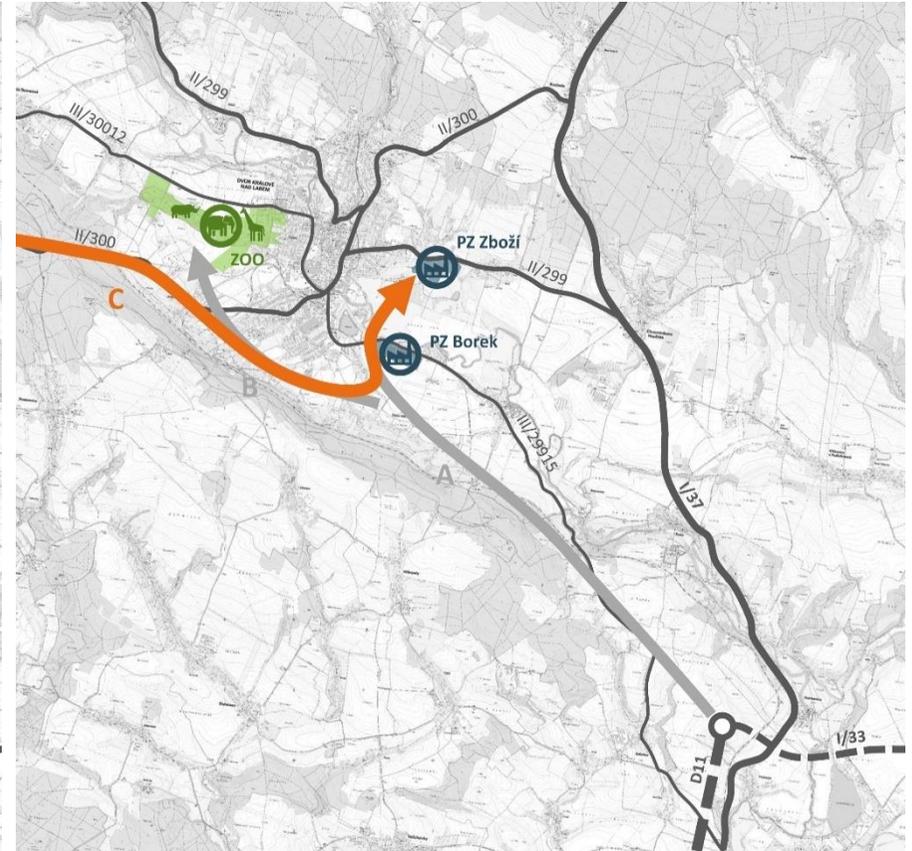
A – silniční napojení průmyslových zón a města na MÚK Jaroměř – sever



B – silniční napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem MÚK Jaroměř – sever



C – převedení nákladní dopravy ze směru od Hořic do průmyslových zón



Řešené území

Vymezení řešeného území



Obce a katastrální území v řešeném území

Řešené území zahrnuje území obcí, resp. vybraných katastrálních území, dotčených řešením prověřovaných variant silničního napojení Dvora Králové nad Labem, včetně Průmyslových zón Borek a Zboží a ZOO na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever.

Oproti původnímu zadání územní studie přitom byl rozsah řešeného území zvětšen, a to o katastrální území Verdek (Dvůr Králové nad Labem) a katastrální území Nové Lesy (Bílá Třemešná). Katastrální území Verdek na území města Dvůr Králové nad Labem bylo přidáno z důvodu kontextu silnice II/299 a úvaze o přeložce silnice II/299 ve směru od Hostinného jižním okrajem města Dvůr Králové nad Labem (jižní obchvat města). Katastrální území Nové Lesy bylo do řešeného území přidáno z důvodu prověřovaného napojení stávajícího vstupu a vjezdu do ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever, navrženého západně od areálu ZOO, které přesahuje až na území obce Bílá Třemešná, právě do katastrálního území Nové Lesy.

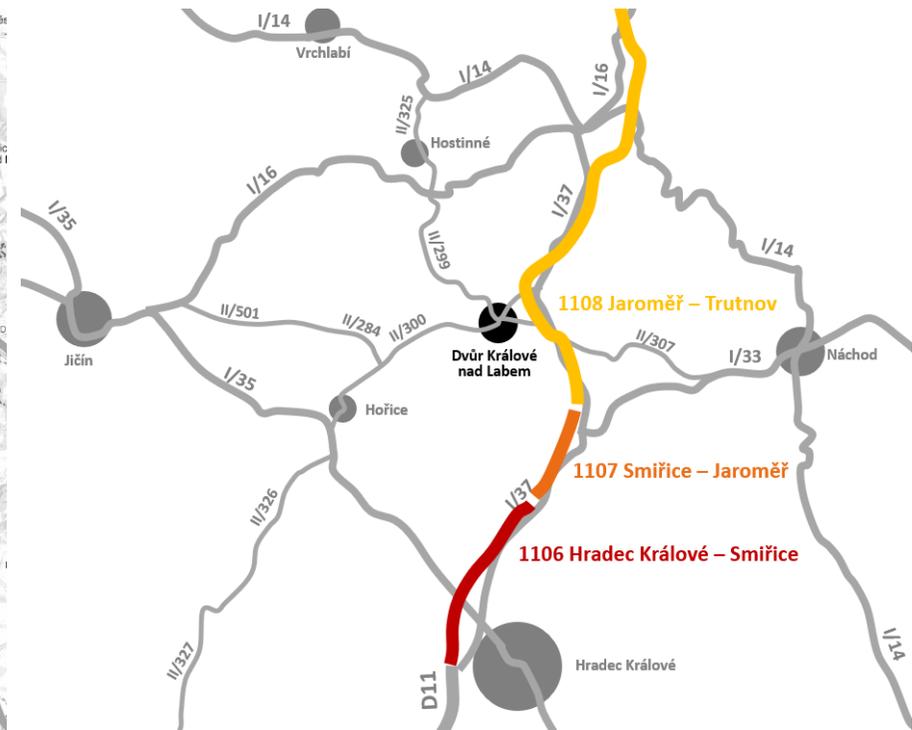
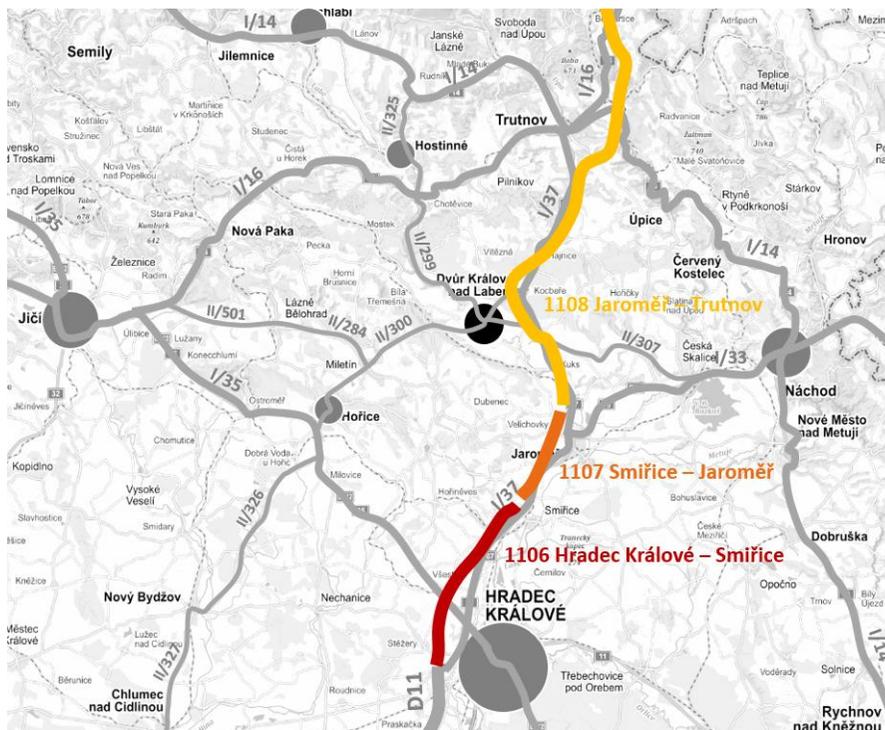
| <i>obec</i> | <i>katastrální území</i> | <i>ORP</i> | <i>výměra [ha]</i> |
|------------------------|-----------------------------------|------------------------|--------------------|
| Bílá Třemešná | Nové Lesy | Dvůr Králové nad Labem | 382 |
| Dvůr Králové nad Labem | Dvůr Králové nad Labem | Dvůr Králové nad Labem | 1 665 |
| | Lipnice u Dvora Králové nad Labem | Dvůr Králové nad Labem | 416 |
| | Sylvárov | Dvůr Králové nad Labem | 223 |
| | Verdek | Dvůr Králové nad Labem | 466 |
| | Zboží u Dvora Králové nad Labem | Dvůr Králové nad Labem | 325 |
| | Žirecká Podstráň | Dvůr Králové nad Labem | 188 |
| | Žireč Městys | Dvůr Králové nad Labem | 141 |
| | Žireč Ves | Dvůr Králové nad Labem | 159 |
| | Heřmanice | Brod nad Labem | Jaroměř |
| Heřmanice nad Labem | | Jaroměř | 191 |
| Slotov | | Jaroměř | 165 |
| Hořenice | Hořenice | Jaroměř | 327 |
| Kuks | Kuks | Dvůr Králové nad Labem | 95 |
| | Kašov | Dvůr Králové nad Labem | 389 |
| Stanovice | Stanovice u Kuksu | Dvůr Králové nad Labem | 270 |

| <i>obec</i> | <i>katastrální území</i> | <i>ORP</i> | <i>výměra [ha]</i> |
|---------------|--------------------------|------------|--------------------|
| Zaloňov | Horní Dolce | Jaroměř | 274 |
| | Zaloňov | Jaroměř | 220 |
| celkem | | | 6 234 |

Východiska územní studie

Hlavní podněty k pořízení územní studie

Stav a postup realizace dálnice D11



V současné době probíhá stavba úseku dálnice D11 **1106: Hradec Králové – Smiřice**.

Dne 15. 5. 2018 byla slavnostně zahájena stavba úseku dálnice D11 **1107: Smiřice – Jaroměř**. Uvedení tohoto úseku stavby do provozu se předpokládá do konce roku 2021. Je tak jisté, že dálnice D11 bude v horizontu max. 3 let dokončená a uvedena do provozu z Prahy, přes Hradec Králové až do Jaroměř. Bude ukončená na MÚK Jaroměř – sever. Cesty dále na sever budou pokračovat po stávající silnici I/37 přes Choustníkovo Hradiště a Kocbeře dále do

Trutnova. Také napojení města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 tak zůstane ve stávající trase, tedy po silnici II/299 přes Zboží a dále po silnici I/37 přes Choustníkovo Hradiště do Jaroměře, kde bude silnice I/37 napojená na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11.

Dne 4. 9. 2018 byla podána žádost o územní rozhodnutí na úsek dálnice D11 **1108 Jaroměř – Trutnov**. Územní řízení dosud probíhá. Dle aktuálních informací ŘSD ČR z listopadu 2019 se uvedení úseku dálnice D11 Jaroměř – Trutnov do provozu předpokládá v roce 2028. S ohledem na průtahy v územním řízení je pravděpodobné, že časové odhady dokončení stavby a jejího uvedení do provozu nebudou naplněny.

S ohledem na výše uvedené je téměř jisté, že dálnice D11 zůstane na několik let ukončená v MÚK Jaroměř – sever, cca 8 km vzdušnou čarou od Dvora Králové nad Labem. Panuje přitom obava, že období neexistence pokračování dálnice D11 z Jaroměře do Trutnova, tedy úseku, na nějž má být město Dvůr Králové nad Labem přímo kapacitně napojeno prostřednictvím mimoúrovňových křižovatek Choustníkovo Hradiště a Kocbeře, se prodlouží ze současných odhadovaných 7 let (od roku 2021 do roku 2028) na podstatně delší dobu.

Problematické dopravní napojení Průmyslové zóny Borek

Město Dvůr Králové nad Labem je tradiční průmyslové město, kde historicky vždy dominovala textilní výroba. Průmyslové plochy se historicky koncentrovaly kolem řeky Labe, přímo u zdroje vody potřebné pro výrobu. Nejvíce průmyslových závodů se koncentrovalo v jižní části města, další pak na Slovanech a Na Zálabí. Všechny historické průmyslové plochy postupně obrostly obytnou zástavbou a dostávají se tak dnes do konfliktu s obytnou funkcí. Historické průmyslové plochy navíc, s ohledem na jejich polohu uvnitř zástavby, nemají žádné plošné rozvojové možnosti a jsou odkázány na stávající plošný rozsah areálů. Veškerá těžká nákladní doprava, která do těchto průmyslových ploch směřuje, musí navíc projíždět zastavěným územím města, přes obytná území a přes historické jádro města.

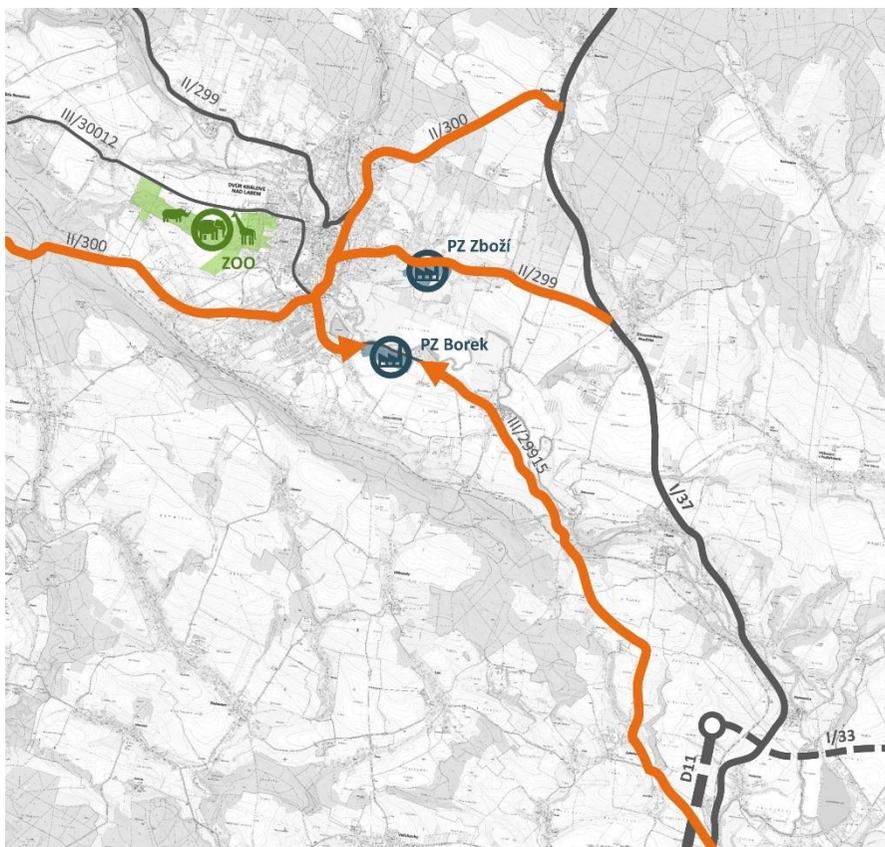
Dlouhodobým cílem města Dvůr Králové nad Labem je postupně redukovat rozsah výrobních ploch uvnitř zástavby města a pro rozvoj výroby nabídnout nové plochy mimo obytná území města, s dobrým dopravním napojením na kapacitní silniční síť. V Územním plánu Dvůr Králové nad Labem jsou z tohoto důvodu vymezené 2 zcela nové průmyslové zóny (dále též jen „PZ“): Průmyslová zóna Borek, která je již z části naplněná závody společnosti Juta, a.s. a Průmyslová zóna Zboží, kde probíhá postupné zainvestování, žádný výrobní závod v této průmyslové zóně však zatím umístěn není.

Přestože jedním ze strategických cílů nových průmyslových zón na území města Dvůr Králové nad Labem bylo jejich napojení na kapacitní silniční síť, v případě **Průmyslové zóny Borek** nebyl tento cíl zcela naplněn. Umístění Průmyslové zóny Borek je z hlediska její dopravní dostupnosti a obslužnosti pro těžkou nákladní dopravu velmi nevhodné a od doby jejího vzniku je neuralgickým bodem této průmyslové zóny. PZ Borek je totiž dopravně napojena na silnici III/29915, veškerá těžká nákladní doprava z/do průmyslové zóny tak buď jezdí právě po směrově i šířkově zcela nevyhovující silnici III/29915 z Jaroměře přes historické jádro a obytné území Zaloňova, okolo Stanovic a přes historické jádro a obytné území Žirče, anebo od kapacitní silnice I/37 (a budoucí dálnice D11) přes obytné sídlo Zboží, resp. od Kocbeří a dále přes historické jádro města Dvůr Králové nad Labem ulicí 17. listopadu a přes náměstí Denisovo a Heydukovou ulicí, anebo od Hořic přes Lipnici a rovněž přes náměstí Denisovo a Heydukovou ulicí.

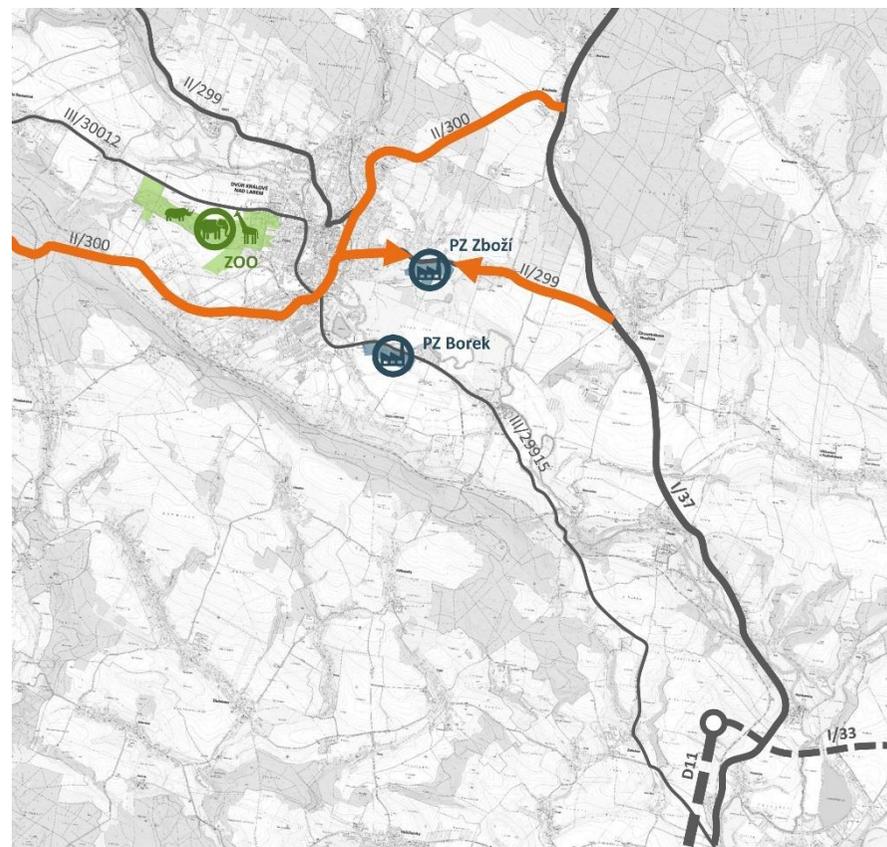
Umístění **Průmyslové zóny Zboží** je naopak z hlediska dopravního napojení velmi příznivé. PZ Zboží je přímo dopravně napojená na kapacitní silnici I/37 od Choustníkovy Hradiště po silnici II/299 (průjezd obytným územím sídla Zboží je řešitelný vybudováním poměrně jednoduchého a krátkého obchvatu Zboží, který je vymezený jak v ZÚR Královéhradeckého kraje, tak v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem. Alternativní příjezd od silnice I/37 ve směru od Polska, přes Kocbeře, je dnes přes obytné území severní části Dvora Králové nad Labem, ulicemi Krkonošská a Tyršova, nicméně v ÚP Dvůr Králové nad

Labem je počítáno s tzv. Východním propojením, které by silnici II/300 od Kocbeří přeložilo zcela mimo obytné území města přímo k PZ Zboží. V případě PZ Zboží zůstává problematický příjezd těžké nákladní dopravy po silnici II/300 od Hořic od silnice I/35 (budoucí dálnice D35), který prochází historickým jádrem města, přes náměstí Denisovo a ulici 17. listopadu.

Současné dopravní napojení Průmyslové zóny Borek



Současné dopravní napojení Průmyslové zóny Zboží

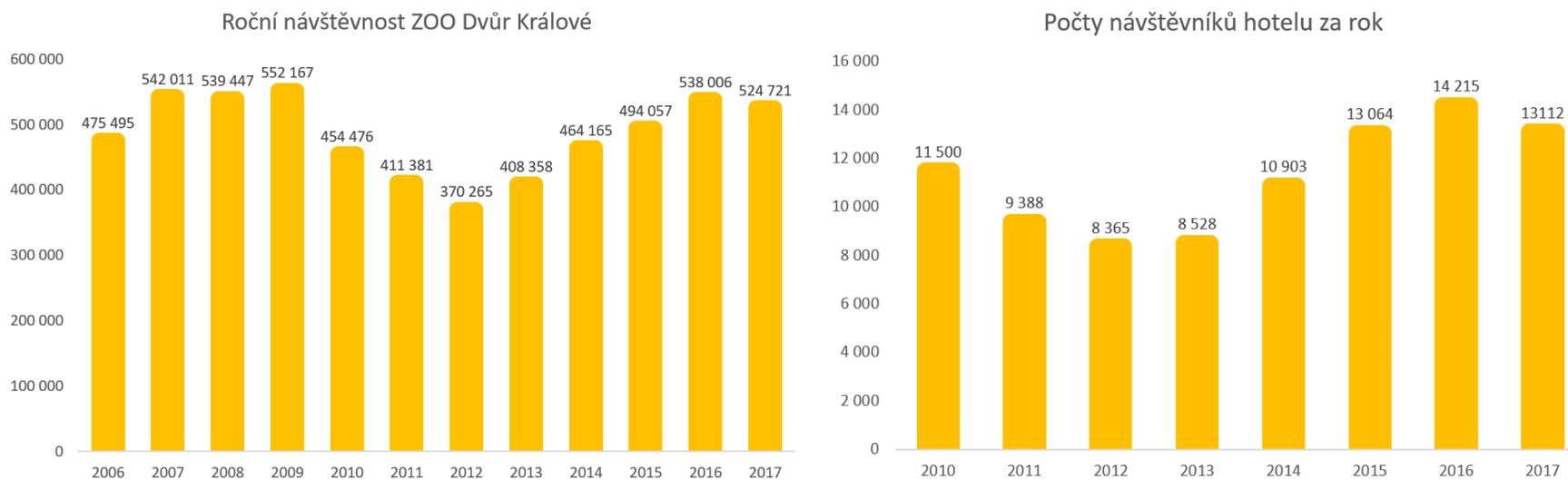


Dopravní obslužnost ZOO Dvůr Králové nad Labem

ZOO Dvůr Králové nad Labem je nejnavštěvovanějším turistickým cílem v Královéhradeckém kraji a jedním z nejnavštěvovanějších turistických cílů v celé České republice. **Průměrná roční návštěvnost** ZOO dlouhodobě osciluje kolem 500 000, se sedlem návštěvnosti v období ekonomické krize mezi lety 2010-2014, kdy návštěvnost klesla hlouběji pod 500 000 lidí. Návštěvnost ZOO Dvůr Králové nad Labem je dlouhodobě vyšší než průměrná roční návštěvnost hradu Karlštejna (dlouhodobě okolo 230 000), zámku Hluboká nad Vltavou (dlouhodobě okolo 280 000) anebo zámku Český Krumlov (dlouhodobě okolo 400 000).

Nejvyšší návštěvnosti vykazuje ZOO Dvůr Králové nad Labem v měsících červenci a srpnu (až 140 000 návštěvníků za měsíc), vysoká návštěvnost je pak rovněž v květnu, v červnu a v září (cca 60 000 návštěvníků za měsíc). Nejnižší návštěvnost je pak naopak v lednu, únoru a březnu, a to jen v řádech 3 až 4 000 návštěvníků za celý měsíc. Návštěvnost ZOO Dvůr Králové nad Labem je tak během roku velmi nevyrovnaná, velmi vysoká až extrémní je během letních prázdnin, minimální je pak v zimní sezóně. Součástí areálu ZOO Dvůr Králové nad Labem jsou také hotel a kemp, které mají také vliv návštěvnost a na její rozložení v čase.

Návštěvnost ZOO Dvůr Králové nad Labem v letech 2006-2017



Zdroj: výroční zprávy 2009-2017, dostupné z <https://safaripark.cz/cz/o-zoo/vyrocní-zpravy>

Dle vyjádření zástupců vedení ZOO Dvůr Králové a.s. z června 2019 je **absorpční kapacita stávajícího areálu ZOO** max. 600 000 návštěvníků za rok. Stávající areál ZOO tak neumožňuje zásadní zvyšování celoroční návštěvnosti, dlouhodobá roční návštěvnost kolem 500 000 návštěvníků je blízko horní hranici návštěvnické únosnosti areálu. Spíše než navyšování absolutní celkové roční návštěvnosti, je pro ZOO důležitější vytvářet podmínky pro rozložení

návštěvnosti vyrovnaněji během celého roku. Plochy vymezené v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem, stejně jako v platném ÚP Bílá Třemešná, jsou určeny primárně pro rozšíření zázemí ZOO a výběhů pro zvířata, nebudou mít zásadní vliv na zvýšení absorpční kapacity areálu pro návštěvníky.

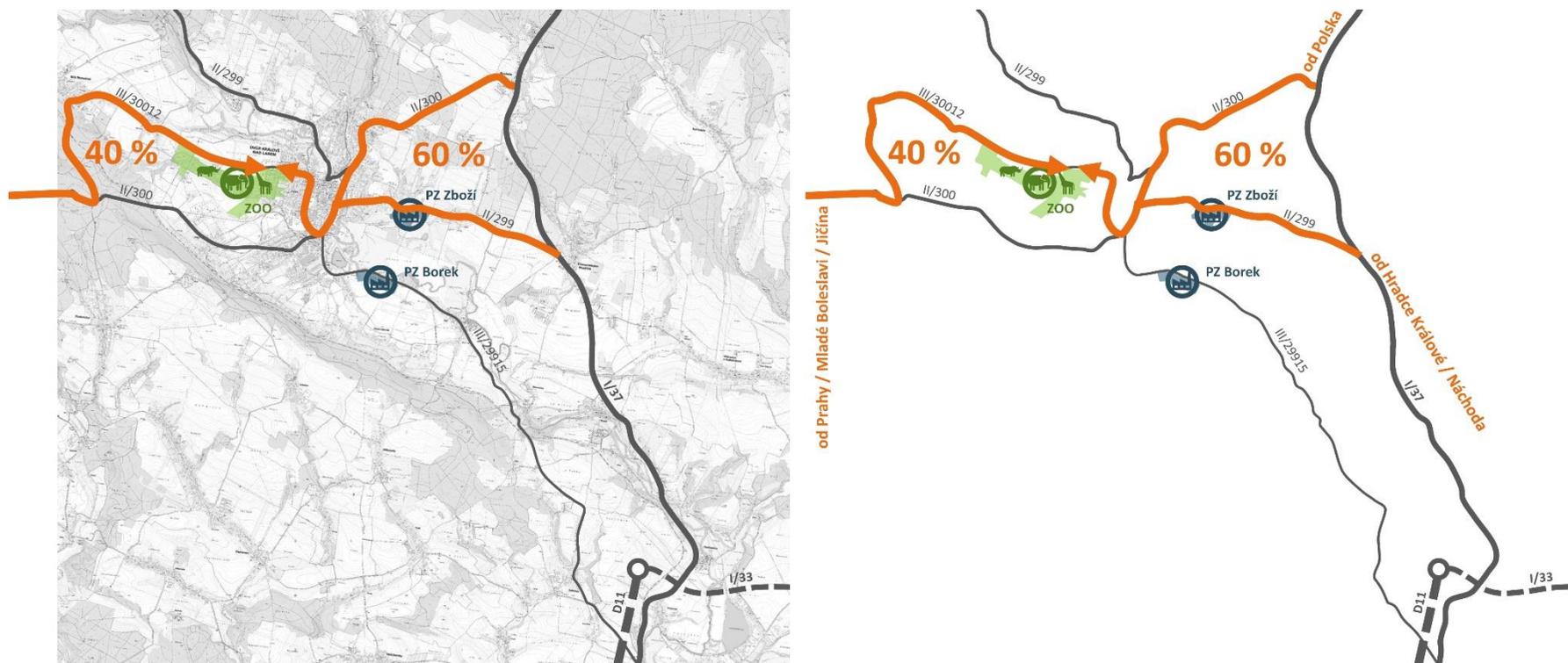
Celý areál ZOO Dvůr Králové nad Labem je dnes přístupný třemi návštěvnickými vstupy, přičemž všechny tyto vstupy jsou koncentrovány v severní části areálu, v návaznosti na centrální parkoviště pro osobní automobily a autobusy, při ulici Štefánikova. Vzhledem k tomu, že dominantní podíl návštěvníků přijíždí do ZOO Dvůr Králové nad Labem vlastním osobním automobilem, je vstupní areál ZOO vybaven **centrálním parkovištěm** s celkovou kapacitou až 770 stání pro osobní automobily a 19 stání pro zájezdové autobusy. Další menší parkoviště rozptýlená v zástavbě východně od ZOO, disponují kapacitou dalších více než 200 parkovacích stání pro osobní automobily. Záměrem vedení ZOO Dvůr Králové a.s. je navýšit kapacitu centrálního parkoviště podél ulice Štefánikova o dalších cca 150 parkovacích stání pro osobní automobily, pro daný záměr však zatím není vymezená plocha v územním plánu.

Stávající parkoviště pro osobní automobily ve vazbě na ZOO Dvůr Králové nad Labem



Návštěvníci ZOO Dvůr Králové nad Labem přijíždějí svými automobily v zásadě ze dvou základních směrů: cca 40 % všech návštěvníků přijíždí **ze směru od Prahy, Mladé Boleslavi a Jičína po silnic II/300 od Hořic**, navigace navádí řidiče k ZOO po silnici II/325 přes Bílou Třemešnou a dále po silnici III/30012 přes Nové Lesy až k centrálnímu (severnímu) parkovišti u vstupu do areálu ZOO. Doprava z tohoto směru se tak prakticky zcela vyhýbá centrální části města Dvůr Králové nad Labem (náměstí Denisovu a Benešovu nábřeží), zatěžuje však obytná území Bílé Třemešné a Nových Lesů. Cca 60 % návštěvníků přijíždějících do ZOO vlastním automobilem přijíždí **od Hradce Králové a od Náchoda**, a tedy po silnici I/37 od Choustníkovra Hradiště přes Zboží a přes historické jádro města, ulic 17. listopadu, přes náměstí Denisovo a Benešovo nábřeží, resp. po silnici I/37 **od Polska**, přes Kocbeře a dále rovněž přes historické jádro města, identickou trasou ulic 17. listopadu, přes náměstí Denisovo a Benešovo nábřeží. Dopravně problematický je právě průjezd automobilů ulic 17. listopadu, která je dopravně nejzatíženější ulicí v celém Dvoře Králové nad Labem.

Současné dopravní napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem pro individuální automobilovou dopravu



Vedení ZOO Dvůr Králové a.s. preferuje zachování pouze stávajícího severního vstupu do areálu ZOO, navázaného na centrální parkoviště a vybaveného veškerým návštěvnickým zázemím a servisem jako jsou restaurace, prodejny, hygienické zázemí, hotel, kemp, administrativa ZOO. Případné zřízení alternativního (jižního) vstupu pro návštěvníky do areálu ZOO by znamenalo kromě realizačních nákladů (odhad 12 000 000 Kč) také zvýšení ročních provozních nákladů ZOO o cca 2 000 000 Kč na provoz pokladny a ostrahy nového vstupu.

Z čeho územní studie vychází

Územní studie Podkrkonoší

Tato územní studie přímo navazuje na *Územní studii Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., Ing. Jan Kovařík, 11/2016)* [dále jen „Územní studie Podkrkonoší“], zpracovanou v roce 2016 pro Královéhradecký kraj.

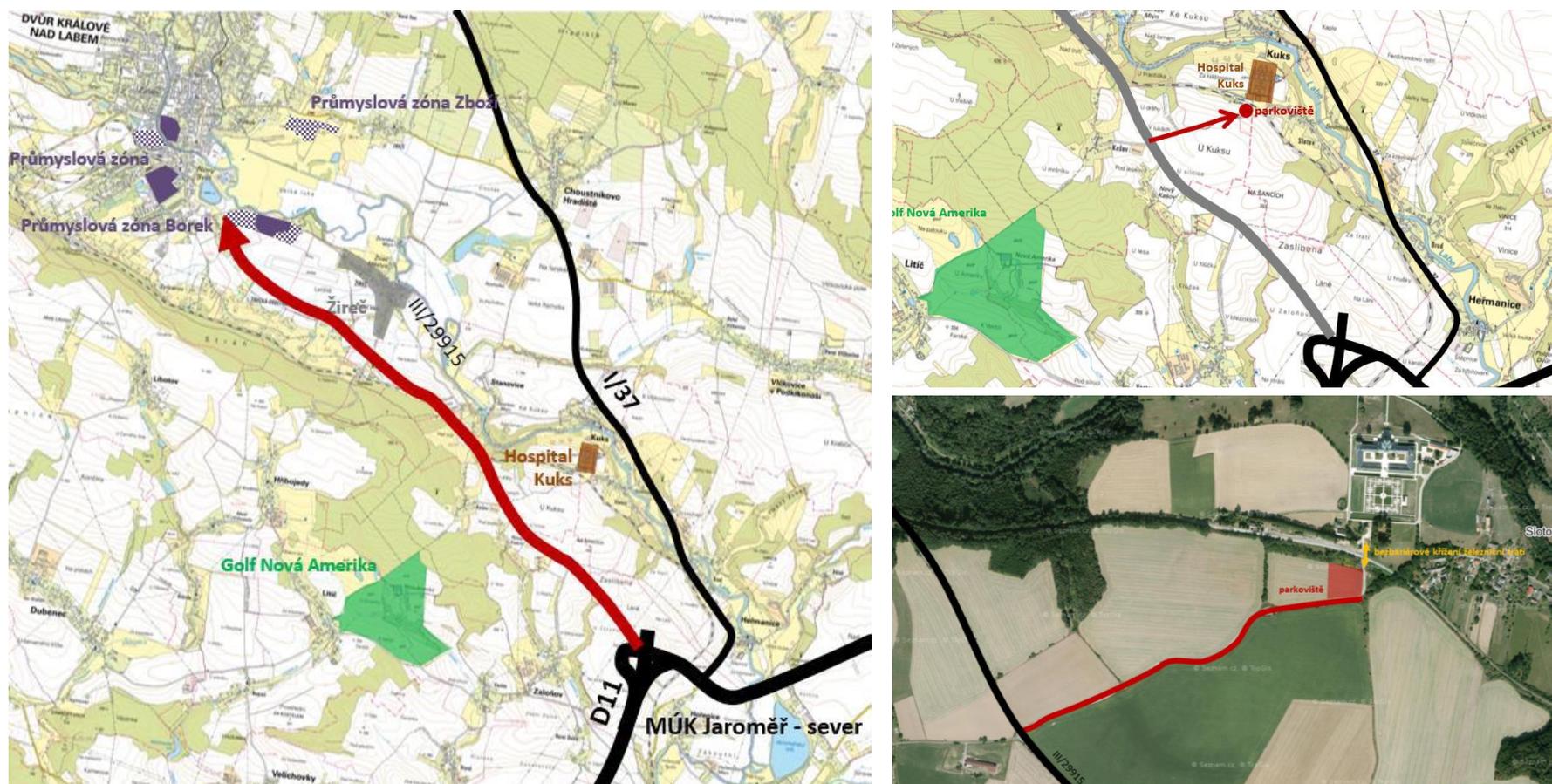
Jedním z úkolů k řešení v Územní studii Podkrkonoší bylo: „*Prověřit možnosti a případné územní nároky pro záměr napojení Dvora Králové nad Labem na D11 v oblasti mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Jaroměř-sever s využitím stávající silnice III/29915, včetně možnosti průchodu nebo obchvatu městské části Žireč. V rámci tohoto bodu dále prověřit možnosti a případné územní nároky pro napojení areálu Hospitalu Kuks a golfového resortu Nové Ameriky (propojovací směr v okolí DK2 Borek – MÚK Jaroměř - sever).*“ S ohledem na měřítko zpracování Územní studie Podkrkonoší 1:25 000 a velmi široký rozsah a spektrum prověřovaných dopravních záměrů v území, byl daný úkol řešen pouze v ideové koncepční rovině. Výsledkem byl v rámci Územní studie Podkrkonoší tento návrh řešení (záměr S01: Silniční propojení MÚK Jaroměř – sever – Dvůr Králové nad Labem):

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

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

Za velice příznivou a potvrzující účelnost prověřovaného záměru lze považovat predikovanou dopravní účinnost nově navrhované silnice MÚK Jaroměř–sever – Kašov – Stanovice – Žirecká Podstráň – Na Borkách. Intenzity dopravy jsou při intenzitách dopravy 2015 a při současném uvažovaném zprovoznění dálnice D11 až do MÚK Jaroměř – sever odhadovány na více než 6 000 vozidel celkem v obou směrech za 24 h. Při zohlednění koeficientu růstu dopravy mimo zastavěná území sídel do roku 2030 v řádu 1,3 tak lze v budoucnu predikovat dopravní účinnost nové silnice MÚK Jaroměř – sever – Kašov – Stanovice – Žirecká Podstráň – Na Borkách až na hranici 8 000 vozidel celkem v obou směrech za 24 h. To jsou intenzity dopravy, které jednoznačně potvrzují příznivou očekávanou účinnost nově navrhované silnice.

Koncepce řešení silničního propojení MÚK Jaroměř – sever – Dvůr Králové nad Labem dle Územní studie Podkrkonoší (2016)



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

Navrhovanou silnici MÚK Jaroměř – sever – Kašov – Stanovice – Žirecká Podstráň – Na Borkách by bylo vhodné využít také jako nového kapacitního dopravního přístupu přímo k areálu Hospitalu Kuks (náhrada za nevyhovující silnici III/29921 přes Slotov), a to z navrhované silnice v Kašově v trase stávající veřejně přístupné účelové komunikace (polní cesty) k železniční zastávce Kuks. U železniční zastávky Kuks, při jižní straně železniční trati tak, aby nemusel

být obnovován chráněný železniční přejezd pro automobily přes železniční trať, by bylo vhodné umístit nové centrální záchytné parkoviště. Pro chodce by musel být vybudován mimoúrovňový bezbariérový podchod pod železniční tratí.

Návrh řešení záměru S01: Silniční propojení MÚK Jaroměř – sever – Dvůr Králové nad Labem byl v rámci Územní studie Podkrkonoší vyhodnocen takto:



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



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

Pro záměr S01: Silniční propojení MÚK Jaroměř – sever – Dvůr Králové nad Labem byla v rámci Územní studie Podkrkonoší stanovena tato závěrečná doporučení pro další postup:



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

Komparativní vyhledávací studie

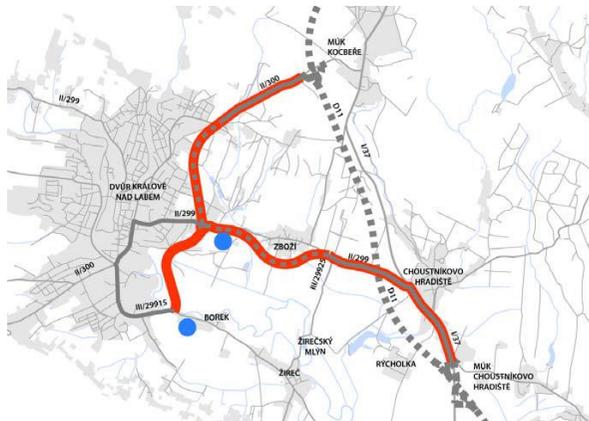
Souběžně se zpracováním této územní studie probíhalo zpracování *Komparativní vyhledávací studie variant silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 včetně prověření stavebně technického řešení (ATELIER L s.r.o. + Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., 05/2019)*, jejímž zadavatelem bylo město Dvůr Králové nad Labem.

Cílem Komparativní vyhledávací studie bylo vyhledat varianty možného silničního propojení Průmyslové zóny Zboží a Průmyslové zóny Borek ve Dvoře Králové nad Labem s dopravní návazností na stabilizovaný koridor dálnice D11, který je trasován východně od města Dvůr Králové nad Labem, a na dopravní systém města Dvůr Králové nad Labem. Cílem bylo vyhledat trasování silničního napojení Průmyslových zón Zboží a Borek a města Dvůr Králové nad Labem na plánovanou MÚK Choustníkovo Hradiště na plánované dálnici D11. Napojení města i obou průmyslových zón na plánovanou MÚK Kocbeře na dálnici D11 považovala Komparativní vyhledávací studie za dlouhodobě územně stabilizované (plocha ZD04 pro tzv. Východní propojení – přeložka silnice II/300, vymezená v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem), bez nároků na prověřování alternativních možností napojení.

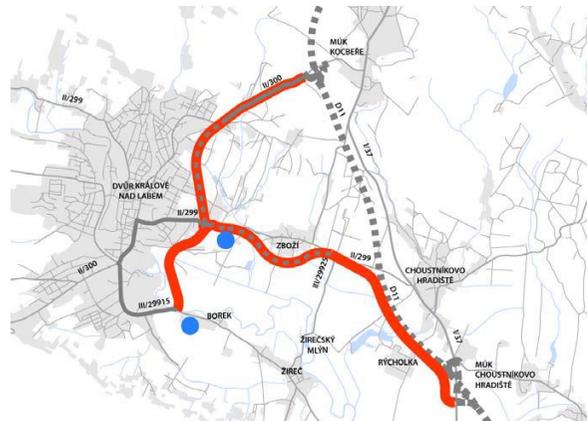
Cílem komparativní vyhledávací studie přitom bylo prověřit minimálně tři varianty řešení včetně jejich expertního porovnání z hlediska účinků na dopravu, životního prostředí, celospolečenských požadavků, ekonomických dopadů. Pro jednotlivé varianty bylo prověřeno stavebně technické řešení (směrové a výškové vedení silničního propojení) a navržen rozsah potřebných opatření, včetně etapizace a případně potřeba aktualizace ZÚR Královéhradeckého kraje a změny ÚP Dvůr Králové nad Labem, případně ÚP Choustníkovo Hradiště.

Komparaci bylo podrobena celkem **6 variant** možného napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na plánovanou dálnici D11, úsek 1108 Jaroměř – Trutnov, a to prostřednictvím MÚK Choustníkovo Hradiště, resp. (ve směru na Polsko) přes MÚK Kocbeře. Vzájemně přitom byly kombinovány možnosti přímého silničního propojení průmyslových zón přes údolí Labe s možnostmi přímého napojení každé průmyslové zóny na MÚK Choustníkovo Hradiště na dálnici D11 zvlášť. Prověřovány byla také varianty přeložení silnice II/299 mimo zastavěné území Choustníkova Hradiště:

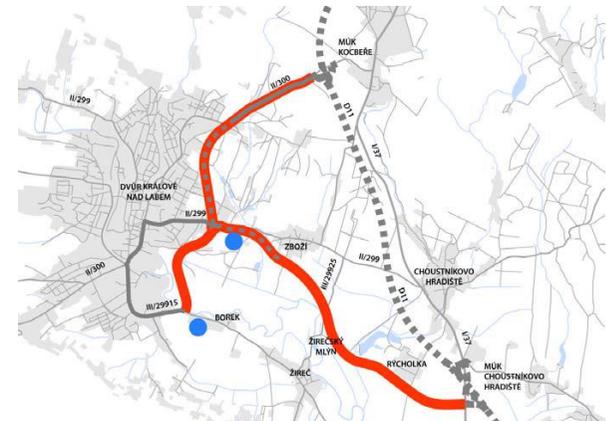
Varianta 1.1



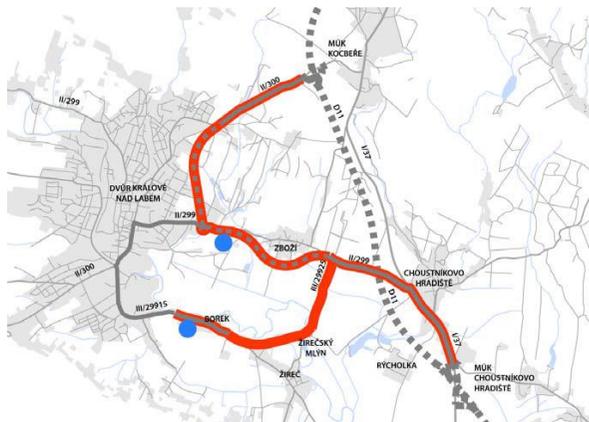
Varianta 1.2



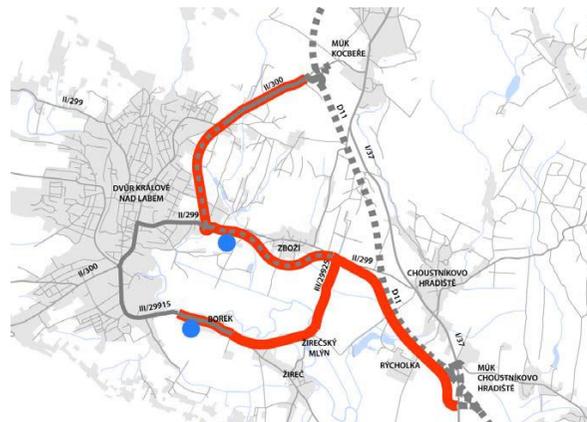
Varianta 1.3



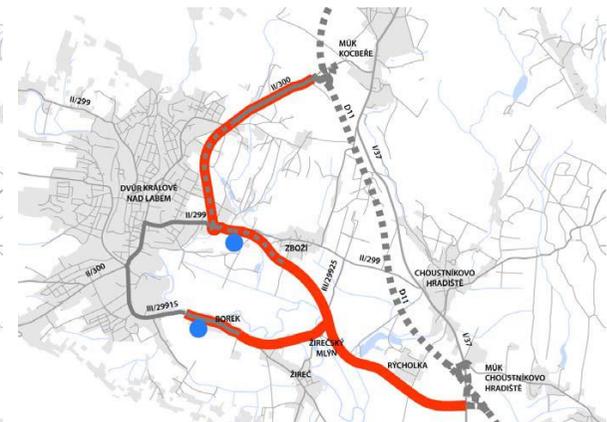
Varianta 2.1



Varianta 2.2

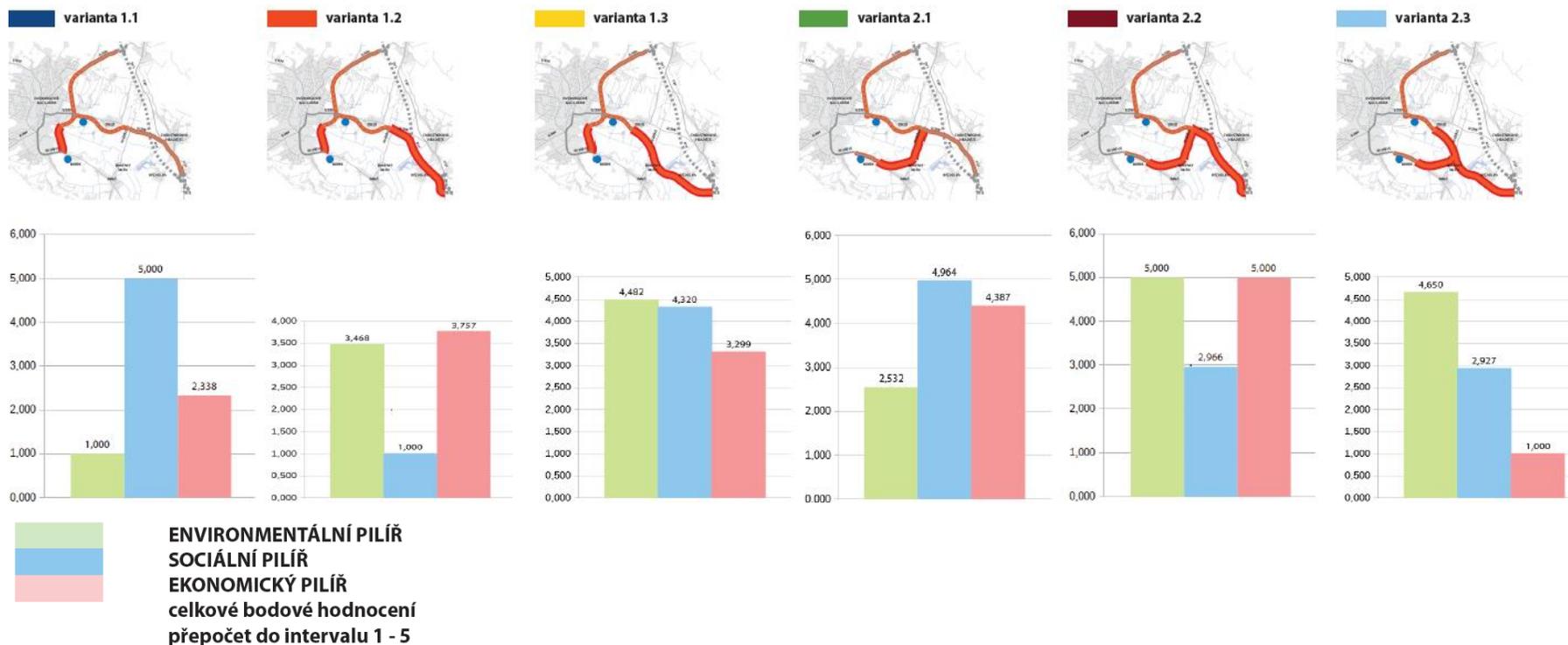


Varianta 2.3



Komparativní vyhledávací studie neobsahuje jednoznačný závěr, která z porovnávaných variant je nevhodnější, a tedy preferovaná k dalšímu sledování. Závěr komparace poskytuje ucelený přehled o vhodnosti a nevhodnosti každé porovnávané varianty z pohledu jednotlivých hodnocených pilířů udržitelného rozvoje území: environmentálního pilíře, sociálního pilíře a ekonomického pilíře. Teprve váha jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území může být rozhodujícím kritériem pro vyhodnocení nevhodnější z porovnávaných variant. Stanovení vah pilířů udržitelného rozvoje území nebylo úkolem Komparativní vyhledávací studie, je odvislé od politické vůle a politických preferencí.

Výsledky komparace variant napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na plánovanou dálnici D11 dle Komparativní vyhledávací studie



Pozn: bodové hodnocení jako ve škole, tj. čím méně bodů, tím lepší výsledek.

Analýza řešeného území

Terénní průzkum řešeného území

Územní studie je zpracována na základě **podrobného terénního průzkumu území** provedeného Ing. arch. Veronikou Šindlerovou, Ph.D. a Ing. Jiřím Nývlttem v pátek 1. 3. 2019 dle následujícího itineráře:

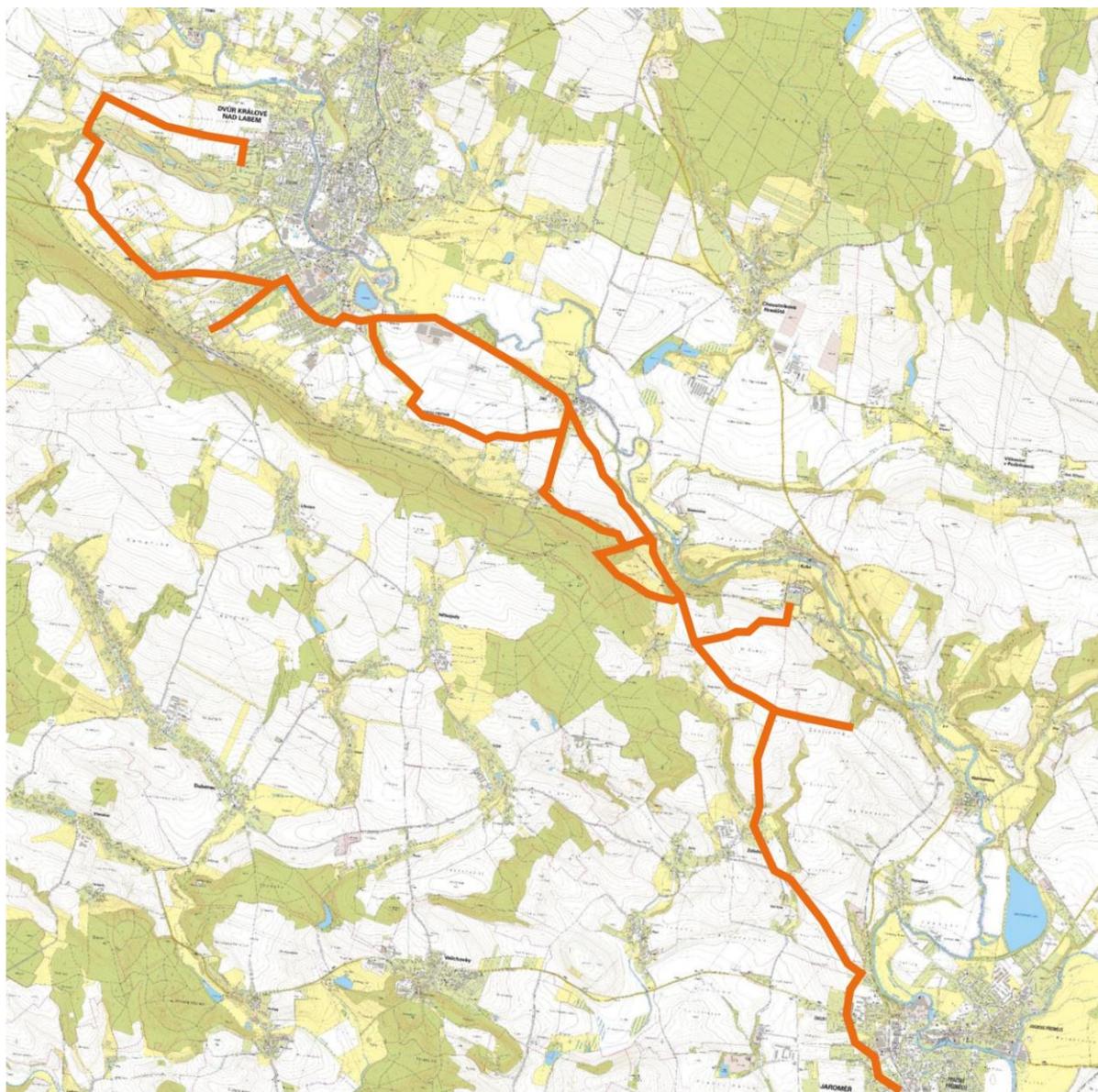
- 9:30** sraz na vlakovém nádraží v Jaroměři
- 9:45** památné lípy nad Zaloňovem > polní cesta směr Heřmanice, pole, na kterém má stát MÚK Jaroměř – sever a po kterém má vést volný úsek navrhované silnice od MÚK Jaroměř – sever směr Kašov
- 10:15** silnice III/29915 přes Kašov k železniční trati č. 030
- 10:30** polní cesta z Kašova ke Kuksu, včetně místa pro potenciální parkoviště pro návštěvníky Hospitálu Kuks u železniční zastávky Kuks
- 11:00** výhledy z polí a luk pod Kašovem dolů na silnici III/29915 na křížení se železniční tratí
- 11:15** křížení s železniční tratí č. 030
- 11:30** Naučná stezka Půjdem spolu do Betléma od křížení s tratí č. 030 (podchod pod tratí) směr Vyhlídka na Šporkovo panství a přes Křížovou cestu 21. století (příběh utrpení a nadějí) a kamenným viaduktem zpět směr Stanovice > kontext vedení silnice v souběhu se železniční tratí
- 12:30** hřbitov Žireč, kaple sv. Odilona > kontext souběhu silnice s železniční tratí č. 030 a začátek klesání k Žirčí, průchod mezi hřbitovem a Žirčí
- 12:45** Žirecká Podstráň
- 13:00** okolí letiště Dvůr Králové nad Labem, napojení k Průmyslové zóně Borek
- 13:15** varianta zaústění až k ulici Sylvárovská
- 13:30** Sylvárov > pokračování od Žirecké Podstráni k ZOO
- 13:45** Městská Podstráň > areál pily na ul. 5. května
- 14:00** prostor mezi okrajem Dvora Králové nad Labem a Lipnicí > mezera pro průchod jižního obchvatu
- 14:15** přejezd z Lipnice přes Zahájí na Štefánikovu ulici
- 14:30** vstupní areál ZOO Safari DKNL

Z terénního průzkumu byla pořízena podrobná fotodokumentace.

Ve čtvrtek 13. 6. provedla Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D. doplňující podrobný terénní průzkum území ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém dotčeného navrženým vedením trasy silnice. Předmětem průzkumu byl kontext navrženého vedení trasy silnice k dochovaným kulturním a historickým hodnotám a vizuální uplatnění navržené silnice v krajině, a to jak přímo v bezprostředním okolí navržené trasy, tak v dálkových pohledech.

Byla pořízena doplňující fotodokumentace pro účely zákresů trasy silnice do fotografií.

Terénní průzkum území dne 1. 3. 2019





Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (PZ Borek, PZ Zboží, ZOO) na D11 z MÚK Jaroměř – sever



Limity využití a hodnoty území

>> výkres A.1 ANALÝZY | LIMITY VYUŽITÍ A HODNOTY ÚZEMÍ

Jedním ze základních podkladů pro zpracování územní studie byla rešerše všech relevantních limitů využití území a hodnot území.

Základní zdrojem limitů využití území byla vektorová data 4. úplné aktualizace *Územně analytických podkladů SO ORP Dvůr Králové nad Labem a Územně analytických podkladů SO ORP Jaroměř*, provedené v roce 2016. Limity využití území byly z výše uvedených zdrojů pro účely zpracování této územní studie převzaty bez další verifikace jejich správnosti a úplnosti.

Hodnoty využití území byly převzaty rovněž z výše uvedených dat *ÚAP SO ORP Dvůr Králové nad Labem 2016 a ÚAP SO ORP Jaroměř 2016*. Hodnoty, které jsou zjišťované průzkumem území, byly dále zpřesněny a doplněny dle terénního průzkumu území a také dle dat *Územní studie Analýza koncepcí a nástrojů územního plánování v území Památkové rezervace Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitalu a souborem plastik v Betlémě a Národní kulturní památky Betlém v Novém lese u Kuksu a jejich nejbližšího okolí*.

V rámci rešerše byla provedena selekce pouze těch limitů využití území a hodnot území relevantních pro návrh řešení této územní studie, tj. těch, které mohou mít přímo či nepřímo potenciálně vliv na průchodnost silnice územím a se kterými tak navrhovaná silnice může potenciálně interagovat. V rámci řešeného území byly jako podklad pro řešení návrhové části této územní studie vyselektovány tyto limity využití území (L) a hodnoty území (H):

Ochrana životního prostředí: ÚSES dle platných územních plánů (L / H – pouze funkční), ÚSES dle Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (L / H – pouze funkční), památný strom (L / H), významný krajinný prvek registrovaný (L / H), interakční prvky (H), lesy / PUPFL (L / H), vzdálenost 50 m od okraje lesa (L), ZPF I. a II. třídy ochrany (L / H), investice do půdy (L / H), významné vodní plochy a významné vodní toky (L / H), záplavové území Q100 (L), aktivní zóna záplavového území (L), ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně (L), ochranné pásmo vodního zdroje IIa. stupně (L), ochranné pásmo vodního zdroje IIb. stupně (L), kompozičně významná alej / významné stromořadí (L), významný vyhlídkový bod (H), panoramatický výhled (H), deponie / odkaliště (H), stará ekologická zátěž.

Ochrana kulturního dědictví: nemovitá národní kulturní památka (L / H), nemovitá kulturní památka (L / H), památková rezervace (L / H), ochranné pásmo památkové rezervace (L / H), území s archeologickými nálezy I. kategorie (L / H), území s archeologickými nálezy II. kategorie (L / H), urbanisticky hodnotný soubor staveb (L / H), architektonicky významná stavba (H), zámek / hospital (H), kostel (H), kříž / boží muka (H), kaple (H), památník (H), socha (H).

Ochrana veřejné infrastruktury: silnice I. třídy (L / H), silnice II. třídy (L / H), silnice III. třídy (L / H), ochranné pásmo silnice I. / II. / III. třídy (L), železniční dráha (L / H), železniční vlečka (L / H), ochranné pásmo dráhy (L), železniční stanice (L / H), železniční zastávka (L / H), veřejné vnitrostátní letiště (L / H), ochranné pásmo letiště (L – bez bližší specifikace), turistická trasa KČT – červená / modrá / zelená / žlutá (H), naučná stezka (H), cyklotrasa (H), vodojem (L / H), úpravna vody (L / H), čerpací stanice vodovodu (L / H), čistírna odpadních vod (L / H), venkovní elektrické vedení, VN (L / H), venkovní elektrické vedení VVN (L / H), venkovní elektrické vedení VN (L / H), trafostanice (L / H), elektrická rozvodna (L / H), ochranné pásmo elektrického vedení (L), regulační stanice plynu (L / H), středotlaký plynovod (L / H), vysokotlaký plynovod (L / H), bezpečnostní pásmo plynovodu (L).

Záměry na provedení změn v území

- >> výkres A.2 ANALÝZY | ZÁMĚRY NA PROVEDENÍ ZMĚN V ÚZEMÍ
- >> výkres A.3 ANALÝZY | ÚZEMNÍ PLÁNY – BEZEŠVÝ HLAVNÍ VÝKRES

Průchodnost navrhované silnice územím může být zásadně ovlivněna záměry na provedení změn v území plánovanými v trasa silnice, anebo v bezprostřední vazbě na ní. Součástí analytické části byla proto také podrobná rešerše známých záměrů na provedení změn v území. Primárně přitom byly předmětem rešerše právně závazné vydané anebo schválené územně plánovací dokumentace, tedy Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje a jejich aktualizace a územní plány a jejich změny, a to v rozsahu katastrálních území dotčených předpokládanými trasami navrhované silnice. Rešerše se týkala rovněž rozpracovaných územních plánů, resp. změn územních plánů, jejichž vydáním dojde ke změně právního stavu záměrů v území.

Pro vyhodnocení podmínek průchodnosti navrhované silnice územím jsou kromě záměrů z platných (a tedy právně závazných) či rozpracovaných územně plánovací dokumentací relevantní také další známé záměry v území, zejména ty, které mají svého konkrétního nositele, nejčastěji správce dopravní infrastruktury (např. ŘSD ČR, krajská správa a údržba silnic, SŽDC, o.s., apod.) či některý z orgánů státní správy (např. ministerstvo). Předmětem rešerše a analýzy záměrů na provedení změn v území byly proto dále známé a pro průchodnost silnice územím relevantní záměry na rozvoj dopravní infrastruktury v území, tedy záměry liniových dopravních staveb, které by v řešeném území mohly vyvolat střet s navrhovanou silnicí.

Záměry Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje

Zdrojem pro rešerši záměrů Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje byla dokumentace *Úplného znění ZÚR Královéhradeckého kraje po vydání Aktualizací č. 1 a č. 2*. Pro řešení této územní studie jsou relevantní následující konkrétní záměry na provedení změn v území, s nimiž by se navrhovaná silnice mohla potenciálně dostat do územního střetu, resp. s nimiž by mohla interagovat:

- DS1: dálnice D11 – dálnice I. třídy – úsek (Vičkovice) Hradec Králové – Smiřice - Jaroměř
- DS1p: dálnice II. třídy D11 – úsek Jaroměř – Trutnov – hranice ČR (Walbrzych)
- DS10A: silnice I/33 – v prostoru Jaroměř (od dálnice D11 za Dolany), Dolan (jižní obchvat Svinišťan)
- DS11p: silnice II/299 – v prostoru Dvora Králové nad Labem (Zboží)
- DS12p: silnice II/300 – v prostoru Dvora Králové nad Labem
- DS27A: silnice II/299 – v prostoru Dvora Králové nad Labem
- PPO13: Suchá nádrž Žireč
- TE5: koridor nadzemního vedení 2x110 kV Zaloňov – Jaroměř

Dne 17. 6. 2019 byla vydána *Aktualizace č. 2 ZÚR Královéhradeckého kraje*, která nabyla účinnosti dne 12. 7. 2019. Předmětem jejího řešení byl koridor kapacitní silnice S35 Úlibice – Turnov a koridor celostátní železniční trati Praha – Hradec Králové – Choceň, tedy záměry zcela mimo území řešené touto územní studií a bez vlivu na trasu silnice navrhovanou touto územní studií.

Bez jakéhokoli vlivu na území řešené touto územní studií je rovněž právě pořizovaná Aktualizace č. 3 ZÚR Královéhradeckého kraje, momentálně ve fázi společného jednání.

Záměry územních plánů

Předmětem rešerše záměrů územních plánů byly

- záměry platných (vydaných/schválených) územních plánů, včetně platných (vydaných/schválených) změn územních plánů
- záměry rozpracovaných územních plánů, resp. změn územních plánů

a to v rozsahu katastrálních území dotčených alternativami trasy navrhované silnice (stav územně plánovací dokumentace k datu provedení analýz řešeného území, tedy k 31. 3. 2019):

| <i>platný ÚP / změna ÚP rozpracovaný ÚP / změna ÚP</i> | <i>nabytí účinnosti datum zpracování</i> |
|---|--|
| Dvůr Králové nad Labem | |
| ÚP Dvůr Králové nad Labem | 23. 9. 2013 |
| Změna č. 1 ÚP Dvůr Králové nad Labem | 2. 10. 2014 |
| <i>Právní stav ÚP Dvůr Králové nad Labem po Změně č. 1</i> | <i>09/2014</i> |
| Změna č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem – návrh pro společné jednání | 05/2018* |
| Bílá Třemešná | |
| ÚP Bílá Třemešná | 18. 9. 2010 |
| Změna č. 1 ÚP Bílá Třemešná – návrh pro společné jednání | 19. 2. 2019 |
| Hořenice | |
| ÚP Hořenice | 18. 7. 2008 |
| Změna č. 1 ÚP Hořenice | 18. 10. 2015 |

| <i>platný ÚP / změna ÚP</i> <i>rozpracovaný ÚP / změna ÚP</i> | <i>nabytí účinnosti</i> <i>datum zpracování</i> |
|--|--|
| Právní stav ÚP Hořenice po Změně č. 1 | 08/2015 |
| Změna č. 2 ÚP Hořenice – schválené zadání | 25. 4. 2018 |
| Kuks | |
| ÚP Kuks | 12. 11. 2010 |
| ÚP Kuks – schválené zadání | 19. 4. 2017 |
| Stanovice | |
| ÚP Stanovice | 16. 10. 2014 |
| Zaloňov | |
| ÚPO Zaloňov | 16. 6. 2001 |
| Změna č. 1 ÚPO Zaloňov | 27. 6. 2008 |
| Změna č. 2 ÚPO Zaloňov | 2. 4. 2015 |
| Právní stav ÚPO Zaloňov po Změnách č. 1 a 2 | 2015 |
| ÚP Zaloňov – schválené zadání | 11. 5. 2016 |

* Změna č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem byla vydána dne 4. 9. 2019 a nabyla účinnosti dne 19. 9. 2019, tedy až po projednání této územní studie. Ve výkresech č. A2, A3, N7, N8 této územní studie jsou proto všechny plochy změn dle Změny č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem ponechány v režimu záměrů rozpracovaných územních plánů a změn územních plánů. Plochy změn dle vydané Změny č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem mají totiž na průchodnost silnice navrhované v této územní studii identický vliv, jako měly plochy změn ve stavu dle rozpracované Změny č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem. Vymezení ploch změn, které jsou ve střetu s trasou silnice navrhovanou touto územní studií, zůstalo ve vydané Změně č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem identické, jako bylo jejich vymezení v rozpracované Změně č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem.

Záměry správců dopravní infrastruktury

Předmětem rešerše záměrů správců dopravní infrastruktury byly tyto konkrétní záměry:

- vysokorychlostní trať VRT/R35 Praha – Hradec Králové – Wrocław – varianty pro studii proveditelnosti (SUDOP PRAHA, a.s., 2018, poskytnuto SŽDC)
- elektrizace železniční trati č. 030 Jaroměř – Stará Paka dle Studie proveditelnosti Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř – Stará Paka (SUDOP PRAHA a.s., 09/2014, poskytnuto SŽDC)
- dálnice D11, úsek 1107 Smiřice – Jaroměř, dokumentace MÚK Jaroměř – sever pro provedení stavby (poskytnuto ŘSD ČR)
- dálnice D11, úsek 1108 Jaroměř – Trutnov, dokumentace pro územní rozhodnutí (poskytnuto ŘSD ČR)
- přeložka silnice I/33 – severní obchvat Jaroměře, dokumentace pro územní rozhodnutí (poskytnuto ŘSD ČR)

Záměry ostatní

Z ostatních záměrů v území dotčeném alternativami trasy silnice byly předmětem rešerše tyto další záměry:

- záměry přeložek silnic dle platného Územního plánu Dvůr Králové nad Labem
- varianty napojení Průmyslové zóny Zboží, Průmyslové zóny Borek a města Dvůr Králové nad Labem, na dálnici D11 dle Komparativní vyhledávací studie (Atelier L + Veronika Šindlerová, 05/2019)
- změna orientace dráhy ke vzletům a přistávání Letiště Dvůr Králové nad Labem dle Územní studie Podkrkonoší, záměr č. L01b (Veronika Šindlerová + Jan Kovařík, 2016)
- plocha pro možný rozvoj zázemí Letiště Dvůr Králové nad Labem dle Územní studie Podkrkonoší, záměr č. L01c (Veronika Šindlerová + Jan Kovařík, 2016)
- zprovoznění vlečky do centra Dvora Králové nad Labem pro osobní vlakovou dopravu a elektrizace vlečky dle Územní studie Podkrkonoší, záměr č. Z01 (Veronika Šindlerová + Jan Kovařík, 2016)

Vyhodnocení zásadních problémů a střetů

>> výkres A.4 ANALÝZY | PROBLÉMY A STŘETŮ

Syntetickým výstupem analytické části územní studie je identifikace a stručná charakteristika zásadních problémů a střetů jednotlivých dílčích úseků předpokládaných prověřovaných variant trasy silnice (stav předpokládaných tras navrhované silnice k 15. 3. 2019) s limity využití území, s hodnotami území a se záměry na provedení změn v území. Identifikovány jsou přitom pouze ty problémy a střety, které mohou potenciálně vyvolat problémy s průchodností silnice územím, a které mohou potenciálně vyvolat nároky na specifické dopravně technické, resp. stavebně technické řešení silnice.

Ve výkrese A.4 jsou zobrazené pouze ty limity využití území, hodnoty území a záměry na provedení změn v území, které jsou v přímém střetu s předpokládanými prověřovanými trasami navrhované silnice, anebo které s těmito předpokládanými trasami bezprostředně interagují, přestože nejsou v přímém fyzickém střetu.

Cílem provedené identifikace zásadních problémů a střetů prověřovaných variant vedení trasy silnice je zmapování řešeného území z hlediska potenciálních rizik vedení trasy, její průchodnosti územím a realizovatelnosti, využitelných v návrhové části této územní studie, při podrobném návrhu dopravně technického řešení silnice.

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|--|-----------------|---|---|------------------|
| A Napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever | | | | |
| A01 | | MÚK Jaroměř – sever <> napojení na silnici III/29915 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ předpoklad vedení východní části úseku (v návaznosti na MÚK Jaroměř – sever v zářezu pod úrovní terénu ▪ celý úsek vedený po ZPF I./II. třídy ochrany | |
| | A01a | křižovatkové napojení silnice na MÚK Jaroměř – sever | <ul style="list-style-type: none"> ▪ nutné napojení silnice do dnes již navržené a povolené a v době napojení již realizované MÚK Jaroměř – sever (součást úseku dálnice D11 č. 1107, který je již ve výstavbě) ▪ bude nutná změna trubkovité mimoúrovňové křižovatky na deltovitou křižovatkou ▪ bude nutný zásah do již realizované MÚK, a to se souhlasem ŘSD ČR, resp. MD ČR ▪ zásah do křižovatky nebude možný po dobu udržitelnosti MÚK Jaroměř – sever | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|------------------|-----------------|--|--|------------------|
| A01b | | křížení silnice se záměrem VRT | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice s některými variantami záměru vysokorychlostní trati Praha – Hradec Králové – Wrocław dosud není známá přesná trasa VRT, není tedy zřejmé, zda k předmětnému střetu s dotčenými variantami VRT vůbec dojde záměr VRT není dosud technicky podrobně prověřený (není známé přesné výškové vedení), proto nelze závažnost střetu přesně odhadnout (jakkoli se předpokládá, že VRT povede na estakádě nad zemí, v dostatečné výšce nad úrovní nivelety silnice, tak aby bylo křížení bezkolizní mimoběžné) | |
| A01c | | křížení silnice s vedením VVN | <ul style="list-style-type: none"> předpokládá se výškové vedení silnice v úrovni terénu, nebo v mírném zářezu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VVN předpokládá bez problémů | |
| A01d | | křížení silnice s lokálním biokoridorem | <ul style="list-style-type: none"> křížení lokálního biokoridoru s ohledem na předpokládanou návrhovou kategorii silnice S9,5 (dvoupruhová, směrově nedělená) výškově vedenou v úrovni terénu se křížení silnice s LBK předpokládá bez problémů | |
| A01e | | křížení silnice s VTL plynovodem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice s plynovodem musí být kolmé bude nutné přeložení dotčeného úseku VTL plynovodu kolmo k ose navržené silnice | |
| A02 | | křižovatka se silnicí III/29915 <> terénní zlom před železničním přejezdem | <ul style="list-style-type: none"> střet s alejí podél silnice III/29915 (rozšíření stávající silnice III/29915 na vyhovující šířku vyvolá kácení jedné strany aleje) vedení silnice po ZPF I./II. třídy ochrany (rozšíření silnice vyvolá (byť plošně málo rozsáhlý) zábor nejvyšších zemědělských půd) | |
| A02a | | křižovatka se silnicí III/29915 | <ul style="list-style-type: none"> napojení navrhované silnice na stávající silnici III/29915 nad Zaloňovem v místě 2 památných lip (Památné lípy nad Zaloňovem) a pískovcového křížku s ukřižováním Ježíše Krista >> nutný návrh trasy silnice mimo památné lípy a křížek + nutná ochrana při výstavbě silnice | |
| A02b | | křižovatka se silnicí III/29916 | <ul style="list-style-type: none"> nová křižovatka v místě pískovcového křížku pod Kašovem křižovatka v místě křížení silnice s cykloturistickou trasou č. 4116 a s modrou významnou značenou turistickou trasou KČT >> bude nutné řešení bezpečného průjezdu cyklistů a průchodu pěších turistů přes křižovatku nová křižovatka v místě aleje podél silnice III/29915 | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|------------------|-----------------|---|---|------------------|
| A03 | | nadjezd silnice nad železniční tratí | <ul style="list-style-type: none"> nadjezd nad železniční tratí č. 030 vedení silnice přes les vedení silnice přes ochranné pásmo Památkové rezervace Kuks – Betlém >> zvýšené nároky na řešení vizuálního uplatnění silnice v krajině | |
| A03a | | křížení silnice se železniční tratí | <ul style="list-style-type: none"> křížení se železniční tratí, se zohledněním její možné elektrizace >> nutná podjezdová výška pod mostním objektem nadjezdu silnice minimálně 6,50 m | |
| A03b | | křížení silnice se silnicí III/29915 | <ul style="list-style-type: none"> křížení se stávající silnicí III/29915 >> bude nutné řešit nové napojení silnice III/29915 na navrženou silnici křižovatka v místě křížení silnice s Naučnou stezkou Pojdme spolu do Betlém a se žlutou značenou turistickou trasou KČT z Kuksu do Betléma a zpět >> bude nutné řešení napojení stávající silnice III/29915 na navrhovanou silnici bezkolizně vůči pohybu pěších turistů | |
| A03c | | křížení silnice se silnicí III/29915 | <ul style="list-style-type: none"> křížení s Naučnou stezkou Pojdme spolu do Betlém a se žlutou značenou turistickou trasou KČT z Kuksu do Betléma a zpět >> bude nutné prodloužení stávajícího podchodu pod železnici | |
| A04 | | souběh silnice se železniční tratí | <ul style="list-style-type: none"> souběh silnice se železniční tratí č. 030, výškově umístěná na poměrně vysokém náspu (výška až 6 – 8 m nad úrovní terénu) vedení silnice po ZPF I./II. třídy ochrany vedení silnice přes ochranné pásmo Památkové rezervace Kuks – Betlém >> zvýšené nároky na řešení vizuálního uplatnění silnice v krajině | |
| A04a | | křížení silnice s červenou turistickou trasou | <ul style="list-style-type: none"> křížení s Naučnou stezkou Pojdme spolu do Betlém a s dálkovou červenou značenou turistickou trasou KČT >> bude nutné prodloužení stávajícího podchodu pod železnici křížení s historickou kočárovou cestou z Kuksu do Betléma křížení s krajinářsky a urbanisticky hodnotným nástupním prostorem / nástupní cestou od Kuksu a Stanovic k Novému lesu u Kuksu | |
| A05 | | Stanovice <> silnice III/2854 | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po méně kvalitních zemědělských půdách | |
| A05a | | křížení silnice se strouhou a remízem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice se strouhou a remízem tvořeným výrazným vzrostlým stromořadím >> nutnost mostku a propustku pod silnicí | |
| A05b | | křížení silnice s VTL plynovodem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice s plynovodem musí být kolmé bude nutné přeložení dotčeného úseku VTL plynovodu kolmo k ose navržené silnice | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|------------------|-----------------|---|--|------------------|
| A06 | | silnice III/2854 <> U Kravína | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po méně kvalitních zemědělských půdách U Kravína průchod úzkým hrdlem mezi rozptýlenou obytnou zástavbou Žirecké Podstrání | |
| | A06a | křížení se silnicí III/2854 | <ul style="list-style-type: none"> křižovatka v místě křížení silnice s cykloturistickou trasou č. 4085 >> bude nutné řešení bezpečného průjezdu cyklistů přes křižovatku | |
| | A06b | křížení silnice s vedením VVN | <ul style="list-style-type: none"> výškové vedení silnice v úrovni terénu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VVN předpokládá bez problémů | |
| A07 | | U Kravína <> U Letiště | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po ZPF I./II. třídy ochrany | |
| | A07a | křížení silnice s Labskou cyklostezkou | <ul style="list-style-type: none"> křížení s nadregionální cyklostezkou č. 2 – Labská >> s ohledem na význam cyklostezky je žádoucí mimoúrovňové křížení podjezdem pod silnicí | |
| | A07b | křížení silnice se strouhou a remízem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice se strouhou a remízem >> nutnost mostku a propustku pod silnicí | |
| A08 | | okolo letiště <> silnice III/29915 | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po méně kvalitních zemědělských půdách ve variantě východní průchod přes rozvojovou plochu výroby lehké (VL) z platného ÚP Dvůr Králové nad Labem ve variantě západní průchod podél stávající obytné zástavby | |
| A09 | | estakáda silnice přes údolí Labe | <ul style="list-style-type: none"> estakáda (most) přes údolí řeky Labe, výška nad úrovní záplavového území Q100 křížení regionálního biokoridoru křížení lokálního biocentra křížení údolní nivy řeky Labe křížení stromořadí po obou březích řeky Labe křížení nově vysázených stromořadí v nivě řeky Labe křížení vodního zdroje (ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně) | |
| | A09a | křížení se silnicí III/29915 | <ul style="list-style-type: none"> křižovatka v místě terénního zlomu údolí řeky Labe křižovatka v místě souvislé aleje po obou stranách silnice III/29915 | |
| A10 | | estakáda silnice přes údolí Labe <> silnice II/299 | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po méně kvalitních zemědělských půdách | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|---|-----------------|---|--|------------------|
| B Napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever | | | | |
| B01 | | ul. Jaroměřská | <ul style="list-style-type: none"> stávající silnice III/29915 se zcela vyhovujícími směrovými, výškovými i šířkovými parametry | |
| B02 | | ul. Sylvárovská | <ul style="list-style-type: none"> nutné rozšíření stávající ulice na parametry alespoň S9,5 anebo MS8 >> rozšíření ulice vyvolá nutnost zásahu do oplocených soukromých výrobních areálů lemujících ulici, v krajním případě i demolice některých doplňkových staveb v areálech, případně i demolici garáží při východním okraji ulice Raisova | |
| B02a | | střet silnice s křížkem | <ul style="list-style-type: none"> střet silnice s pískovcovým křížkem s ukřížováním Ježíše Krista na křížení ulic Sylvárovská/Raisova >> pravděpodobně bude nutné přesunutí křížku do nové polohy | |
| B03 | | ul. Raisova – východní část | <ul style="list-style-type: none"> nutné rozšíření stávající ulice na parametry alespoň S9,5 anebo MS8 >> rozšíření ulice vyvolá nutnost zásahu do stávajícího kanalizovaného vodního toku, pravděpodobně jeho úplné zatrubnění a překrytí rozšířenou vozovkou | |
| B04 | | ul. Raisova – západní část | <ul style="list-style-type: none"> stávající komunikace se zcela vyhovujícími směrovými, výškovými i šířkovými parametry | |
| B05 | | ul. Smetanova <> Lipnice | <ul style="list-style-type: none"> stávající silnice II/299 se zcela vyhovujícími směrovými, výškovými i šířkovými parametry | |
| B06 | | U Letiště – Městská Podstráň | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po méně kvalitních zemědělských půdách průchod urbanizovaným územím mezi rozptýlenou obytnou zástavbou Žirecké Podstráni a Městské Podstráni průchod urbanisticky hodnotnou rozptýlenou zástavbou historických zemědělských usedlostí na západním okraji úseku střet se záměrem na rozšíření areálu technických služeb města (plocha TO vymezená v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem) | |
| B06a | | křížení silnice se strouhou | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice se strouhou >> nutnost mostku a propustku pod silnicí | |
| B06b | | křížení silnice s Labskou cyklostezkou | <ul style="list-style-type: none"> křížení s nadregionální cyklostezkou č. 2 – Labská >> s ohledem na význam cyklostezky je žádoucí uvažovat primárně o mimoúrovňovém křížení podjezdem pod silnicí; vzhledem k předpokládanému nižšímu dopravnímu významu tohoto úseku silnice je potenciálně možné řešení křížení cyklostezky a silnice úrovně, avšak bezpečným přejezdem pro cyklisty, nejspíše světelně řízeným | |
| B06c | | křížení silnice s křížením vedení VN | <ul style="list-style-type: none"> výškové vedení silnice v úrovni terénu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VN předpokládá bez problémů, avšak silnice se kříží s vedením VN v místě křížení jeho dvou větví >> potenciálně kolizní místo silnice s podpěrami vedení | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|------------------|-----------------|---|--|------------------|
| B06d | | křížení silnice s vedením VN | <ul style="list-style-type: none"> výškové vedení silnice v úrovni terénu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VN předpokládá bez problémů | |
| B06e | | křížení silnice s červenou turistickou trasou | <ul style="list-style-type: none"> křížení s dálkovou červenou značenou turistickou trasou KČT >> bude nutné řešit bezpečné křížení silnice s významnou turistickou trasou | |
| B06f | | křížení silnice s VTL plynovodem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice s plynovodem musí být kolmé v daném místě se navržená trasa silnice kříží s VTL plynovodem téměř na kolmo | |
| B06g | | křížení silnice s lokálním biokoridorem | <ul style="list-style-type: none"> křížení lokálního biokoridoru s ohledem na předpokládanou návrhovou kategorii silnice S9,5 anebo místní komunikace MS8 (dvoupruhová, směrově nedělená) výškově vedenou v úrovni terénu se křížení silnice s LBK předpokládá bez problémů | |
| B06h | | střet silnice s VTL plynovodem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice s plynovodem musí být kolmé v daném místě se navržená trasa silnice dotýká trasy VTL plynovodu, neměla by být nutná přeložka ani žádná úprava vedení plynovodu | |
| B06i | | křížení silnice s VTL plynovodem | <ul style="list-style-type: none"> křížení silnice s plynovodem musí být kolmé bude nutné přeložení dotčeného úseku VTL plynovodu kolmo k ose navržené silnice | |
| B07 | | areál pily <> ul. 5. května | <ul style="list-style-type: none"> průchod silnice stabilizovaným a fungujícím výrobním areálem pily při ulici 5. května vyvolaná demolice stávajících staveb | |
| B08 | | ul. 5. května <> ul. Městská Podstráň | <ul style="list-style-type: none"> průchod silnice stabilizovaným a fungujícím výrobním areálem vyvolaná demolice doplňkových staveb v rámci fungujícího areálu potenciální průchod silnice zastavitelnou plochou pro bydlení (BI) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem průchod silnice v bezprostřední blízkosti obytné zástavby | |
| B08a | | křížení silnice s ulicí 5. května | <ul style="list-style-type: none"> křižovatka v místě souvislé mimořádně hodnotné a kompozičně velmi významné aleje podél ulice 5. května, propojující centrum města s vlakovým nádražím umístění křižovatky by si potenciálně vyžádalo další demolice | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|------------------|-----------------|--|---|------------------|
| B09 | | ul. Městská Podstráň <> silnice II/299 | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po poli výškově v úrovni terénu, po ZPF I./II. třídy ochrany průchod územím s archeologickými nálezy (ÚAN) I. kategorie střet trasy silnice se záměrem rybníka (W) vymezeným v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem průchod silnice v bezprostřední blízkosti obytné zástavby a rozvojových ploch pro bydlení vymezených v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem potenciální podjezd pod železniční vlečkou | |
| | B09a | křížení silnice s železniční vlečkou | <ul style="list-style-type: none"> křížení s funkční železniční vlečkou v případě zachování provozu vlečky je možné uvažovat s vybudováním úrovnového křížení silnice s vlečkou případně naplnění záměru na zprovoznění vlečky pro osobní vlakovou dopravu, včetně elektrifikace, by pravděpodobně vyvolalo nutnost řešení podjezdu silnice pod vlečkou | |
| B10 | | silnice II/299 <> údolí Netřeby | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po polích výškově v úrovni terénu, po ZPF I./II. třídy ochrany na východním okraji úseku a na západním okraji úseku průchod silnice v bezprostřední blízkosti obytné zástavby a rozvojových ploch pro bydlení vymezených v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem průchod po okraji zastavitelné plochy vymezené ve Změně č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem pro rozšíření areálu ZOO (plocha OZ) | |
| | B10a | křížení se silnicí II/299 | <ul style="list-style-type: none"> křižovatka v místě souvislého jednostranného stromořadí podél silnice II/299 | |
| | B10b | křížení silnice s cestou a červenou turistickou trasou | <ul style="list-style-type: none"> křížení kompozičně významné aleje podél polní cesty křížení dálkové červené turistické trasy KČT > nutné zajistit bezpečné křížení s navrhovanou silnicí | |
| | B10c | křížení silnice s vedením VN | <ul style="list-style-type: none"> výškové vedení silnice v úrovni terénu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VN předpokládá bez problémů | |
| | B10d | křížení silnice s vedením VN | <ul style="list-style-type: none"> výškové vedení silnice v úrovni terénu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VN předpokládá bez problémů | |
| B11 | | silnice II/299 <> údolí Netřeby | <ul style="list-style-type: none"> silnice vedená po polích výškově v úrovni terénu, po ZPF I./II. třídy ochrany | |
| | B11a | křížení silnice s cestou a červenou turistickou trasou | <ul style="list-style-type: none"> křižovatka v místě kompozičně významné aleje podél polní cesty ve směru na Zálabí křižovatka v místě křížení s dálkovou červenou turistickou trasou KČT > nutné zajistit bezpečné křížení turistické trasy s navrhovanou silnicí | |

| č. úseku silnice | č. bodu silnice | specifikace úseku silnice specifikace bodu silnice | popis problémů a střetů úseků/bodů silnice | závažnost střetů |
|------------------|-----------------|---|--|------------------|
| B12 | | přemostění údolí Netřeby <> silnice III/30012 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ přemostění údolí potoka Netřeby ▪ křížení lokálního biocentra a lokálního biokoridoru ▪ zásah do okraje lesa ▪ vedení po ZPF I./II. třídy ochrany ▪ průchod trasy silnice v bezprostřední kontaktu s obytným územím Zaháje a s rozvojovou plochou pro rekreaci individuální (RI) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem | |
| B12a | | křížení silnice s vedením VN | <ul style="list-style-type: none"> ▪ výškové vedení silnice v úrovni terénu, proto se křížení silnice s nadzemním vedením VN předpokládá bez problémů | |
| B12b | | křížení se silnicí III/30012 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ křižovatka v místě kompozičně významného stromořadí podél severní strany silnice III/30012 ▪ křižovatka v místě křížení s lokálním biokoridorem ▪ křižovatka v místě křížení s cykloturistickou trasou č. 2 Labská > nutné zajistit bezpečné křížení cyklotrasy s navrhovanou silnicí | |

Legenda tabulky:

Předpokládaná závažnost střetů prověřovaných variant trasy silnice s limity využití území, hodnotami a záměry

| | |
|--|---|
| | <p>bez zásadního střetu střet řešitelný bez zásadních komplikací (typicky: křížení silnice na terénu s nadzemním elektrickým vedením, křížení silnice s lokálním ÚSES, vedení silnice po méně kvalitních třídách ZPF atp.)</p> |
| | <p>mírně závažný střet střet standardně řešitelný (typicky: křížení silnice s plynovodem, vedení silnice po kvalitních třídách ZPF atp.)</p> |
| | <p>závažný střet střet náročně řešitelný (typicky: vedení silnice přes les, vedení silnice na vysokém náspu anebo v hlubokém zářezu, střet silnice s přemístitelnou sochou atp.)</p> |
| | <p>závažný střet střet velmi náročně řešitelný (typicky: vedení silnice přes údolí řeky/potoka, vedení silnice přes zástavbu atp.)</p> |

Návrh řešení trasy silnice

Územní souvislosti řešení trasy silnice

Zadáním územní studie bylo prověřit napojení města Dvůr Králové nad Labem, včetně Průmyslové zóny Borek, Průmyslové zóny Zboží a ZOO na dálnici D11 z mimoúrovňové křižovatky Jaroměř – sever. Východiskem pro návrh řešení přitom byla Územní studie Podkrkonoší, která toto napojení koncepčně navrhla mezi územím Na Borkách a dále v souběhu s železniční tratí č. 030 do Jaroměře, do prostoru MÚK Jaroměř – sever. Napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever přitom v Územní studii Podkrkonoší nebylo řešeno a je prověřeno až touto územní studií, a to jižním segmentem města Dvůr Králové nad Labem. Navrhovaná trasa silnice se skládá ze 2 vzájemně navazujících **základních úseků**:

- **A | Napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem** na MÚK Jaroměř – sever
- **B | Napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem** na MÚK Jaroměř – sever

Územní studie přitom vychází ze základní premisy, že zatímco napojení Průmyslových zón Borek a Zboží na MÚK Jaroměř – sever, včetně napojení města Dvůr Králové nad Labem (**A**) je dimenzováno na provoz **těžké nákladní dopravy**, protože hlavním účelem je přímá dopravní obsluha průmyslových zón pro automobilovou dopravu, tak pokračování napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem (**B**) z prostoru Na Borkách, resp. z prostoru u Letiště Dvůr Králové nad Labem je uvažováno primárně pro provoz **osobní automobilové dopravy**, nicméně dopravně technické, směrové i výškové vedení trasy tohoto úseku silnice je technicky navrženo tak, aby vyhovělo i případnému provozu těžké nákladní dopravy.

Je prověřena i možnost využití kombinace obou navržených základních úseků **A** a **B** silnice jako plnohodnotného jižního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem, a tedy jako přeložky silnice II/300 jižní částí města, resp. jako přeložky silnice II/299 od Hostinného mimo centrální část města:

- **Jižní obchvat města**

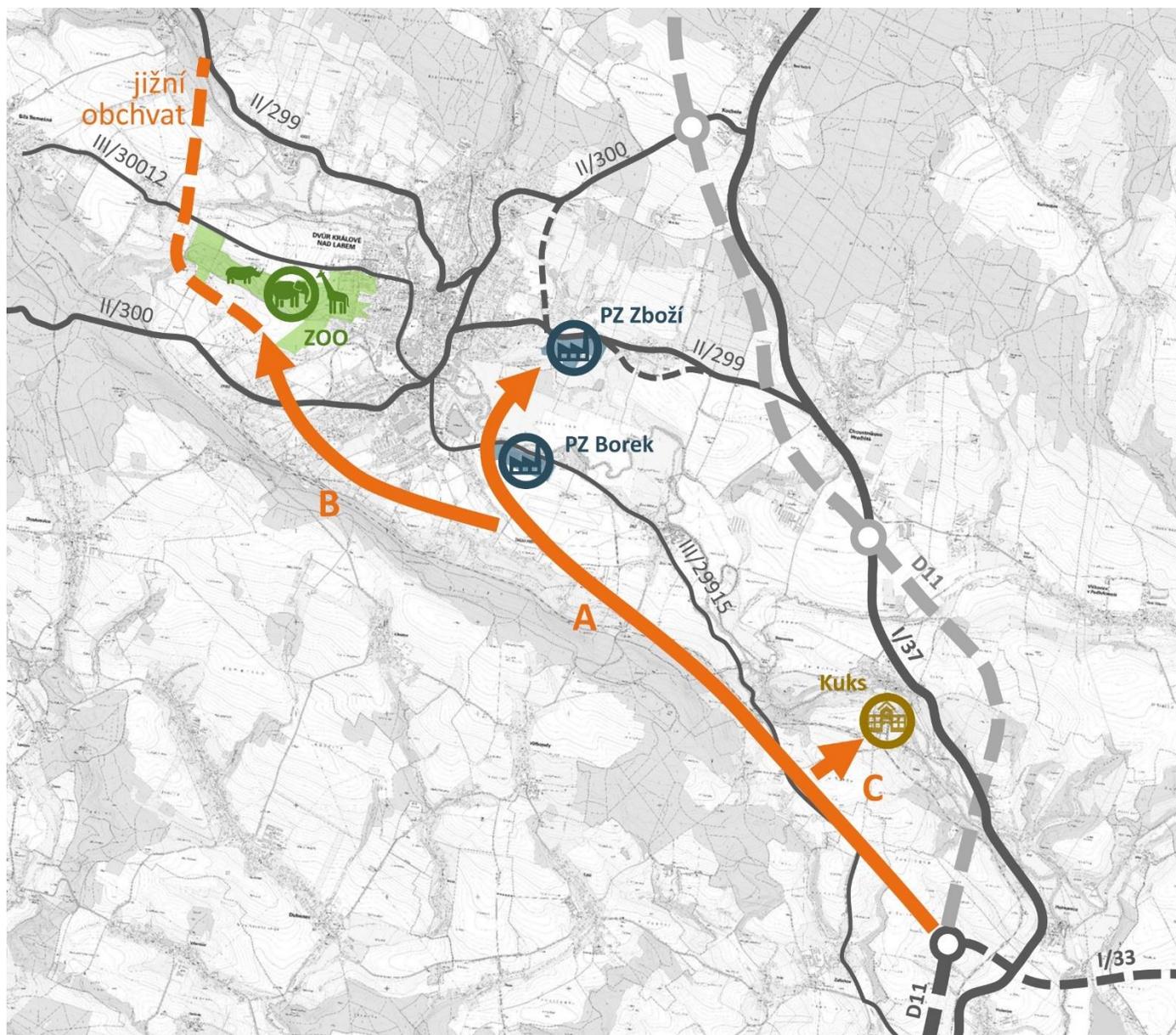
Vedlejším produktem této územní studie je pak také prověření možného řešení kapacitního přístupu pro osobní automobily a autobusy do blízkosti Hospitálu Kuks od jihu, včetně prověření základního uspořádání parkoviště u železniční zastávky Kuks. Toto napojení totiž s výhodou využívá přímé návaznosti na prověřovanou silnici mezi MÚK Jaroměř – sever a Dvorem Králové nad Labem:

- **C | Jižní přístup k Hospitálu Kuks**

Návrh všech úseků nové silnice napojující průmyslové zóny a město Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever vychází z předpokladu, že dálnice D11 bude ukončena v MÚK Jaroměř – sever a dále na ve směru na Trutnov a na Polsko nebude zatím dostavěna. Proto je úsek dálnice mezi Jaroměř a Trutnovem ve všech obrázcích v textu i v grafické části této územní studie zobrazen graficky potlačeně, světle šedě, čistě pro dokreslení kontextu potenciálního výhledového stavu po dokončení celé dálnice D11 až k polské hranici.

Ve schématech v textu i ve výkresech grafické části jsou dále čárkovaně zobrazeny koridory navrženého východního propojení (přeložka silnice II/300 od Kočeří k PZ Zboží) a obchvatu Zboží, vymezené v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem. Tyto záměry považuje tato územní studie za stabilizované.

Schéma prověřovaných úseků silnice



A | Napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever

Tento úsek silnice řeší primárně napojení obou Průmyslových zón Borek a Zboží, umístěných na východním okraji města Dvůr Králové nad Labem, na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever. Zároveň však synergicky řeší i napojení celého města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever. Od Průmyslové zóny Borek je přímý silniční přístup do města umožněn po stávající silnici III/29915 (ulice Jaroměřská). Od Průmyslové zóny Zboží je pak přímý silniční přístup do města umožněn po stávající silnici II/299 (ulice Hradecká).

Napojení obou Průmyslových zón Borek a Zboží na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11 koncepčně vychází z návrhu silnice s označením **S01** navržené v Územní studii Podkrkonoší. Trasa silnice byla v Územní studii Podkrkonoší navržena v souběhu se současnou silnicí III/29915, kterou by navrhovaná silnice zcela nahradila. Nová silnice napojující průmyslové zóny a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever je navrhovaná v kategorii S9,5, umožňující standardní provoz těžké nákladní dopravy. Vzhledem k trasování silnice paralelně se stávající silnicí III/29915 je možné jí považovat za potenciální přeložku silnice III/29915, která v současné době začíná na silnici I/37 na území města Jaroměř a je ukončena na silnici II/300 na náměstí Denisově ve Dvoře Králové nad Labem. Nová trasa silnice III/29915 by tak nově začínala na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11 a byla by ukončena na silnici II/299 (ulice Hradecká) v prostoru Průmyslové zóny Zboží.



silnice III/29915 dnes



potenciální přeložka silnice III/29915

Z MÚK Jaroměř – sever směřuje silnice volnou krajinou přes pole až ke směrovému oblouku silnice III/29915 severně od Zaloňova. V úseku okolo Kašova využívá nová silnice trasy stávající silnice III/29915, dále je vedena v souběhu se železniční tratí a okolo Letiště Dvůr Králové nad Labem až k Průmyslové zóně Borek. Cílem návrhu tohoto úseku trasy silnice je přitom eliminovat směrově i šířkově nevyhovující úsek stávající silnice III/29915 od přejezdu přes železniční trať č. 030 dále okolo Stanovic a přes obytné území sídla Žireč. Tento úsek stávající silnice III/29915 svými technickými, šířkovými ani směrovými parametry není uzpůsoben dopravě těžkých nákladních vozidel, ani vyšší intenzitě dopravy osobních automobilů.

V detailním řešení (viz kapitola Dopravně technické řešení silnice) jsou prověřovány dvě varianty souběhu vedení nové silnice se železniční tratí č. 030, a to jednak severně od železniční trati a ve druhé variantě pak jižně od trati. Obě varianty vedení souběhu navrhované silnice s železniční tratí jsou koncepčně zcela identické a na účel a účinnost navrhované silnice nemá variantnost řešení souběhu s železniční tratí žádný vliv.

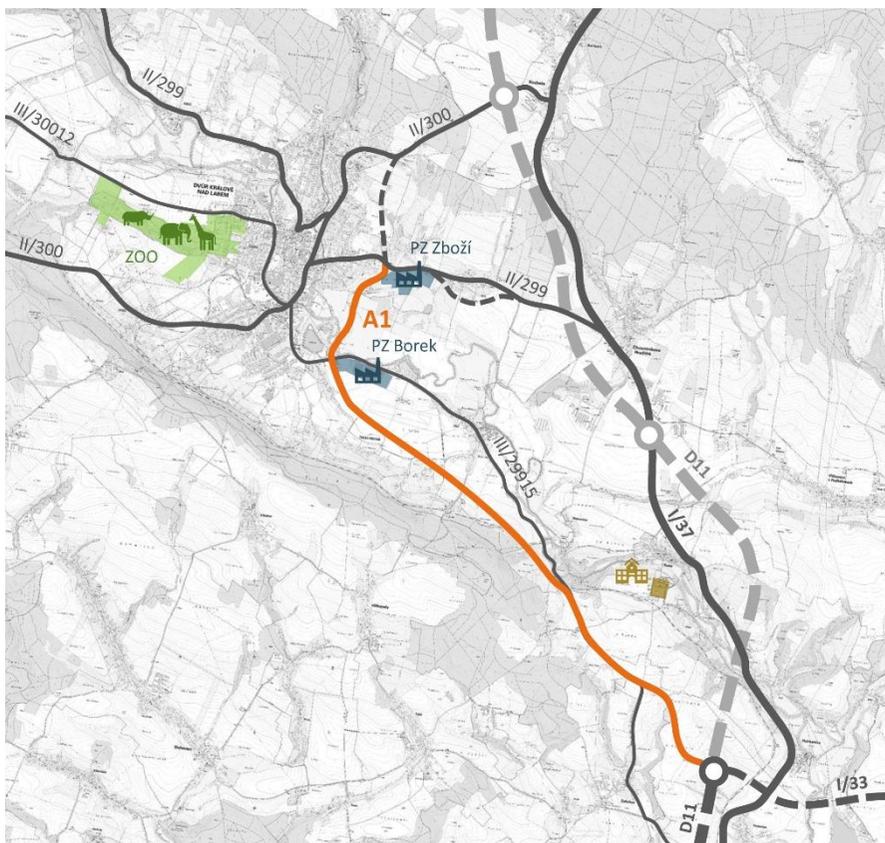
Pokračování silnice od Průmyslové zóny Borek k Průmyslové zóně Zboží je navrženo opět v duchu Územní studie Podkrkonoší (záměr **S03c**), je však zpřesněno a podrobně dopravně technicky prověřeno, mimo jiné na podkladě Komparativní vyhledávací studie. V úseku mezi Průmyslovými zónami Borek a Zboží jsou přitom prověřovány dvě nepatrně odlišné varianty (**A1**, **A2**) a to s ohledem na místo křížení nově navrhované silnice se stávající silnicí III/29915 (ulice Jaroměřská):

- **Varianta A1** se zcela vyhýbá rozvojové ploše výroby vymezené v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem pro další plošný rozvoj Průmyslové zóny Borek. Nevýhodou je jednak přiblížení nové silnice blízko obytné zástavbě podél ulice Žirecká a také pokračování silnice z křížení se silnicí III/29915 dále na sever přes prostor staré skládky vedle usazovací nádrže teplárny.
- **Varianta A2** využívá realizovaného napojovacího bodu Průmyslové zóny Borek a zároveň se odklání od obytné zástavby v ulici Žirecká. Rozděluje však rozvojovou plochu pro rozšíření Průmyslové zóny Borek, vymezenou v ÚP Dvůr Králové nad Labem, na dvě dílčí plochy.

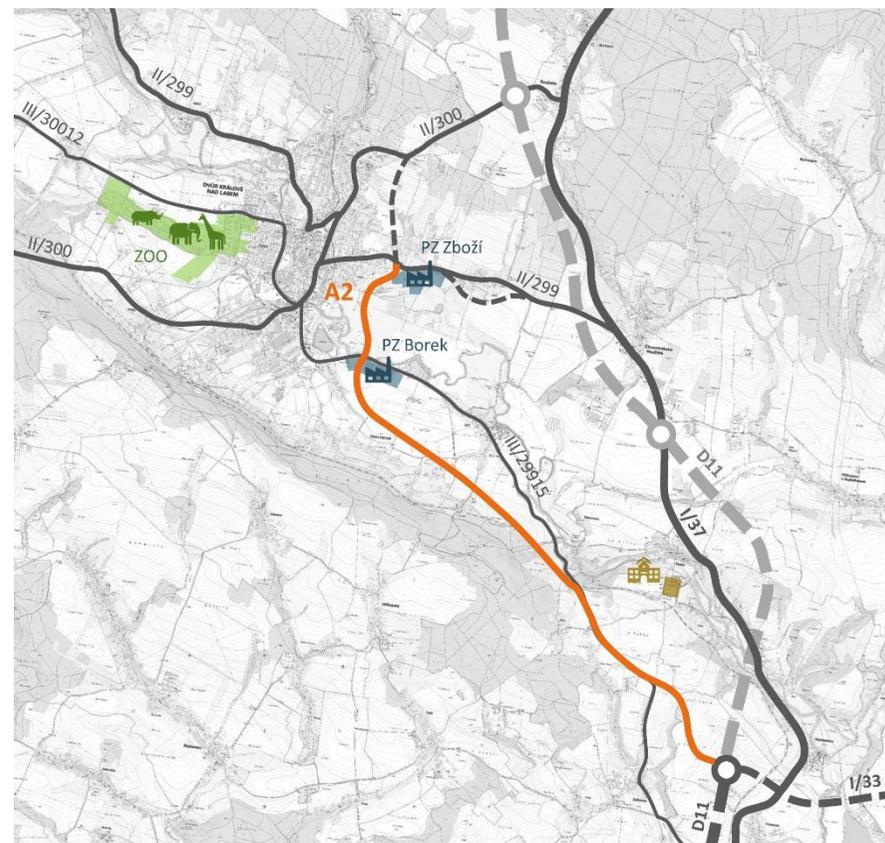
Obě navržené varianty **A1** a **A2** jsou přitom koncepčně zcela identické, liší se pouze v dílčím detailu křížení se silnicí III/29915 na Borkách, nerozdílně však naplňují cíl napojení obou Průmyslových zón Borek a Zboží na MÚK Jaroměř – sever, předpokládaná je i zela srovnatelná dopravní atraktivita a s ní související dopravní účinnost.

Navržená silnice je na svém severním okraji zaústěna do plánované okružní křižovatky na ulici Hradecká. Tato okružní křižovatka má sloužit zároveň pro dopravní napojení Průmyslové zóny Zboží a je plánované do ní zaústit i navrhované Východní propojení dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem.

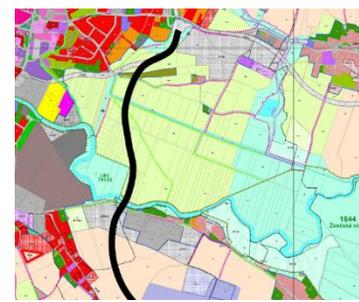
Varianta A1



Varianta A2



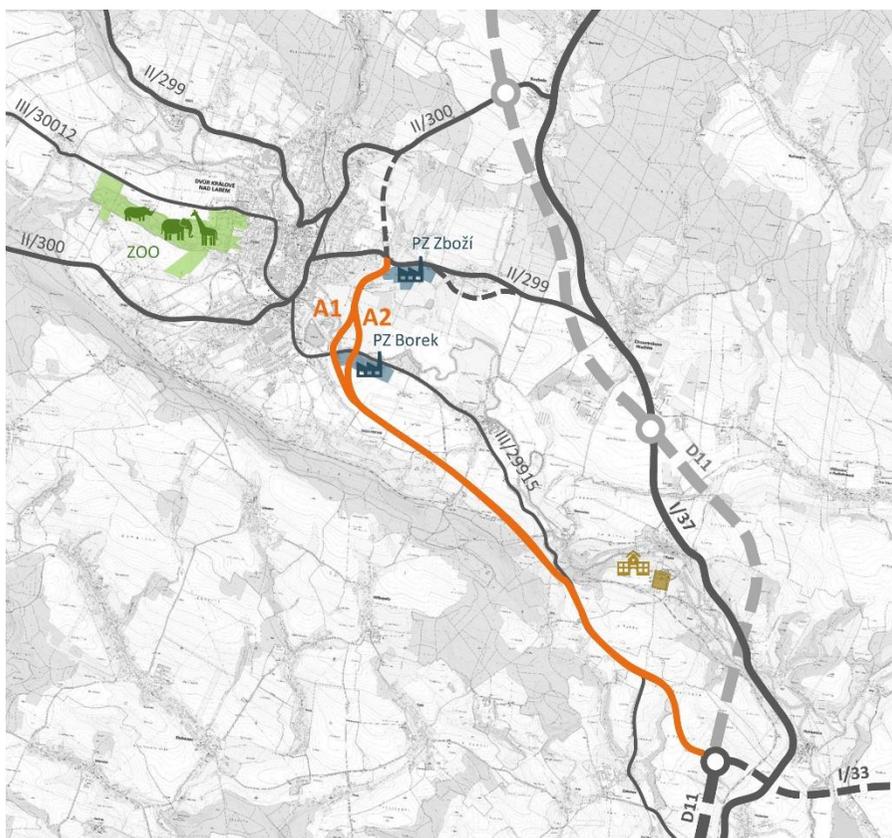
Schématická ukázka detailu vedení silnice kolem Průmyslová zóny Borek ve variantě A1 na podkladě hlavního výkresu ÚP Dvůr Králové nad Labem.



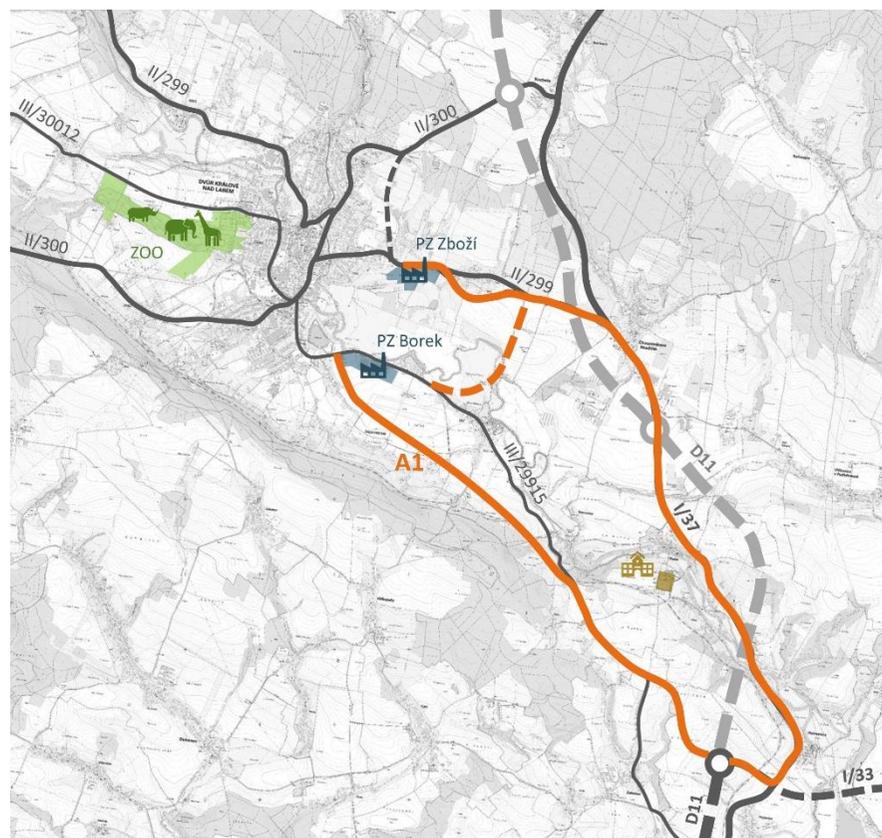
Schématická ukázka detailu vedení silnice kolem Průmyslová zóny Borek ve variantě A2 na podkladě hlavního výkresu ÚP Dvůr Králové nad Labem.

Územní studie se zabývá i možností, že by na novou silnici přímo propojující město Dvůr Králové nad Labem s MÚK Jaroměř – sever byla napojena toliko Průmyslová zóna Borek, přičemž Průmyslová zóna Zboží by byla na dálniční křižovatce MÚK Jaroměř – sever napojená, do doby realizace dálnice D11 v úseku Jaroměř – Trutnov, po stávající silnici II/299 a I/37 přes Choustníkovo Hradiště. Tato trasa je již dnes hlavním dopravním napojením Dvora Králové nad Labem ve směru od Hradce Králové a je proto již dnes dostatečně dimenzovaná na intenzivní automobilový provoz, včetně provozu těžké nákladní dopravy. Žádoucí by v této variantě přitom bylo vybudovat obchvat obytného sídla Zboží na silnici II/299. Přidanou hodnotou této varianty by bylo úplné ochránění nivy řeky Labe před jakýmkoli nežádoucím stavebním zásahem, labská niva v bezprostřední vazbě na jádrové sídlo Dvůr Králové nad Labem by zůstala ušetřená vizuální bariéry nové silniční estakády, jejíž výška musí být nad úrovní záplavového území 100leté vody řeky Labe.

Soutisk variant A1 + A2



Možnost napojení Průmyslové zóny Zboží na MÚK Jaroměř – sever po I/37

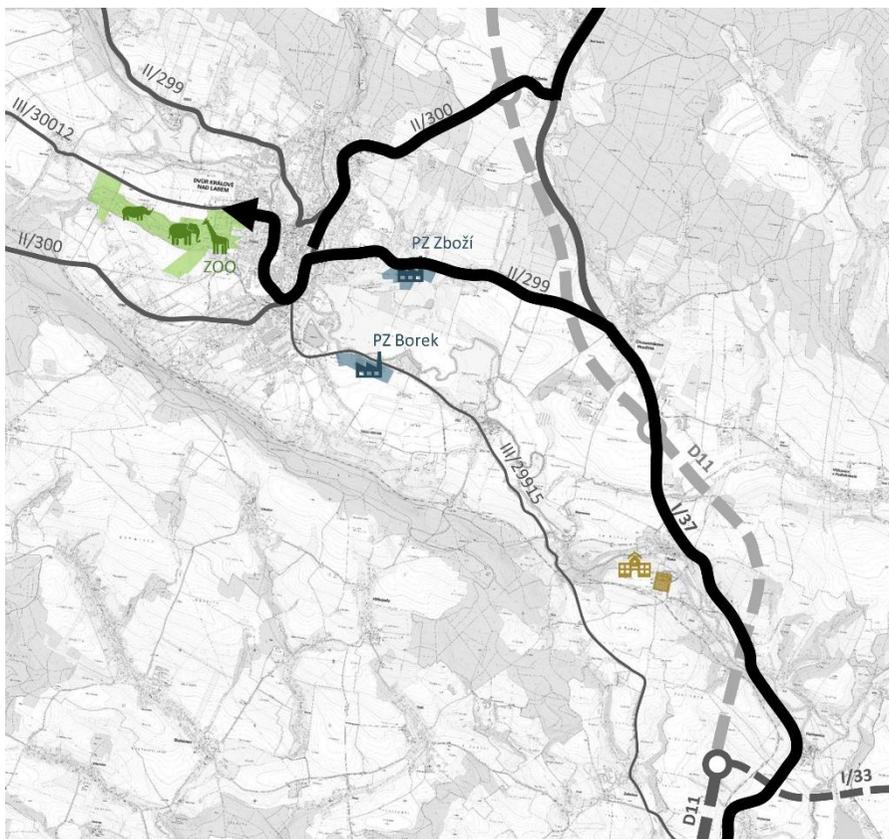


Touto variantou řešení by bylo naplněno zadání této územní studie, které požaduje prověřit napojení obou průmyslových zón na MÚK Jaroměř – sever. Průmyslová zóna Borek by však zůstala zcela bez napojení na silnici I/37, resp. budoucí dálnici D11 ve směru na sever, na Trutnov a dále na Polsko. Pro řešení této situace by se nabízelo využít jedné z variant Komparativní vyhledávací studie, která úspěšně prověřila možnost napojení Průmyslové zóny

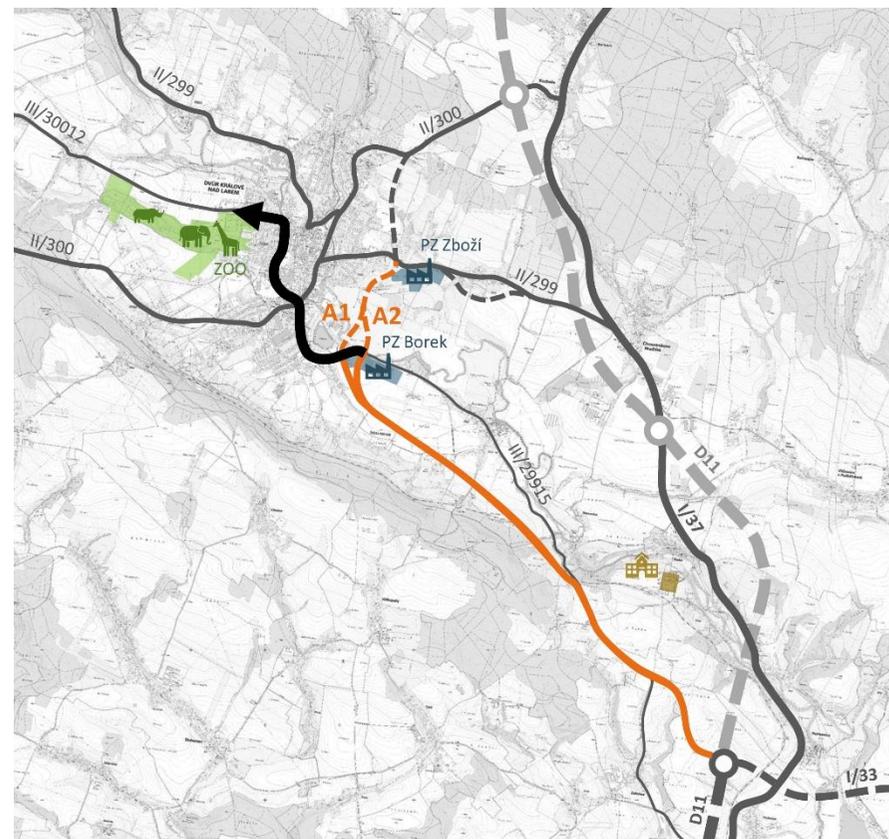
Borek na stávající silnici I/37, stejně jako na plánovanou dálnici D11 obchvatem Zboží a Žirečského mlýna a dále v trase stávající silnice III/29925 na silnici II/299 do Choustníkova Hradiště. Tato varianta napojení Průmyslové zóny Borek na silnici I/37, resp. dálnici D11 ve směru na sever byla v Komparativní vyhledávací studii vyhodnocená jako citlivější ke krajinnému rázu nivy řeky Labe, v porovnání s přímým silničním propojením obou Průmyslových zón Borek a Zboží napříč nivou Labe. Z části navíc s výhodou využívá trasy stávající silnice III/29925 z Žirče na silnici II/299.

B | Napojení ZOO Dvůr Králové na Labem na MÚK Jaroměř – sever

Stávající příjezd do ZOO od Hradce Králové / Náchoda a od Polska



Navržený příjezd do ZOO od Hradce Králové z MÚK Jaroměř – sever



ZOO ve Dvoře Králové nad Labem má dnes všechny vstupy do areálu, resp. vjezd pro návštěvníky safari, koncentrované v severní části areálu. Přístupné jsou z ulice Štefánikova (silnice III/30012). Do ZOO Dvůr Králové nad Labem přijíždí převažující podíl návštěvníků vlastním automobilem, jedná se totiž o

cíl atraktivní zejména pro individuální návštěvu rodin s dětmi. Návštěvníci přijíždějí do ZOO ze dvou dominantních směrů: cca 60 % návštěvníků přijíždí do ZOO ze směru od Hradce Králové a Náchoda a od Polska, tyto návštěvníci musí projet centrem města a z jihu obkroužit historické jádro města. Největší dopravní problémy způsobuje tato doprava, zejména pak v turisticky špičkových dnech jako jsou letní prázdninové víkendy, zejména na ulici 17. listopadu, tj. na peážní průjezdných úsecích silnic II/299 a II/300. Cca 40 % návštěvníků přijíždí ze směru od Prahy / Mladé Boleslavi / Jičína, po silnici II/300 od Miletína, resp. Hořic. Tito návštěvníci sjedou ze silnice II/300 těsně před Dvorem Králové nad Labem na silnici II/325 a pokračují přes Bílou Třemešnou a Nové Lesy k severnímu vstupu do areálu ZOO.

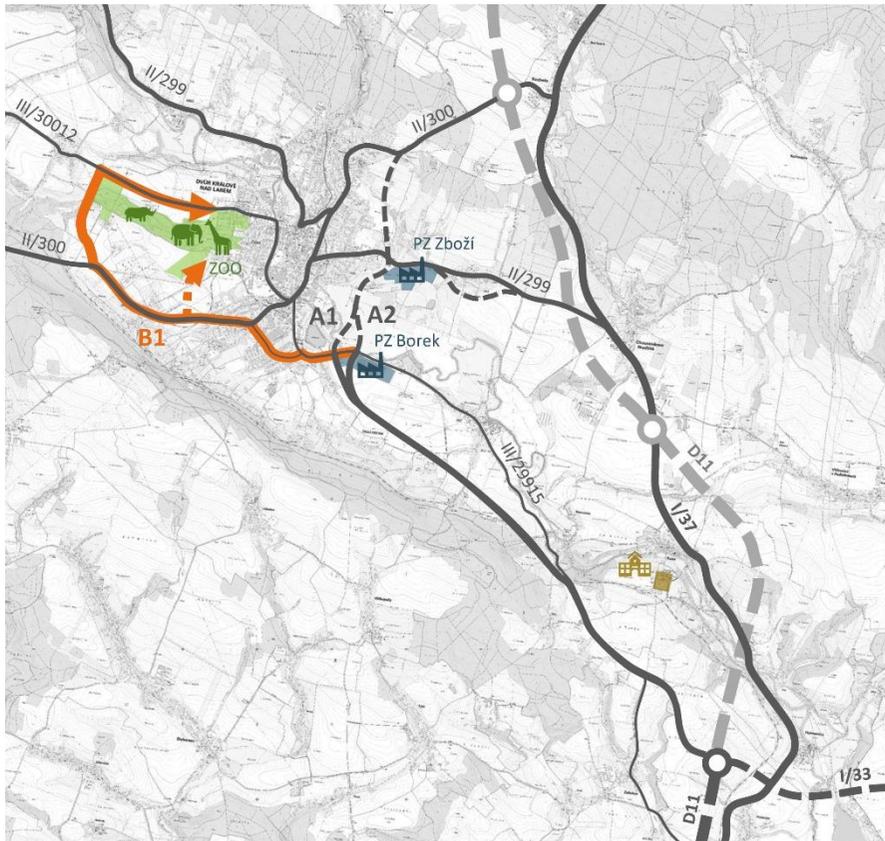
Napojení ZOO na navrženou silnici propojující Průmyslovou zónu Borek s MÚK Jaroměř – sever má samo sobě, bez dalších změn základního komunikačního systému města Dvůr Králové nad Labem, značný potenciál pro eliminaci průjezdu automobilů směřujících do ZOO od Hradce Králové přes historické jádro města, a tedy pro odlehčení dnes vysoce dopravně zatížené ulice 17. listopadu, které by se automobilová doprava směřující do ZOO od Hradce Králové (a také od Náchoda) zcela vyhnula. Od konce dálnice D11 z MÚK Jaroměř – sever by nová silnice dovedla návštěvníky ZOO až do prostoru Na Borkách, odkud by (v případě, že by nebyla realizována žádná další opatření na komunikačním systému města) doprava mohla pokračovat přes náměstí Denisovo stávající trasou až ke stávajícímu vstupu a vjezdu do ZOO na severním okraji areálu zahrady. Průjezdu náměstím Denisovým ani Benešovým nábřežím by se však doprava směřující od Hradce Králové do ZOO nevyhnula, eliminován by však byl závlek dopravy přes východní část centra města, přes ulici 17. listopadu.

Úkolem řešení této územní studie nicméně bylo zabývat se rovněž prověřením možných alternativních přístupů automobilové dopravy do ZOO, v návaznosti na navrženou silnici napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever, jižním okrajem města, mimo náměstí Denisovo a Benešovo nábřeží. Tedy alternativami ke stávajícímu jedinému příjezdu do ZOO od Hradce Králové a od Polska. Výsledkem tohoto prověření je několik variant řešení jižního silničního propojení z prostoru u Letiště Dvůr Králové nad Labem na jihovýchodním okraji města a areálem ZOO, nacházejícím se na západním okraji města.

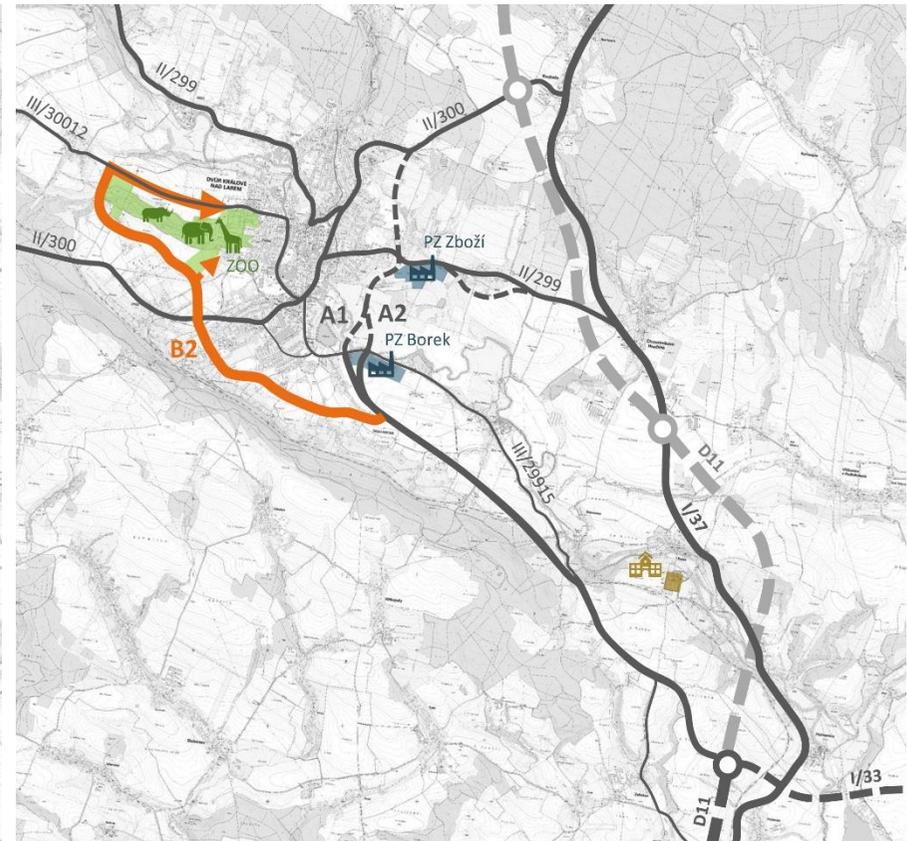
Tato územní studie přitom, s ohledem na dlouhodobě stabilizovaný a kapacitně dimenzovaný vstup a vjezd do areálu ZOO ze severní strany, stejně jako s ohledem na dlouhodobě stabilizovanou vnitřní organizaci a uspořádání celého stávajícího areálu ZOO, prověřovala přednostně napojení **stávajícího severního vstupu/vjezdu** do areálu ZOO na MÚK Jaroměř – sever (v návaznosti na napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města na MÚK Jaroměř – sever). I přesto však územní studie neopouští myšlenku **alternativního jižního vstupu** do areálu ZOO a navržené dopravní napojení areálu ZOO na MÚK Jaroměř – sever rozšiřuje i o soubor variant, které by umožnily rovněž napojení případného jižního vstupu do ZOO, v případě, že by k jeho vybudování nakonec došlo. Územní studie navrhuje pro napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever vzájemné kombinace v zásadě dvou základních variant:

- **varianta B1 – úsporná**, která v maximální možné míře využívá stávajících úseků silnic a místních komunikací, kapacitně vyhovujících pro převedení vyšších intenzit automobilové dopravy, a která řeší napojení severního vstupu a vjezdu do ZOO, ale zároveň nevyklučuje ani možnost napojení případného nového jižního vstupu). Nevýhodou je závlek dopravy směřující do ZOO obytných území jižní části města. Tato varianta předpokládá omezení provozu čistě na osobní automobilovou dopravu, tedy s vyloučením provozu těžké nákladní dopravy.
- **varianta B2 – velkorysá**, která je v celé trase navržena jako nová komunikace, vedená přednostně mimo obydlená území jižní části města a která umožňuje dopravní napojení případného jižního vstupu do areálu ZOO.

Napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever: Varianta **B1 – úsporná**



Napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever: Varianta **B2 – velkorysá**



Vzhledem k zastavěnosti Žirecké a Městské Podstráni a ke zhoršeným možnostem průchodu jakékoli nové komunikace jižním okrajem města Dvůr Králové nad Labem, prověřila územní studie primárně možnosti vedení napojení ZOO na silnici propojující Průmyslovou zónu Borek s MÚK Jaroměř – sever a zároveň mimo úzká dopravní hrdla náměstí Denisovo a Benešovo nábřeží, s maximálním využitím stávajících komunikací v jižní části města. Výsledkem úsporného řešení s maximálním možným využitím stávajících úseků komunikací je varianta **B1 – úsporná**, která z prostoru Na Borkách vede dopravu po ulici Jaroměřská a dále kvazi „obchvatem“ náměstí Denisova, tvořeným ulicemi Sylvárovská a Raisova, okolo Pivovaru Tambor. Ulice Sylvárovská, stejně jako východní okraj ulice Raisova, nemají dnes vyhovující šířkové parametry pro intenzivnější automobilový provoz a bylo by proto nevyhnutelné předmětné úseky ulic rozšířit (dílčí úsek **B1a**). Ulice Sylvárovská je lemovaná extenzivně využívanými areály a garážemi, prostor pro možné rozšíření v okolí ulice tak je. Východní část ulice Raisova je pak rozšířená o kanalizovaný vodní tok a poskytuje tak rovněž dostatek prostoru pro možné rozšíření. Doprava směřující do ZOO by pak od ulice Raisova pokračovala po stávajícím, šířkově i směrově zcela vyhovujícím průjezdním úseku silnice II/300, ulicemi 28. října a Smetanova až na konec Lipnice, odkud by muselo být vybudováno nové propojení podél západního okraje areálu ZOO na silnici III/30012, přes údolí

potoka Netřeby (dílní úsek **B1b**). Doprava by pak pokračovala po silnici III/30012 zpět ke stávajícímu severnímu vstupu/vjezdu do areálu ZOO. Případné napojení nového jižního vstupu do areálu ZOO je v této úsporné variantě (**B1**) velmi výhodně řešitelné lokální odbočkou z ulice Smetanova směrem na sever, širokou prolukou v zástavbě, až do prostoru kolem Tyršova koupaliště.

Napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever: Varianta **B1 – úsporná**

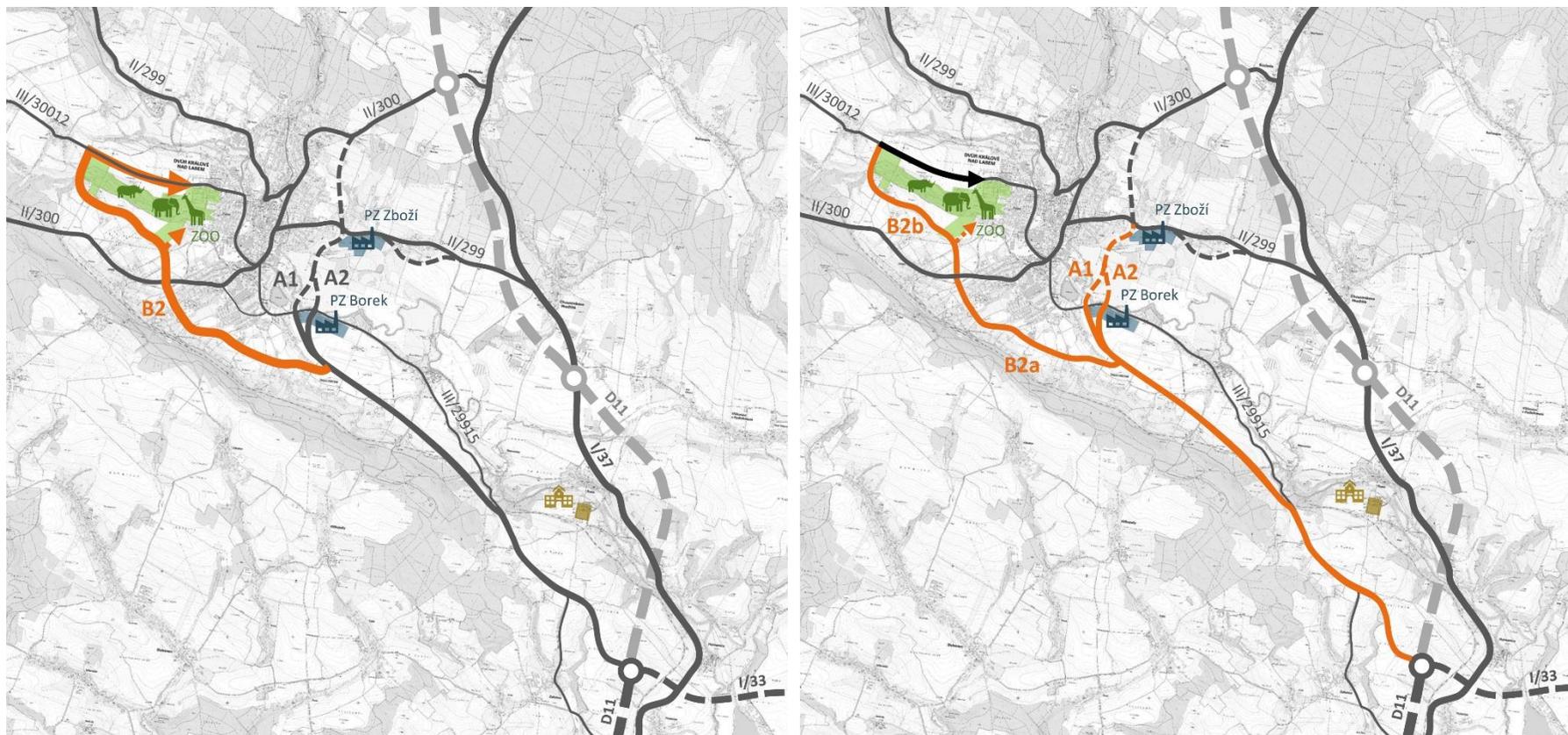


Varianta **B1 – úsporná** by vyžadovala pouze lokální rozšíření ulic Sylvárovská a krátkého úseku ulice Raisova a vybudování propojky mezi silnicí II/300 u Lipnice a silnicí III/30012 u Nových Lesů. Ve zbytku své trasy je napojení ZOO v této variantě vedeno po stávajících, šířkově i směrově vyhovujících silnicích a místních komunikacích, umožňujících intenzivní provoz osobní automobilové dopravy. Úskalím této jinak stavebně a technicky úsporné varianty, je zavlečení vyšší intenzity osobní automobilové dopravy do ulice Raisova, jejíž východní část prochází obytnou zástavbou rodinných domů. Z obslužné komunikace sloužící v současné době výhradně pro převedení místních dopravních vztahů by se stala komunikace vyššího dopravního významu převádějící

i tranzitní dopravu, byť pouze osobní (s vyloučením těžké nákladní dopravy). Nevýhodou je i zavlčení vyšších intenzit osobní automobilové dopravy na průjezdní úsek silnice II/300 ulicí Smetanova a obytným sídlem Lipnice.

V reakci na výše uvedené úskalí se závlekiem vyšších intenzit automobilové dopravy do ulice Raisova, mezi zástavbu rodinných domů a do ulice Smetanova a do sídla Lipnice, prověřila územní studie rovněž velkorysejší možnost průchodu zcela nové komunikace od silnice napojující Průmyslovou zónu Borek na MÚK Jaroměř – sever ke stávajícímu severnímu vstupu/vjezdu do areálu ZOO, a to jižním okrajem zástavby města, Žireckou a Městskou Podstrání a dále severně od zástavby Lipnice (varianta **B2 – velkorysá**). Cílem přitom bylo prověřit řešení šetrnější k obytným územím jižní části města, kolem ulic Raisova a Smetanova a v Lipnici, které by ve variantě **B1** byly negativně ovlivněny nárůstem osobní automobilové dopravy směřující od MÚK Jaroměř – sever k areálu ZOO. Stejně jako varianta **B1** i tato varianta umožňuje bez jakýchkoli problémů případné napojení jižního vstupu do areálu ZOO.

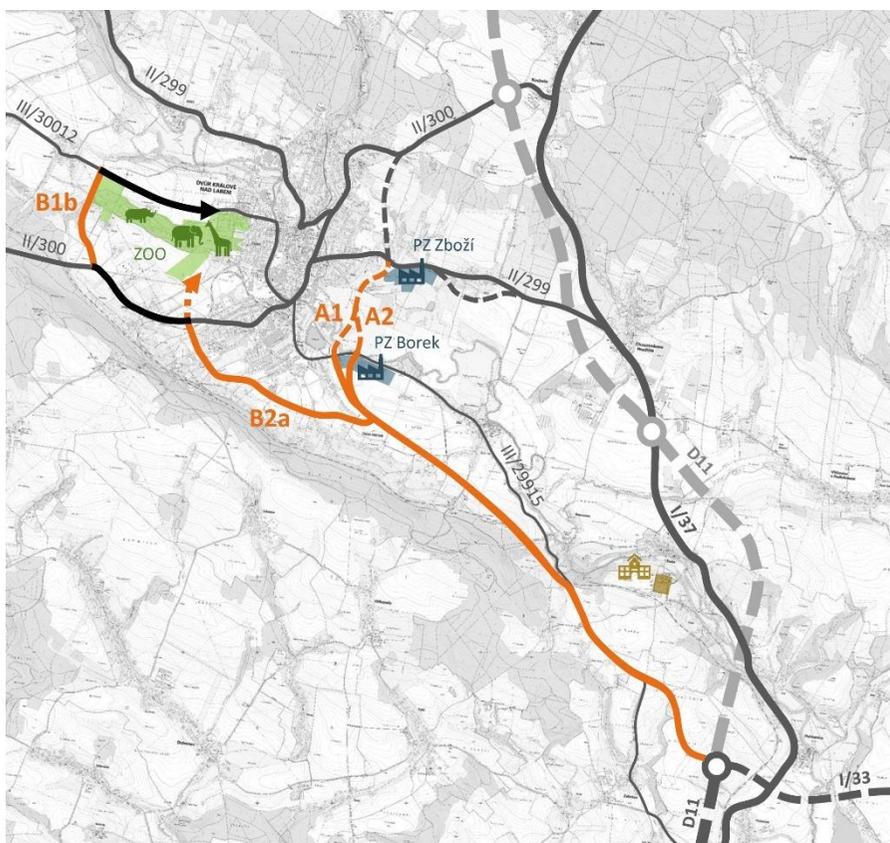
*Napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever: Varianta **B2 – velkorysá***



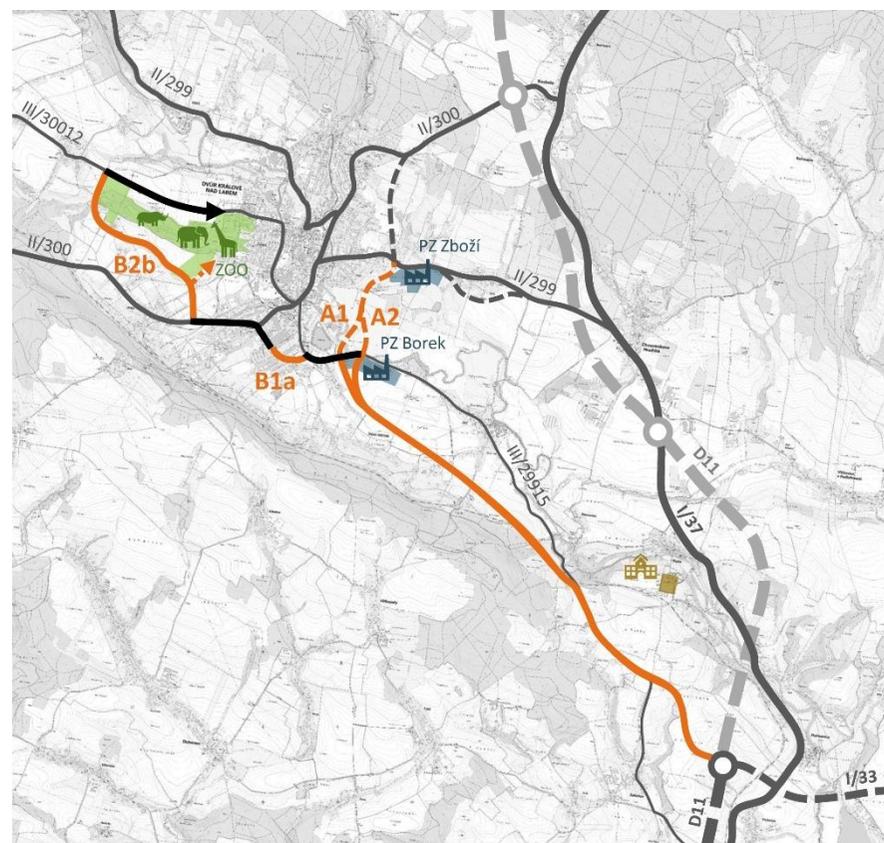
Průchod rozptýlenou zástavbou Žirecké a Městské Podstrání, a to i v kategorii komunikace MS8, která je ekvivalentem kategorie silnice S9,5, se nakonec ukázal jako směrově i výškově řešitelný. Lokálním problémem je průchodnost Městskou Podstrání. Zástavba podél ulice 5. května, propojující centrum města s vlakovým nádražím, je téměř souvisle obestavěná zástavbou. Vedení nové komunikace by si tak vyžádalo demolice minimálně dvou stávajících staveb a neobešla by se bez průchodu výrobním areálem pily, situovaným při východní straně ulice 5. května. Zbytek tohoto úseku trasy silnice (dílčí úsek **B2a**) až k napojení na silnici II/299 neskýtá zásadní úskalí, kromě vyvolané demolice staré stodoly při západním okraji ulice 5. května. Pokračování nové komunikace (dílčí úsek **B2b**) je navrženo podél jižního okraje areálu ZOO (při zohlednění rozvojových ploch pro expanzi ZOO vymezených v Územním plánu Dvůr Králové nad Labem, resp. v jeho Změně č. 2). Zbytek trasy s přemostěním potoka Netřeby a pokračováním po silnici II/30012 ke stávajícímu severnímu vstupu je pak identický se zakončením trasy ve variantě **B1**.

Výše uvedené základní varianty **B1 – úsporná** a **B2 – velkorysá** lze pochopitelně vzájemně dále kombinovat:

Kombinace **B2a + B1b**



Kombinace **B1a + B2b**



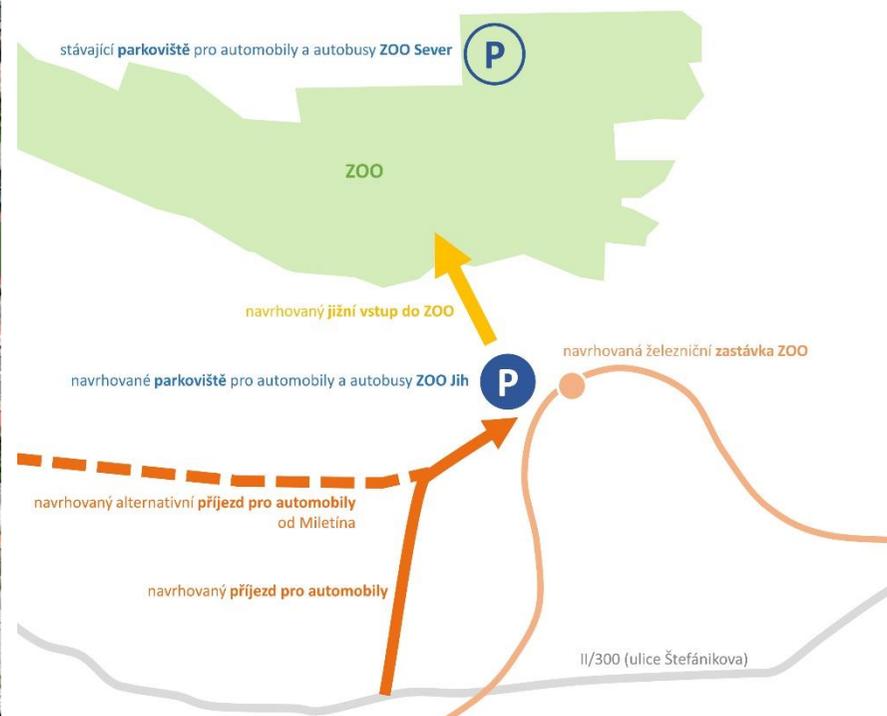
Prověření napojení stávajícího severního vstupu a vjezdu do areálu ZOO Dvůr Králové nad Labem z MÚK Jaroměř – sever, s vyloučením průjezdu ulicí 17. listopadu a náměstím Denisovým, jednoznačně ukazuje na úskalí s nutným **závlekm dopravy kolem celého areálu ZOO ze západní strany**. Tento závek by velmi pravděpodobně znamenal podstatné snížení atraktivity takového dopravního napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever, délka závleku je totiž, v porovnání s tradiční trasou přes náměstí Denisovo a Benešovo nábřeží, více než 3 km.

Řešením výše popsaného úskalí by bylo **zpřístupnění areálu ZOO Dvůr Králové nad Labem z jižní strany**, jako alternativa současnému jedinému vstupu a vjezdu do areálu ze severu, od ulice Štefánikova. Stačilo by přitom zřídit z jihu pouze pěší vstup pro návštěvníky, který by nenarušil nijak zásadně dlouhodobě stabilizované provozní vazby uvnitř areálu ZOO. Vjezd pro automobily do prostoru safari by zůstal i nadále pouze ze severní strany. Zřízení jižního vstupu do areálu ZOO by umožnilo, zejména v nejexponovanějších dnech v roce, rozptýlit návštěvníky ZOO do více směrů a rozprostřít tak zároveň dopravní zátěž.

Jižní vstup do areálu ZOO, včetně parkoviště pro osobní automobily a autobusy (odhadovaná kapacita cca 150 míst pro osobní automobily a 10 míst pro autobusy, která by mohla nahradit záměr ZOO na další rozšíření parkoviště podél ulice Štefánikova, při stávajícím severním vstupu), by bylo vhodné situovat ve vazbě na Tyršovo koupaliště, tedy v přímé návaznosti na jižní okraj zastavěného území města. Toto místo je nejbližší k současnému severnímu vstupu do areálu ZOO. Podle vyjádření zástupců vedení ZOO Dvůr Králové a.s. je zpřístupnění areálu ZOO z jihu provozně představitelné v prostoru při západním okraji areálu Tyršova koupaliště, podél východního okraje Afrického safari Josefa Vágnera, ve vazbě na jedno z občerstvovacích míst (Restaurace KIFARU). Zástupci vedení ZOO Dvůr Králové a.s. upozornili vedle nutných realizačních nákladů na vybudování nového vstupu (odhad realizačních nákladů cca 12 000 000 Kč) na zvýšení provozních nákladů ZOO na stálou obsluhu jižního vstupu (odhad nákladů cca 2 000 000 Kč za rok). Dále upozornili zástupci vedení ZOO Dvůr Králové a.s. na nutné jednoznačné oddělení provozu parkoviště ZOO od parkování návštěvníků Tyršova koupaliště, aby nebyly kapacity parkování pro ZOO snižovány právě parkováním návštěvníků koupaliště. Není přitom vyloučeno, že příjezd k parkovišti u jižního vstupu do ZOO by mohl synergicky sloužit rovněž k příjezdu na parkoviště Tyršova koupaliště, které je dnes dopravně obsluženo z ulice Rokycanova, obklopené obytnou zástavbou.

Poloha případného jižního vstupu do ZOO ve vazbě na Tyršovo koupaliště koreluje také s ideovým záměrem zprovoznění nynější vlečky do teplárny pro osobní dopravu a zřízení železniční zastávky ZOO, právě ve vazbě na Tyršovo koupaliště. Vznikl by tak celý komunikační uzel s kapacitním parkovištěm pro osobní automobily a autobusy a obslužený železnicí, integrující jižní vstup do ZOO a zároveň vstup na Tyršovo koupaliště.

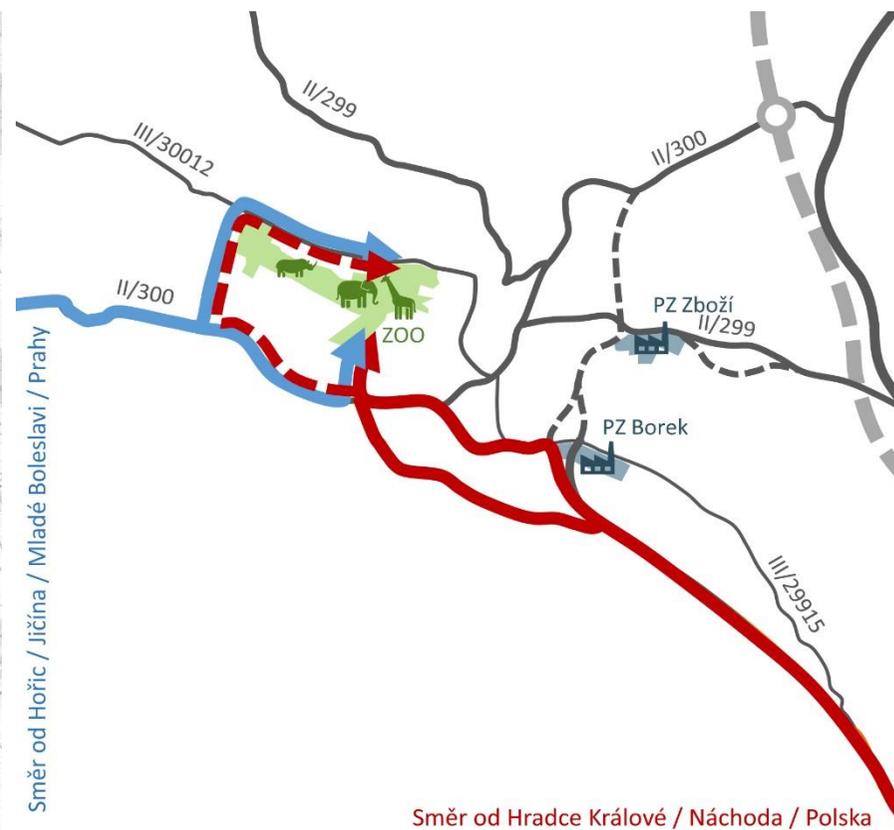
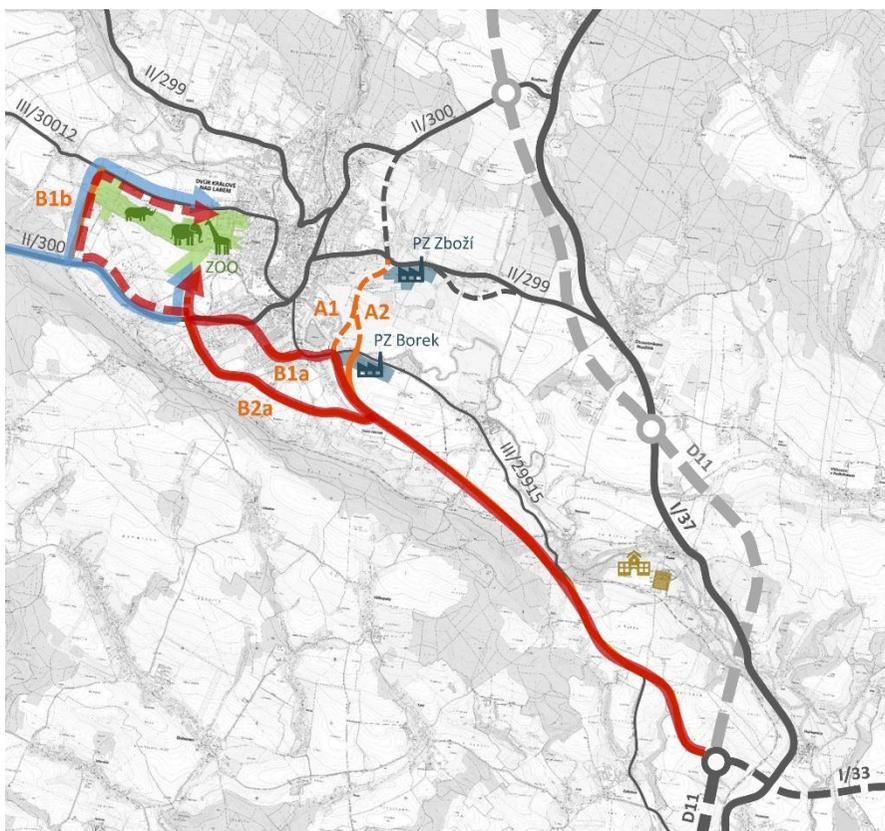
Ideová koncepce jižního vstupu do ZOO



Jižní vstup do ZOO by byl přítom (a to i při současném uspořádání komunikačního systému města) přímo dostupný a velmi atraktivní pro návštěvníky přijíždějící do ZOO **po silnici II/300 od Miletína**, a tedy se směru **od Jičína, Mladé Boleslavi a také od Prahy**. Podíl návštěvníků přijíždějících do ZOO po silnici II/300 od západu přitom tvoří odhadem vedení ZOO Dvůr Králové a.s. 40 % celkové roční návštěvnosti ZOO ve Dvůře Králové nad Labem. Aby návštěvníci přijíždějící po silnici II/300 nemuseli projíždět náměstím Denisovým a Benešovým nábřežím, sjíždějí před Dvorem Králové nad Labem na silnici II/325 a přijíždějí ke stávajícímu severnímu vstupu/vjezdu do ZOO přes Bílou Třemešnou a Nové Lesy po silnici III/30012, tedy přes obytná území těchto obcí/sídel a po směrově a zejména šířkově nevyhovujících silnicích. Navrhovaná propojka silnice II/300 se silnicí III/30012 přes údolí potoka Netřeby (dílčí úsek **B1a**) by pak pro návštěvníky přijíždějící do ZOO od západu po silnici II/300 zpřístupnila rovněž přímo, bez nutnosti průjezdu náměstím Denisovým a Benešovým nábřežím a zároveň bez nutnosti průjezdu obytnými územími Bílé Třemešné a Nových Lesů, stávající severní vstup a vjezd do areálu ZOO.

V případě realizace silničního propojení MÚK Jaroměř – sever a průmyslových zón by pak byl jižní vstup do ZOO velmi dobře a přímo dostupný a atraktivní také pro návštěvníky přijíždějící po dálnici D11 od Hradce Králové a pro návštěvníky přijíždějící po silnici I/33 přes Jaroměř od Náchoda.

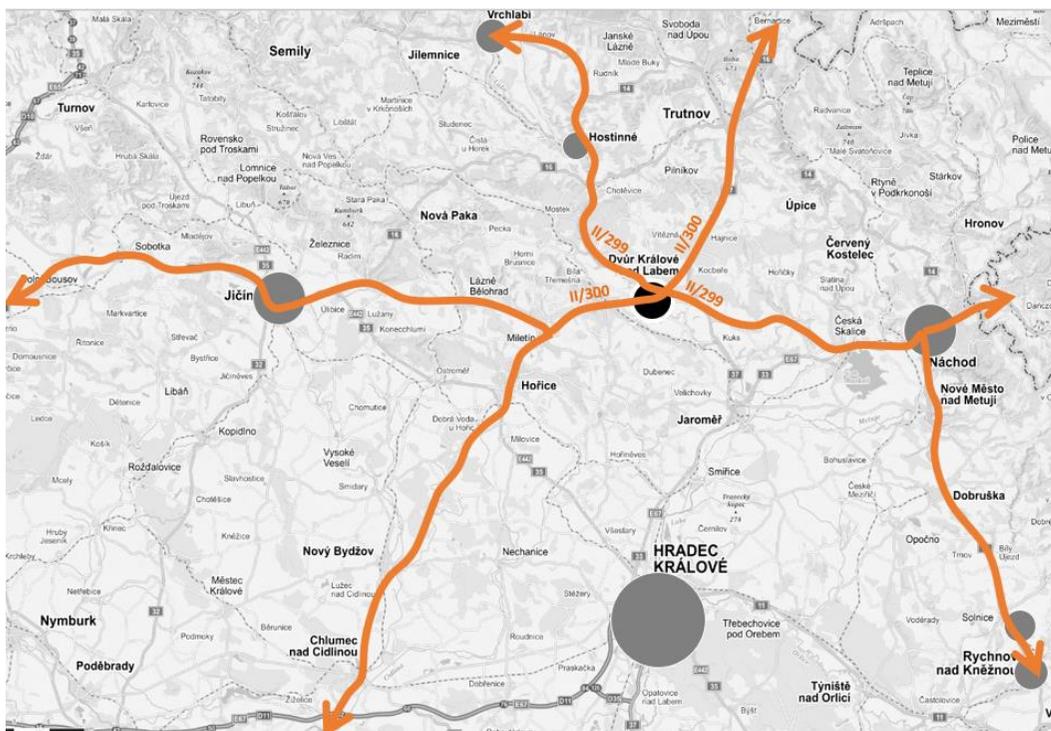
Přístupnost severního a možného jižního vstupu do ZOO, v návaznosti na koncepci napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever



Jižní obchvat města Dvůr Králové nad Labem (přeložka silnic II/299 a II/300)

Tato územní studie, v čistě koncepční rovině (bez dalšího podrobného dopravně technického stavebního řešení), prověřila rovněž možnost využití navrženého silničního napojení města Dvůr Králové nad Labem, včetně průmyslových zón a ZOO na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever jako součást plnohodnotného „jižního obchvatu města“ a přeložek silnic II/299 a II/300.

Schéma hlavních tranzitních dopravních vazeb přes Dvůr Králové nad Labem

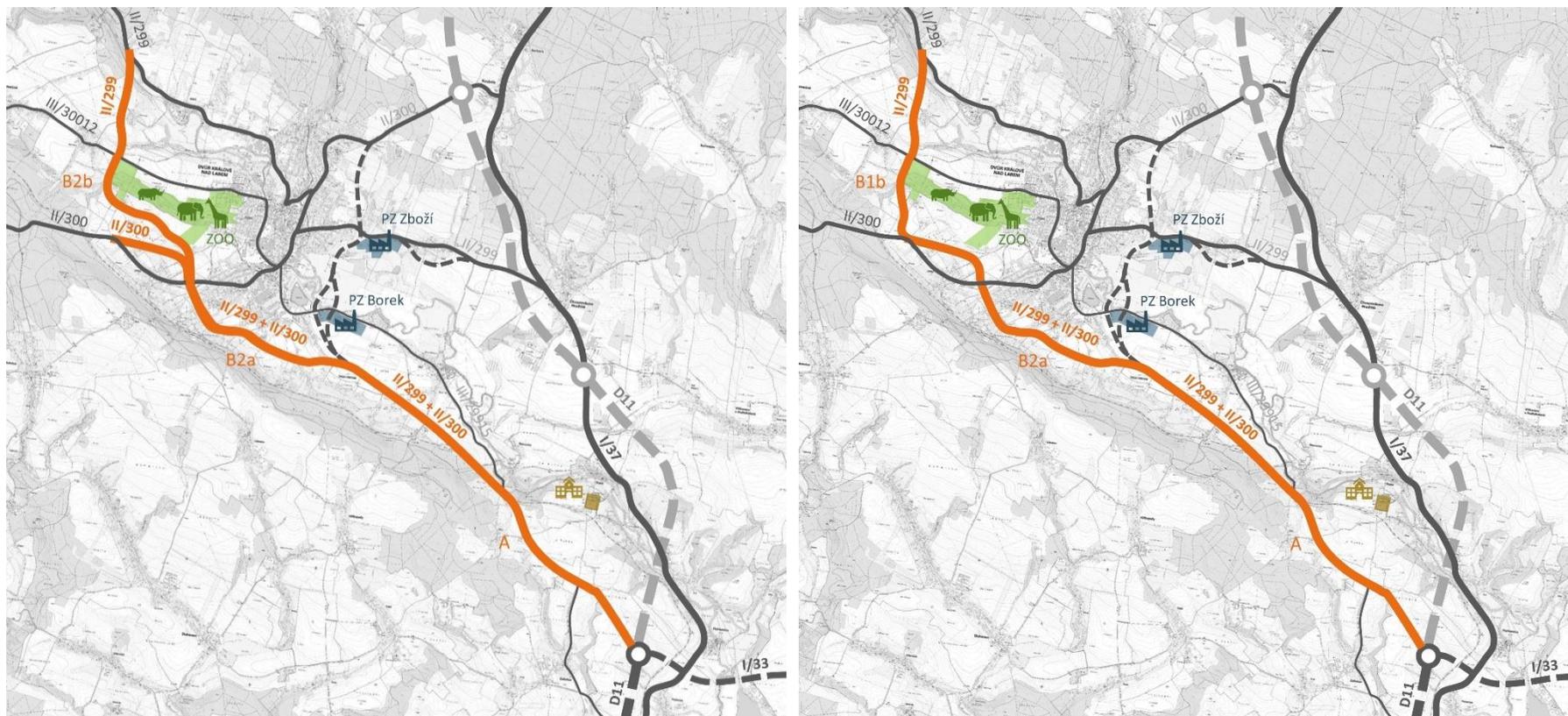


Napříč městem Dvůr Králové nad Labem v západovýchodním směru, přímo přes historické jádro města, procházejí hned dva průjezdní úseky silnic II. třídy, průjezdní úsek silnice II/299 od Hostinného do Choustníkovra Hradiště a průjezdní úsek silnice II/300 z Hořic (od silnice I/35 a budoucí dálnice D35) do Kocberů. Přestože se jedná o krajské silnice určené převážně pro převedení regionálních dopravních vztahů, po silnicích II. třídy centrem Dvora Králové nad Labem prochází řada důležitých dálkových tranzitních dopravních vazeb, a to včetně nákladních. Význam tranzitních vazeb se zvýší po realizaci dálnice D35, resp. kapacitní silnice I/35 mezi Hradcem Králové a Turnovem, pak bude silnice II/300 nejkratší spojnici dálnice D35 a D11. Silnice II/299 je pak například spojnici Vrchlabí a Náchoda alternativní k dlouhodobě technicky a kapacitně nevyhovující silnici I/14 přes Trutnov, Úpici a Červený Kostelec. Po silnici II/299 si tak již dnes např. zkracují cestu nákladní vozidla ze závodu Škoda Auto ve Vrchlabí do závodu v Kvasinech u Rychnova nad Kněžnou. Po

vybudování dálnice D11 z Hradce Králové do Trutnova a dále na Polsko lze očekávat další indukci dopravy právě dálnicí D11, z Vrchlabí a Hostinného bude silnice II/299 přes Dvůr Králové nad Labem tvořit nejkratší a nejrychlejší přivaděč automobilové dopravy na dálnici D11 ve směru na Hradec Králové. Silnice II/300 je pak již dnes součástí nejpřímějšího silničního spojení z Mladé Boleslavi přes Jičín, Lázně Bělohrad a Dvůr Králové nad Labem směrem na Náchod a dále do Polska, resp. do závodu v Kvasinech u Rychnova nad Kněžnou. Silnice II/299 a II/300 se přitom kříží přímo v centru města Dvůr Králové nad Labem, přičemž jejich vzájemná péáž, zatížená intenzitou dopravy přesahující 12 500 vozidel celkem v obou směrech za den (s podílem více než 1 200 těžkých nákladních vozidel), prochází po obvodu historického jádra města, které je vyhlášené Městskou památkovou zónou Dvůr Králové nad Labem.

Dlouhodobě diskutovaným dopravním problémem města Dvůr Králové nad Labem je dopravní zátěž centrální části města generovaná právě výše popsanými **tranzitními dopravními vztahy v západovýchodním směru** přes město, jejichž intenzita velmi pravděpodobně vzroste po realizaci dálnic D35 a D11. Příspěvkem této územní studie je koncepční prověření přeložek silnic II/299 a II/300 vedených jižním segmentem města, s využitím navrhovaného napojení města a ZOO na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever. Nabízí se přitom dvě koncepční varianty tohoto jižního obchvatu města:

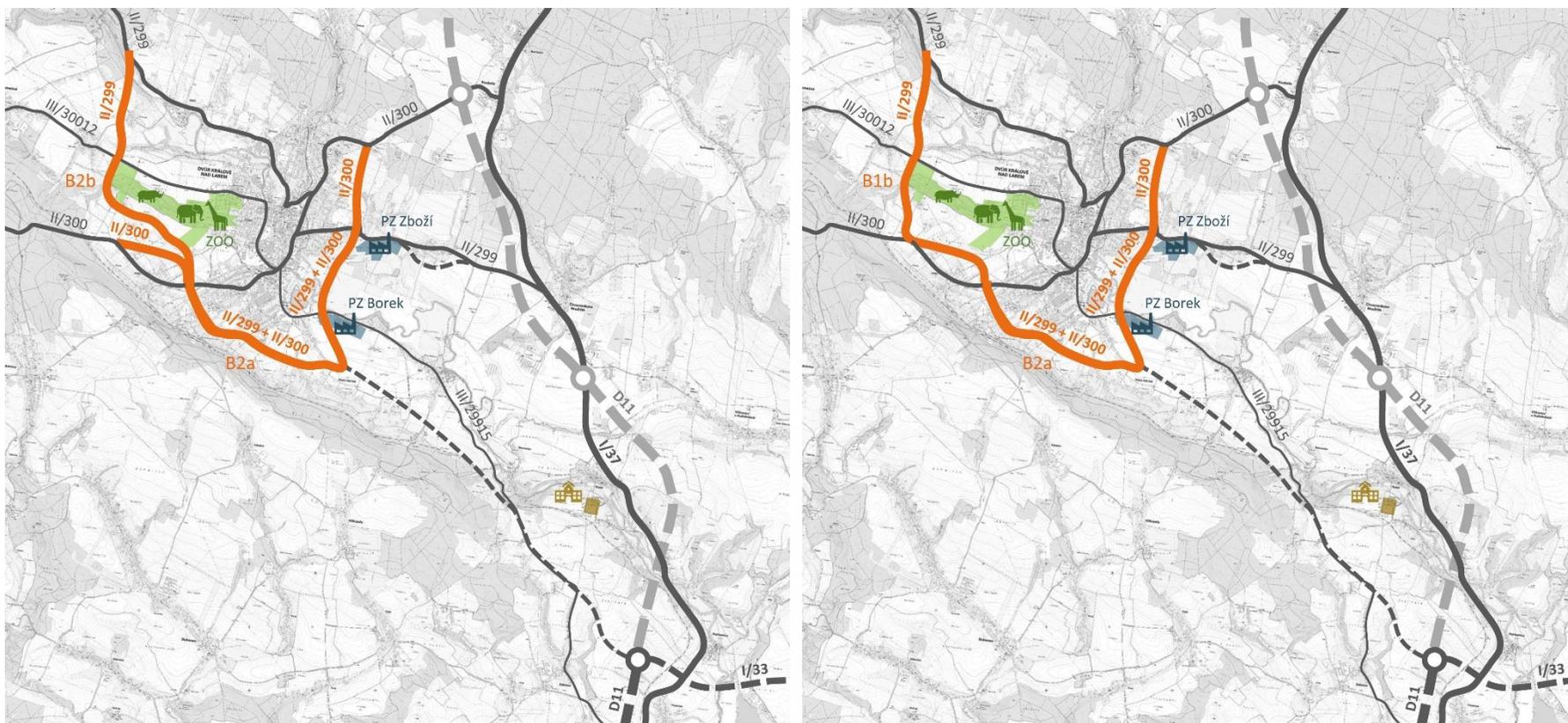
Jižní obchvat města Dvůr Králové nad Labem – varianta přeložek silnic II/299 a II/300 zaústěných do MÚK Jaroměř – sever



Zejména pro případ nerealizace dálnice D11 v úseku mezi Jaroměří a Trutnovem se nabízí prosté prodloužení navrhovaného napojení ZOO na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever od silnice III/30012 dále na sever až na silnici II/299 ve směru na Hostinné. Tím by vznikla plnohodnotná přeložka silnice II/299, vedená ve směru od Hostinného novým mostem přes Labe a západně od sídla Filířovice na silnici III/30012, odkud by pak pokračovala ve stopě navrhovaného napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever, od křížení se silnicí II/300 by se pak jednalo o peáž se silnicí II/300, která by byla přeložená ve shodné trase jako silnice II/299. Přeložka obou silnic II/299 a II/300 by byla zakončená na MÚK Jaroměř – sever. V prostoru mezi silnicí III/30012 a II/300 se přitom nabízí více variant detailního řešení, v každém případě je však žádoucí přeložka silnice II/300 (i II/299) mimo obytné území sídla Lipovka.

Zejména pro případ realizace dálnice D11 až do Trutnova a dále do Polska se alternativně nabízí vedení přeložek obou silnic II/299 a II/300 mezi oběma stávajícími okrajovými úseky obou silnic, s využitím navrhovaného silničního propojení Průmyslových zón Borek a Zboží přes Labe, v případě přeložky silnice II/300 pak s pokračováním po Východním přivaděči navrženém v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem.

Jižní obchvat města Dvůr Králové nad Labem – varianta přeložek silnic II/299 a II/300 zaústěných do MÚK Choustníkovo Hradiště, resp. MÚK Kocbeře



C | Jižní přístup k Hospitálu Kuks

Hlavní dopravní přístup pro automobily a autobusy do celého prostoru Kuksu, tedy do obce Kuks i k Hospitálu Kuks je ze silnice I/37, v jejíž blízkosti se při severním okraji obce Kuks, mezi fotbalovým hřištěm a bývalou továrnou na vánoční ozdoby, nachází hlavní parkoviště pro automobily a autobusy návštěvníků Kuksu. Návštěvníci Hospitálu musí od parkoviště projít celou obcí Kuks, překonat hluboké údolí Labe a od řeky vystoupat do protisvahu, kde leží areál bývalého Hospitálu Kuks. Poloha hlavního parkoviště pro celý turisticky vysoce atraktivní prostor Kuksu na levém břehu Labe, nad obcí Kuks je nejen logický, protože bezprostředně váže na silnici I/37, která je hlavní dopravní tepnu celého území, ale je de facto nutností, protože přístup k Hospitálu Kuks po pravém břehu Labe je zcela nevyhovující (viz dále). Poloha parkoviště nad obcí Kuks navíc přirozeně nutí všechny návštěvníky projít od svého auta či od autobusu přes celou obec Kuks, čímž se zvyšuje návštěvnost obce a tržby místním obchodníkům.

Pro většinu návštěvníků nepředstavuje tento přístup k hlavní turistické atraktivitě prostoru Kuksu, k bývalému hospitálu, zásadní problém, průchod obcí Kuks a údolím Labe, v délce cca 900 m, s převýšením 35 m, však může být problematické pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, zejména pro lidi staršího věku, ale také pro malé děti či těhotné ženy. Přímý přístup k bývalému Hospitálu Kuks pro automobily a autobusy je možný jedinou příjezdovou silnicí, a to šířkově, směrově i výškově nevyhovující silnicí III/29921 přes Brod nad Labem (část obce Heřmanice), s pokračováním po místní obslužné komunikaci přes Slotov (rovněž část obce Heřmanice). Tento přístup k Hospitálu Kuks je jen velmi obtížně průjezdný pro osobní automobily, ale zejména pro autobusy, jedná se totiž v téměř celé délce o jednopruhovou komunikaci bez výhyben.

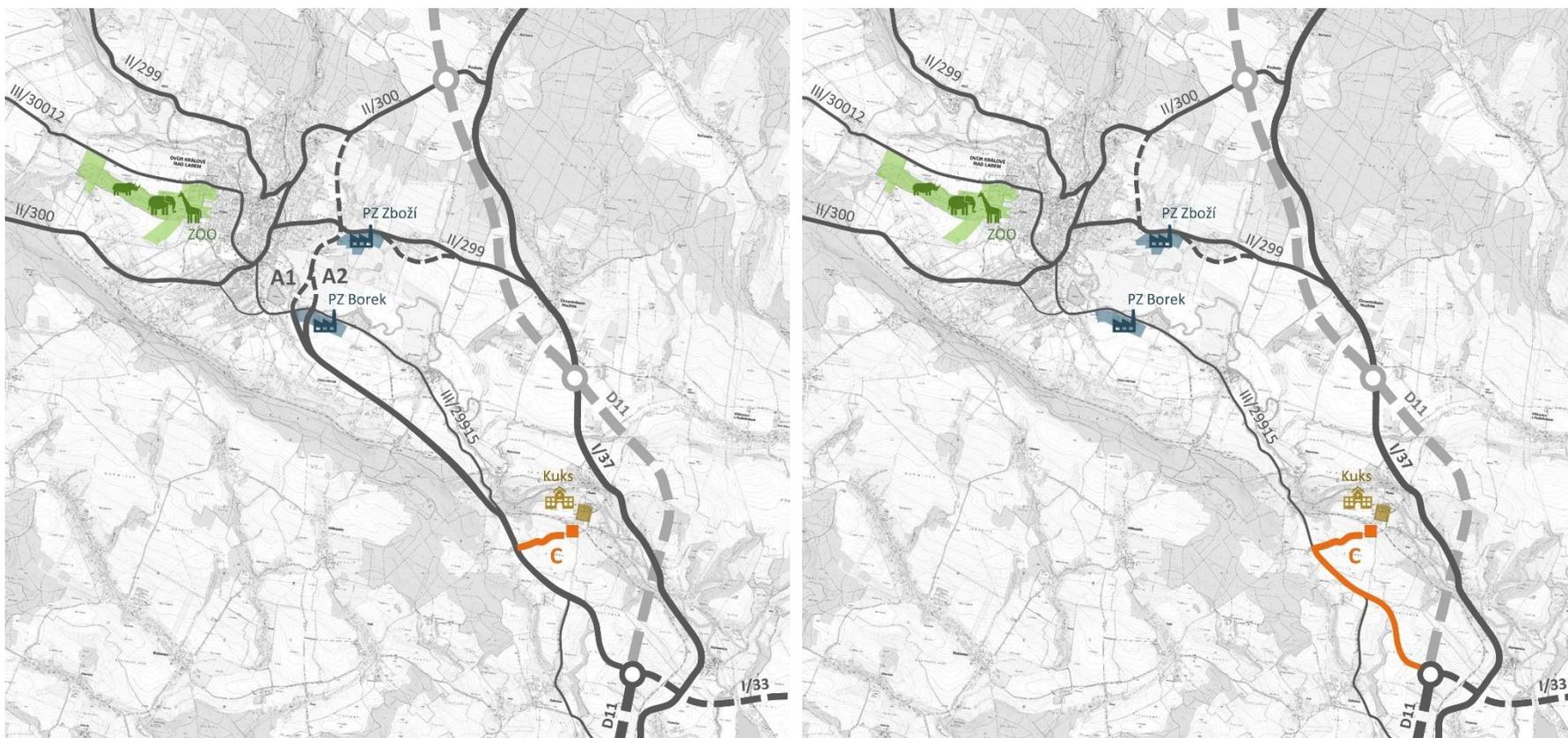
Hospitál Kuks je tak v současné době pro turisty přijíždějící automobily i autobusy dostupný v podstatě výhradně pěšky z centrálního parkoviště v obci Kuks (při silnici I/37), s nutností pěšího překonání hlubokého údolí Labe. Pro starší věkové skupiny turistů či pro osoby a skupiny turistů s omezenou schopností pohybu je přítomná absence možnosti příjezdu přímo k areálu Hospitálu Kuks značnou nevýhodou a diskomfortem. Problém se ukazuje také při specifických akcích s vysokou návštěvností, kdy je příjezd přímo k Hospitálu, resp. do jeho co největší blízkosti, často nutností.

Navrhovaná nová silnice od MÚK Jaroměř – sever do Dvora Králové nad Labem, vedená přes území obce Kuks okolo Kašova v trase silnice III/29915, by v případě jejího vybudování mohla být nejpřímějším a nejkratším dopravním napojením Kuksu z dálnice D11 ve směru od Hradce Králové. Navržená silnice by totiž probíhala jen cca 1 km vzdušnou čarou jižně od areálu bývalého Hospitálu Kuks. Od Kašova, od křížení silnice III/29915 a slepé silnice III/29916, vede k železniční zastávce Kuks a k areálu Hospitálu Kuks z jihu kvalitní účelová komunikace / polní cesta. Kapacitní jižní dopravní přístup přímo do bezprostřední blízkosti bývalého Hospitálu Kuks by tak bylo možné dosáhnout prostým rozšířením této polní cesty (dnes v parametrech cca P4,5) na parametry obousměrné místní obslužné komunikace, umožňující i provoz autobusů.

Jižní dopravní přístup k Hospitálu Kuks z MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11 by bylo možné a vhodné vybudovat bez ohledu na zbytek silnice do Dvora Králové nad Labem a do Průmyslových zón Borek a Zboží. Navržené 4. rameno MÚK Jaroměř – sever by tak mohlo sloužit právě pro kapacitní dopravní napojení areálu bývalého Hospitálu Kuks z jihu.

Program regenerace památkové rezervace Kuks – Betlém 2012 – 2016 uváděl v kapitole doprava: *Turistický ruch v obci, vyvolal potřebu zřízení parkoviště pro automobily a autobusy. Protože v celé obci je zřízena zóna zákazu stání a je snaha zadržet automobily mimo střed obce, bylo záchytné parkoviště zbudováno na příjezdu do obce spolu s veřejným WC a prodejním stánkem se suvenýry. **Vzdálenost záchytného parkoviště k samotnému areálu hospitálu je značná, tak se hledá způsob, jak starším a méně pohyblivým návštěvníkům umožnit dostat se co nejbližší na druhý břeh.***

Jižní přístup k bývalému Hospitálu Kuks



V prostoru železniční zastávky Kuks, jižně od železniční trati, by mohlo být vybudováno pozemní parkoviště pro osobní automobily i autobusy, v kapacitě cca 100 osobních automobilů a 8-10 autobusů. Pěší přístup přes železniční trať a dále přes zahrady bývalého hospitálu by byl prakticky po rovině, a ne delší než 300 m od parkoviště až na nádvoří bývalého hospitálu. Zakomponováním parkoviště do struktury krajiny a jeho osázením dřevinnou vegetací by bylo možné eliminovat nežádoucí kontrast parkoviště k blízké historické hodnotě areálu Hospitálu Kuks.

Ukázka možného architektonického řešení parkoviště u jižního přístupu k bývalému Hospitálu Kuks



Dopravně technické řešení silnice

- >> výkres N.1 NÁVRH | DOPRAVNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SILNICE – ZÁKLADNÍ MAPA
- >> výkres N.2 NÁVRH | DOPRAVNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SILNICE – ORTOFOTOMAPA
- >> výkres N.3 NÁVRH | DOPRAVNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ SILNICE – PODÉLNÉ PROFILY

Územní studie prověřuje dopravně technické, resp. stavebně technické řešení všech navržených úseků silnice. Prokazuje tak stavební realizovatelnost navržené trasy silnice, včetně identifikace a návrhu technického řešení všech problematických dílčích úseků a míst.

Dopravně technické řešení silnice je navrženo v souladu s platnými právními předpisy a českými státními normami, zejména ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích a ČSN 73 6110 projektování místních komunikací.

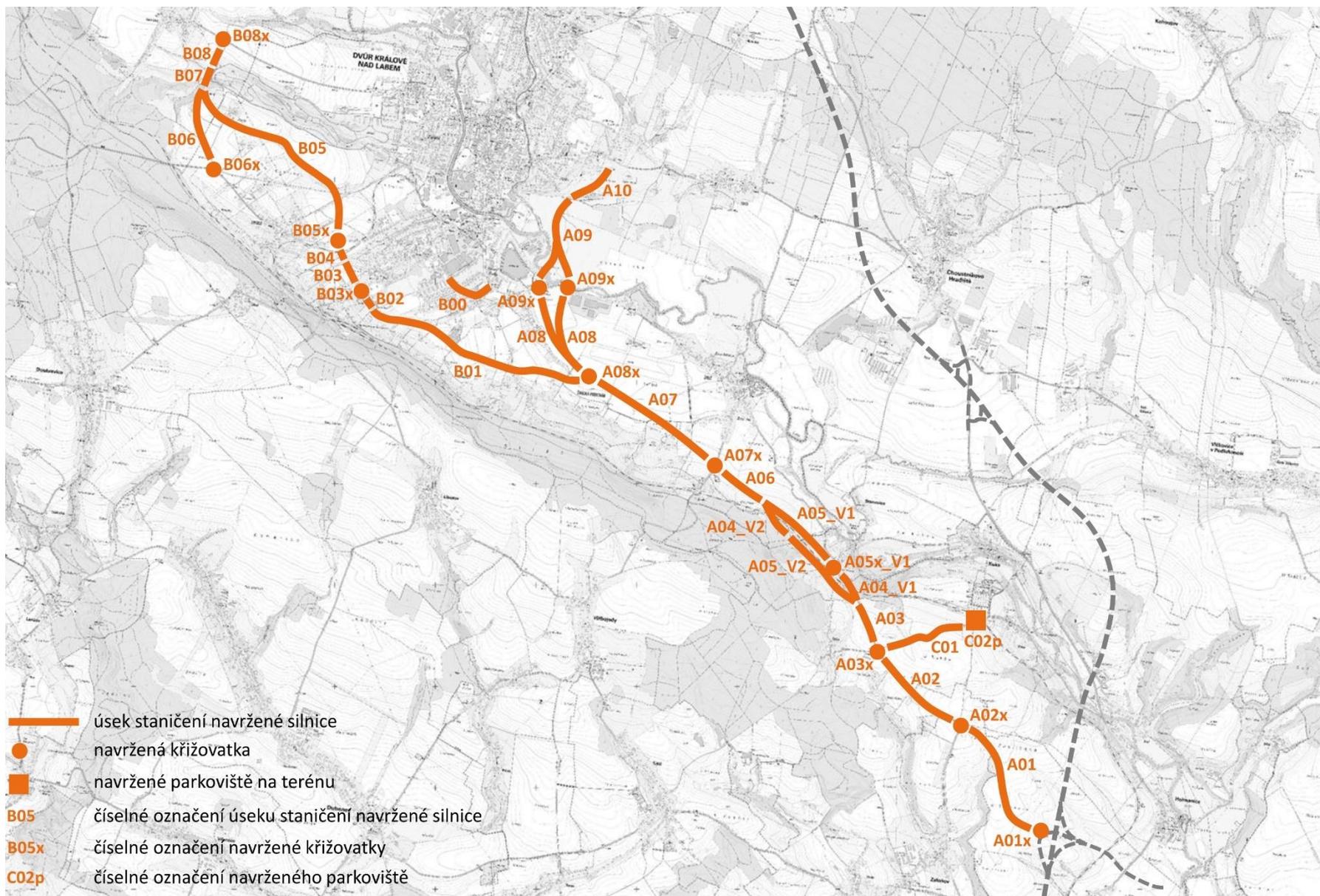
Úsek **A Napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever** je navrhován v parametrech silnice II., resp. III. třídy, v kategorii S9,5. Předpokládá se totiž, že by se jednalo o přeložku silnice III/29915, v případě kombinace úseku A s úsekem B vedoucím dále do prostoru ZOO, by se mohlo jednat také o přeložku silnice II/300. V případě zapojení navrhovaných úseků A a B silnice do jižního obchvatu města Dvůr Králové nad Labem by se mohlo jednat také o přeložku silnice II/299 ve směru od Hostinného jižně od Dvora Králové nad Labem k dálnici D11. Vzhledem k nejednoznačnosti zatřídění úseku A navrhované silnice je tento úsek navrhován přednostně v kategorii S9,5, který technicky vyhovuje jak nárokům na silnici II. třídy, tak nárokům na silnici III. třídy.

Úsek **B Napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever** je, analogicky k nejednoznačnosti zatřídění úseku A navrhované silnice popsanému výše, navrhován rovněž v parametrech silnice II., resp. III. třídy, v kategorii S9,5. Ekvivalentem této kategorie silnice, pro případ, že by se nakonec jednalo o místní komunikaci, je kategorie sběrné místní komunikace MS8, které návrh rovněž plně vyhoví.

Úsek **C Jižní přístup k Hospitálu Kuks** je navrhován v parametrech místní komunikace, v kategorii S7,5.

Podrobnost zpracování dopravně technického řešení silnice odpovídá měřítku zpracování této územní studie, tedy měřítku 1:10 000.

Dopravně technicky homogenní úseky navrženého řešení silnice



| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|--|---|-------------------|---------------|---|-----------------------|
| A Napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever | | | | | |
| A01x | MÚK Jaroměř – sever | A 0,0 – 0,1 | 0,1 | <ul style="list-style-type: none"> změna trubkovité mimoúrovňové křižovatky na deltovitou pro umožnění zapojení čtvrté křižovatkové větve úpravy výhradně na křižovatkových větvích, bez zásahu do tělesa dálnice a mostních objektů dálnice a do křižovatkových větví výškové vedení nového ramene MÚK v zářezu 4 m, dle projektovaného řešení MÚK do upraveného tvaru křižovatky možnost napojení případných dalších záměrů vázaných na dálnici a MÚK, typicky čerpací stanice pohonných hmot, parkoviště pro kamiony / truck centrum, odpočívka atp. | |
| A01 | MÚK Jaroměř – sever <> křižovatka se silnicí III/29915 („U Lípy“) | A 0,1 – 0,4 | 0,3 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice v kategorii S9,5 volnou krajinou nová silniční trasa navazující na podjezd ramene MÚK směr Náchod (přeložka silnice I/33) pod dálnicí D11 v rámci MÚK Jaroměř – sever výškové vedení ze zářezu 4 m pod úroveň terénu plynule do úrovně okolního terénu silnice bude vedená pod úroveň terénu, křížení VRT a VVN se předpokládá bez problémů (budou vedeny nad úroveň navržené silnice) | |
| | | A 0,4 – 1,6 | 1,2 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice v kategorii S9,5 volnou krajinou výškové vedení v úrovni okolního terénu křížení s VTL plynovodem se předpokládá bez problémů > nutná úprava kolmého křížení VTL plynovodu se silnicí | |
| A02x | křižovatka se silnicí III/29915 (U Lípy) | A 1,6 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> úrovňová styková křižovatka dvou silnic poloha křižovatky respektuje dvojici památných lip nad Zaloňovem s křížkem/pomníkem ukřižování křížení cyklotrasy č. 4116 > nutné řešit bezpečné převedení cyklotrasy č. 4116 na cyklostezku po jižní straně úseku silnice A02 | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|-----------|---|-------------------|---------------|--|-----------------------|
| A02 | křižovatka se silnicí III/29915 (U Lípy) <> křižovatka se silnicí III/29916 (Kašov) | A 1,6 – 2,7 | 1,1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozšíření stávajícího tělesa silnice III/29915 severním směrem na kategorii S9,5 se souběžnou stezkou pro chodce a cyklisty na jižní straně ▪ výškové vedení v úrovni stávající silnice ▪ jižní stromořadí bude zachováno ▪ severní stromořadí bude nahrazeno novou výsadbou v nové ose | |
| A03x | křižovatka se silnicí III/29916 (Kašov) | A 2,7 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ úprava úroňové průsečné křižovatky dvou silnic (napojení Kašova a příjezdové komunikace k navrženému parkovišti Kuks – Jih) ▪ křížení cyklotrasy č. 4116 > nutné řešit bezpečné převedení cyklotrasy č. 4116 na komunikaci směr Kuks ▪ příčné křížení modré turistické trasy KČT Kuks – Kašov ▪ na křížení s VTL plynovodem nemá navržená úprava křižovatky vliv | |
| A03 | křižovatka se silnicí III/29916 (Kašov) <> terénní zlom údolí Labe | A 2,7 – 3,2 | 0,5 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozšíření stávajícího tělesa silnice III/29915 severním směrem na kategorii S9,5 ▪ výškové vedení v úrovni stávající silnice ▪ úsek v trase stávající silnice III/29915 končí cca 160 m před železničním přejezdem, na terénní hraně údolí Labe ▪ jižní stromořadí bude zachováno ▪ severní stromořadí bude nahrazeno novou výsadbou v nové ose | |
| A04 V1 | nadjezd železniční trati č. 030 | A 3,2 – 3,6 | 0,4 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice kategorie S9,5 ▪ silnice směrem od Kašova pokračuje ve shodné výšce a nadjíždí železniční trať (která je vedená v zářezu hlubokém cca 8,0 m) a za křížením trati postupně konstantně klesá až do úrovně železniční trati, na níž se dostává v místě křížení pěšího podchodu pod trati (žlutá turistická trasa KČT) ▪ nadjezd nad železniční trati č. 030: v místě křížení trati je respektována podjezdná výška železniční trati s možností její elektrifikace min. 6,5 m > rozdíl nivelet silnice – trať je 8,0 m ▪ železniční přejezd trati č. 030: stávající úroňový přejezd bude zrušen a bude nahrazen nadjezdem trati využívajícím výhody terénního zlomu údolí Labe ▪ pěší podchod pod železniční trati (vedení žluté turistické trasy KČT) bude zachován a rozšířen pod násyp novostavby silnice | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|------------|----------------------------------|-------------------|---------------|--|-----------------------|
| A04 V2 | nadjezd železniční trati č. 030 | A 4,2 – 4,5 | 0,3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice kategorie S9,5 ▪ silnice vedená v souběhu s železniční tratí se v místech, kde železniční trať začíná klesat do mírného zářezu postupně plynule zvedá do výšky 8,0 m nad úroveň železniční trati (tj. do výšky cca 5 – 6 m nad úroveň okolního terénu) ▪ nadjezd nad železniční tratí č. 030: v místě křížení trati je respektována podjezdná výška železniční trati min. 6,5 m umožňující její případnou elektrifikaci > rozdíl nivelet silnice – trať je 8,0 m ▪ zásah do okraje lesního porostu ▪ kolize s Křížovou cestou života a utrpení > musela by být celá přemístěna | |
| A05x V1 | křižovatka Stanovice | A 3,6 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ nová úroňová styková křižovatka s propojením do stávající trasy silnice III/29915 > napojení obce Stanovice a dále směr Stanovice / Žireč ▪ úsek stávající silnice III/29915 přes železniční přejezd navržen ke zrušení | |
| A05 V1 | souběh s železniční tratí č. 030 | A 3,6 – 4,5 | 0,9 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice kategorie S9,5 vedená v souběhu s železniční tratí č. 030, výškově v niveletě trati, tj. v místě zářezu trati je silnice rovněž v zářezu, v místě násypu trati je silnice rovněž v násypu ▪ silnice bude stavebně řešena v rámci rozšíření zemního tělesa železniční trati > rozšíření ozeleněného násypu železniční trati směrem na sever ▪ pěší podchod pod železniční tratí (vedení červené turistické trasy KČT) bude zachován a rozšířen pod násyp novostavby silnice | |
| A05 V2 | souběh s železniční tratí č. 030 | A 3,2 – 4,2 | 1,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice kategorie S9,5 vedená v souběhu s železniční tratí č. 030, výškově v niveletě trati, tj. v místě zářezu trati je silnice rovněž v zářezu, v místě násypu trati je silnice rovněž v násypu ▪ silnice bude stavebně řešena v rámci rozšíření zemního tělesa železniční trati č. 030 > rozšíření ozeleněného násypu železniční trati směrem na jih ▪ pěší podchod pod železniční tratí (vedení žluté turistické trasy KČT) bude zachován a rozšířen pod násyp novostavby silnice ▪ pěší podchod pod železniční tratí (vedení červené turistické trasy KČT) bude zachován a rozšířen pod násyp novostavby silnice | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|------|---|-------------------|---------------|---|-----------------------|
| A06 | železniční trať č. 030 <> křižovatka se silnicí III/2854 (Žireč – Hřibojedy) | A 4,5 – 5,2 | 0,7 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice kategorie S9,5 vedená volnou krajinou výškové vedení v úrovni okolního terénu mostek/propustek v místě křížení silnice se strouhou a remízem křížení s VTL plynovodem se předpokládá bez problémů > nutná úprava kolmého křížení VTL plynovodu se silnicí | |
| A07x | křižovatka se silnicí III/2854 (Žireč – Hřibojedy) | A 5,2 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> úrovňová průsečná křižovatka dvou silnic křížení cyklotrasy č. 4085 bude řešeno v rámci křižovatky | |
| A07 | křižovatka se silnicí III/2854 (Žireč – Hřibojedy) <> křižovatka U Letiště | A 5,2 – 6,7 | 1,5 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice kategorie S9,5 volnou krajinou výškové vedení v úrovni okolního terénu křížení účelové komunikace: úrovňové napojení pomocí sjezdů na novostavbu silnice křížení nadregionální cyklostezky č. 2 Labská: návrh mimoúrovňového podjezdu pro chodce a cyklisty * mostek/propustek v místě křížení silnice se strouhou a remízem | |
| A08x | křižovatka U Letiště | A 6,7 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> úrovňová styková příp. okružní křižovatka dvou silnic, případně silnice a místní komunikace | |
| A08 | křižovatka U Letiště <> křižovatka se silnicí III/29915 (ul. Jaroměřská / Na Borkách) | A 6,7 – 7,7 | 1,0 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice kategorie S9,5 vedená volnou krajinou výškové vedení v úrovni okolního terénu silnice kříží blíže nespecifikované ochranné pásmo Letiště Dvůr Králové nad Labem v západní variantě průchod podél okraje obytné zástavby ve východní variantě střet s rozvojovou plochou pro výrobu lehkou (VL) | |
| A09x | křižovatka se silnicí III/29915 (ul. Jaroměřská / Na Borkách) | A 7,7 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> úrovňová průsečná příp. okružní křižovatka dvou silnic | |
| A09 | estakáda přes Labe | A7,7 – 8,6 | 0,9 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice kategorie S9,5 vedená volnou krajinou výškové vedení na mostním objektu (estakádě) přes nivu Labe, ve výšce nad úrovní záplavového území Q100 | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|---|---|-------------------|---------------|---|-----------------------|
| A10 | estakáda přes Labe – křižovatka se silnicí II/299 | A 8,6 – 8,9 | 0,3 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice kategorie S9,5 vedená volnou krajinou výškové vedení v zářezu od 4 do 2 m stávajícího terénu | |
| | | A 8,9 – 9,1 | 0,2 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice kategorie S9,5 volnou krajinou výškové vedení v úrovni stávajícího terénu | |
| B Napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever | | | | | |
| B00 | rekonstrukce ulic Sylvárovská a Raisova | B 0,0 – 0,5 | 0,5 | <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce a rozšíření stávající místní obslužné komunikace kategorie MO6,5 na místní sběrnou komunikaci kategorie MS8 úprava šířkového profilu komunikace (v úseku ulice Sylvárovská směrem na sever, v úseku ulice Raisova ve směru na jih) a zvětšení směrového oblouku mezi ulicemi Sylvárovská a Raisova rekonstrukce a rozšíření by neměla vyvolat žádné demolice bude nutné přesunutí pískovcového sloupu ukřižování Ježíše Krista v oblouku ulic Sylvárovská – Raisova | |
| B01 | křižovatka U Letiště – areál pily | B 0,0 – 2,4 | 2,4 | <ul style="list-style-type: none"> novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená volnou krajinou výškové vedení v úrovni stávajícího terénu mostek/propustek v místě křížení silnice se strouhou křížení účelových komunikací: úrovnňové napojení pomocí sjezdů na trasu novostavby silnice / místní komunikace křížení cyklostezky č. 2 (Labská stezka): řešeno úrovnňově, vybavené přejezdem pro cyklisty (alternativně mimoúrovňový podjezd pro pěší a cyklisty, zejména v případě, kdyby úsek B byl realizován jako přeložka silnic II/300, resp. II/299) * křížení vedení VN: nová silniční trasa vedena v úrovni terénu, křížení VN se předpokládá bez problémů křížení vedení VTL plynovodu: nová silniční trasa vedena v úrovni terénu, křížení VTL se předpokládá bez problémů > nutná úprava kolmého křížení VTL plynovodu se silnicí a dále úprava vedení VTL plynovodu v souběhu se silnicí / místní komunikací křížení účelových komunikací: účelové komunikace (obsluha území) budou úrovnňově napojeny pomocí sjezdů na trasu novostavby silnice | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|------|---|-------------------|---------------|--|-----------------------|
| B02 | areál pily <> křižovatka s ul. 5. května (III/30011) | B 2,4 – 2,6 | 0,2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená zastavěným územím ▪ vyvolaná demolice minimálně jedné stavby v areálu pily ▪ výškové vedení v úrovni stávajícího terénu ▪ nutná úprava vedení VTL plynovodu v souběhu se silnicí / místní komunikací | |
| B03x | křižovatka s ul. 5. května (III/30011) | B 2,6 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ úroňová průsečná příp. okružní křižovatka dvou silnic, resp. silnice a místní komunikace | |
| B03 | křižovatka s ul. 5. května (III/30011) <> podjezd pod vlečkou | B 2,6 – 2,7 | 0,1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená zastavěným územím ▪ výškové vedení v úrovni stávajícího terénu ▪ vedení silnice / místní komunikace navrženo nezastavěnou prolukou na jejímž konci stojí stará stodola ve špatném stavebně technickém stavu > vyvolaná demolice stodoly ▪ křížení vedení VTL plynovodu: nová silniční trasa vedena v úrovni terénu, křížení VTL se předpokládá bez problémů > nutná úprava vedení VTL plynovodu se souběhu s navrženou silnicí / místní komunikací | |
| | | B 2,7 – 2,9 | 0,2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená volnou krajinou ▪ výškové vedení v úrovni stávajícího terénu ▪ mostek/propustek v místě křížení silnice se strouhou | |
| B04 | podjezd pod vlečkou <> křižovatka se silnicí II/300 (ul. Smetanova) | B 2,9 – 3,1 | 0,2 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 volnou krajinou ▪ podjezd pod železniční vlečkou vedenou na náspe výšky cca 2 m nad úrovní okolního terénu – nutný zářez silnice cca 2 m pod terén (potřeba podjezdu pod železniční vlečkou je diskutabilní, návrh podjezdu souvisí s ideovým záměrem na zprovoznění vlečky pro osobní železniční dopravu, v opačném případě by bylo možné řešit úroňovým křížením vlečky) | |
| B05x | křižovatka se silnicí II/300 (ul. Smetanova) | B 3,1 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ úroňová průsečná příp. okružní křižovatka dvou silnic, resp. silnice a místní komunikace | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|-------------|--|-------------------|---------------|--|-----------------------|
| B05 | křižovatka se silnicí II/300 (ul. Smetanova) <> přemostění Netřeby | B 3,1 – 5,4 | 2,3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená volnou krajinou ▪ výškové vedení v úrovni stávajícího terénu ▪ křížení účelových komunikací: úroňové napojení pomocí sjezdů na trasu novostavby silnice / místní komunikace | |
| B06x | křižovatka se silnicí II/300 Lipnice | B 4,5 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ úroňová průsečná příp. okružní křižovatka dvou silnic a jedné účelové komunikace, resp. silnice, místní komunikace a účelové komunikace | |
| B06 | křižovatka se silnicí II/300 Lipnice <> přemostění Netřeby | B 4,5 – 5,4 | 1,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená volnou krajinou ▪ výškové vedení v úrovni stávajícího terénu | |
| B07 | přemostění Netřeby | B 5,4 – 5,5 | 0,1 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice kategorie S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená volnou krajinou ▪ výškové vedení na mostním objektu délky cca 100 m přes údolí potoka Netřeby, ve výšce cca 10 m nad dnem údolí | |
| B08 | přemostění Netřeby – křižovatka se silnicí III/30012 | B 5,5 – 5,8 | 0,3 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ novostavba silnice S9,5 anebo místní komunikace kategorie MS8 vedená volnou krajinou ▪ výškové vedení v úrovni stávajícího terénu ▪ křížení s vedením VN se předpokládá bez problémů, silnice/komunikace je vedená v úrovni terénu | |
| B08x | křižovatka se silnicí III/30012 | B 5,8 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ úroňová styková příp. okružní křižovatka dvou silnic | |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | popis dopravně technického řešení | stavební náročnost |
|---|---|-------------------|---------------|--|-----------------------|
| C Jižní přístup k Hospitálu Kuks | | | | | |
| C01 | příjezdová komunikace k parkovišti Kuks – Jih | C 0,0 – 1,1 | 1,1 | <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce stávající polní cesty na příjezdovou místní komunikaci kategorie S7,5 začátek komunikace v křižovatce silnice III/29915 „Kašov“, konec u stávajícího železničního přejezdu železniční trati č. 030 u železniční zastávky Kuks | |
| C02p | parkoviště Kuks – Jih | C 1,1 | 0,0 | <ul style="list-style-type: none"> parkoviště pro osobní automobily na terénu: kolmá stání pro osobní automobily délky 5,0 m a šířky 2,50 m, šířka průjezdní komunikace 5,5 m; celková kapacita až 100 osobních automobilů parkoviště pro autobusy na terénu: kolmá stání pro autobusy délky 12,0 m a šířky 2,50 m, prostor pro manévrování (odstup od komunikace) délky 11 m; celková kapacita 8 autobusů | |

* křížení cyklostezky č. 2 Labská s nově navrženou silnicí lze řešit kompletní přeložkou cyklostezky od křižovatky nově navržené silnice se silnicí III/29915 (ul. Jaroměřská / ul. Na Borkách) v souběhu při severní straně úseků nově navržené silnice A08 a A07

Legenda tabulky:

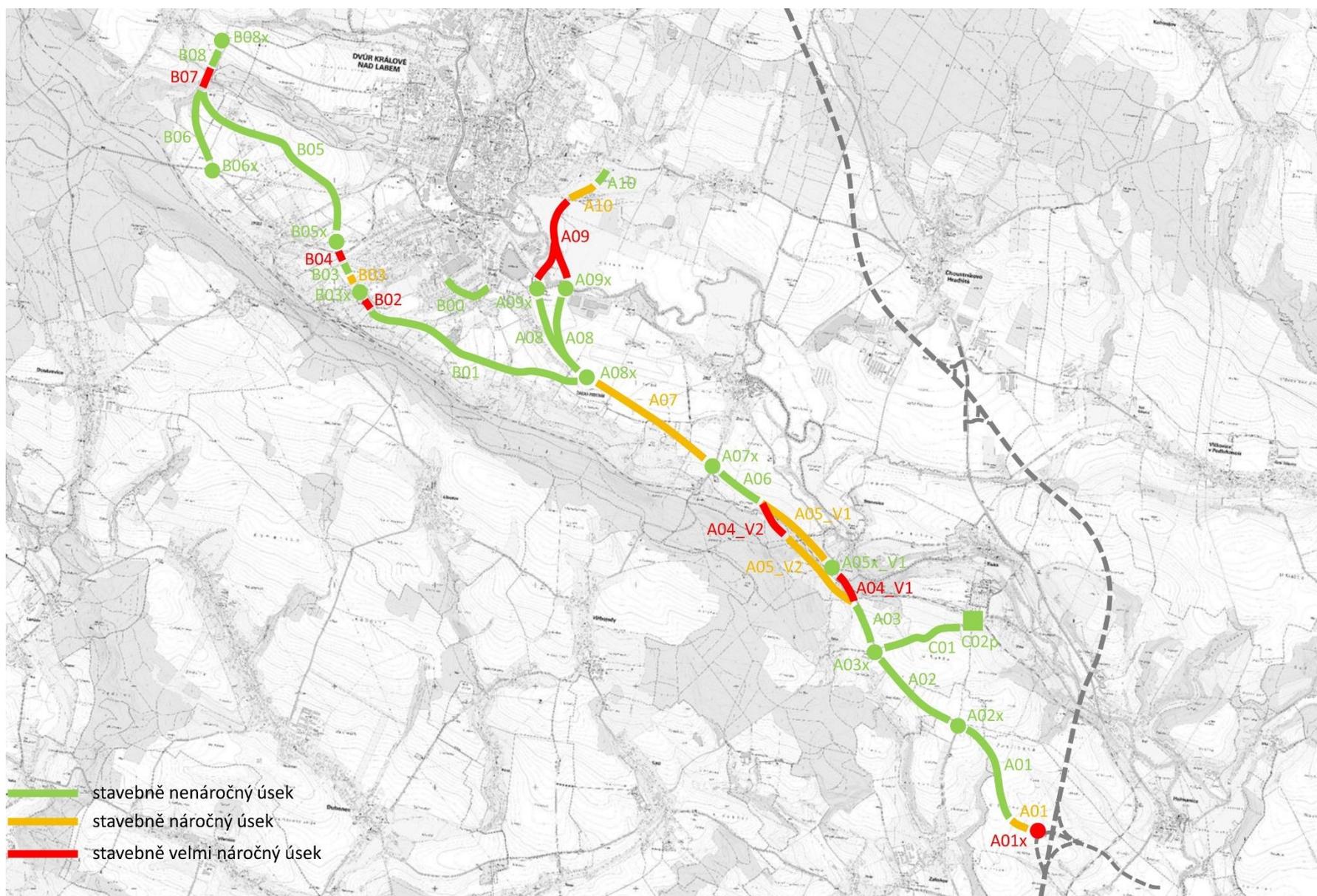
variantnost řešení

variantní řešení vybraného úseku silnice

náročnost dopravně technického řešení (stavební náročnost) stavby silnice

| | |
|--|---|
| | <p>stavebně nenáročný úsek typicky: výškové vedení převážně v úrovni stávajícího terénu, bez vyvolaných přeložek komunikací a sítí technické infrastruktury, bez vyvolaných demolic staveb</p> |
| | <p>stavebně náročný úsek typicky: výškové vedení v zářezech / na náspech, vyvolané dílčí přeložky komunikací či sítí technické infrastruktury, bez vyvolaných demolic staveb</p> |
| | <p>stavebně velmi náročný úsek typicky: výškové vedení na mostě / estakádě, vyvolané dílčí přeložky komunikací či sítí technické infrastruktury, vyvolané demolice staveb</p> |

Náročnost dopravně technického řešení (stavební náročnost) stavby silnice



Ekonomická náročnost silnice

Ekonomická náročnost každé nové silnice je dána jednak jejími (1) pořizovacími stavebními náklady a dále (2) náklady na její pravidelnou provozní údržbu (zahrnujícími zejména zimní údržbu, letní čištění či sečení příkopů) a v neposlední řadě také (3) udržovacími náklady, tedy průběžnými investicemi s cílem udržení plné provozuschopnosti silnice a odvrácení amortizace vedoucí k havarijnímu stavu silnice, která by vyžadovala kompletní náhradu silnice za novou.

Navrhovaná silnice, která má napojit město Dvůr Králové nad Labem, jeho průmyslové zóny a ZOO na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever, vyvolá ještě, nad rámec výše uvedených nákladů, náklady na přestavbu mimoúrovňové křižovatky Jaroměř – sever, jejíž výstavba bude časově předcházet případné výstavbě navrhované silnice. Ta by se napojovala novým 4. ramenem do 3 ramenné mimoúrovňové křižovatky dálnice D11 se silnicí I/33 – obchvat Jaroměře.

Všechny odhadované ceny jsou uváděny v Korunách českých bez daně z přidané hodnoty (DPH).

Odhad stavebních, provozních a udržovacích nákladů

Odhad stavebních nákladů

Odhad stavebních nákladů je pro potřeby této územní studie, s ohledem na měřítko zpracování dopravně technického řešení nové silnice 1 : 10 000, proveden na základě *Cenových normativů staveb pozemních komunikací*, schválených Ministerstvem dopravy ČR 19. 4. 2016, s účinností od 20. 4. 2016.

Dle výše uvedených cenových normativů je **cena novostavby silnice II. třídy kategorie S9,5 vedené v extravilánu v rovinatém a pahorkovitém území** 28 100 000 Kč na 1 km silnice. Pro účely této studie jsou k této ceně započítáno vždy cca 2 až 4 000 000 Kč na 1 km na náklady na výstavbu souvisejících stykových / průsečných anebo okružních křižovatek, na napojení účelových komunikací či na dílčí přeložky technické infrastruktury (například kolmé křížení VTL plynovodu). U vedení silnice v souběhu s železniční tratí je zohledněno zvýšení nákladů na několikametrový násep silnice.

Cena novostavby mostního objektu silnice II. třídy kategorie S9,5 vedené v extravilánu v rovinatém a pahorkovitém území je dle výše uvedených cenových normativů 338 000 000 Kč na 1 km silnice.

Cena rekonstrukce a rozšíření místní komunikace na parametry místní sběrné komunikace MS8 je analogicky dle podobným položkám uvedeným v cenových normativěch (1 660 Kč za 1 m² rozšíření silnice II., III. třídy) uvažována 12 000 000 Kč na 1 km.

Cena přestavby mimoúrovňové křižovatky Jaroměř – sever je odvozená z průměrné ceny novostavby mimoúrovňové křižovatky, která je dle cenových normativů uváděna 52 000 000 Kč.

Cena novostavby místní komunikace kategorie M7,5 vedené v extravilánu v rovinatém a pahorkovitém území je dle výše uvedených cenových normativů 14 300 000 Kč na 1 km komunikace.

V cenách úseků silnic vyvolávajících demolice stávajících staveb jsou zohledněny náklady na výkup příslušných staveb.

Odhad stavebních nákladů neobsahuje náklady na výkupy pozemků potřebných k umístění navrhované stavby silnice.

Odhad provozních nákladů

Provozní náklady zahrnují zejména zimní údržbu, sběr posypu po zimě, sekání příkopů, prořezávky stromů, čištění vozovky. Odhad provozních nákladů nové silnice, a to bez rozlišení, zda se jedná o silnici v intravilánu či v extravilánu a zda se jedná o silnici na terénu či na mostním objektu, je proveden dle sdělení Údržby silnic Královéhradeckého kraje z března 2019: **150 000 / km / rok.**

Odhad udržovacích nákladů

Udržovací náklady zahrnují průběžné stavební opravy (zejména výtlučky, částečné výměny povrchu vozovky, opravy krajnic, výměny svodidel, stavební opravy propustků či mostků apod., v případě mostních objektů pak také opravy a rekonstrukce konstrukce mostovky či pilířů mostu, opravy a rekonstrukce zábradelních zídek, výměny zábradlí, opravy odvodnění apod.) s cílem udržet silnici ve stále provozuschopném stavu a tedy s cílem eliminovat amortizaci konstrukce silnice směřující k havarijnímu stavu a nutné kompletní rekonstrukci.

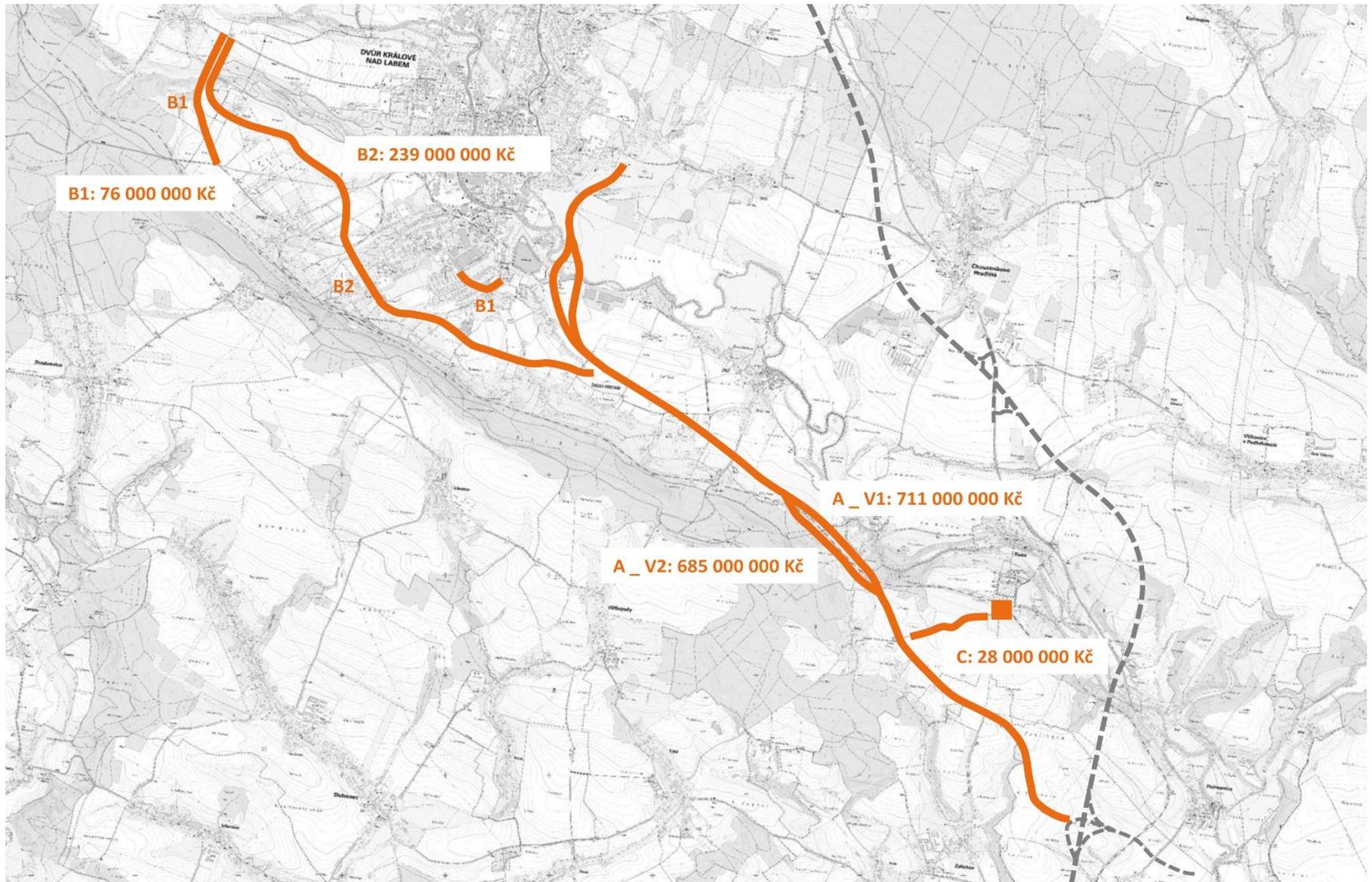
Odhad udržovacích nákladů pro účely této územní studie vychází ze základní úvahy o předpokládané životnosti silnice (do zásadní rekonstrukce) 20 let, rozpočítáno do jednotlivých let a na 1 km délky silnice.

- **Silnice na terénu: 500 000 Kč / km / rok**
- **Silnice na estakádě/mostu: 2 000 000 Kč / km / rok.**

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | odhad stavebních nákladů [Kč] | odhad provozních nákladů [Kč/rok] | odhad udržovacích nákladů [Kč/rok] |
|--|---|-------------------|---------------|-------------------------------------|---|--|
| A Napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever | | | | | | |
| A01x | MÚK Jaroměř – sever | A 0,0 – 0,1 | 0,1 | 30 000 000 | 15 000 | 50 000 |
| A01 | MÚK Jaroměř – sever <> křižovatka se silnicí III/29915 („U Lípy“) | A 0,0 – 0,4 | 0,4 | 15 000 000 | 60 000 | 200 000 |
| | | A 0,4 – 1,6 | 1,2 | 35 000 000 | 180 000 | 600 000 |
| A02x | křižovatka se silnicí III/29915 („U Lípy“) | A 1,6 | 0,0 | viz A02 | viz A02 | viz A02 |
| A02 | křižovatka se silnicí III/29915 („U Lípy“) <> křižovatka se silnicí III/29916 (Kašov) | A 1,6 – 2,7 | 1,1 | 45 000 000 | 165 000 | 550 000 |
| A03x | křižovatka se silnicí III/29916 (Kašov) | A 2,7 | 0,0 | viz A03 | viz A03 | viz A03 |
| A03 | křižovatka se silnicí III/29916 (Kašov) <> terénní zlom údolí Labe | A 2,7 – 3,2 | 0,5 | 20 000 000 | 75 000 | 250 000 |
| A04_V1 | nadjezd železniční trati č. 030 | A 3,2 – 3,6 | 0,4 | 120 000 000 | 60 000 | 800 000 |
| A04_V2 | nadjezd železniční trati č. 030 | A 4,2 – 4,5 | 0,3 | 90 000 000 | 45 000 | 600 000 |
| A05x_V1 | křižovatka Stanovice | A 3,6 | 0,0 | viz A05_V1 | viz A05_V1 | viz A05_V1 |
| A05_V1 | souběh s železniční tratí č. 030 | A 3,6 – 4,5 | 0,9 | 36 000 000 | 135 000 | 450 000 |
| A05_V2 | souběh s železniční tratí č. 030 | A 3,2 – 4,2 | 1,0 | 40 000 000 | 150 000 | 500 000 |
| A06 | železniční trať č. 030 <> křižovatka se silnicí III/2854 (Žireč – Hřibojedy) | A 4,5 – 5,2 | 0,7 | 20 000 000 | 105 000 | 350 000 |
| A07x | křižovatka se silnicí III/2854 (Žireč – Hřibojedy) | A 5,2 | 0,0 | viz A07 | viz A07 | viz A07 |
| A07 | křižovatka se silnicí III/2854 (Žireč – Hřibojedy) <> křižovatka U Letiště | A 5,2 – 6,7 | 1,5 | 45 000 000 | 225 000 | 750 000 |
| A08x | křižovatka U Letiště | A 6,7 | 0,0 | viz A08 | viz A08 | viz A08 |
| A08 | křižovatka U Letiště <> křižovatka se silnicí III/29915 (ul. Jaroměřská / Na Borkách) | A 6,7 – 7,7 | 1,0 | 30 000 000 | 150 000 | 500 000 |
| A09x | křižovatka se silnicí III/29915 (ul. Jaroměřská / Na Borkách) | A 7,7 | 0,0 | viz A09 | viz A09 | viz A09 |
| A09 | estakáda přes Labe | A 7,7 – 8,6 | 0,9 | 300 000 000 | 135 000 | 1 800 000 |
| A10 | estakáda přes Labe – křižovatka se silnicí II/299 | A 8,6 – 8,9 | 0,3 | 10 000 000 | 45 000 | 150 000 |
| | | A 8,9 – 9,1 | 0,2 | 5 000 000 | 30 000 | 100 000 |

| č. | úsek | staničení [km] | délka [km] | odhad stavebních nákladů [Kč] | odhad provozních nákladů [Kč/rok] | odhad udržovacích nákladů [Kč/rok] |
|---|---|-------------------|---------------|-------------------------------------|---|--|
| Celkem A_Varianta 1 – souběh s železniční tratí č. 030 ze severu | | | 9,2 | 711 000 000 | 1 380 000 | 6 550 000 |
| Celkem A_Varianta 2 – souběh s železniční tratí č. 030 z jihu | | | 9,2 | 685 000 000 | 1 380 000 | 6 400 000 |
| B Napojení ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever | | | | | | |
| B00 | rekonstrukce ulic Sylvárovská a Raisova | B 0,0 – 0,5 | 0,5 | 6 000 000 | 75 000 | 250 000 |
| B01 | křižovatka U Letiště – areál pily | B 0,0 – 2,4 | 2,4 | 75 000 000 | 360 000 | 1 200 000 |
| B02 | areál pily <> křižovatka s ul. 5. května (III/30011) | B 2,4 – 2,6 | 0,2 | 10 000 000 | 30 000 | 100 000 |
| B03x | křižovatka s ul. 5. května (III/30011) | B 2,6 | 0,0 | viz B03 | viz B03 | viz B03 |
| B03 | křižovatka s ul. 5. května (III/30011) <> podjezd pod vlečkou | B 2,6 – 2,7 | 0,1 | 5 000 000 | 15 000 | 50 000 |
| | | B 2,7 – 2,9 | 0,2 | 6 000 000 | 30 000 | 100 000 |
| B04 | podjezd pod vlečkou <> křižovatka se silnicí II/300 (ul. Smetanova) | B 2,9 – 3,1 | 0,2 | 18 000 000 | 30 000 | 100 000 |
| B05x | křižovatka se silnicí II/300 (ul. Smetanova) | B 3,1 | 0,0 | viz B05 | viz B05 | viz B05 |
| B05 | křižovatka se silnicí II/300 (ul. Smetanova) <> přemostění Netřeby | B 3,1 – 5,4 | 2,3 | 85 000 000 | 345 000 | 1 150 000 |
| B06x | křižovatka se silnicí II/300 Lipnice | B 4,5 | 0,0 | viz B06 | viz B06 | viz B06 |
| B06 | křižovatka se silnicí II/300 Lipnice <> přemostění Netřeby | B 4,5 – 5,4 | 1,0 | 30 000 000 | 150 000 | 500 000 |
| B07 | přemostění Netřeby | B 5,4 – 5,5 | 0,1 | 30 000 000 | 15 000 | 200 000 |
| B08 | přemostění Netřeby – křižovatka se silnicí III/30012 | B 5,5 – 5,8 | 0,3 | 10 000 000 | 45 000 | 150 000 |
| B08x | křižovatka se silnicí III/30012 | B 5,8 | 0,0 | viz B08 | viz B08 | viz B08 |
| Celkem B_Varianta B1 – úsporná | | | 1,9 | 76 000 000 | 285 000 | 1 100 000 |
| Celkem B_Varianta B2 – velkorysá | | | 5,8 | 239 000 000 | 870 000 | 3 050 000 |
| C Jižní přístup k Hospitalu Kuks | | | | | | |
| C01 | příjezdová komunikace k parkovišti Kuks – Jih | C 0,0 – 1,1 | 1,1 | 15 000 000 | 165 000 | 550 000 |
| C02p | parkoviště Kuks – Jih | C 1,1 | 0,0 | 13 000 000 | 75 000 | 250 000 |
| Celkem C_Jižní přístup k Hospitalu Kuks včetně parkoviště Kuks – Jih | | | 1,1 | 28 000 000 | 240 000 | 800 000 |

Odhad stavebních nákladů [Kč bez DPH]



Posouzení možných dopadů na dálniční křižovatku MÚK Jaroměř – sever, a to ve vazbě na § 39 zákona č. 13/1997 Sb.

Z § 39 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, vyplývá:

Mimořádné změny dopravního významu

Dojde-li k podstatnému nárůstu zatížení části pozemní komunikace, jejíž stavební stav nebo dopravně technický stav tomuto nárůstu zjevně neodpovídá, je osoba, která nárůst způsobila, povinna uhradit vlastníkovi dotčené části pozemní komunikace náklady spojené s nezbytnou úpravou a opravou takto dotčené části pozemní komunikace. Nedojde-li k dohodě o výši úhrady s vlastníkem dotčené části pozemní komunikace, rozhodne na návrh vlastníka soud.

Pokud tedy napojením nové komunikace nebo nového záměru do již existující křižovatky dojde ke zvýšení dopravní zátěže křižovatky, která navíc vyvolá nutné úpravy tvarového či stavebního řešení křižovatky, nese náklady na stavební a technické úpravy křižovatky osoba, která napojením nové komunikace nebo záměru zvýšení zátěže křižovatky vyvolala.

Napojení nově navržené silnice z MÚK Jaroměř – sever do Dvora Králové nad Labem do MÚK Jaroměř – sever je navržené novým 4. ramenem mimoúrovňové křižovatky, a to způsobem, který vyvolává jen minimální stavební zásahy do MÚK Jaroměř – sever dle projektové dokumentace pro provedení stavby. Předpokládá se přitom, že potřeba napojení nové silnice do Dvora Králové nad Labem by časově nastala až po realizaci MÚK Jaroměř – sever a 4. rameno křižovatky by tak bylo napojované do již realizované a provozované mimoúrovňové křižovatky. Vzhledem k pokročilosti realizace dálnice D11 v úseku Hradec Králové – Jaroměř – sever totiž není možné ex post změnit tvarové řešení křižovatky MÚK Jaroměř – sever a ta tedy bude realizována ve schváleném trubkovitém tvaru.

Připojení 4. ramene křižovatky a úpravy trubkovité mimoúrovňové křižovatky na deltovitou, která umožní všechny křižovatkové pohyby mezi všemi křižovatkovými větvemi, lze přitom dosáhnout stavebně velmi úsporným řešením, a to přidáním dvojice okružních křižovatek na rameni křižovatky napojující v současném řešení mimoúrovňové křižovatky přeložku silnice I/33 severně od Jaroměř. Nevýhodou je, že zatímco současné řešení trubkovité křižovatky je zcela bezkolizní a má de facto neomezenou kapacitu, přeměnou na deltovitou přibudou nové kolizní body v místech okružních křižovatek.

Náklady na stavební a technické úpravy křižovatky by samozřejmě byly součástí stavebních nákladů na realizaci nové silnice z MÚK Jaroměř – sever do Dvora Králové nad Labem.

Zásadní přitom je, že přidaná 4. křižovatková větev MÚK Jaroměř – sever nijak nezvýší dopravní zátěž na dálnici D11. Stávající navržené řešení dálnice D11 předpokládá dopravní napojení města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 ze směru od Hradce Králové z MÚK Choustníkovo Hradiště (a dále po stávající silnici II/299 do Dvora Králové nad Labem). Veškerá automobilová doprava směřující po dálnici D11 od Hradce Králové do Dvora Králové nad Labem (intenzita dopravy **A**) tak projede mimoúrovňovou křižovatkou Jaroměř – sever z jihu na sever a dálnici D11 opustí teprve na MÚK Choustníkovo Hradiště. V případě realizace nově navržené přímé silnice z MÚK Jaroměř – sever do Dvora Králové nad Labem lze předpokládat, že určitý podíl automobilové dopravy směřující po dálnici D11 od Hradce Králové do Dvora Králové nad Labem (intenzita dopravy **A1**) pojedje z MÚK Jaroměř – sever navrženým 4. ramenem křižovatky přímo do Dvora Králové nad Labem (tento směr bude atraktivní pro obyvatele jižní části města, pro dopravní obsluhu Průmyslové zóny Borek a zejména pro příjezd do ZOO Safari Dvůr Králové nad Labem) a část automobilové dopravy, zejména ta směřující do centrální a do severní

části města, bude přes MÚK Jaroměř – sever pokračovat dále na sever a do Dvora Králové nad Labem sjede přes MÚK Choustníkovo Hradiště (intenzita dopravy **A2**). Mimoúrovňovou křižovatkou Jaroměř – sever tak projede stále stejný objem automobilové dopravy, zatímco ve stávajícím řešení dálnice D11 a MÚK Jaroměř – sever veškerá doprava směřující do Dvora Králové nad Labem projede severní větví křižovatky, v navrženém řešení s novým ramenem křižovatky se toliko dopravní zátěž rozdělí z jednoho (severního) ramene MÚK na 2 ramena MÚK, severní a nové západní. Současně přitom dojde k odlehčení MÚK Choustníkovo Hradiště, kterou pro napojení Dvora Králové nad Labem bude pro dopravu do Dvora Králové nad Labem používat méně automobilů než v současném řešení, ve kterém se nepočítá s přímým napojením Dvora Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever.

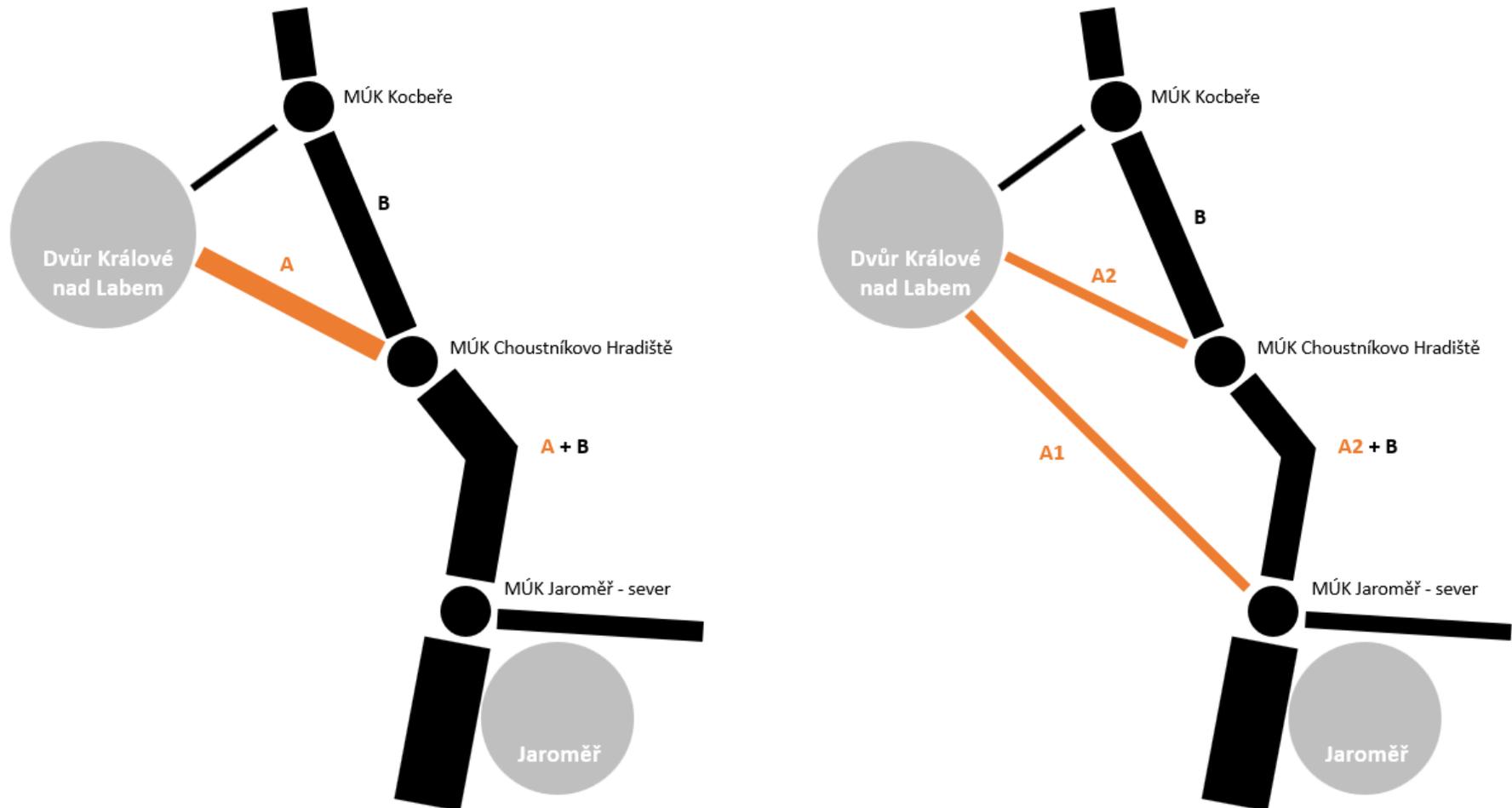


Schéma: rozpad automobilové dopravy směřující po dálnici D11 od Hradce Králové do Dvora Králové nad Labem, vlevo současné navržené řešení napojení Dvora Králové nad Labem na dálnici D11, vpravo: navržené řešení silničního napojení Dvora Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever

Průchodnost silnice územím

>> výkres N.4 NÁVRH | PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – LIMITY VYUŽITÍ A HODNOTY ÚZEMÍ

Průchodnost navrhované silnice územím je hodnocena ze dvou hlavních hledisek vyplývajících ze zadání této územní studie:

- ochrana životního prostředí (ZPF, PUPFL, ÚSES, fragmentace krajiny apod.)
- ochrana kulturně-historických hodnot území (ochranné pásmo Památkové rezervace Kuks – Betlém).

Navržená silnice prochází převážně v nezastavěném území, s výjimkou průchodu rozptýlenou zástavbou Žirecké a Městské Podstráně, Lipnice a Zahájí pak otevřenou zemědělskou krajinou. Právě vlivy na životní prostředí, především pak na přírodu a krajiny, jsou tak zásadní pro posouzení realizovatelnosti a míry potenciálního negativního ovlivnění území, kterým je vedení silnice navrženo.

Vyhodnocení průchodnosti silnice územím z hlediska možného ovlivnění složek životního prostředí je provedeno konvenčními metodami a soustředí se na podchycení nejzásadnějších vlivů na složky životního prostředí, kterými jsou zejména ZPF, PUPFL, ÚSES, vodní plochy a toky, ale také památné stromy, kompozičně významné aleje či stromořadí anebo údolní niva.

Navržená silnice dále prochází památkově a kulturně historicky mimořádně hodnotným územím mezi dvěma jádry Památkové rezervace obce Kuks s přílehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě. Mezi oběma jádry památkové rezervace jsou dodnes dochované četné historické kompoziční vazby, jakož i fyzické relikty komponované barokní krajiny, zejména cestní síť stromořadí podél cest, solitérní stromy, ale také sochy, křížky, boží muka a další stavby či artefakty drobné architektury. Území mezi oběma jádry památkové rezervace, který mi je obec Kuks s areálem bývalého hospitálu na levém břehu Labe a Betlém na pravém břehu Labe, je taxativně chráněno ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém.

Vyhodnocení průchodnosti silnice územím z hlediska možného ovlivnění kulturně historických hodnot je provedeno do velkého detailu a je dokumentováno zákresy trasy silnice do topografických map, do ortofotomap, do 3D modelu reliéfu území, jakož i do fotografií z horizontu chodce. Cílem je dokladovat míru potenciálního vlivu na fragmentaci struktury krajiny, na vnější i vnitřní obraz památkové rezervace a krajiny v jeho ochranném pásmu, jakož i na prostupnost krajiny.

Průchodnost silnice územím – životní prostředí

>> výkres N.5 NÁVRH | PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Průchodnost navrhované silnice územím z hlediska zájmů ochrany životního prostředí je hodnocena prostřednictvím následujících aspektů a chráněných zájmů životního prostředí, a zvláště pak ochrany přírody a krajiny:

Zábory ZPF

Je vyčíslena plocha předpokládaných záborů ZPF 30 m širokým koridorem, jehož osu tvoří osa navržené silnice. 30 metrový koridor má simulovat odhadované skutečné plošné nároky na realizaci tělesa silnice, včetně případných terénních úprav, tj. náspů a zářezů, včetně plošných nároků na realizaci křižovatek, mostních objektů či plošných nároků na vyvolané přeložky navazujících silnic či místních a účelových komunikací.

Zdrojem ploch ZPF je aktuální katastrální mapa (stav k 04/2019), čímž je dosaženo velmi vysoké míry přesnosti vyčíslení plochy předpokládaných záborů ZPF. Informace o kvalitě ZPF jsou převzaté z dat ÚAP příslušných SO ORP.

Vzhledem k trasování navrhované silnice převážně otevřenou zemědělsky intenzivně využívanou krajinou, představuje předpokládané zábory ZPF téměř celá plocha koridoru. S ohledem na trasování podstatné části navrhované silnice údolní nivou Labe, připadá více než polovina plochy předpokládaného záboru ZPF na nejkvalitnější zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany.

Zábory PUPFL

Je vyčíslena plocha předpokládaných záborů PUPFL 30 m širokým koridorem, jehož osu tvoří osa navržené silnice. 30 metrový koridor má simulovat odhadované skutečné plošné nároky na realizaci tělesa silnice, včetně případných terénních úprav, tj. náspů a zářezů, včetně plošných nároků na realizaci křižovatek, mostních objektů či plošných nároků na vyvolané přeložky navazujících silnic či místních a účelových komunikací.

Zdrojem ploch PUPFL je aktuální katastrální mapa (stav k 04/2019), čímž je dosaženo velmi vysoké míry přesnosti vyčíslení plochy předpokládaných záborů PUPFL. Informace o druzích lesa jsou převzaté z dat ÚAP příslušných SO ORP.

Vzhledem k trasování navrhované silnice převážně otevřenou zemědělsky intenzivně využívanou krajinou jsou předpokládané zábory lesa navrhovanou silnicí zcela zanedbatelné. Navržená silnice zasahuje pouze okrajově do ploch lesa v úseku souběhu s železniční tratí č. 030, která prochází v úseku kolem Stanovic po hranici Nového lesa u Kuksu a lesních porostů podél pravého břehu řeky Labe.

Střety s ÚSES

Je vyčíslena plocha předpokládaných střetů 30 m širokého koridoru silnice s plochami dotčených prvků ÚSES. Osu koridoru přitom tvoří osa navržené silnice. 30 metrový koridor má simulovat odhadované skutečné plošné nároky na realizaci tělesa silnice, včetně případných terénních úprav, tj. náspů a

zářezů, včetně plošných nároků na realizaci křižovatek, mostních objektů či plošných nároků na vyvolané přeložky navazujících silnic či místních a účelových komunikací.

Zdrojem ploch ÚSES jsou aktuální platné (vydané / schválené) územní plány ve znění všech případných změn. Územní plány zpřesňují rovněž ÚSES dle Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje, proto jsou vyčísleny toliko plochy střetů koridoru navrhované silnice s ÚSES dle platných územních plánů.

Křížení navržené silnice s ÚSES v údolní nivě Labe, stejně jako v údolní nivě Netřeby, jsou řešená mostními objekty a estakádami, spojitost a funkčnost těchto prvků ÚSES proto nejsou navrženou silnicí nijak ohroženy. Všechna ostatní křížení navrhované silnice s ÚSES (ve všech případech se jedná o lokální biokoridory) se odehrávají v úrovni terénu a vzhledem k návrhové kategorii silnice S9,5, směrově nedělené, ani tato křížení ÚSES s navrhovanou silnicí nejsou nijak konfliktní. Jedná se o přerušení lokálního biokoridoru na max. 10 m a navíc v úrovni terénu bez jakýchkoli migračních bariér, což je v z pohledu metodiky navrhování ÚSES zcela akceptovatelné.

Ohrožení památných stromů

Navrhovaná trasa silnice se dostává do bezprostředního kontaktu se dvěma památnými lípami nad Zaloňovem, v místě, kde je navrženo napojení navrhované silnice od MÚK Jaroměř – sever na stávající silnici III/29915 od Zaloňova. Silnice, včetně nové křižovatky navrhované silnice se stávající silnicí III/29915, je navržena mimo vlastní památné stromy, bude je však třeba důsledně chránit po dobu výstavby silnice.

Zákres průchodu navrhované silnice (vpravo) kolem dvou památných lip nad Zaloňovem



Křížení kompozičně významných alejí / stromořadí

Je vyčíslena délka potenciálního střetu navrhované silnice s identifikovanými kompozičně významnými alejemi či jednořadými stromořadími podél silnic, cest ve volné krajině, železniční trati, ulic ve městě, ale také kolem vodních toků či remízů. Kompozičně významné aleje či stromořadí jsou identifikované podle terénního průzkumu území.

Střetům navrhované silnice s kompozičně významnými alejemi či stromořadími se nelze vyhnout, jejich výskyt je v otevřené, převážně zemědělsky využívané krajině údolní nivy Labe a jejího okolí velmi vysoký. Navrhovanou silnicí nejvíce ohroženými alejemi/stromořadími jsou ty lemující stávající silnici III/29915 okolo Kašova a dále lemující železniční trať č. 030 okolo Stanovic. Protože je v těchto úsecích nová silnice navržena ve stopě stávající silnice III/29915, resp. v bezprostředním souběhu s naspem železniční trati č. 030, je zřejmé, že výstavbou silnice dojde k narušení celých úseků stromořadí. V případě úseku silnice vedené ve stopě silnice III/29915 se předpokládá nutnost vykáčení severního stromořadí a jeho nahrazení novou výsadbou. S narušením celé linie stromořadí je nutné počítat také v úseku navrhovaného souběhu silnice s železniční tratí č. 030. I v tomto případě se však předpokládá náhradní výsadba podél vnějšího okraje nového náspu silnice.

Všechna ostatní stromořadí, resp. aleje jsou navrhovanou silnicí kříženy převážně kolmo, resp. pod určitým úhlem, nikoli podélně, jako v případě vedení silnice ve stopě silnice III/29915 a v souběhu s železniční tratí. Silnice tak vyvolá vždy jen lokální průsek stromořadím / alejí. Nejvýraznější potenciální zásah je přitom vyhodnocen u křížení navrhované silnice s vegetačním doprovodem řeky Labe, jakož i s nově vysázenými stromořadími v nivě Labe, tak se totiž s ohledem na vedení silnice po estakádě počítá s poměrně velkou nutnou šířkou průseků stromořadími. Významný potenciální zásah silnice je vyhodnocen také do historické vzrostlé aleje lemující ulici 5. května od náměstí Denisova až po vlakové nádraží.

Křížení vodních toků

Je vyčíslen počet křížení navrhované silnice s významnými a s ostatními (méně významnými a drobnými) vodními toky, včetně odvodňovacích kanálů a struh, často trvale nezavodněných. Z významných vodních toků se navrhovaná silnice kříží s řekou Labe a s potokem Netřeba. Obě křížení silnice jsou proto navržena celá na mostním objektu, resp. estakádě v dostatečné výšce na hladinou záplavy stoleté vody, aby nemohlo tělesem silnice dojít k narušení vodního režimu vodního toku a jeho údolní nivy. Navržená silnice dále kříží několik drobných vodních toků a odvodňovacích kanálů a struh, jejich křížení je poměrně jednoduše konstrukčně řešitelné mostky s dostatečně dimenzovanými propustky vodních toků pod silnicí. V případě vedení trasy napojení ZOO ulicemi Sylvárovskou a Raisova by rozšíření ulice Raisova mohlo vyvolat nutnost kompletního zatrubnění potoka kanalizovaného v této ulici.

Ohrožení vodních zdrojů

Navržená silnice kříží v úseku vedeném nivou řeky Labe vodní zdroj včetně ochranného pásma vodního zdroje I. stupně. Vzhledem k vedení navrhované silnice na estakádě nad řekou bude nutné zajistit ochranu vodního zdroje zejména při případné realizaci estakády.

Průchod údolní nivou

Navržená silnice prochází v délce cca 900 m po estakádě nivou řeky Labe.

| ozn. | úsek | zábory ZPF [ha] | | zábory PUPFL [ha] | | křížení vodních toků | | | | | |
|---|--|------------------------|-----------------------------|-------------------|---------------------------|--------------------------------------|---|--|--|------------------------------------|---------------------------------|
| | | I. + II. třída ochrany | III., IV., V. třída ochrany | les hospodářský | plocha střetu s ÚSES [ha] | počet ohrožení památných stromů [ks] | délka křížení s významnými stromořadími [m] | počet křížení významných vodních toků [ks] | počet křížení drobných vodních toků [ks] | počet ohrožení vodních zdrojů [ks] | délka průchodu údolní nivou [m] |
| A napojení města Dvůr Králové nad Labem a průmyslových zón | | | | | | | | | | | |
| A1_V1 | průchod přes Labe blíže městu + souběh s železniční tratí severně od trati | 13,6923 | 12,8689 | 0,2967 | 0,7924 | 1 | 3 220 | 1 | 7 | 1 | 880 |
| A1_V2 | průchod přes Labe blíže městu + souběh s železniční tratí jižně od trati | 13,1443 | 12,6693 | 0,7004 | 0,7924 | 1 | 3 220 | 1 | 7 | 1 | 880 |
| A2_V1 | průchod přes Labe dále od města + souběh s železniční tratí severně od trati | 14,0275 | 12,6514 | 0,2967 | 0,8642 | 1 | 3 120 | 1 | 7 | 1 | 940 |
| A2_V2 | průchod přes Labe dále od města + souběh s železniční tratí jižně od trati | 13,4794 | 12,4518 | 0,7004 | 0,8642 | 1 | 3 120 | 1 | 7 | 1 | 940 |
| B napojení ZOO | | | | | | | | | | | |
| B1a | rozšíření ulice Sylvárovská a Raisova | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0 | 0 | 1* | 1* | 0 | 0 |
| B1b | propojení II/300 a III/30012 + přemostění Netřeby | 2,8369 | 1,4223 | 0,2667 | 0,5397 | 0 | 110 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | jižní obchvat města | 7,8380 | 8,4890 | 0,1170 | 0,5147 | 0 | 290 | 1 | 6 | 0 | 0 |
| C jižní přístup k Hospitálu Kuks, včetně parkoviště u železniční zastávky Kuks | | | | | | | | | | | |
| C | jižní přístup k Hospitálu Kuks + parkoviště | 2,7802 | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

* v délce 300 m

Fragmentace volné krajiny

Fragmentace volné krajiny silnicí je pro účely této územní studie, s ohledem na malý plošný rozsah území dotčeného navrženou trasou silnice, při němž nelze využít pro vyhodnocení míry fragmentace krajiny liniovými stavbami standardizovaného indikátoru MMR ČR, který vztahuje míru fragmentace ke katastrálním územím, případně územím celých obcí, vyhodnocena na základě poznatků z terénního průzkumu území a znalosti struktury volné krajiny.

V území dotčeném navrhovanou trasou silnice byly vymezeny homogenní krajinné plošky, tedy dílčí plochy v krajině, které jsou vizuálně vnímané jako jednotné krajinné mikroprostory, vymezené zpravidla hranicí zástavby a dále prostorově výraznými krajinnými vegetačními předěly jako jsou výrazné aleje a stromořadí, remízy tvořené vzrostlou dřevinnou vegetací, doprovodné vegetace vodních toků, hranice lesa apod. Jako souvislé krajinné prostory, v tomto případě uzavřené, jsou vymezené i souvislé plochy lesa.

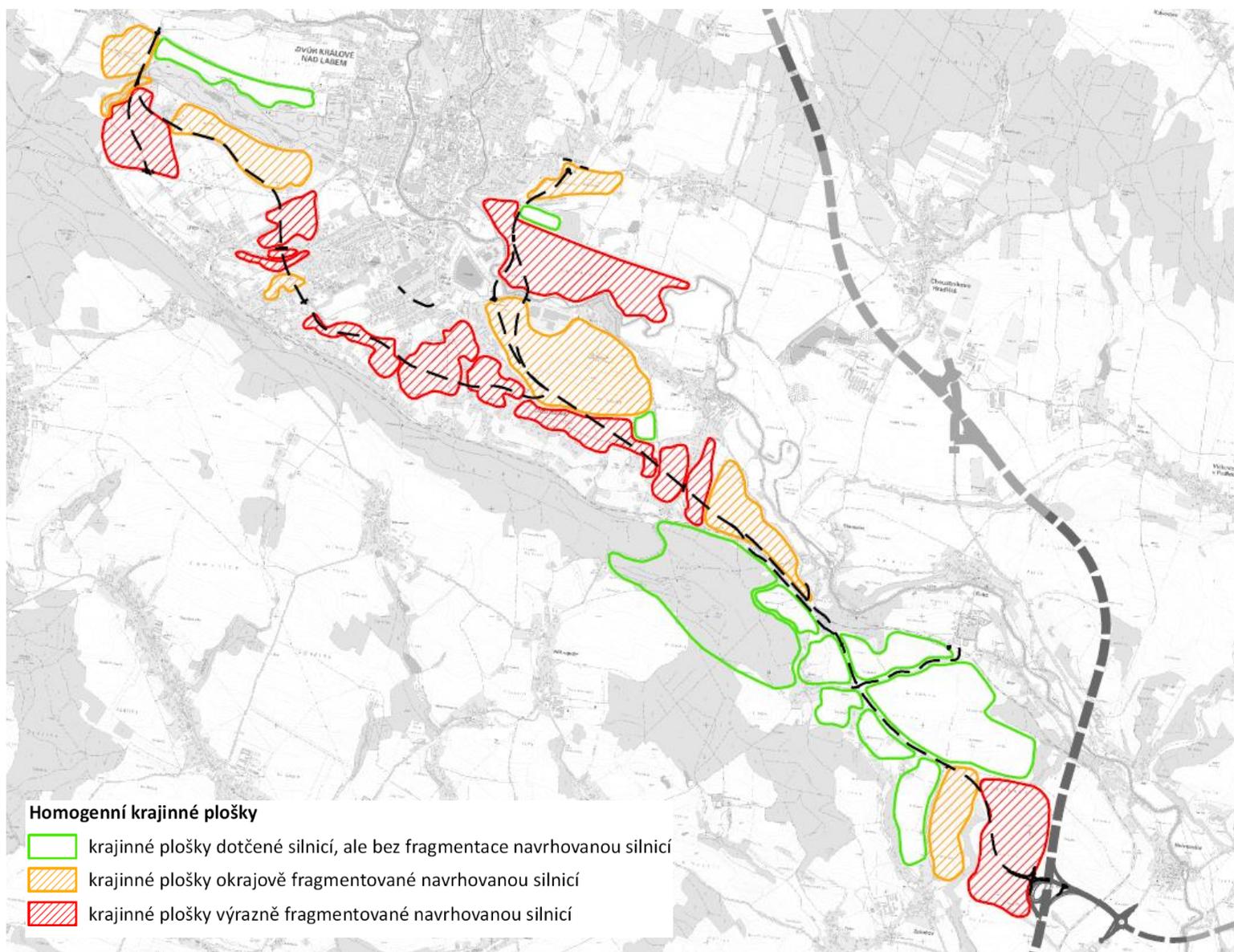
Navržená silnice nezpůsobuje žádnou novou fragmentaci volné krajiny pouze v úseku, kde je její trasa navržená ve stopě stávající silnice III/29915 okolo Kašova a v souběhu s železniční tratí č. 030 okolo Stanovic. V těchto úsecích využívá navrhovaná silnice stopy, resp. souběhu se stoupou již existujících předělů krajinných plošek a nevytváří žádný nový předěl.

Do několika krajinných plošek zasahuje navrhovaná silnice pouze okrajově a neznamena tak jejich úplné předělení na více menších krajinných plošek, ale toliko zmenšení plochy dané krajinné plošky. V podstatě jen okrajově zasahuje navrhovaná silnice i do jednoho z vůbec plošně nerozsáhlejších krajinných prostorů v dotčeném území, kterým je niva řeky Labe mezi Dvorem Králové nad Labem a Žirčí. Přesto, že navržená silnice fragmentuje pouze západní okraj nivy v návaznosti na město, je tento zásah hodnocen jako významný, protože se jedná o zásah (byť okrajový) do jedné z krajinářsky i rekreačně vůbec nejhodnotnějších krajinných plošek v celém řešeném území.

Nejvyšší mírou fragmentace je postižena jemně zrnitá krajina mezi rozptýlenou zástavbou Žirecké a Městské Podstráni. Homogenní krajinné plošky tu jsou velmi malé, jedná se totiž o poslední fragmenty volné krajiny mezi jižním okrajem kompaktnější zástavby jádrového území Dvora Králové nad Labem a rozptýlenou zástavbou historických zemědělských usedlostí na Žirecké a Městské Podstráni. Poměrně hustá sekvence malých krajinných plošek je tu navrhovanou silnicí fragmentovaná napříč krajinnými ploškami. Je tak zřejmé, že navrhovaná silnice by v průchodu Žireckou a Městskou Podstrání zcela zlikvidovala poslední zbytky volné krajiny jižního okraje zástavby města Dvůr Králové nad Labem.

Na závěr lze tedy shrnout, že z pohledu fragmentace volné krajiny je nejproblematičtější úsek B navrhované silnice, napojující ZOO Dvůr Králové nad Labem na silnici navrženou mezi městem a průmyslovými zónami a MÚK Jaroměř – sever. Z hlediska významnosti důsledků fragmentace je pak problematický rovněž úsek silnice propojující obě průmyslové zóny, vedený nivou řeky Labe.

Schéma fragmentace homogenních plošek volné krajiny navrhovanou silnicí



Průchodnost silnice územím – kulturní a historické hodnoty

>> výkres N.6 NÁVRH | PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY

Vliv na památkovou rezervaci Kuks – Betlém

Územní obce Kuks včetně přilehlého areálu bývalého hospitálu, společně se souborem barokních pískovcových soch v Betlémě v Novém lese u Kuksu, byly Výnosem MK ČR ze dne 20. 9. 1989, o prohlášení historický jader měst Kutné Hory, Jindřichova Hradce, Slavonic, Tábora, Žatce, Hradce Králové, Jičina, Josefova, Litomyšle, Pardubic, Znojma, Nového Jičina, Olomouce, obce Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě, souboru technických památek Stará Huť v Josefském údolí u Olomučan a arch. lokalit Libodřický mohylník, Slavníkovská Libice, Tříslav, Tašovice, Bílina, České Lhotice, Staré Zámky u Líšně a Břeclav-Pohansko za památkové rezervace, prohlášeny v roce 1989 za památkovou rezervaci.

K zajištění ochrany hodnot památkové rezervace před negativními vlivy v území okolo památkové rezervace bylo Vyhláškou Okresního národního výboru v Trutnově č. 152/16-1897, kterou se určuje ochranné pásmo „Památkové rezervace Kuks-Betlém“ s účinností od 1. ledna 1988 vyhlášeno ochranné pásmo Památkové rezervace Kuks – Betlém. Toto ochranné pásmo zahrnuje území okolo Kuksu a okolo Betléma a zahrnuje rovněž území mezi dvěma jádrovými územími památkové rezervace obce Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě. Cílem ochranného pásma je tak chránit před negativními vlivy nejen okolí památkové rezervace, ale i vzájemné vztahy mezi dvěma jádrovými územími rezervace.

Ochranné pásmo památkově chráněného území slouží v obecné rovině k ochraně vnějšího obrazu památkové rezervace či památkové zóny, **pro zajištění urbanistické a architektonické kvality jejich bezprostředního okolí nebo i pro uchování pohledových vztahů chráněného území k širšímu okolí**. Proto památkáři regulují na území ochranného pásma také stavební činnost a další zásahy tak, aby nebyly porušeny nebo ohroženy například **panoramatické a dálkové pohledy** na památkovou rezervaci či památkovou zónu.

Podmínky ochrany území v rámci ochranného pásma památkové rezervace Kuks – Betlém nejsou dle výše citované Vyhlášky ONV v Trutnově č. 152/16-1897 ve vztahu k umístování nových staveb nijak explicitně zpřesněny, kromě obecného zákazu provádět jakoukoli výstavbu a stavební úpravy stávajících obytných, veřejných, hospodářských a ostatních budov, objektů a zařízení, jakož i jakékoliv zásahy do stávajícího terénu a jeho zeleně, včetně těžby nerostných surovin, používání chemických prostředků, které by mohly ohrozit rostlinná nebo živočišná společenstva, rekultivace a meliorace území, jakož i jakékoliv jiné změny ve způsobu využívání a obhospodařování půdního a lesního fondu organizacemi a občany.

Národní kulturní památka Betlém se souborem plastik Matyáše Bernarda Brauna se aktuálně nachází na indikativním seznamu ČR pro zápis mezi památky světového kulturního dědictví UNESCO.

Územní studie se s ohledem na výše uvedené při hodnocení vlivu navržené silnice soustředí zejména na vliv navržené silnice na obraz krajiny ochranného pásma památkové rezervace, na její potenciální bariérový efekt a na případnou viditelnost silnice z jádrových území památkové rezervace, zejména pak z areálu bývalého Hospitálu Kuks, který je obklopen otevřenou zemědělskou krajinou, na rozdíl od Betléma, který je uvnitř lesního masivu Nového lesa u Kuksu.

Průchod silnice ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém

Již samotné zadání vyhledat trasu přímého silničního propojení MÚK Jaroměř – sever s městem Dvůr Králové nad Labem v trase stávající silnice III/29915 indikuje nevyhnutelnost průchodu takové silnice ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém. Navrhovaná silnice totiž musí, stejně jako stávající silnice III/29915, projít prostorem mezi Stanovicemi a Novým lesem u Kuksu.

Nová silnice je důsledně navržena tak, aby v průchodu ochranným pásmem, stejně jako v průchodu v těsném dotyku s ním (po jeho okraji), nevytvářela žádnou novou linii v krajině, ani žádnou novou bariéru pohybu chodců a cyklistů v krajině.

V úseku, ve kterém navržená silnice tanguje okraj ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém, tedy v úseku mezi Novým Kašovem a terénní hranou údolí Labe (před současným železničním přejezdem silnice III/29915), je nová silnice navržena jako prosté rozšíření stávající silnice III/29915, a to ve směru na sever, o cca 2 m (ze současné kategorie S7,5 na S9,5). Rozšíření by vyvolalo nutnost vykácení stávajících fragmentů stromořadí podél severní strany silnice III/29915, to by však bylo nahrazeno novou výsadbou. V tomto úseku tak navrhovaná silnice nevytváří žádnou novou liniovou stopu v krajině, ale využívá důsledně, a to zcela bez jakékoli výjimky a odchylky, stopu stávající silnice III/29915, která, vzhledem k vedení téměř úplně po rovině má vyhovující směrové vedení i pro návrhovou kategorii silnice S9,5.

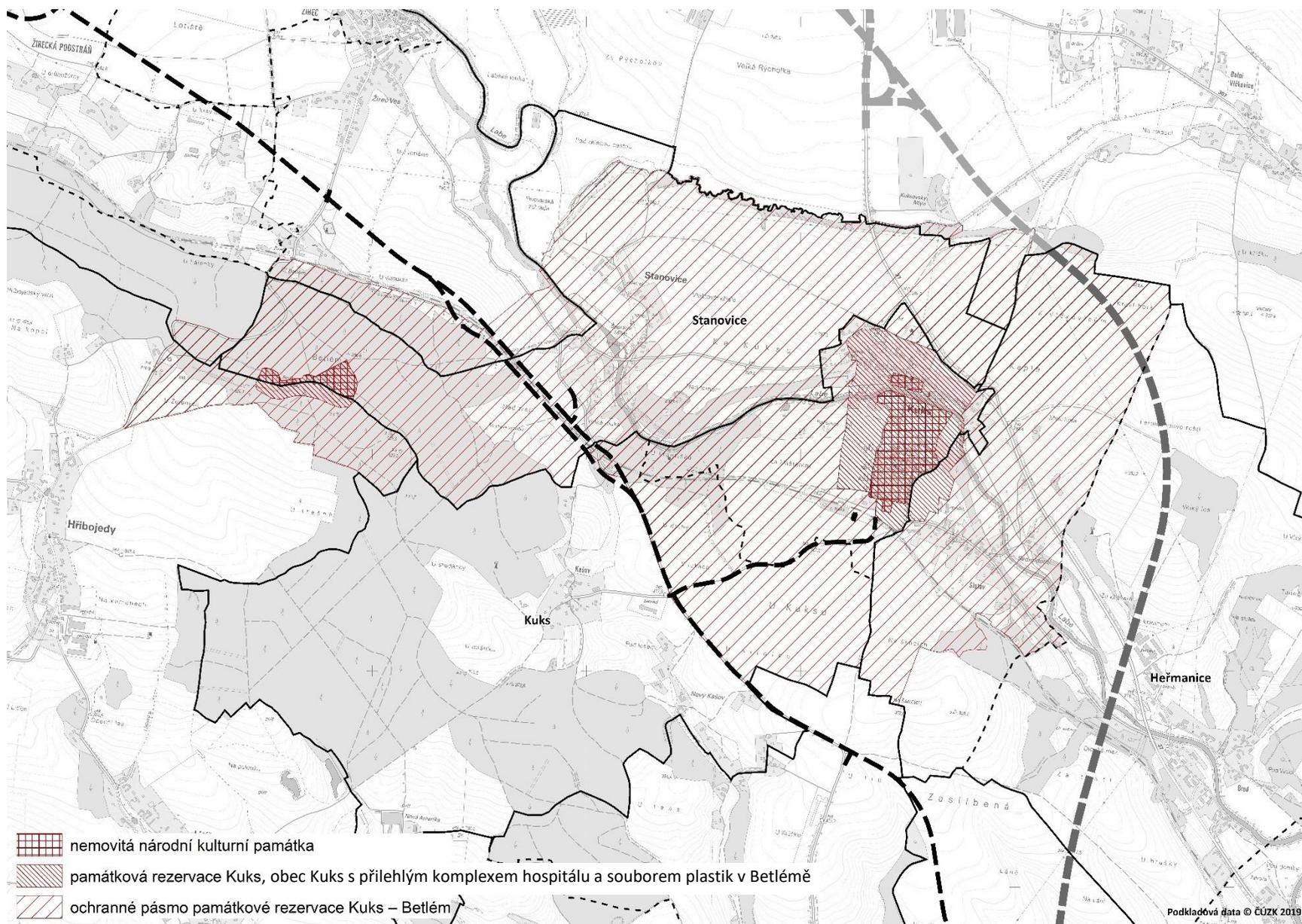
Do ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém vstupuje navrhovaná silnice (směrem od východu) na terénní hraně údolí Labe, těsně před železničním přejezdem silnice III/29915 přes trať. S cílem eliminovat zcela vytvoření nové linie a bariéry v krajině je nová silnice navržena v těsném souběhu s železniční tratí č. 030, a to, s výjimkou míst křížení navrhované silnice s tratí, které musí být dle požadavků SŽDC, s.o. mimoúrovňové, ve výškové úrovni koruny tělesa železniční trati. Silnice je konstrukčně navržena na náspu přimknutém ke stávajícímu náspu železniční trati.

Návrh prověřuje 2 varianty vedení silnice v souběhu s železniční tratí:

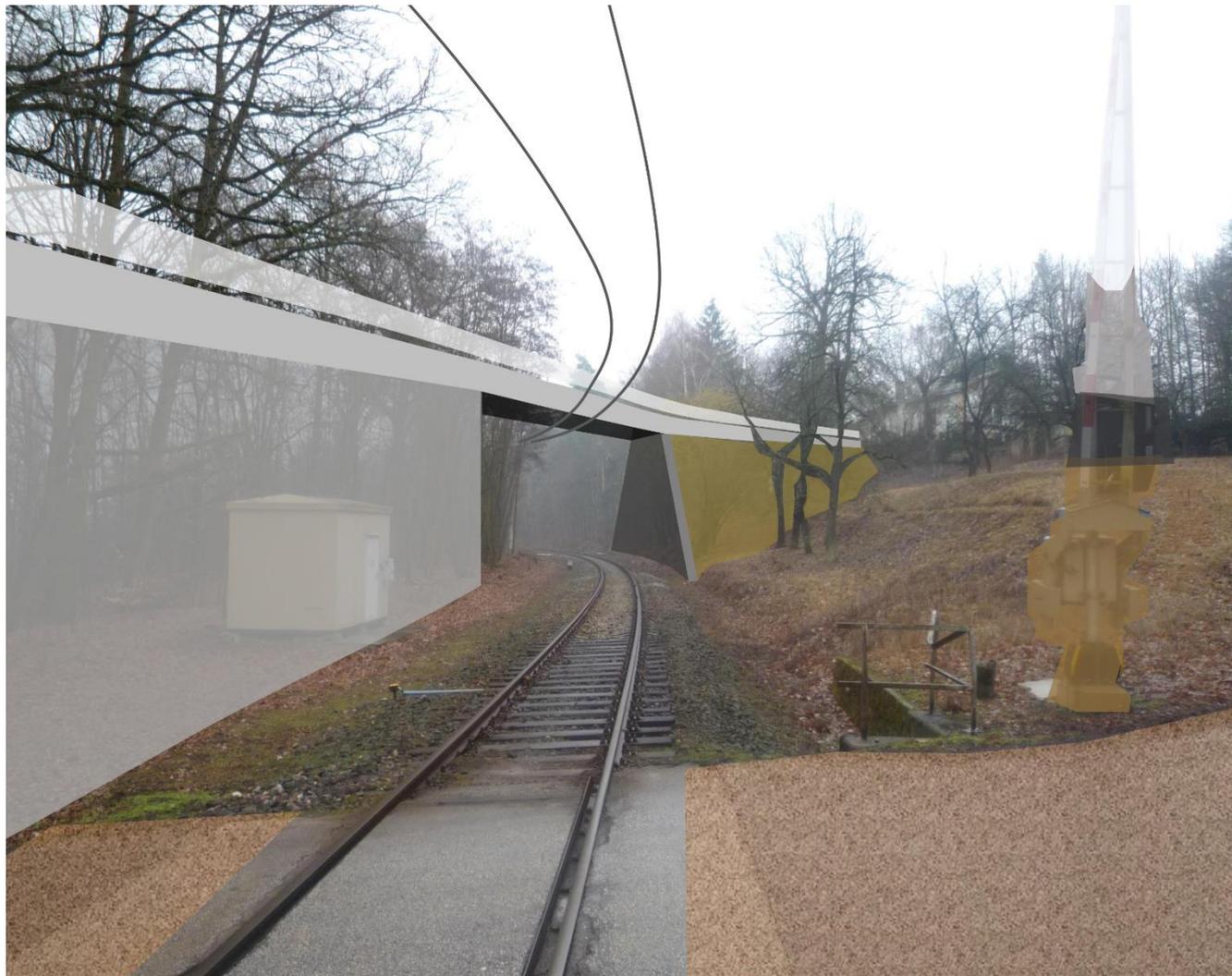
Varianta 1 – severně od trati využívá příznivých terénních poměrů k mimoúrovňovému překonání železniční trati. V místě, kde dnes končí přímý úsek silnice III/29915 a kde se stáčí do serpentýn vedoucích směrem dolů k přejezdu přes železniční trať a dále do údolí Labe ke Stanovicím, je silnice navržena v přímém pokračování v úrovni terénu, ve výšce cca 8 m nad úrovní trati překonává železniční trať a pak v maximálním povoleném sklonu klesá do výškové úrovně koruny tělesa železniční trati. Na výškovou úroveň trati se navrhovaná silnice dostává již v místě podchodu trati v křížení se žlutou turistickou značkou. Nadjezd nad železniční tratí by byl velmi výhodně skrytý v lesním porostu a nebyl by tak v krajině vůbec viditelný. Pokračování silnice je navrženo v těsném souběhu se železniční tratí, v její výšce, aby bylo zachováno mimoběžné křížení s historickou kočárovou cestou z Kuksu do Betléma (dnes červená turistická trasa KČT a naučná stezka Půjdem spolu do Betléma). V souběhu se železnicí je silnice navržena až za hranici ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém. Od železniční trati se silnice odklání až za hranici ochranného pásma. Snad jedinou nevýhodou této varianty je rozšíření náspu pro silnici směrem ke Stanovicím, tedy ve směru klesání terénu, výška náspu silnice by tak byla o cca 2 m vyšší než stávající násep trati.

Varianta 2 – jižně od trati s velkou výhodou využívá možnosti „skrýt“ novou silnici za násep železniční trati, při přístupu od Stanovic, z otevřené krajiny, by tak nová silnice nebyla prakticky vůbec viditelná a nebyla by téměř vnímána. Silnice je směrem od východu navržena ve výškové úrovni železniční trati, přičemž až na severozápadní hranici ochranného pásma, v místě zářezu železnice do terénu se silnice výškově zvedá do úrovně cca 8 m nad úroveň trati, a tedy (s ohledem na zářez trati cca 3-4 m) cca 4-5 m nad úroveň terénu a na samotné hranici ochranného pásma překonává nadjezdem železniční trať a již mimo ochranné pásmo zpátky sklesává do úrovně terénu. Vizuální exponovanost nadjezdu nad železniční tratí, byť ve výšce ne větší než 5 m nad úrovní okolního terénu, je jedním z nejslabších míst této varianty. Druhým zásadním kolizním místem je střet s galerií soch Křížové cesty 21. století.

Schéma průchodu navrhované silnice ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém



Varianta 1 – severně od trati: pohled na navržený nadjezd nad železniční trati od stávajícího přejezdu



Nadjezd nad železniční trati ve výšce cca 8 m nad úrovní trati, po nadjetí železniční trati silnice začíná v maximálním možném podélném sklonu klesat do výškové nivelety trati. Celý nadjezd nad železniční trati je s výhodou skrytý v lese, vzhledem k výšce porostu lesa 15 – 20 m nad úroveň terénu se celý nadjezd vůbec nebude v krajině uplatňovat.

Varianta 1 – severně od trati: pohled z dálky na navržený nadjezd nad železniční tratí a na průchod žluté turistické trasy pod navrženou silnicí a železnici



Od nadjezdu nad železniční tratí silnice plynule klesá do nivelety železniční trati, na ní se silnice dostává v místě podchodu žluté turistické trasy pod železniční tratí. Stávající podchod žluté turistické trasy pod železniční tratí zůstane zachován a bude prodloužen o podchod pod tělesem silnice.

Varianta 1 – severně od trati: pohled na nadjezd nad železniční tratí a na podchod pod silnicí a železniční tratí v místě křížení se žlutou turistickou trasou



Od křížení podchodu žluté turistické trasy pod železnici a nově i pod silnicí již silnice pokračuje konstantně ve výškové úrovni železniční trati. Bezprostředně za křížením podchodu žluté turistické trasy je navrženo nové napojení stávající silnice III/29915 (přerušené nadjezdem nad železniční tratí) na navrhovanou silnici.

Varianta 1 – severně od trati: pohled na podchod pod silnicí a železniční tratí v místě křížení s červenou turistickou trasou



Silnice dále pokračuje v souběhu se železniční tratí, v její výškové úrovni. V místě křížení podchodu červené turistické trasy dosahuje niveleta železniční trati, a tedy také navrhované silnice ze strany od Stanovic největší výšky nad okolním terénem. Podchod červené turistické trasy pod tratí je zachován a je prodloužen o podchod pod navrhovanou silnicí. Portál podchodu může být replikou stávajícího portálu podchodu pod železniční tratí.

Varianta 2 – jižně od trati: pohled na podchod pod silnicí a železniční tratí v místě křížení se žlutou turistickou trasou



Ve variantě vedení silnice jižně od železniční trati klesá silnice od Kašova v mírném sklonu průsekem lesem do výškové úrovně železniční trati. Ve výšce železniční trati pokračuje pak silnice v souběhu s tratí až k nadjezdu nad železniční tratí. Stávající podchod žluté turistické trasy pod železniční tratí zůstane zachován a bude prodloužen o podchod pod tělesem silnice. Vzhledem ke konfiguraci terénu, který se od železniční trati na jih zvedá, by musel být terénně upraven (prohlouben) přístup k podchodu pod silnicí.

Varianta 2 – jižně od trati: pohled na podchod pod silnicí a železniční tratí v místě křížení s červenou turistickou trasou



Silnice dále pokračuje v souběhu se železniční tratí, v její výškové úrovni. V místě křížení podchodu červené turistické trasy dosahuje niveleta železniční trati, a tedy také navrhované silnice ze strany od Nového lesa u Kuksu největší výšky nad okolním terénem. Podchod červené turistické trasy pod tratí je zachován a je prodloužen o podchod pod navrhovanou silnicí. Portál podchodu může být replikou stávajícího portálu podchodu pod železniční tratí.

Varianta 2 – jižně od trati: pohled na východní začátek nadjezdu nad železniční trati

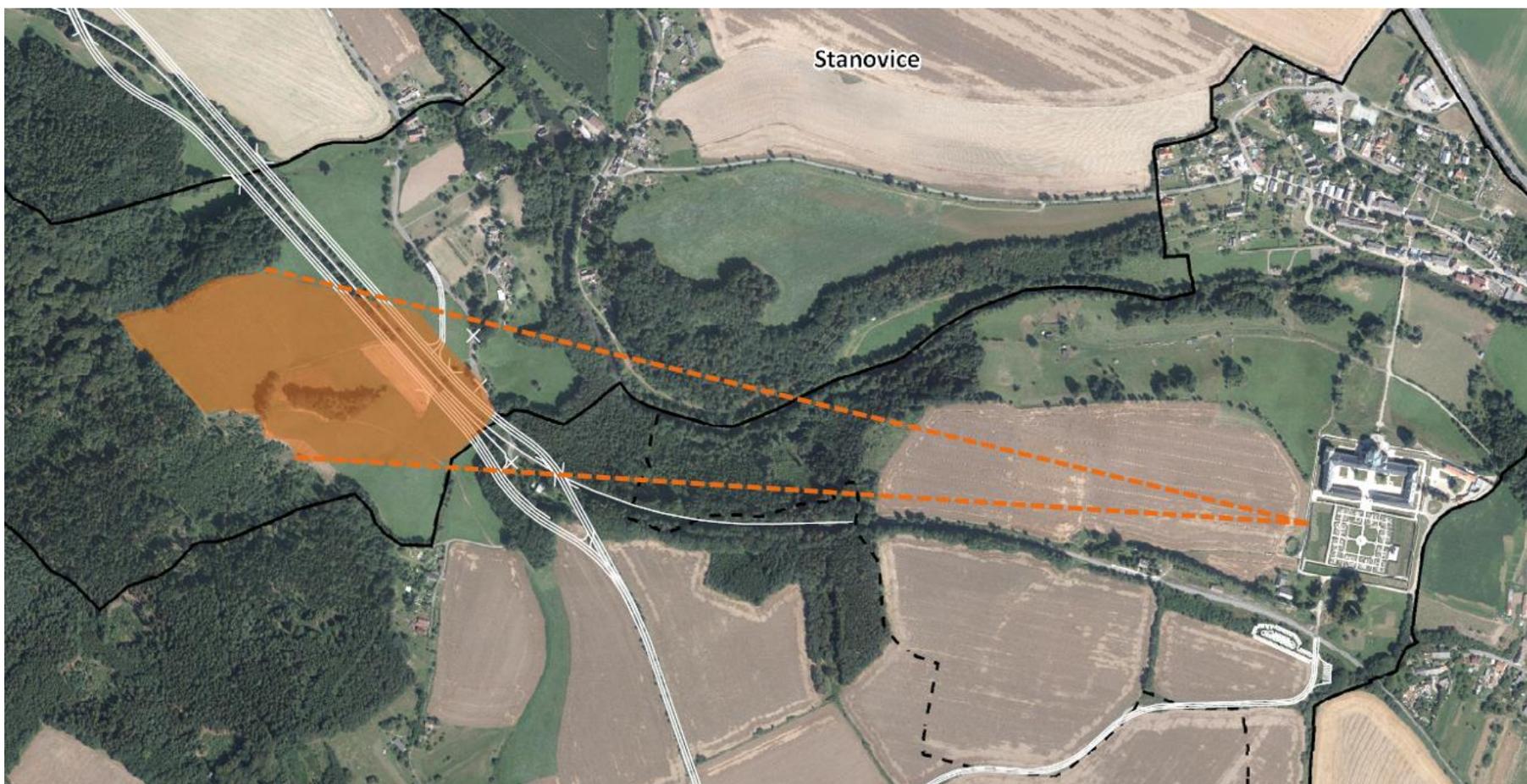


Silnice pokračuje od křížení s podchodem červené turistické trasy po loukách mezi lesem a železniční trati, na kterých je dnes rozmístěna Křížová cesta 21. století (příběh utrpení a nadějí). V terénně nejvyšším místě se silnice plynule, v mírném sklonu, zvedá a nastoupává postupně napříč loukou do výšky cca 8 m nad niveletu železniční trati, tj. vzhledem k vedení železniční trati v zářezu cca 3 m pod terénem, do výšky cca 5 m nad úroveň terénu louky mezi lesem a železniční trati. Bude nutné zajistit pěší a cyklistický průchod pod stoupající rampou nadjezdu nad železniční trati.

Viditelnost navrhované silnice od Hospitálu Kuks

Z prostoru areálu bývalého hospitálu v Kuksu není území dotčené navrhovanou silnicí prakticky vůbec viditelné. Jediné místo, dotčené návrhem silnice, které je z prostoru areálu hospitálu, konkrétně z cesty vedené vně západní zdi bylinkové zahrádky hospitálu, viditelné, je louka pod Vyhlídkou na Šporkovo panství na žluté turistické trase, tedy louka mezi okrajem lesa a železniční tratí. Viditelná od hospitálu je však spíše horní část této louky, vedení silnice je ale navrženo (ve variantě vedení silnice jižně od trati) po spodní patě louky, v bezprostředním souběhu se železniční tratí. Navrhovaná silnice se nebude v pohledech od areálu bývalého hospitálu v Kuksu v krajině nijak zásadně vizuálně uplatňovat.

Zákres jediné části otevřené volné krajiny (mimo les), dotčené trasou silnice, viditelné z prostoru areálu bývalého hospitálu v Kuksu (oranžová plocha)



Louka pod Vyhídkou na Šporkovo panství
(ve spodní části bíle zakreslena navrhovaná silnice – varianta jižně od trati)



Vliv na území Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště

Specifickým kulturně historickým fenoménem území mezi Jaroměří, Dvorem Králové nad Labem, Kohoutovem a Chvalkovicemi, do něhož zasahuje i území dotčené řešením této územní studie, je území Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště, jehož jádrem je obec Kuks s areálem hospitalu. Hrabě František Antonín Špork vybudoval v prostoru Kuksu v letech 1696 – 1720 velkolepý komplex se dvěma areály. Na levém břehu Labe byl postaven zámek s budovou lázní, kolonádami, hostincem, divadlem a objekty správy panství, uprostřed byl pak prostor určený zábavě se závodíštěm, kuželníkem, střelnicí, holubníkem a domem filosofů s knihovnou. Na protilehlém, pravém břehu Labe, byl vybudován špitál s kostelem a rodinnou hrobkou, na který navazovala zahrada s poustevnou a hřbitov. Areál Špitálu byl vyzdoben ojedinělou alegorií barokních soch ctností a neřestí od sochaře Matyáše Bernarda Brauna.

Areál Kuksu je jádrem velkolepého projektu, který byl rozvinut na ploše celého panství Choustníkovo Hradiště. Realizace celého projektu byla spojena s mnoha úpravami krajinných prvků na území celého panství. Velkoryse bylo koncipováno například tzv. Hubertovo údolí v lese zvaném Bokouš a samozřejmě nejznámější památka Betlém. Příkladem barokních úprav byly aleje, vyhlídkové pavilony, obory pro zvěř, poustevny a zátiší se sochami. Celé panství bylo vymezeno hraničními kameny, z nichž se některé dochovaly dodnes.

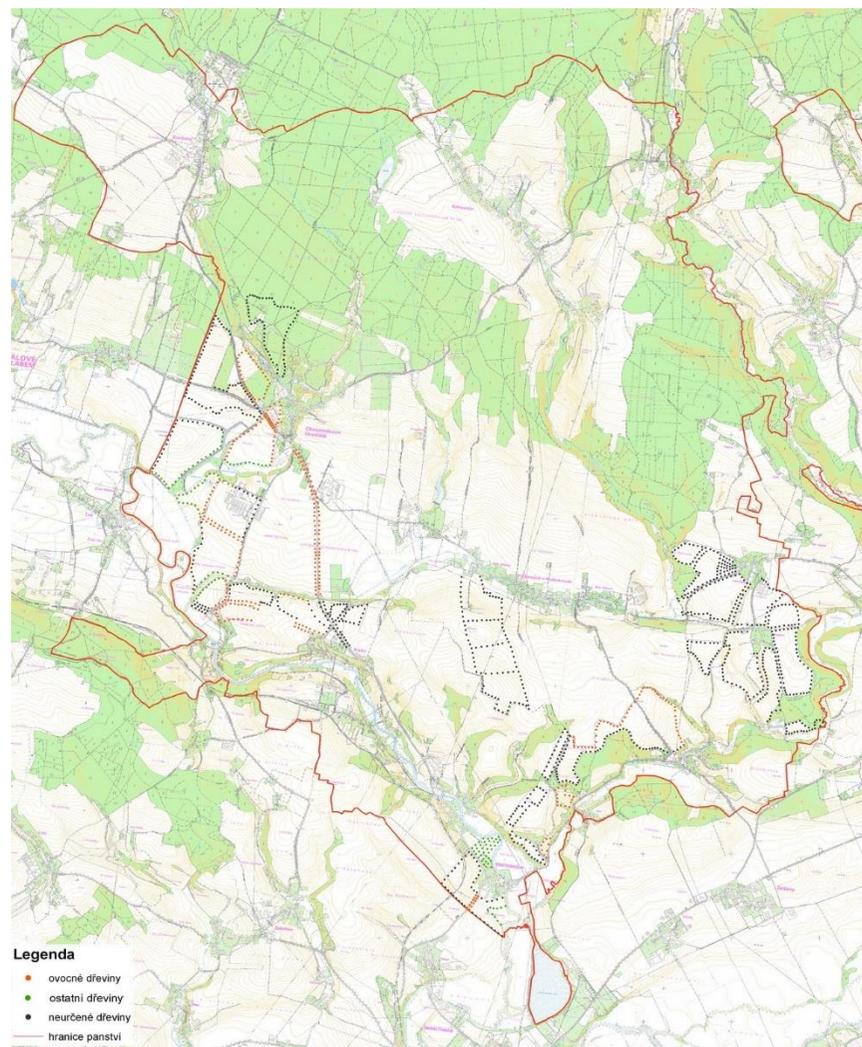
Z barokní úpravy krajiny Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště zůstaly v území dodnes zachovány jen fragmenty. Jedním z nejzachovalejších reliktních barokních krajiny je Nový les u Kuksu, nedaleko obce Stanovice, dnes oddělený od areálu Kuksu železniční tratí. V Novém lese vznikl v letech 1717-1732 ojedinělý soubor soch Matyáše Bernarda Brauna tesaných přímo v lese do výčnělků vysoce kvalitního pískovce – unikátní galerie soch v krajině, pod širým nebem, dnes známá jako Betlém, pojmenovaná podle jeho nejpopulárnější části (sousoší Kristus a Samaritánka u Jákobovy studny, reliéf narození Páně, reliéf Příjezd sv. Tří Králů, reliéf Vidění sv. Huberta, socha sv. Maří Magdaleny, socha sv. Onufria, socha sv. Jana Křtitele a skála s obrazem Útěk svaté rodiny do Egypta). Z lázní do Nového lesa vedla cesta podél Labe kolem poustevny sv. Františka u Stanovic a pak prudkým lesním úvozem vzhůru kolem poustevny sv. Antonína až ke galerii soch. Cesta sloužila jako rekreační promenáda pro lázeňské hosty.

Z plošně rozsáhlého někdejšího území Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště je v současné době předmětem taxativní ochrany dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, (a) jádrové území obce Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitalu a souborem plastik v Betlémě, (b) národní kulturní památka Hospital Kuks, (c) národní kulturní památka Betlém v Novém lese u Kuksu, (d) některé další jednotlivé nemovitě kulturní památky jak v rámci památkové rezervace obce Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitalu a souborem plastik v Betlémě tak mimo ní (např. Kostel sv. Kříže s farou a hřbitovem v Choustníkově Hradišti, zřícenina hradu Choustníkovo Hradiště ad.) a v neposlední řadě (e) ochranné pásmo Památkové rezervace obce Kuks – Betlém. Taxativní památková ochrana je v současné době vztažena pouze na jádro a zároveň na stavebně nejzachovalejší součásti někdejšího Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště, na soubor barokních soch v Novém lese u Kuksu a na jednotlivé stavební památky v území. Ochrana se přitom nevztahuje na území někdejšího Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště jako na celek, tedy na území, které bylo na přelomu 17. a 18. století komponováno jako jeden funkční a kompoziční celek na principech komponované barokní krajiny. Území někdejšího Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště a relikty barokní komponované krajiny přitom dotvářejí celý obraz tohoto krajinářsky a urbanisticky jedinečného území.

Šporkovo nadační panství Choustníkovo Hradiště



Historická mapa nadačního panství z roku 1754, olejomalba



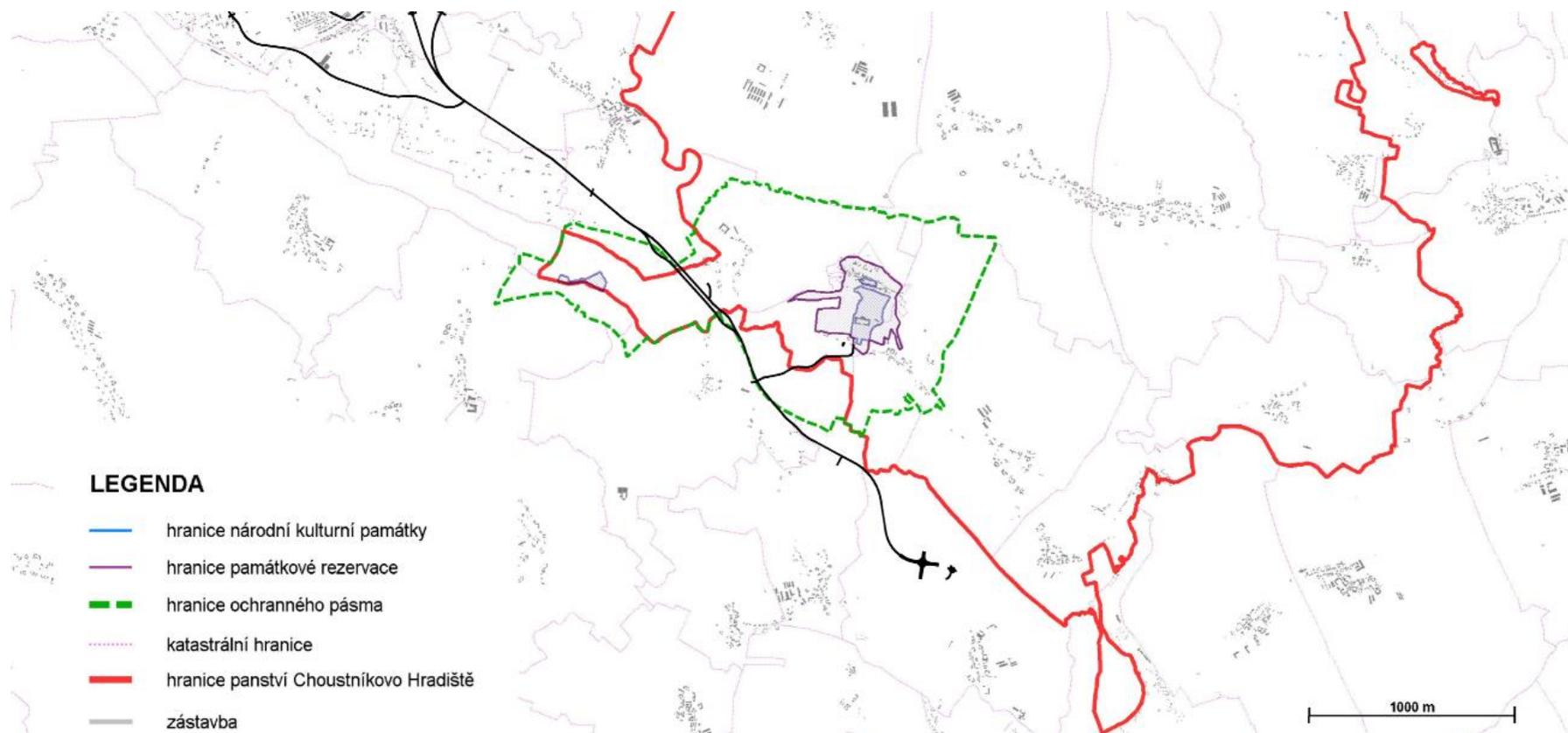
Hranice nadačního panství (červeně) nad základní mapou ZM10

Z výše uvedeného důvodu stanoví Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, ve znění Aktualizací č. 1 a 2, v rámci Konceptu ochrany kulturních hodnot (kapitola e.3), následující úkoly pro územní plánování vztahující se právě k historickému území Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště a k jeho plošné ochraně, nad rámec ochrany stanovené taxativně dle zákona č. 20/1987 Sb.:

na území obcí Kuks, Stanovice, Heřmanice, Dvůr Králové nad Labem, Choustníkovo Hradiště, Vlčkovice v Podkrkonoší, Kočbeře, Kohoutov, Chvalkovice a Dolany v rozsahu bývalého Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště, ve vzájemné koordinaci za podmínky důsledného respektování územně stabilizovaného koridoru dálnice D11 – dálnice II. třídy:

- posoudit historické kompoziční vazby v krajině a původní kompoziční prvky a součásti krajiny (historická cestní síť, aleje, solitérní stromy a skupiny stromů, rybníky, lesy, remízy, apod.), a zajistit jejich ochranu, funkčnost a rozvoj prostorových vazeb mezi nimi,
- při vymezování ploch změn a stanovování jejich plošného a prostorového uspořádání vytvářet podmínky pro ochranu pohledových horizontů, průhledů a dálkových pohledů na areál bývalého hospitálu v Kuksu,
- omezovat vzájemné srůstání sídel, které by znamenalo popření jejich historické podstaty venkovských zemědělských sídel obklopených volnou krajinou“

Schéma průchodu navrhované silnice územím Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště



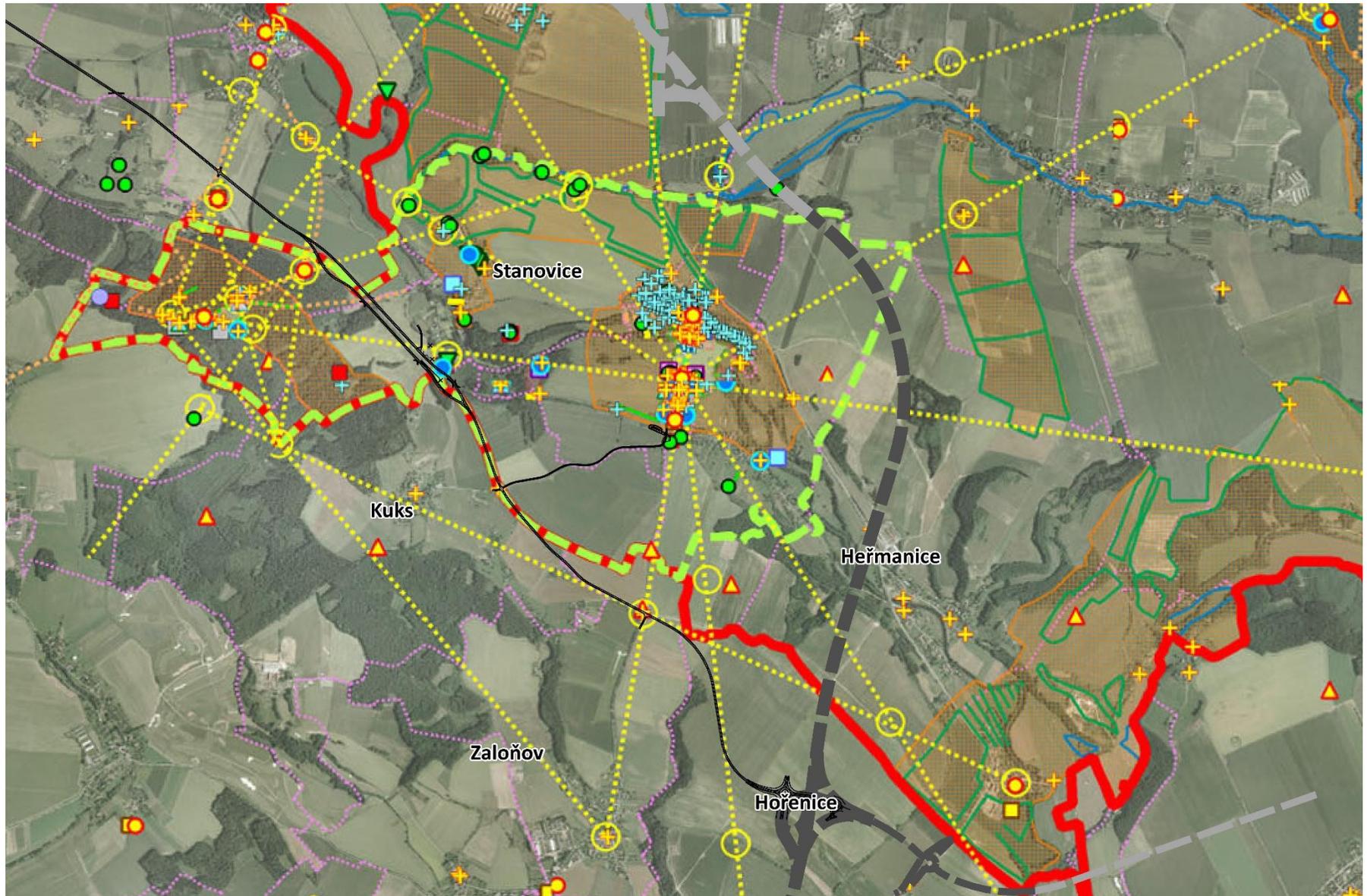
Pro vliv navržené silnice na území a dochované hodnoty Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště platí totéž, co o vlivu navržené silnice na ochranné pásmo Památkové rezervace obce Kuks – Betlém. Cílem návrhu silnice je nevytvářet v exponované části krajiny mezi Kuksem a Novým lesem u Kuksu (Betlémem) žádné nové bariéry, ale v maximální možné míře využití již existující bariéry, resp. souběhu s nimi.

Do prostoru historického Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště vstupuje navržená silnice před železničním přejezdem silnice III/29915 přes železniční trať č. 030, na hraně údolí řeky Labe. V obou navržených variantách (jižně od železniční trati i severně od železniční trati) je nová silnice navržena v těsném souběhu s tělesem železniční trati č. 030, s výjimkou míst křížení navržené silnice s železniční tratí, které musí být s ohledem na celostátní význam železniční trati navržené jako mimoúrovňové, je silnice navržena výškově v niveletě železniční trati. Cílem je opět nevytvářet v krajině novou linii a novou bariéru, ale přimknout se a sdružit vedení navržené silnice s již existující prostorovou bariérou v území, v tomto případě pak se železniční tratí, která byla v úseku z Josefova (Jaroměře) do Trutnova vystavěná v roce 1858. Návrh nové silnice by tak v průchodu územím Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště vyvolal toliko rozšíření náspu železniční trati ve směru na sever anebo na jih (v závislosti na zvolené variantě souběhu navržené silnice s železniční tratí), nevznikla by tak však žádná nová bariéra, došlo by pouze k rozšíření již existující bariéry železniční trati. Zůstaly by zachovány i všechny existující pěší průchody pod tratí (křížení se žlutou a červenou turistickou trasou), pouze by průchody musely být prodlouženy.

Na základě *Územní studie a návrh managementu Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště (VÚKOZ, v.v.i., 04/2007)* bylo vyhodnoceno, že navržená silnice protíná všechny historické kompoziční vazby v prostoru mezi Kuksem, Stanovicemi a Žirčí a Novým lesem u Kuksu. V úseku, kde je navržená silnice vedená v souběhu s železniční tratí, nedochází k novému narušení žádné z identifikovaných historických kompozičních vazeb, k tomu dochází až v úseku západněji, kde se navržená silnice odklání od železniční trati. Tady navržená silnice nově přetíná kompoziční vazby mezi Žirčí a Novým lesem u Kuksu, resp. mezi Choustníkovým Hradištěm a Novým lesem u Kuksu. Historické kompoziční vazby nicméně nemají v území dochované žádné konkrétní fyzické projevy, jedná se tedy o zásah v čistě symbolické rovině.

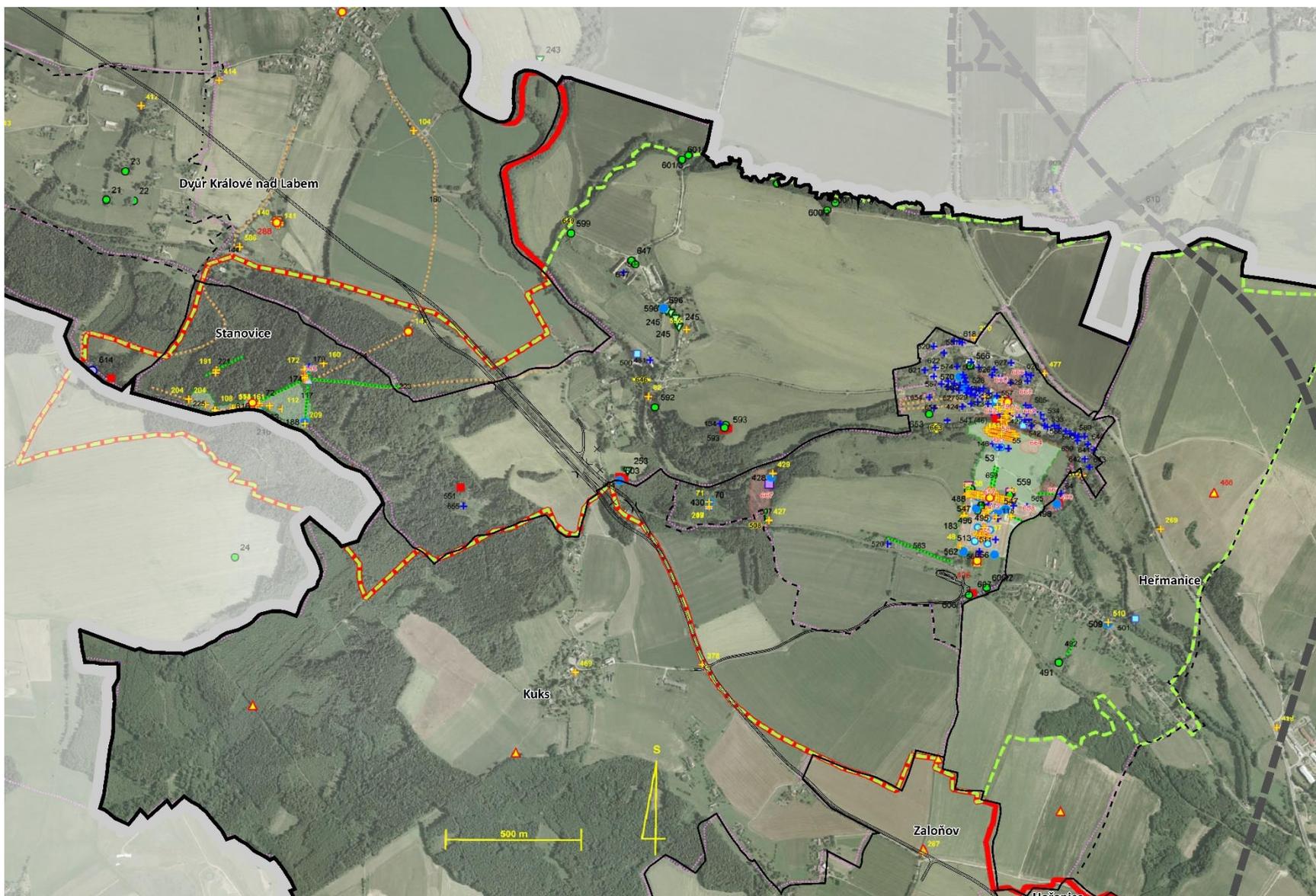
Na základě stejné územní studie (VÚKOZ, 2007) byly vyhodnoceny rovněž potenciální střety navržené silnice s dochovanými historickými zájmovými prvky v území nadačního panství. Navržená silnice těsně míjí zájmový prvek č. 267 – Křížek s ukřižovaným Ježíšem Kristem pod památnými lipami u Zaloňova, navržená silnice je však navržena mimo tento zájmový bod, nutná by byla ochrana čistě při realizaci stavby silnice. Stejně tak zájmový prvek č. 378 – Křížek na hranici panství v Kašově navržená silnice míjí. Navržená silnice, konkrétně navržený nadjezd nad železniční tratí (ve variantě silnice vedené severně od trati), se dotýká dvou drobných dochovaných pískovcových artefaktů umístěných v lese u Stanovic, konkrétně zájmového bodu č. 603 – pramen u trati a 604 – hraniční kameny pod tratí. Oba artefakty lze jednoduše přesunout mimo oblast stavby. Již mimo území nadačního panství kříží navržená silnice zaniklou historickou Křížovou cestu mezi Novým lesem a Žirčí (zájmový prvek č. 180), její obnova by tak byla novou silnicí zkomplikována.

Soutisk navržené silnice (černě) s mapou analýzy historických kompozičních vazeb na území Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště



Zdroj mapy: Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště (VÚKOZ, 04/2007)

Soutisk navržené silnice (černě) s mapou analýzy zájmových prvků na území Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště



Zdroj mapy: Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště (VÚKOZ, 04/2007)

Vyhodnocení souladu s koncepcí ochrany kulturních hodnot dle ZÚR Královéhradeckého kraje

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, ve znění Aktualizací č. 1 a 2, stanoví v rámci Koncepce ochrany kulturních hodnot (kapitola e.3) následující úkoly pro územní plánování vztahující se k území dotčenému návrhem silnice napojující město Dvůr Králové nad Labem a ZOO na dálnici D11 z MÚK Jaroměř – sever. Vyhodnocení souladu řešení této územní studie s jednotlivými úkoly pro územní plánování je uvedeno vždy u každého z úkolů:

„- při stanovení využití území a při zpřesňování tras liniových staveb v rámci vymezených koridorů hledat taková řešení, která vyloučí, popř. budou náležitým způsobem minimalizovat negativní vlivy na plošně památkově chráněná území,

Vyhodnocení souladu řešení této územní studie s daným úkolem pro územní plánování:

Navržená silnice neprochází žádným plošně památkově chráněným územím, prochází však ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém, které je vyhlášeno za účelem ochrany okolí Památkové rezervace obec Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě před veškerými změnami, které by mohly negativně ovlivnit vnější obraz a vnímání památkové rezervace a uplatnění předmětů ochrany památkové rezervace v krajině. Ochranné pásmo památkové rezervace má zajistit urbanistické a architektonické kvality bezprostředního okolí rezervace, včetně uchování pohledových vztahů chráněného území k širšímu okolí (typicky panoramatické a dálkové pohledy na památkovou rezervaci atp.).

Průchodu navržené silnice územím ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém se nelze vyhnout, má-li navržená silnice v souladu se zadáním této územní studie kopírovat trasu silnice III/29915. Průchod silnice ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém je navržen v nejužším hrdle území památkové rezervace. Pokud se průchodu ochranným pásmem nelze z podstaty zadání vůbec vyhnout, byla v rámci návrhu silnice hledána řešení, které bude minimalizovat negativní zásah do chráněného území a které naruší toto chráněné území v co nejmenší možné míře, resp. délce. V celé délce průchodu ochranným pásmem je pak silnice navržena v souběhu s železniční tratí č. 030, na náspu přidruženém k náspu železniční trati, a kromě úseků nadjezdů navržené silnice přes trať i ve shodné výškové úrovni, jako je výšková úroveň železniční trati. **Řešení silnice tak nezakládá v území ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém žádnou novou liniovou bariéru, toliko zvětšuje šířku již existující prostorové bariéry železniční trati.** Zachovány jsou i všechny podchody pro chodce a cyklisty pod železniční tratí a silnicí, navržená silnice tak v území nezakládá ani žádnou novou bariéru pohybu chodců a cyklistů.

- na území obcí Kuks, Stanovice, Heřmanice, Dvůr Králové nad Labem, Choustníkovo Hradiště, Vlčkovice v Podkrkonoší, Kocbeře, Kohoutov, Chvalkovice a Dolany v rozsahu bývalého Šporkova nadačního panství Choustníkovo Hradiště, ve vzájemné koordinaci za podmínky důsledného respektování územně stabilizovaného koridoru dálnice D11 – dálnice II. třídy:

d) posoudit historické kompoziční vazby v krajině a původní kompoziční prvky a součásti krajiny (historická cestní síť, aleje, solitérní stromy a skupiny stromů, rybníky, lesy, remízy, apod.), a zajistit jejich ochranu, funkčnost a rozvoj prostorových vazeb mezi nimi,

Vyhodnocení souladu řešení této územní studie s daným úkolem pro územní plánování:

Na základě *Územní studie a návrh managementu Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště (VÚKOZ, v.v.i., 04/2007)* bylo vyhodnoceno, že navržená silnice protíná všechny historické kompoziční vazby v prostoru mezi Kuksem, Stanovicemi a Žirčí a Novým lesem u Kuksu. V úseku, kde je navržená silnice vedená v souběhu s železniční tratí, nedochází k novému narušení žádné z identifikovaných

historických kompozičních vazeb, k tomu dochází až v úseku západněji, kde se navržená silnice odklání od železniční trati. Tady navržená silnice nově přetíná kompoziční vazby mezi Žirčí a Novým lesem u Kuksu, resp. mezi Choustníkovým Hradištěm a Novým lesem u Kuksu. Historické kompoziční vazby nicméně nemají v území dochované žádné konkrétní fyzické projevy, jedná se tedy o zásah v čistě symbolické rovině.

Na základě stejné územní studie (VÚKOZ, 2007) byly vyhodnoceny rovněž potenciální střety navržené silnice s dochovanými historickými zájmovými prvky v území nadačního panství. Navržená silnice těsně míjí zájmový prvek č. 267 – Křížek s ukřížovaným Ježíšem Kristem pod památnými lipami u Zaloňova, navržená silnice je však navržena mimo tento zájmový bod, nutná by byla ochrana čistě při realizaci stavby silnice. Stejně tak zájmový prvek č. 378 – Křížek na hranici panství v Kašově navržená silnice míjí. Navržená silnice, konkrétně navržený nadjezd nad železniční tratí (ve variantě silnice vedené severně od trati), se dotýká dvou drobných dochovaných pískovcových artefaktů umístěných v lese u Stanovic, konkrétně zájmového bodu č. 603 – pramen u trati a 604 – hraniční kameny pod tratí. Oba artefakty lze jednoduše přesunout mimo oblast stavby. Již mimo území nadačního panství kříží navržená silnice zaniklou historickou Křížovou cestu mezi Novým lesem a Žirčí (zájmový prvek č. 180), její obnova by tak byla novou silnicí zkomplikována.

e) při vymezení ploch změn a stanovování jejich plošného a prostorového uspořádání vytvářet podmínky pro ochranu pohledových horizontů, průhledů a dálkových pohledů na areál bývalého hospitálu v Kuksu,

Vyhodnocení souladu řešení této územní studie s daným úkolem pro územní plánování:

Navržená silnice nenaruší žádný pohledový horizont na areál Hospitálu v Kuksu

Navržená silnice se uplatní v průhledu a dálkovém pohledu na areál bývalého hospitálu v Kuksu z **vyhlídky na Šporkovo panství** nad Stanovicemi. Tato vyhlídka je součástí značené žluté turistické trasy z Kuksu do Betléma a zároveň součástí naučné stezky Půjdem spolu do Betléma. Navržená silnice se v předmětném dálkovém pohledu uplatní rozšířením tělesa železniční trati, v souběhu s níž je silnice navržena. Z obou navrhovaných variant vedení silnice prostorem ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém se výrazněji uplatní varianta 1 – severně od trati, a to z důvodu nepříznivého uplatnění nadjezdu nad železniční tratí, jehož stoupání je navrženo (směrem od západu) těsně za křížením pochodu žluté turistické trati. Varianta 2 – jižně od trati se v dálkovém pohledu uplatní podstatně méně výrazně, protože v celém zorném poli výhledu je silnice vedená ve výškové úrovni železniční trati, ve směru od jihu tedy de facto v úrovni okolního terénu.

Schématický zákres obou navrhovaných variant silnice do dálkového pohledu na areál bývalého hospitálu Kuks z Vyhlídky na Šporkovo panství



f) omezovat vzájemné srůstání sídel, které by znamenalo popření jejich historické podstaty venkovských zemědělských sídel obklopených volnou krajinou“

Vyhodnocení souladu řešení této územní studie s daným úkolem pro územní plánování:

Tato územní studie nenavrhuje žádné plochy, jejichž zastavění a využití by mohlo představovat riziko vzájemného srůstání sídel.

Vlivy na ostatní kulturně historické hodnoty

Ohrožení křížů / soch a střety s kříži / sochami

Navrhovaná silnice se dostává do bezprostřední blízkosti dvou památných lip nad Zaloňovem, mezi nimiž stojí **křížek s ukřižováním Ježíše Krista**. V místě, kde je navrženo napojení navrhované silnice od MÚK Jaroměř – sever na stávající silnic III/29915 od Zaloňova. Silnice, včetně nové křižovatky navrhované silnice se stávající silnicí III/29915, je navržena mimo vlastní památné stromy a křížek (nedochází k přímému střetu), stromy i křížek by však bylo nutné důsledně chránit po dobu případné výstavby silnice.

Zákres průchodu navrhované silnice (vpravo) kolem dvou památných lip s křížkem s ukřižováním Ježíše Krista nad Zaloňovem



Navrhovaná silnice dále prochází kolem **Kříže pod Kašovem** se soškou Panny Marie a ukřižováním Ježíše Krista, který je umístěný na křižovatce silnic III/29915 a III/29916. Tohoto křížku by se však případná realizace nové silnice neměla nijak dotknout, v daném úseku je silnice navržena ve stopě stávající silnice III/29915, s tím, že rozšíření silnice na parametry S9,5 je navrženo směrem na sever, tedy v opačném směru, než stojí křížek.

Do přímého střetu se sochami se dostává úsek silnice vedený v souběhu se železniční tratí č. 030 ve variantě 2, tj. ve variantě vedení silnice jižně od železniční trati. Navržená silnice tu probíhá po louce mezi severním okrajem Nového lesa u Kuksu a železniční tratí, kde jsou rozmístěny sochy **Křížové cesty 21. století** (příběh utrpení a nadějí). Navržená silnice přímo kříží tyto sochy: Rouška Veroniky, Trnová koruna, Vykoupení a Světlo v temnotách. K dalším sochám, např. Pieta, Slza či Zázrak nanebevstoupení, se pak navrhovaná silnice dostává do bezprostřední blízkosti. V každém případě však navrhovaná silnice ve variantě vedené jižně od železniční trati zcela narušuje celek expozice Křížové cesty 21. století, která by v případě realizace silnice musela být pravděpodobně jako celek přesunuta na nové místo.

Do přímého střetu s křížkem se dostává navrhovaná silnice v úseku navržené úpravy směrového oblouku komunikace na styku ulic Sylvárovská a Raisova. Navržený nový směrový oblouk silnice prochází přímo přes pískovcový **křížek s ukřižováním Ježíše Krista**. Vzhledem k poloze křížku, která není vázaná na nějaké konkrétní místo (např. osu vstupu do budovy, osu průhledu, střed náměstí apod.), je možné přesunutí křížku do nové polohy.

Zákres návrhu úpravy směrového oblouku komunikace Sylvárovská / Raisova



Střet s architektonicky významnou stavbou

Navrhovaná silnice se dostává do přímé kolize s jednou architektonicky významnou stavbou, kterou je **kamenný portál podchodu pod železniční trati č. 030** v místě křížení bývalé kočárové cesty z Kuksu přes Stanovice do Nového lesa u Kuksu (dnes trasa červené turistické trasy). Tento oboustranně orientovaný kamenný portál byl vystavěn v polovině 19. století jako součást železniční trati Pardubice – Liberec, úseku Josefov – Turnov (zprovoznění 1858). V obou variantách vedení silnice v souběhu se železniční tratí (ze severu / z jihu) dojde k celkovému zakrytí jedné strany portálu konstrukcí (náspem) navrhované silnice. Předpokládá se, že nový portál podchodu prodlouženého pod navrhovanou silnici může být replikou stávajícího portálu podchodu pod železniční tratí.

Průchod silnice urbanisticky hodnotným územím

Úsporná varianta silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem, která pro průchod jižní částí města Dvůr Králové nad Labem využívá stávajících komunikací, a která je vedená ulicemi Sylvárovská a Raisova, prochází v ulici Raisova **Sochorovou kolonií** památkově chráněných typových dělnických **rodinných domů** (patrové dvojdomky, trojdomky, konstruktivisticky pojaté vilky), vystavěných podle návrhu architekta Josefa Gočára v letech 1925-1926. Navrhované rozšíření komunikace na kategorii MS8 se nedostává do fyzického střetu s žádným z rodinných domů kolonie, z hlediska ochrany této kulturně historické hodnoty je toliko potenciální navýšení dopravní zátěže a zvýšení bariérového efektu ulice v této architektonicky i urbanisticky hodnotné enklávě města.

Za problematičtější z hlediska vlivu na urbanistické hodnoty města lze považovat průchod navrhované trasy silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem rozptýlenou zástavbou bývalých zemědělských usedlostí **Žirecké Podstrání**. Zatímco dnes rozptýlená zástavba Žirecké Podstrání, pokrývající svah terénního hřbetu zvedajícího se z údolí Labe směrem na jih, plynule předchází ze zástavby jádrového města přes úzký pás volné krajiny, navržená silnice prostorově odřízne zástavbu Žirecké Podstrání od zbytku města a naruší tak plynulý a přirozený úzký krajinný přechod mezi zástavbou jádrového města a rozptýlenou zástavbou Žirecké Podstrání.

Průchod silnice územím s archeologickými nálezy

Navrhovaná trasa silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem, ve variantě vedené Žireckou a Městskou Podstrání, prochází přes území s archeologickými nálezy I. kategorie ÚAN Taschenbeg, které je archeologickým nalezištěm evropského významu (žádné bližší informace o tomto území s archeologickými nálezy nebyly nalezeny, a to ani ve Státním archeologickém seznamu vedeném Národním památkovým ústavem).

Vliv na záměry v území

>> výkres N.7 NÁVRH | PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – ZÁMĚRY NA ZMĚNY V ÚZEMÍ

>> výkres N.8 NÁVRH | PRŮCHODNOST SILNICE ÚZEMÍM – BEZEŠVÝ HLAVNÍ VÝKRES ÚZEMNÍCH PLÁNŮ

Trasa silnice je navržena s maximálním respektem ke známým záměrům na provedení změn v území. Primárně bylo snahou vyvarovat se střetům navrhované trasy silnice se zastavitelnými plochami a plochami přestavby vymezenými v platných územních plánech. Tyto plochy totiž reprezentují právní stav v území, který v území vytváří podmínky pro možné umístování staveb v daných plochách, a to v souladu s podmínkami využití a prostorového uspořádání těchto ploch. Jakýkoli střet navrhované silnice se zastavitelnou plochou anebo plochou přestavby z platného územního plánu, jedná-li se o plochu umožňující zastavění (odlišné od silnice), indikuje mimořádně vysoké riziko nerealizovatelnosti předmětného úseku silnice. Pokud by totiž do doby vymezení plochy či koridoru pro navrhovanou silnici změnou územního plánu došlo k zastavění některé ze zastavitelných ploch či ploch přestavby v kolizi s trasou silnice, nebyl by průchod silnice takovou plochou možný bez potenciálně vyvolaných demolic dotčených novostaveb.

Střety s ostatními záměry na provedení změn v území nejsou zásadní z pohledu realizovatelnosti anebo nerealizovatelnosti silnice. Indikují toliko potenciální nároky na specifické dopravně technické, resp. stavebně technické řešení.

Navrhovaná trasa silnice je ve střetu s těmito známými a pro průchodnost silnice územím relevantními záměry na změny v území:

Z01 – střet silnice se třemi prověřovanými variantami VRT/RS5 Praha – Hradec Králové – Wrocław dle podkladu pro vyhledávací studii (SUDOP PRAHA, a.s., 2018): **řešitelný střet**; záměr VRT není dosud technicky podrobně prověřený (není známé přesné výškové vedení tělesa vysokorychlostní trati), proto nelze závažnost střetu přesně odhadnout (jakkoli se předpokládá, že VRT povede na estakádě nad zemí, v dostatečné výšce nad úrovní nivelety silnice, aby bylo křížení silnice s tělesem VRT řešitelné bezkolizně mimoběžně).

Z02a, Z02b – střet silnice se záměrem elektrizace železniční trati č. 030 Jaroměř – Stará Paka dle Studie proveditelnosti (SUDOP PRAHA a.s., 09/2014): **řešitelný střet**, navrhovaný nadjezd silnice nad železniční tratí musí být navržen se světlou podjezdnou výškou železniční tratí min. 6,5 m (niveleta vozovky nadjezdu pak odpovídá výšce cca 8 m, při výšce mostovky cca 1,5 m).

Z03 – ve variantě dále od města střet silnice se zastavitelnou plochou pro výrobu (VL) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem: **zásadní střet**, silnice přetíná plošně největší rozvojovou plochu Průmyslové zóny Borek na dvě samostatné části a tím znemožňuje v ploše realizovat souvislý stavební záměr, navazující navíc případně na stávající provozy v závodě Juta a.s. v rámci již využívané části Průmyslové zóny Borek.

Z04 – střet silnice s plochou změn v krajinně smíšenou nezastavěného území s funkcí přírodní a zemědělskou (NSp) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem: **zcela nekonfliktní střet**, změna části plochy NSp na plochu pro umístění silnice je bez komplikací možné.

Z05 – střet silnice se zastavitelnou plochou technické infrastruktury – nakládání s odpady (TO) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem: **řešitelný střet**, silnice přetíná plochu navrhovanou pro možný rozvoj areálu Technických služeb města Dvůr Králové nad Labem; dotčené pozemky v rámci zastavitelné plochy jsou ve vlastnictví města, které má možnost danou plochu nevyužít a chránit pro možné umístění silnice.

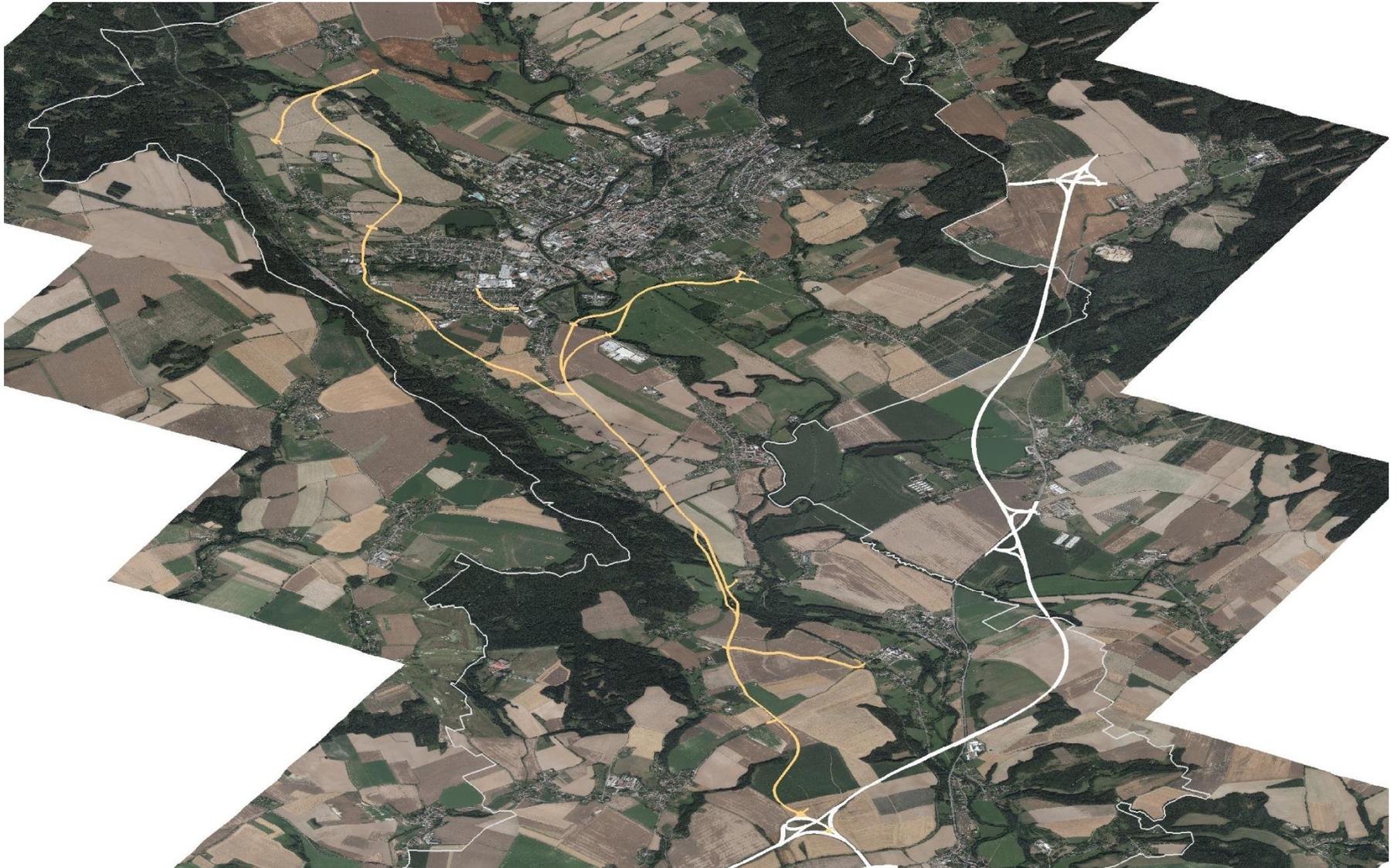
Z06 – střet silnice se zastavitelnou plochou bydlení (BI) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem: **zásadní střet**, neboť trasa silnice využívá k průchodu zastavěnou částí Městské Podstrání jednu z mála disponibilních proluk při severní straně ulice 5. května (proluka mezi okrajem obytné zástavby a výrobním areálem, v níž stojí pouze stodola ve špatném stavebně technickém stavu), na níž však navazuje zastavitelná plocha pro bydlení; v případě zastavění této plochy by mohl být zcela znemožněn průchod silnice jižní částí města, Žireckou a Městskou Podstrání.

Z07 – okrajový střet silnice se zastavitelnou plochou smíšenou obytnou (SV) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem: **řešitelný střet**, v případě zastavění plochy před vymezením plochy pro silnici změnou územního plánu by bylo možné upravit směrové vedení navrhované silnice, které by se zastavitelnou plochu obešlo.

Z08 – okrajový střet silnice se zastavitelnou plochou občanského vybavení – areál ZOO (OZ) vymezenou ve Změně č. 2 ÚP Dvůr Králové nad Labem: **řešitelný střet**, rozsah plochy určené pro rozšíření výběhů ZOO Dvůr Králové nad Labem je možné upravit.

Zákres silnice do digitálního modelu reliéfu s ortofotomapou

Celkový pohled od jihovýchodu, od Jaroměře



Celkový pohled od severozápadu, od Nemojova



Detailní pohled na průchod silnice ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém od východu



Detailní pohled na průchod silnice přes nivu řeky Labe, pohled od jihu od Žirecké Podstráni



Detailní pohled na napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem, od Bílé Třemešné



Závěr

Rekapitulace prověřovaných tras silnice

Základním východiskem řešení této územní studie je dokončení právě realizovaného prodloužení dálnice D11 z Hradce Králové do Jaroměře a ukončení dálnice D11 v MÚK Jaroměř – sever. Podle aktuálních informací ŘSD ČR z listopadu 2019 se uvedení rozestavěného úseku 1107 dálnice D11 do provozu předpokládá v prosinci roku 2021. Pokračování výstavby dálnice D11 z Jaroměře (z MÚK Jaroměř – sever) dále na sever, směr Trutnov, se podle aktuálních údajů ŘSD ČR z listopadu 2019 nepředpokládá dříve než v roce 2028.

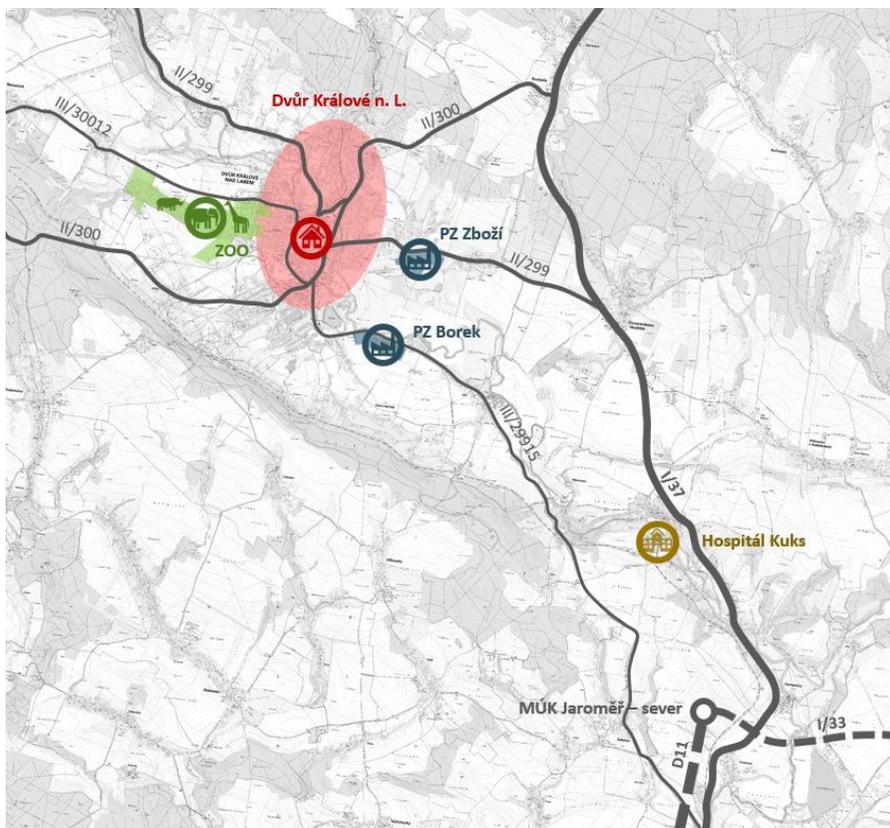
Dálnice D11 skončí v roce 2021 jen 9 km vzdušnou čarou od centra města Dvůr Králové nad Labem, města s téměř 16 000 obyvateli a významného pracovního centra širšího regionu Podkrkonoší. Cílem této územní studie tak bylo prověřit možnosti přímého, kapacitního a rychlého silničního napojení města Dvůr Králové nad Labem, resp. nejvýznamnějších dopravních zdrojů a cílů cest na území města (existující Průmyslová zóna Borek, plánovaná Průmyslová zóna Zboží, ZOO Dvůr Králové nad Labem) na MÚK Jaroměř – sever, na dlouhou dobu nejbližší napojovací bod města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11.

V souladu se zadáním navrhla tato územní studie a prokázala dopravně technickou a stavební realizovatelnost těchto konkrétních záměrů na silniční síti v prostoru mezi budoucí MÚK Jaroměř-sever na dálnici D11 a městem Dvůr Králové nad Labem:

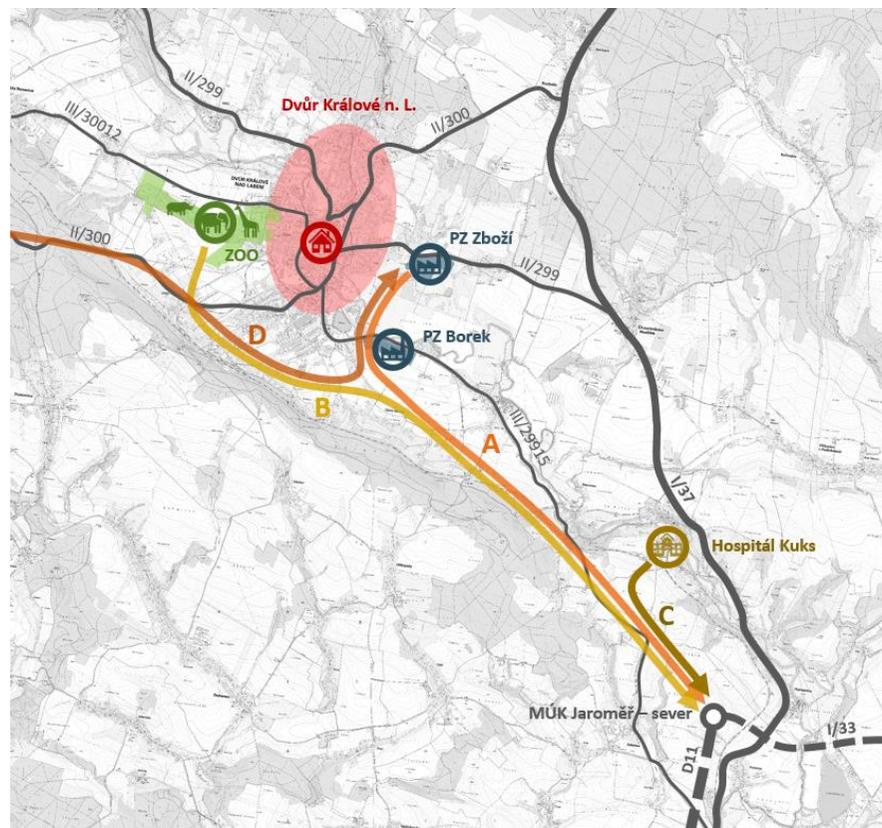
- A Přímé silniční napojení Průmyslové zóny Borek a Průmyslové zóny Zboží a spolu s nimi i celého města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever** na dálnici D11
- B Přímé silniční napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever** na dálnici D11, vedené mimo centrum města jižním směrem (přes místní části Lipnice a Žirecká Podstráň)
- C Přímé silniční napojení areálu Hospitálu Kuks na MÚK Jaroměř – sever** na dálnici D11 (jako vedlejší produkt přímého silničního napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a s nimi i celého města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11 **[A]**)
- D Převezení těžké nákladní dopravy** směřující od Hořic (dnešní silnice I/35, budoucí dálnice D35) **po silnici II/300 do Průmyslových zón Borek a Zboží** mimo centrální část města, s využitím přímého silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek a ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11.

Všechny čtyři výše uvedené dopravní záměry, které byly předmětem řešení této územní studie, jsou vzájemně územně i provozně provázané a je možné je různým způsobem kombinovat.

Výchozí stav – rozmístění hlavních zdrojů a cílů cest, jejichž přímé napojení na MÚK Jaroměř – sever bylo předmětem řešení této územní studie



Záměry na silniční síti (A, B, C, D) mezi Dvorem Králové nad Labem a MÚK Jaroměř – sever prověřované v této územní studii

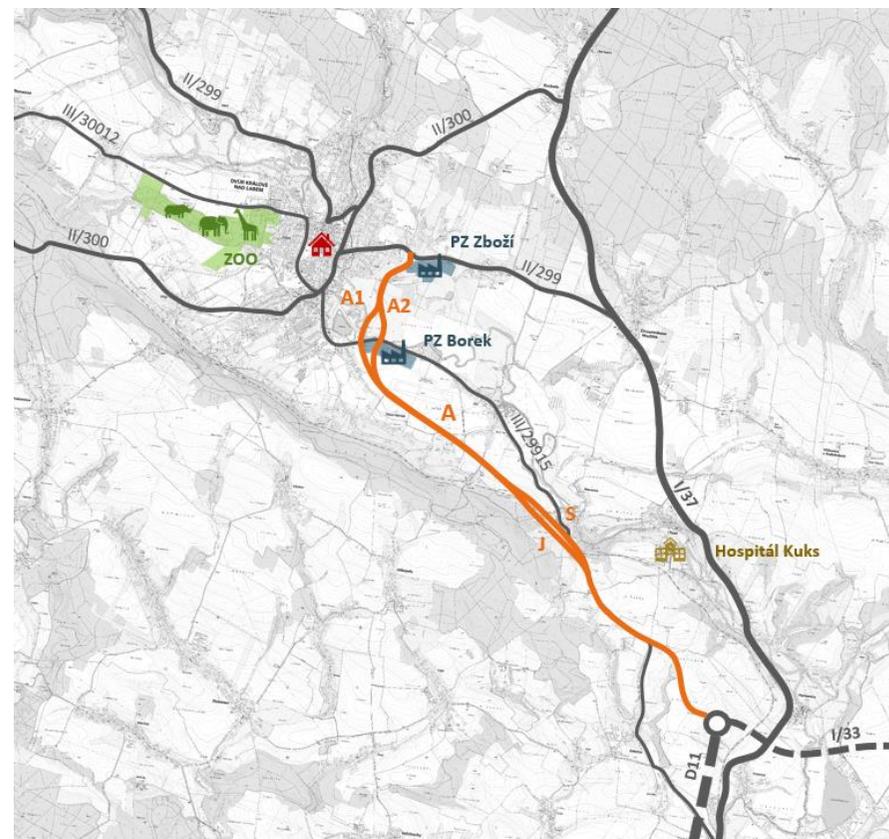
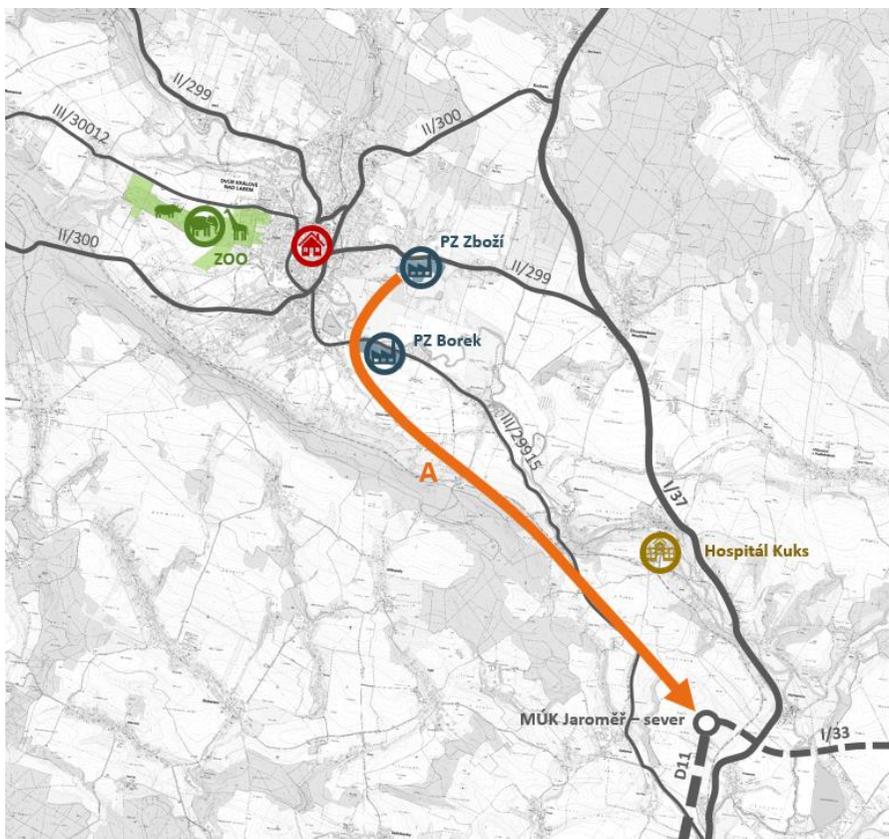


A Přímé silniční napojení Průmyslové zóny Borek a Průmyslové zóny Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever

Přímé silniční napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever je navrženo jako vůbec nejkratší možná spojnice obou průmyslových zón a města s MÚK Jaroměř – sever, přičemž oba koncové body propojuje vůbec nejkratší možnou trajektorií. Plánovanou průmyslovou zónu Zboží propojuje s prostorem stávající Průmyslové zóny Borek přímo napříč nivou řeky Labe a dále pokračuje v souběhu se silnicí III/29915, resp. s železniční tratí č. 030 co nejpřímější trasou až do MÚK Jaroměř – sever.

Schéma řešení přímého silničního napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever

Podrobné dopravně technické řešení přímého silničního napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města na MÚK Jaroměř – sever



Podrobné dopravně technické řešení silničního napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever je ve dvou dílčích úsecích trasy variantní:

1. Variantní řešení vedení úseku silnice v bezprostředním souběhu s železniční tratí č. 030, a to severně od železniční trati, resp. jižně od železniční trati.

Důvodem variantnosti řešení tohoto úseku silnice bylo prověření dvou sice principiálně identických, avšak v detailním dopravně technickém řešení odlišných přístupů k řešení průchodu územím ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém, území vůbec nejcitlivějším z hlediska potenciálních vlivů trasy silnice na krajinu a krajinný ráz a z hlediska vlivů na ochranu prostředí Památkové rezervace Kuks – Betlém a na jeho vizuální vnímání.

2. Variantní řešení vedení úseku silnice kolem Průmyslové zóny Borek, a to jednak západně, mimo zastavitelnou plochu výroby a skladování (VL) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem pro další rozvoj průmyslové zóny, za to však blíže obytné zástavbě v ulici Žirecká, anebo východně, po západním okraji stávající zástavby Průmyslové zóny Borek, avšak napříč zastavitelnou plochu výroby a skladování (VL) vymezenou v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem pro další rozvoj průmyslové zóny.

Důvodem variantnosti řešení tohoto úseku silnice bylo prověření různých míst křížení silnice III/29915 a toku Labe nově navrhovanou silnicí. Východní varianta [A2] využívá pro křížení silnice III/29915 existujícího křižovatkového napojení vybudovaného v loňském roce pro dopravní napojení Průmyslové zóny Borek od západu, zatímco západní varianta [A2] využívá možnosti průchodu silnice kolem Průmyslové zóny Borek pásem volné krajiny, která je v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem vymezená jako plocha smíšená nezastavěného území s funkční přírodní a zemědělskou (NSp) a vedení silnice tak není ve střetu s žádnou zastavitelnou plochou.

B Přímé silniční napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever

Areál ZOO Dvůr Králové nad Labem se nachází na západním okraji města, tedy na protilehlé straně města, než kudy je plánovaná trasa dálnice D11. Pokud se doprava mezi dálnicí D11 a ZOO Dvůr Králové nad Labem má vyhnout průjezdu centrální částí města, pak je dopravní napojení areálu ZOO na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11 možné jedině jižní částí města, prostorem Lipnice a Městské a Žirecké Podstrání a dále v trase identické jako je trasa přímého silničního napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever [A].

Územní studie prověřuje primárně možnost napojení stávajícího (severního) vstupu do areálu ZOO Dvůr Králové nad Labem. Napojení případného nově zřízeného jižního vstupu do areálu ZOO v prostoru Tyršova koupaliště na všechny prověřované varianty přímého silničního napojení ZOO na MÚK Jaroměř – sever jsou bez jakýchkoli problémů možné.

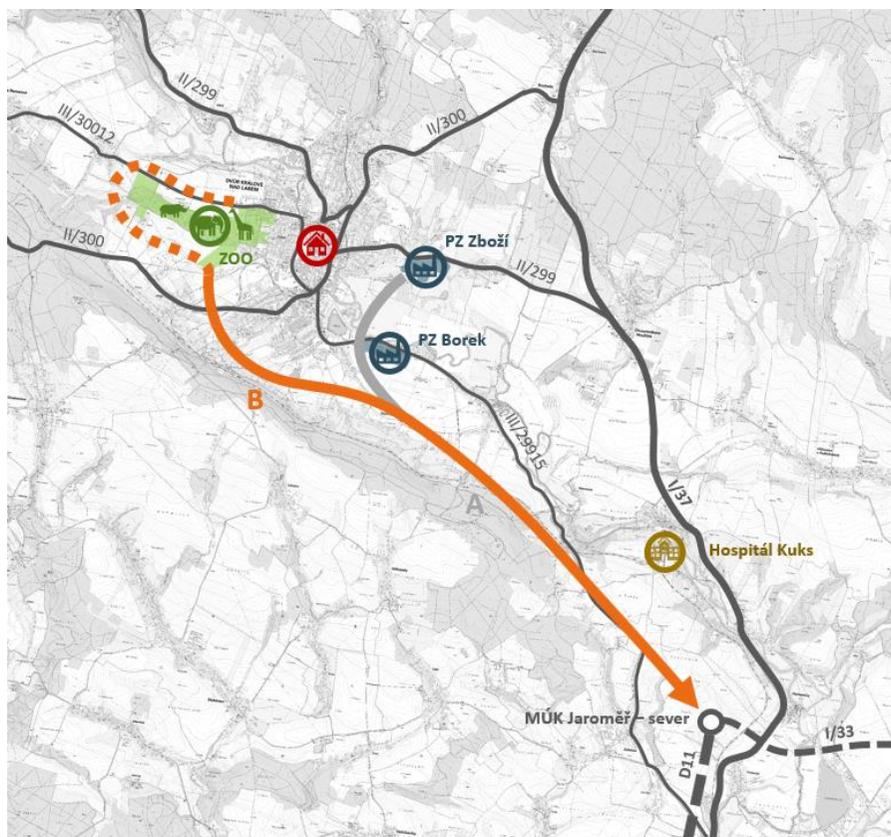
Dopravní napojení stávajícího (severního) vstupu do areálu ZOO na MÚK Jaroměř – sever vyžaduje objet celý areál ZOO z jeho západní strany, překročit údolí říčky Netřeby a prostorem Lipnice, Městské a Žirecké Podstrání projít až do prostoru Letiště Dvůr Králové nad Labem, odkud je možné k MÚK Jaroměř – sever pokračovat v trase navrženého přímého silničního napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever [A].

Úsek navržené silnice mezi areálem ZOO Dvůr Králové nad Labem a navrženou silnicí napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a města na MÚK Jaroměř – sever [A] je navržen ve variantách. Vzhledem k prakticky souvislé urbanizaci Městské Podstrání prověřila tato územní studie jako výchozí

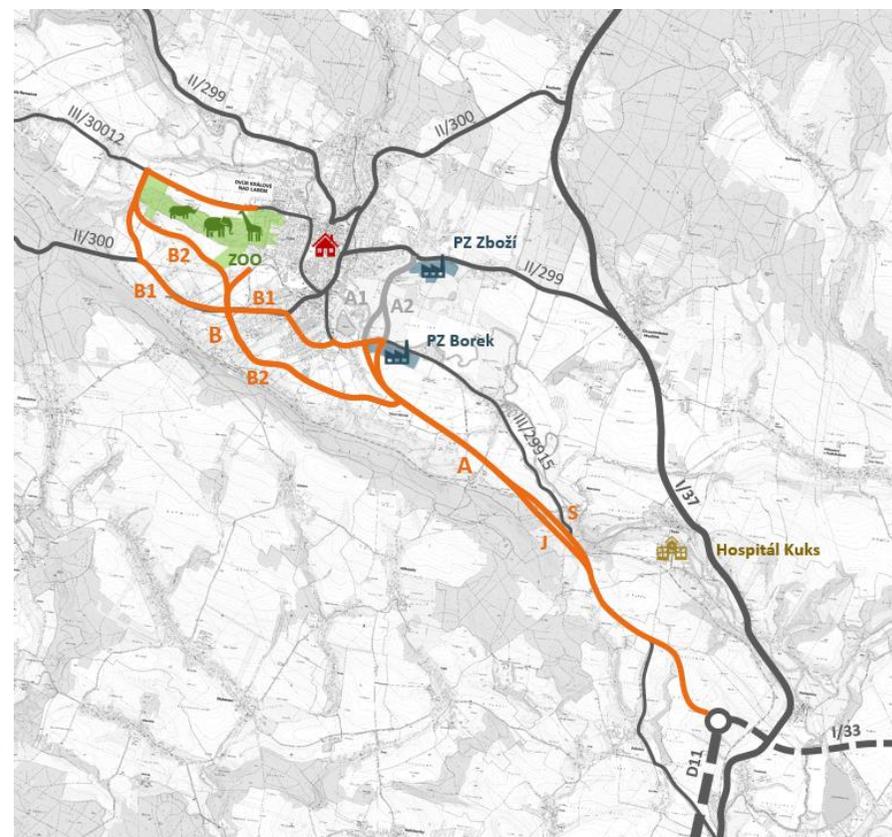
variantu [B1] možnost průchodu dopravy z areálu ZOO směřující k MÚK Jaroměř – sever v maximální možné míře s využitím existující kapacitní komunikační sítě. Nový úsek silnice přes údolí Netřeby je přímo zaústěn do stávající silnice II/300, přičemž se předpokládá průjezd veškeré dopravy po průjezdním úseku silnice II/300 Lipnicí, dále ulic Smetanovou a 28. října, s pokračováním po ulicích Raisova, Sylvárovská a Jaroměřská až ke křížení s navrženým přímým napojením Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever. Předpokládá se přitom, že předmětný úsek silnice by v této výchozí variantě [B1] mohl sloužit výhradně osobní automobilové dopravě do ZOO, s vyloučením těžké nákladní dopravy.

Druhá varianta úseku silnice mezi areálem ZOO Dvůr Králové nad Labem a navrženou silnicí napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a města na MÚK Jaroměř – sever [A] je navržená v celé délce v nové trase, mimo zastavěná území. Od přemostění Netřeby je silnice navržená jižně od areálu ZOO, s pokračováním urbanizovaným územím Městské a Žirecké Podstrání.

Schéma řešení přímého silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever

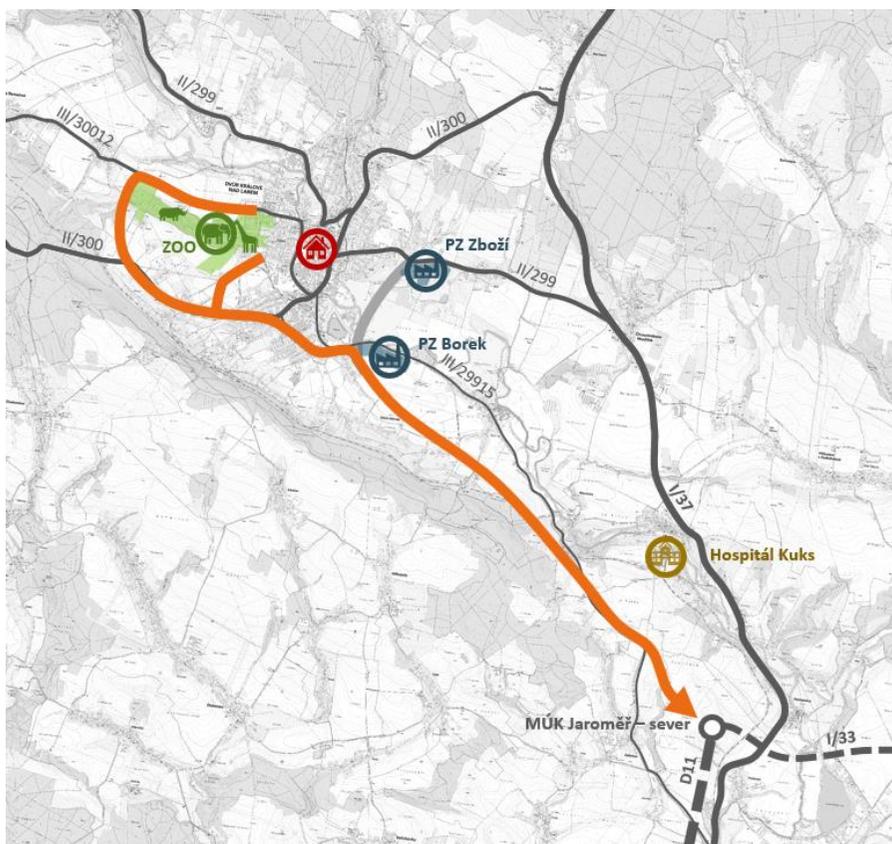


Podrobné dopravně technické řešení všech variant přímého silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem a Zboží na MÚK Jaroměř – sever

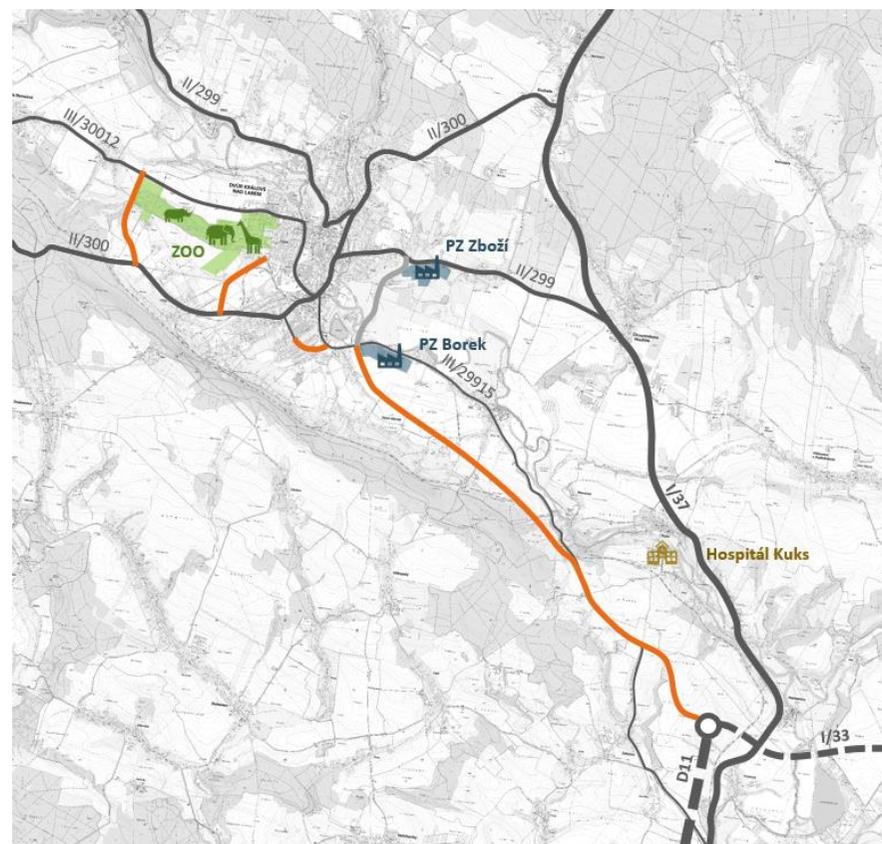


Nejúspornější varianta přímého silničního napojení areálu ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever, bez nutnosti průjezdu automobilové dopravy generované ZOO centrální částí města, by v prostoru Dvora Králové nad Labem vyžadovalo pouze řešení propojení silnice III/30012 a II/300 přes údolí Netřeby (z důvodu napojení stávajícího hlavního (severního) návštěvnického vstupu do ZOO), řešení napojení případného nově zřízeného jižního vstupu do ZOO (v prostoru Tyršova koupaliště) na silnici II/300 a mírné rozšíření vozovek v ulicích Sylvárovská a Raisova.

Schéma úsporné varianty přímého silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever



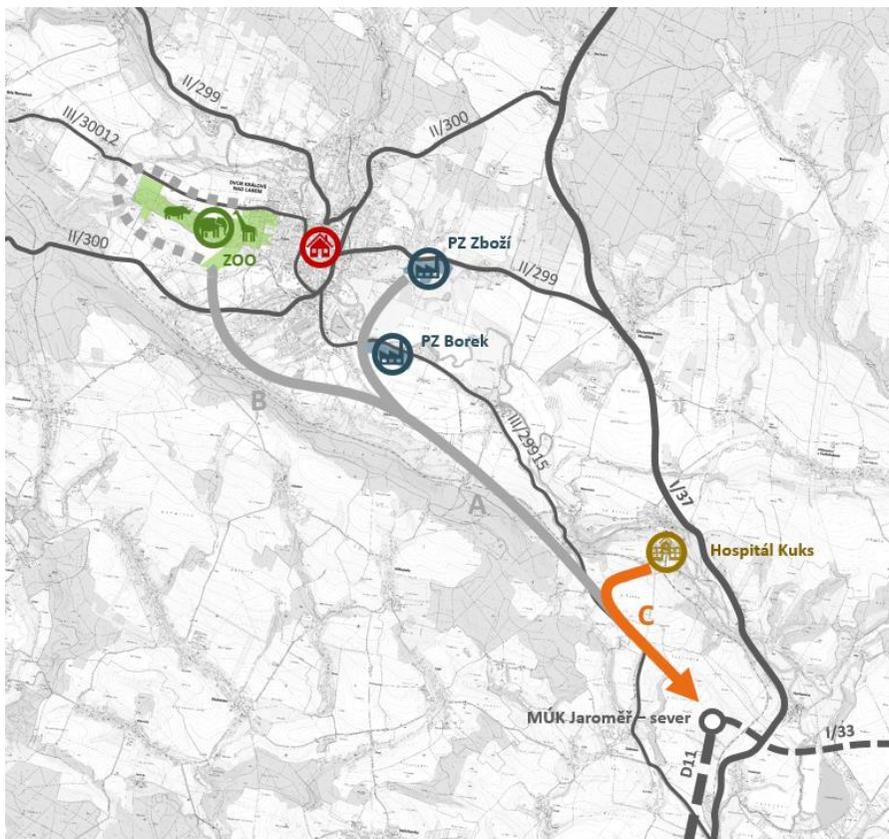
Podrobné dopravně technické řešení úsporné varianty přímého silničního napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem a Zboží na MÚK Jaroměř – sever



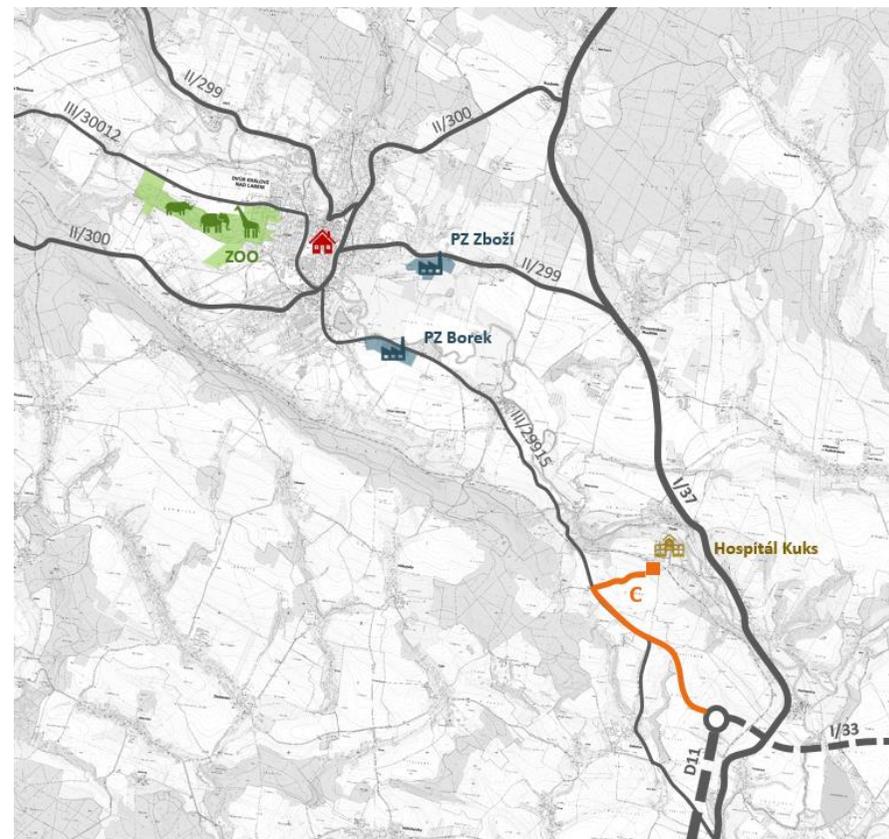
C Přímé silniční napojení Hospitálu Kuks na MÚK Jaroměř – sever

Areál Hospitálu Kuks na prvním břehu řeky Labe postrádá kapacitní dopravní napojení pro automobilovou dopravu včetně autobusů. Dnes je pro automobily přístupný pouze šířkově i směrově zcela nevyhovující silnicí III. třídy III/29921 přes Brod nad Labem a Slotov, širší vozovky je omezená i pro pohyb osobních automobilů, provoz autobusů je téměř nemožný. Právě realizovaný úsek dálnice D11 do Jaroměře bude přiveden do vzdušné vzdálenosti pouhých 2,5 km od Hospitálu Kuks. Tato územní studie proto navrhla možnost využít navržené přímé silniční napojení Průmyslových zón Borek a Zboží a města Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever [A] také pro přímé silniční napojení areálu Hospitálu Kuks na MÚK Jaroměř – sever a jejím prostřednictvím na dálnici D11 směr Hradec Králové a Praha, a to prostřednictvím krátké propojky mezi silnicí III/29915 u Kašova a nově navrženým parkovištěm pro automobily u železniční zastávky Kuks, v trase stávající účelové komunikace.

Schéma řešení přímého silničního napojení Hospitálu Kuks na MÚK Jaroměř – sever



Podrobné dopravně technické řešení přímého silničního napojení Hospitálu Kuks na MÚK Jaroměř – sever

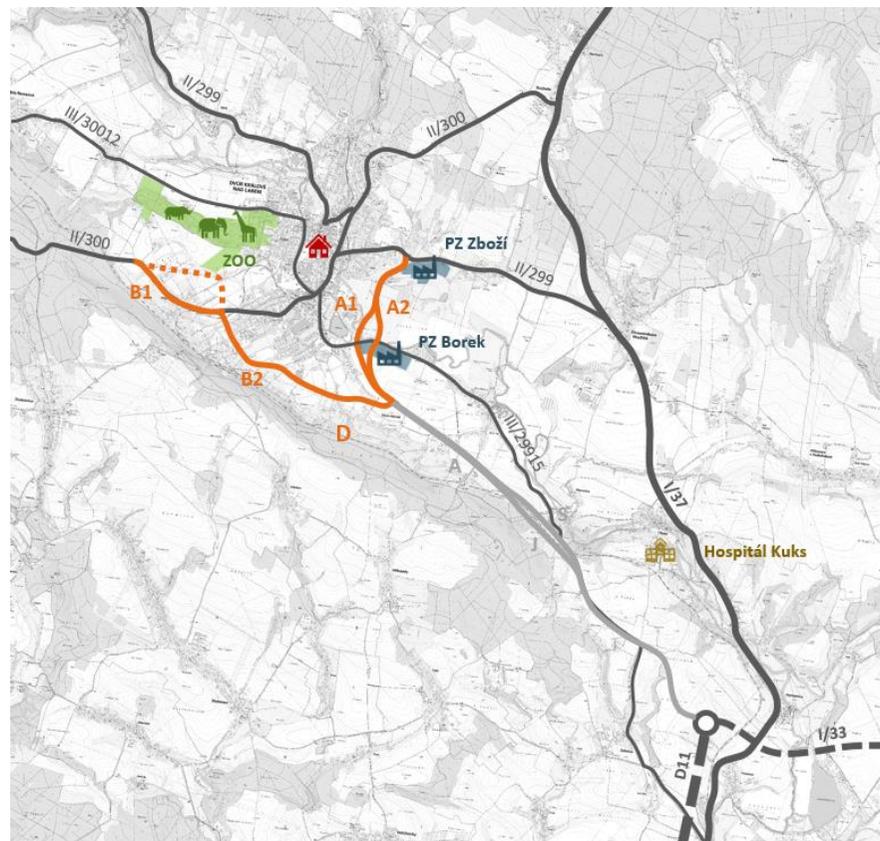
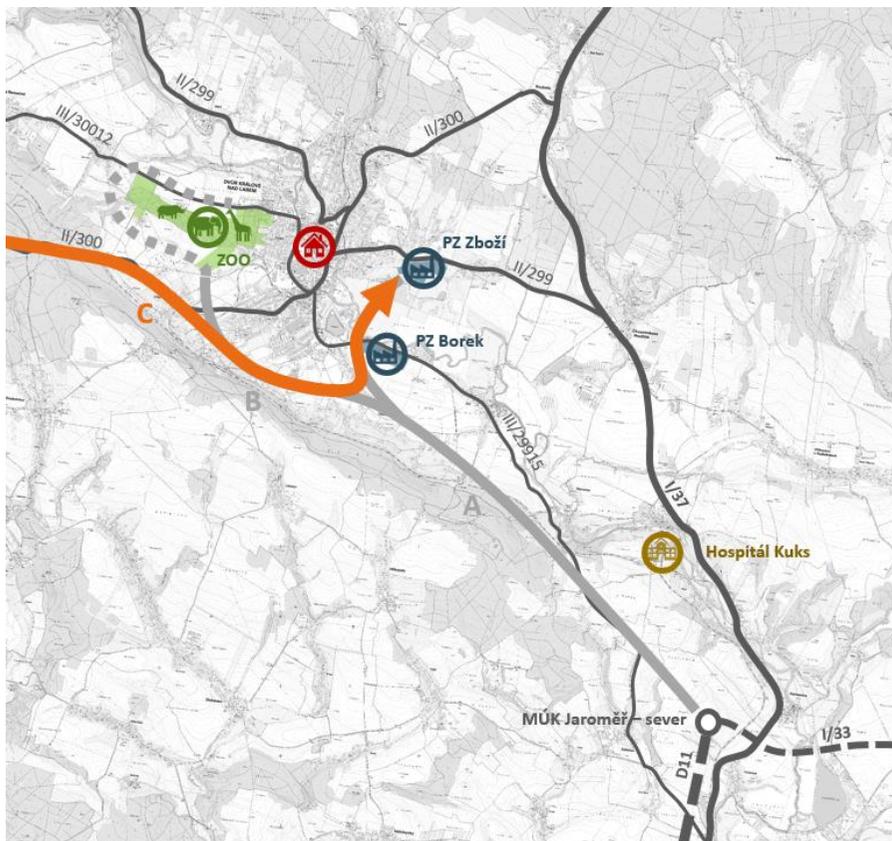


D Převedení těžké nákladní dopravy směřující od Hořic po silnici II/300 do Průmyslových zón Borek a Zboží mimo centrální část města

Převedení těžké nákladní dopravy směřující od Hořic po silnici II/300 do Průmyslových zón Borek a Zboží mimo centrální část města Dvůr Králové nad Labem bylo navrženo v západní části, v průchodu prostorem Městské a Žirecké Podstráni, s využitím úseku [B2] trasy silnice navržené pro přímé napojení areálu ZOO na MÚK Jaroměř – sever a ve východní části, v prostoru obou průmyslových zón, s využitím úseku [A1, A2] trasy silnice navržené pro přímé silniční napojení Průmyslových zón Borek a Zboží na MÚK Jaroměř – sever. Průjezdni úsek silnice II/300 zastavěným územím Lipnice lze eliminovat přeložením silnice II/300 severně od Lipnice, do trasy stávající polní cesty a vytvořením prakticky „obchvatu Lipnice“.

Schéma řešení převedení těžké nákladní dopravy směřující od Hořic po silnici II/300 do Průmyslových zón Borek a Zboží

Podrobné dopravně technické řešení převedení těžké nákladní dopravy směřující od Hořic po silnici II/300 do Průmyslových zón Borek a Zboží



Přínosy navržených tras silnice

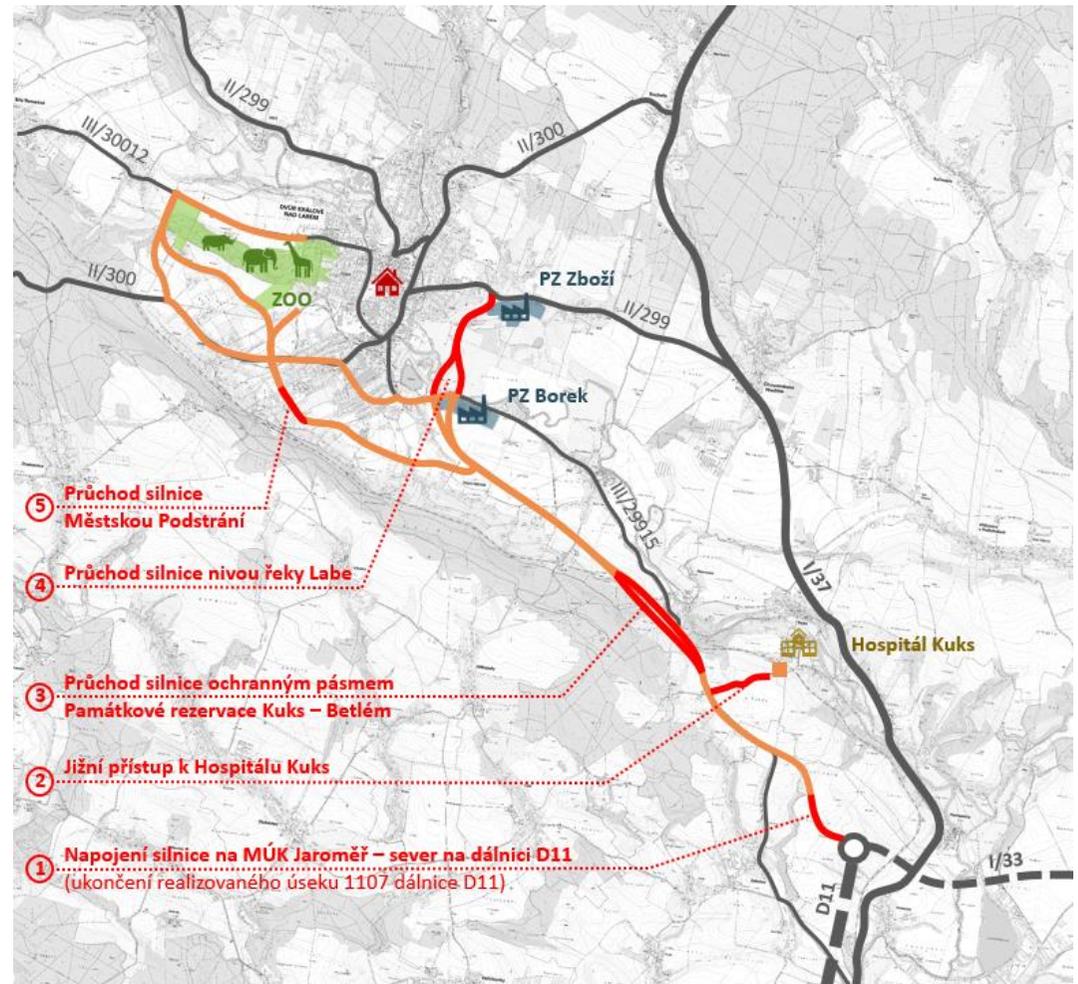
Řešení této územní studie jednoznačně prokázalo následující přínosy navržené silnice, resp. jejích jednotlivých úseků, a to nejen pro období před realizací dálnice D11 mezi Jaroměří a Trutnovem (stavba 1108), ale i po úplném dokončení celé dálnice D11 až na polskou hranici:

1. Přímé a rychlé kapacitní silniční **napojení Průmyslových zón Borek a Zboží na dálnici D11**, směr Jaroměř a dále Hradec Králové a české vnitrozemí či Náchod a Polsko, bez nutnosti průjezdu jakýmkoli zastavěným územím.
Navržená silnice má přitom zásadní význam zejména pro **napojení Průmyslové zóny Borek na dálnici D11**, na rozdíl od Průmyslové zóny Zboží totiž v souvislosti s dostavbou úseku dálnice D11 mezi Jaroměří a Trutnovem není vůbec počítáno s přímým kapacitním silničním napojením Průmyslové zóny Borek na dálnici D11.
2. Vzájemné přímé kapacitní **silniční propojení Průmyslové zóny Borek a Průmyslové zóny Zboží**.
3. Přímé a rychlé kapacitní silniční **napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11**, směr Jaroměř a dále Hradec Králové a české vnitrozemí či Náchod a Polsko, bez nutnosti průjezdu centrální částí města a jeho historickým jádrem.
4. **Rozpad dopravy**, která má svůj zdroj/cíl na území města Dvůr Králové nad Labem, do více směrů. Snížení dopravní zátěže centra města Dvůr Králové nad Labem zbytnou zdrojovou a cílovou dopravou.
5. Přímé a rychlé kapacitní silniční **napojení Hospitálu Kuks na dálnici D11** z MÚK Jaroměř – sever.
6. Možnost **převedení veškeré tranzitní dopravy po silnici II/299** od Hostinného a **po silnici II/300** od Hořic, směr Jaroměř a dále Hradec Králové a české vnitrozemí či Náchod a Polsko, mimo centrální část města a jeho historické jádro. Podmínkou pro převedení tranzitní dopravy po silnici II/299 od Hostinného je napojení této silnice na navrhovanou silnici napojující ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever a to novým přemostěním řeky Labe v prostoru Filířovic.
7. Zajištění přímé, rychlé a **kapacitní dopravní dostupnosti Průmyslových zón Borek a Zboží od silnice I/35 a od budoucí dálnice D35 ze směru od Mladé Boleslavi, Jičína a Hořic**, bez nutnosti průjezdu těžké nákladní dopravy centrální částí města.

Průchodnost navržených tras silnice územím a jejich realizovatelnost

Jak již bylo uvedeno výše, tato územní studie prokázala faktickou dopravně technickou a stavební realizovatelnost všech záměrů uvedených v zadání této územní studie, tedy všech úseků navržené silnice napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem a areál ZOO na MÚK Jaroměř – sever na konci právě realizovaného úseku č. 1107 dálnice D11. Jednotlivé dílčí úseky navržené silnice vykazují různou potenciální stavebně technickou a také ekonomickou náročnost realizace, s ohledem na topografické a přírodní podmínky v území, střety s konkrétními limity využití území atp.

Na základě celkového podrobného komplexního posouzení průchodnosti navržených tras silnice územím (viz část NÁVRH této územní studie) a zejména pak na základě konzultací této územní studie s dotčenými orgány, správci veřejné dopravní infrastruktury, příslušnými odbory krajského úřadu, dotčenými obcemi, jakož i dalšími odbornými institucemi a veřejností, je možné identifikovat několik úseků navržené trasy silnice vykazujících výrazně zhoršené podmínky jejich průchodnosti územím a potenciální realizovatelnosti. Jedná se konkrétně o tyto úseky (řazené ve směru od MÚK Jaroměř – sever k městu Dvůr Králové nad Labem):



① **Napojení silnice na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11**

Stavba úseku dálnice D11 Smiřice – Jaroměř (stavba č. 1107), jehož koncovým bodem je MÚK Jaroměř – sever, byla zahájena v květnu 2018 a její uvedení do provozu se předpokládá v prosinci 2021. Ministerstvo dopravy ČR upozornilo ve svém dopise č.j. 563/2019-910-UPR/2 ze dne 8. 7. 2019 na skutečnost, že „na stavbu dálnice D11 úsek 1107 bude 120 měsíční záruční doba, přičemž do doby uplynutí této záruky nebude možné do stavby zasahovat. Případné stavební úpravy MÚK by byly možné až po uplynutí záruční doby díla.“ Ředitelství silnic a dálnic ČR svým dopisem č.j. 17767-19-ŘSD-11110 ze dne 23. 8. 2019 výše uvedenou skutečnost doplnilo o upozornění, že „náklady na případnou budoucí úpravu MÚK nebudou investicí ŘSD.“

Uvedené skutečnosti je nutné vzít na vědomí, nejsou však absolutní překážkou realizovatelnosti navržené silnice.

S plánovanou silnicí napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever a s jejím napojením do MÚK Jaroměř – sever na území obce Hořenice vyjádřila dopisem č.j. Hor-247/2019 ze dne 26. 8. 2019 nesouhlas obec Hořenice. Obec namítá, že „je již ostatními limity ve svém rozvoji, zejména přírodními a limity vyplývajícími ze železniční a silniční dopravy na svém území, velmi negativně ovlivněna, a proto nesouhlasí, aby území obce Hořenice (vč. zemědělských pozemků ve vlastnictví obce) bylo zatíženo další dopravní silniční stavbou, která přispěje k dalšímu nelogickému dělení území obce.“ K nesouhlasu obce Hořenice se svým dopisem č.j. PDMUJA 32186/2019 připojil také Městský úřad Jaroměř, Odbor výstavby.

Obytné území a jediné sídlo obce Hořenice je umístěné na jižním okraji správního území obce, ve vazbě na ulici Na Vrších v Jaroměři. Celý zbytek správního území obce Hořenice je otevřená krajina, převážně zemědělsky obhospodařovaná. Severozápadní okraj sídla Hořenice tanguje silnice I/37 a železniční trať č. 030 Jaroměř – Turnov – Liberec. Paralelně s oběma existujícími liniovými dopravními stavbami, které již dnes prakticky úplně oddělují sídlo Hořenice od západní části správního území obce, probíhá výstavba dálnice D11, stavba 1107 Smiřice – Jaroměř, na níž má do budoucna navazovat stavba 1108 Jaroměř – Trutnov. Po úplném dokončení dálnice D11 bude sídlo Hořenice odříznuté od celé západní části svého správního území již třetí významnou dopravní liniovou bariérou. V souběhu s dálnicí D11 je plánovaná také jedna z potenciálních variant vysokorychlostní železniční trati z Prahy přes Hradec Králové do Wrocławu.

Lze tak konstatovat, že napojení silnice v kategorii S9,5 nijak zásadně nevětší již tak vysokou míru fragmentace území obce Hořenice liniovými dopravními stavbami.

Fragmentace správního území obce Hořenice stávajícími a navrhovanými/plánovanými liniovými stavbami dopravní infrastruktury



② Jižní přístup k Hospitálu Kuks

Areál Hospitálu Kuks je dnes pro návštěvníky přístupný z obce Kuks, přes údolí řeky Labe. Přístup přímo k Hospitálu Kuks automobilem či autobusem je dnes kapacitně zásadně omezený šířkově a směrově zcela nevyhovující silnicí III/29921 přes zastavbu Brodu nad Labem a Slotova a není proto určen návštěvníkům Hospitálu Kuks. Navrhovaná silnice napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever přitom skýtá jedinečnou příležitost zřízení přímého dopravně kapacitního bezbariérového přístupu k areálu Hospitálu Kuks z jihu, od Kašova, včetně parkoviště na terénu u železniční zastávky Kuks. Tato územní studie přitom nestanoví konkrétní návštěvnícký režim jižního přístupu k Hospitálu Kuks, může se jednat například o přístup využívaný pouze v době konání kulturních a společenských akcí v Hospitálu Kuks, nebo o přístup pro automobily a autobusy přepravující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace atp. Nemá se jednat o náhradu stávajícího centrálního návštěvníckého parkoviště v obci Kuks, ale o jeho doplnění o nové parkoviště přímo zpřístupňující areál Hospitálu Kuks.

Jižní přístup k Hospitálu Kuks patří mezi realizačně jednoznačně vůbec nejjednodušší, je navržen jako prosté rozšíření stávající veřejně přístupné účelové komunikace na šířkovou kategorii místní komunikace MO7,5. S návrhem jižního přístupu k Hospitálu Kuks ovšem vyjádřilo svým dopisem č.j. MK 59701/2019/OPP ze dne 29. 8. 2019 nesouhlas Ministerstvo kultury ČR, k němuž se prostřednictvím svého dopisu č.j. KUKHK-22285/KP/2019 připojil také Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor kultury a památkové péče. Podle vyjádření Ministerstva kultury ČR „*se lokalita vytypovaná pro umístění parkoviště nenachází v rovině, ale na severním svahu (byť mírnějším). Z hlediska vizuálních vazeb v kontextu s NKP Hospitál Kuks se tato lokalita pro umístění velkokapacitního parkoviště nejeví jako vhodná. Dostupnost památek pro osoby se sníženou pohyblivostí v daném případě bude nutno řešit po jiných liniích a logistiku zajistit např. menšími autobusy, kyvadlovou dopravou, apod.*“ Ministerstva kultury ČR dále „*považuje za důležité a zásadní, zvláště v dnešní době, v plné míře respektovat duchovní rozměr NKP Hospitálu Kuks. Pokud chceme i nadále zachovat genius loci tohoto areálu, je nutno veškeré soudobé požadavky tomuto rozměru podřídit.*“

③ Průchod silnice ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém

Celý pás území vymezený zadáním této územní studie k prověření vedení trasy silnice přímo napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever na dálnici D11 prochází ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém. Trasou silnice se předmětnému památkovému ochrannému pásmu nelze vyhnout. Zadání této územní studie totiž logicky předpokládá vedení trasy silnice v souběhu se stávající silnicí III/29915, v místě křížení ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém prostorem mezi Novým lesem u Kuksu na jihozápadě a údolím Labe a obcí Stanovice na severovýchodě.

Úsek navržené silnice (řešený ve dvou variantách) v průchodu ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém je jeden z dopravně technicky nejkomplikovanějších, a to z důvodu nutnosti mimoúrovňového překonání železniční trati č. 030 nadjezdem nad železniční tratí, a vedením silnice částečně na náspu souběžném s železniční tratí.

Ministerstvo kultury ČR vyjádřilo svým dopisem č.j. MK 59701/2019/OPP ze dne 29. 8. 2019 nesouhlas s trasováním navržené silnice napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever přes území ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém. Svůj nesouhlas přitom odůvodňuje potenciálním rušivým vlivem a nevhodným zásahem navrhované silnice do okolí a do prostředí Památkové rezervace Kuks – Betlém. Realizace nezbytných úprav, vycházejících nutně z charakteru nové silnice, by si dle vyjádření Ministerstva kultury ČR vyžádala zásah do území ochranného pásma ve smyslu dnes nezastavěných přírodních ploch.

Tato územní studie navrhuje (ve dvou variantách) celý úsek silnice v průchodu ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém důsledně v bezprostředním souběhu s železniční tratí č. 030, s identickou niveletou vozovky, jako je stávající niveleta železniční trati. V obou prověřovaných variantách (severně od trati i jižně od trati) je výškové překonání železniční trati nadjezdem navržené v převažujícím rozsahu mimo ochranné pásmo Památkové rezervace Kuks – Betlém. Jednoznačným cílem této územní studie je sdružit tělesa obou liniových dopravních staveb do jednoho, aby nedošlo k žádné nové fragmentaci území ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém.

Ministerstvo kultury ČR dále namítá, že „*parametry nového propojení by vedly k navýšení dopravní zátěže (napojení průmyslové zóny ve Dvoře Králové nad Labem s D11) v území ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém, v blízkosti areálů národních kulturních památek Hospitalu Kuks. Bezprostřední okolí těchto významných památek by bylo trvale narušeno (hluk, exhalace, zábor přírodních ploch).*“

Dopravní zátěž, která by byla převedená na nově navrhovanou silnici, dnes projíždí po silnici I/37, která vede pouhých 450 m (!) vzdušnou čarou od areálu Hospitalu Kuks. Doprava po silnici I/37 má být do budoucna převedená na dálnici D11, plánovanou cca 1,2 km vzdušnou čarou od areálu hospitalu Kuks. Nová silnice navrhovaná touto územní studií je přitom navržená ve vzdálenosti cca 1,5 km vzdušnou čarou od areálu Hospitalu Kuks, tedy dále, než je plánováno vedení dálnice D11. Nová silnice je navíc navržena ve vizuálně zcela skryté poloze ve vztahu k Hospitalu Kuks.

Ministerstvo kultury ČR poukazuje rovněž na fakt, že „*areál hospitalu Kuks, stejně jako památková rezervace Kuks, je propojen s areálem Betléma v Novém lese stezkou, jejíž trasa by řešením této územní studie byla narušena, až přerušena. Dosud dochované historické propojení obou památkově chráněných částí památkové rezervace by bylo tímto ohroženo. ... Předkládaným řešením by tak mohlo dojít ke změně historické situace, k zániku historické trasy kočárové cesty v daném úseku a k narušení, až zániku historické nástupní cesty od Kuksu a Stanovic k Novému lesu u Kuksu*“

Řešení této územní studie jednoznačně prokazuje, že nově navrženou silnicí by nedošlo k žádnému zásahu do pěší a cyklistické prostupnosti mezi Kuksem a areálem Betléma v Novém lese. Nová silnice je dopravně technicky navržená tak, že by oba současné pěší a cyklistické průchody pod železniční tratí č. 030 (a nově i pod navrhovanou silnicí), tedy průchody červené turistické trasy (historická trasa kočárové cesty) i žluté turistické trasy zůstaly v plné míře zachovány.

S nesouhlasem Ministerstva kultury ČR se prostřednictvím svého dopisu č.j. KUKHK-22285/KP/2019 ve shodném rozsahu a ze stejných důvodů ztotožnil také Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor kultury a památkové péče.

Na závěr je třeba připomenout, že splnění zadání této územní studie by bez průchodu navržené silnice napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever ochranným pásmem Památkové rezervace Kuks – Betlém nebylo vůbec možné. Úkolem této územní studie bylo přitom prověřit všechny možnosti co nejméně konfliktního a co nejméně rušivého řešení průchodu navržené silnice územím ochranného pásma Památkové rezervace Kuks – Betlém, přičemž tento cíl byl řešením územní studie naplněn.

④ Průchod silnice nivou řeky Labe

Jedním s dopravně technicky nejnáročnějších a současně ekonomicky nejnákladnějších úseků navržené silnice napojující Průmyslové zóny Borek a Zboží a město Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever je úsek propojující obě průmyslové zóny nivou řeky Labe. S ohledem na záplavové území řeky Labe je daný úsek silnice navržen jako estakáda, tedy mostní objekt v délce 900 m. Vedle stavební náročnosti představuje navržená estakáda nivou Labe citelný vizuální zásah do krajiny labské nivy.

⑤ Průchod silnice Městskou Podstrání

Městská Podstráň je nejvíce urbanizovaným územím na celé trase silnice navržené pro napojení ZOO Dvůr Králové nad Labem na MÚK Jaroměř – sever. Trasování navržené silnice jižní částí města, tedy právě Městskou a Žireckou Podstrání, je přitom jediným možným, aby se silnice zcela vyhnula nutnosti průjezdu centrální částí města.

Penetrace navržené trasy silnice mezi rozptýlenou zástavbou Žirecké Podstráně je obtížná, ale řešitelná bez jakýchkoli zásahů do existující zástavby či zastavitelných ploch. Zástavba podél ulice 5. května je však zcela souvislá a nepřerušená, bez jakékoli proluky, která by umožnila průchod navržené silnice napříč ulicí 5. května bez vyvolaných demolic existující zástavby. Trasa silnice je proto v úseku křížícím ulici 5. května navržená přes existující výrobní areály po obou stranách ulice, v případě areálu podél jižní strany ulice 5. května je silnice navržená přes stávající zástavbu. Navržená silnice rovněž kříží zastavitelnou plochu pro nakládání s odpady (TO) vymezenou v návaznosti na stávající areál Technických služeb města Dvora Králové nad Labem se sběrným dvorem v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem.

Doporučení pro navazující územně plánovací činnost

Tato územní studie prověřila stavebně technickou realizovatelnost všech záměrů uvedených v zadání této územní studie. Každý z navržených úseků silnice má potenciál pro řešení jiného dopravního problému či jiné dopravní závady. Jak ukázala tato územní studie, některé navržené úseky silnice jsou vzájemně závislé a některé úseky lze realizovat zcela autonomně a nezávisle na jiných.

Pro umístění žádného z úseků silnice prověřovaných touto územní studií v současné době nejsou vymezeny plochy nebo koridory v platných Zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje (v případě úseků silnice navržených na území více obcí), ani v platných územních plánech dotčených obcí. Účelem této územní studie bylo vytvořit komplexní podklad pro následnou odbornou diskusi. Tato diskuse může vyústit k rozhodnutí příslušného zastupitelstva (Královéhradeckého kraje nebo některé z dotčených obcí) o zahájení procesu pořízení změn územně plánovací dokumentace a tím k vytvoření podmínek pro přípravu a realizaci kteréhokoli z úseků a kterékoli z variant tras silnice prověřovaných touto územní studií.

S ohledem na výše uvedené se pro navazující územně plánovací činnost orgánů územního plánování v řešeném území doporučuje:

- 1. Věnovat dále pozornost řešením obsaženým v této územní studii s tím cílem, aby při územně plánovací činnosti byly důsledně vyhodnoceny všechny ty případy, kdy by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění navrhovaného řešení, které by podstatně ztížilo nebo znemožnilo případnou realizaci řešení navrhovaných touto územní studií.** Zejména se doporučuje:
 - a) nevymezovat v územích dotčených jednotlivými návrhy dle této územní studie žádné další plochy změn, které by do budoucna mohly ztížit anebo znemožnit případné umístění předmětné navržené silnice nebo jejího vybraného úseku do území;
 - b) při vyhodnocování potřeby změn územně plánovací dokumentace města Dvůr Králové nad Labem vyhodnotit navržená řešení obsažená v této územní studii i v tom směru, zda není důvod pro vypuštění nebo plošnou redukci zastavitelných ploch nebo ploch přestavby vymezených v platném ÚP Dvůr Králové nad Labem ve znění jeho vydaných Změn č. 1 a 2, které jsou v přímém střetu s navrženými variantami silnice a které by svým využitím mohly znemožnit nebo ztížit případné umístění předmětné navržené silnice nebo jejího vybraného úseku do území.

2. V rámci územně plánovací činnosti ORP Dvůr Králové nad Labem prověřit možnosti a podmínky napojení silnice II/299 směrem od Hostinného na silnici navrhovanou touto územní studií a prověřit tak řešení přeložky silnice II/299 od Hostinného jižní částí města Dvůr Králové nad Labem, s přímým napojením na dálnici D11 v MÚK Jaroměř-sever nebo v MÚK Choustníkovo Hradiště.

Zároveň v rámci územně plánovací činnosti ORP Dvůr Králové nad Labem prověřit, a to zejména v souvislosti s budoucí dostavbou dálnice D11 v úseku Jaroměř – Trutnov, možné řešení plnohodnotných přeložek silnice II/299 od Hostinného a II/300 od Hořic jižní částí města Dvůr Králové nad Labem, s napojením přeložky silnice II/299 do plánované MÚK Choustníkovo Hradiště a přeložky silnice II/300 do MÚK Kocbeře na dálnici D11.

Využít při tom kromě výstupů této územní studie rovněž výstupy *Komparativní vyhledávací studie variant silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 včetně prověření stavebně technického řešení (ATELIER L s.r.o. + Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., 05/2019)*, která byla pořízena v roce 2019 městem Dvůr Králové nad Labem.

Schéma přeložky silnice II/299 od Hostinného a jejího napojení na MÚK Jaroměř – sever

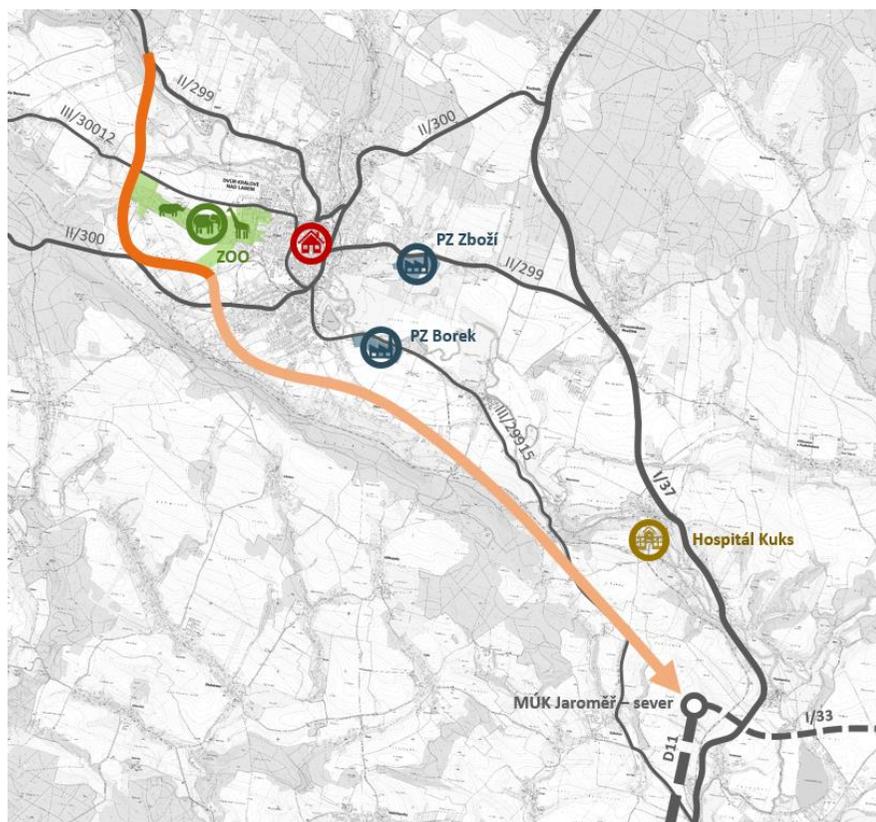
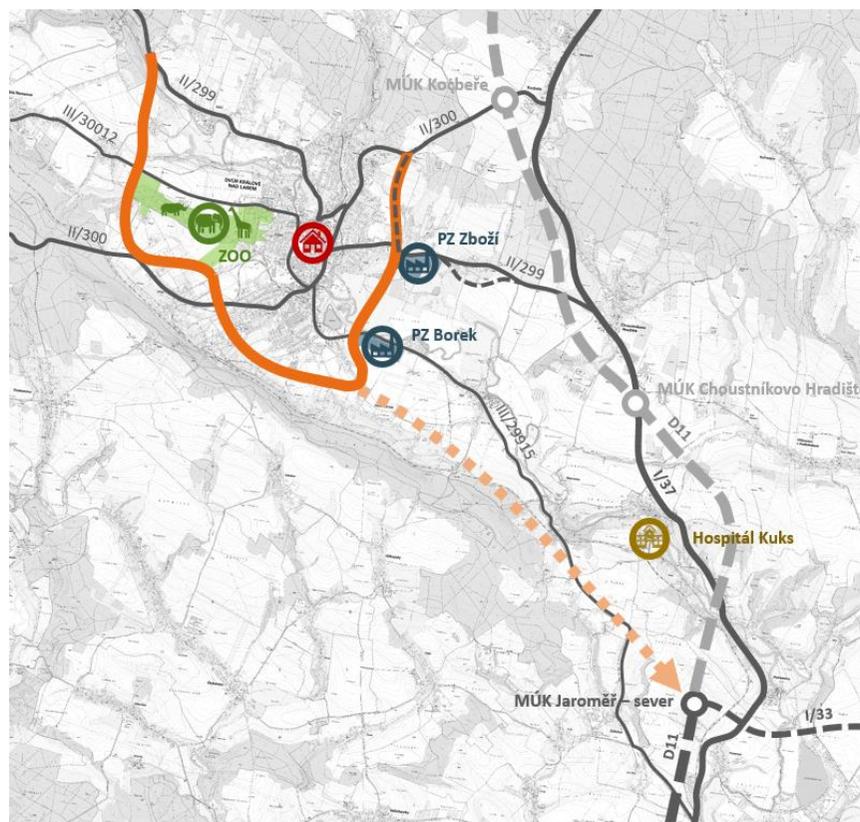
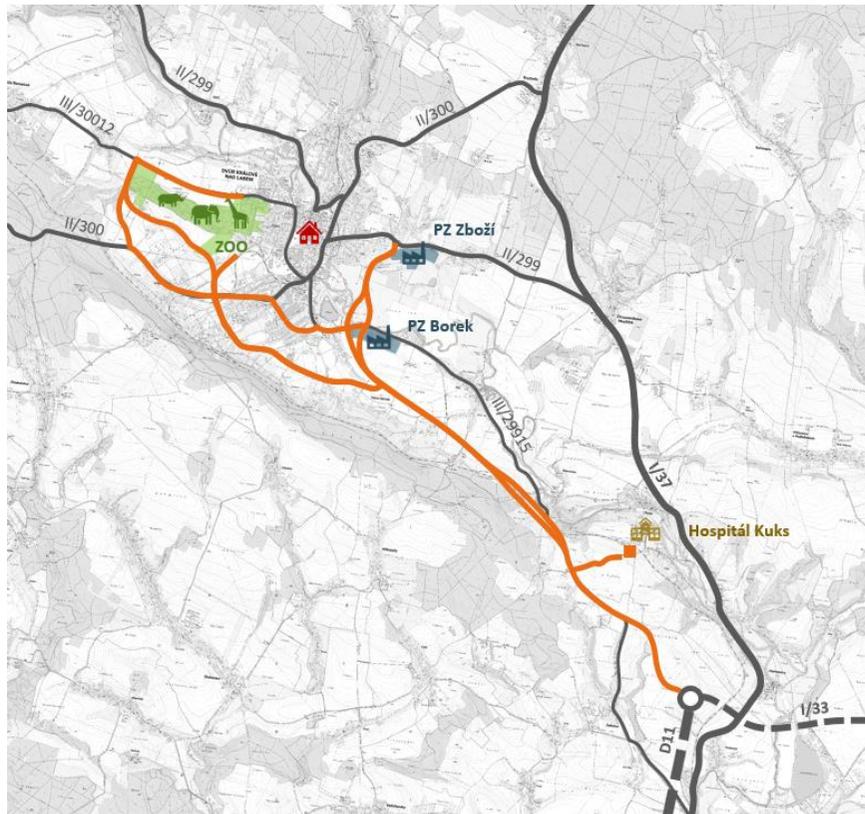


Schéma plnohodnotných přeložek silnic II/299 a II/300 jižní částí města Dvůr Králové nad Labem, s napojením na dálnici D11

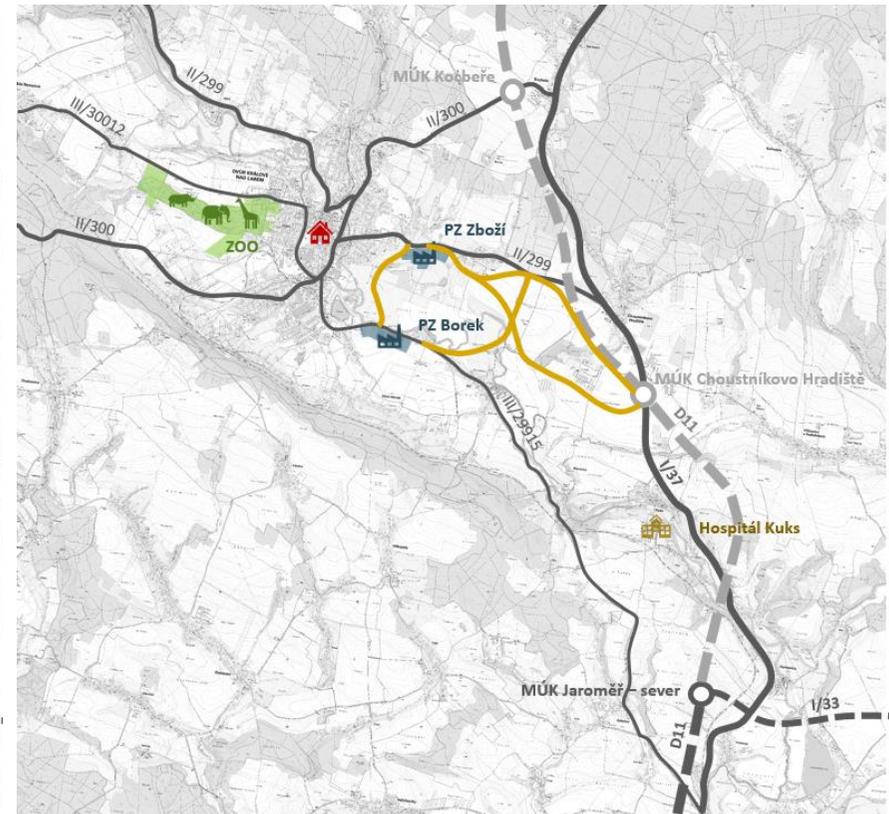


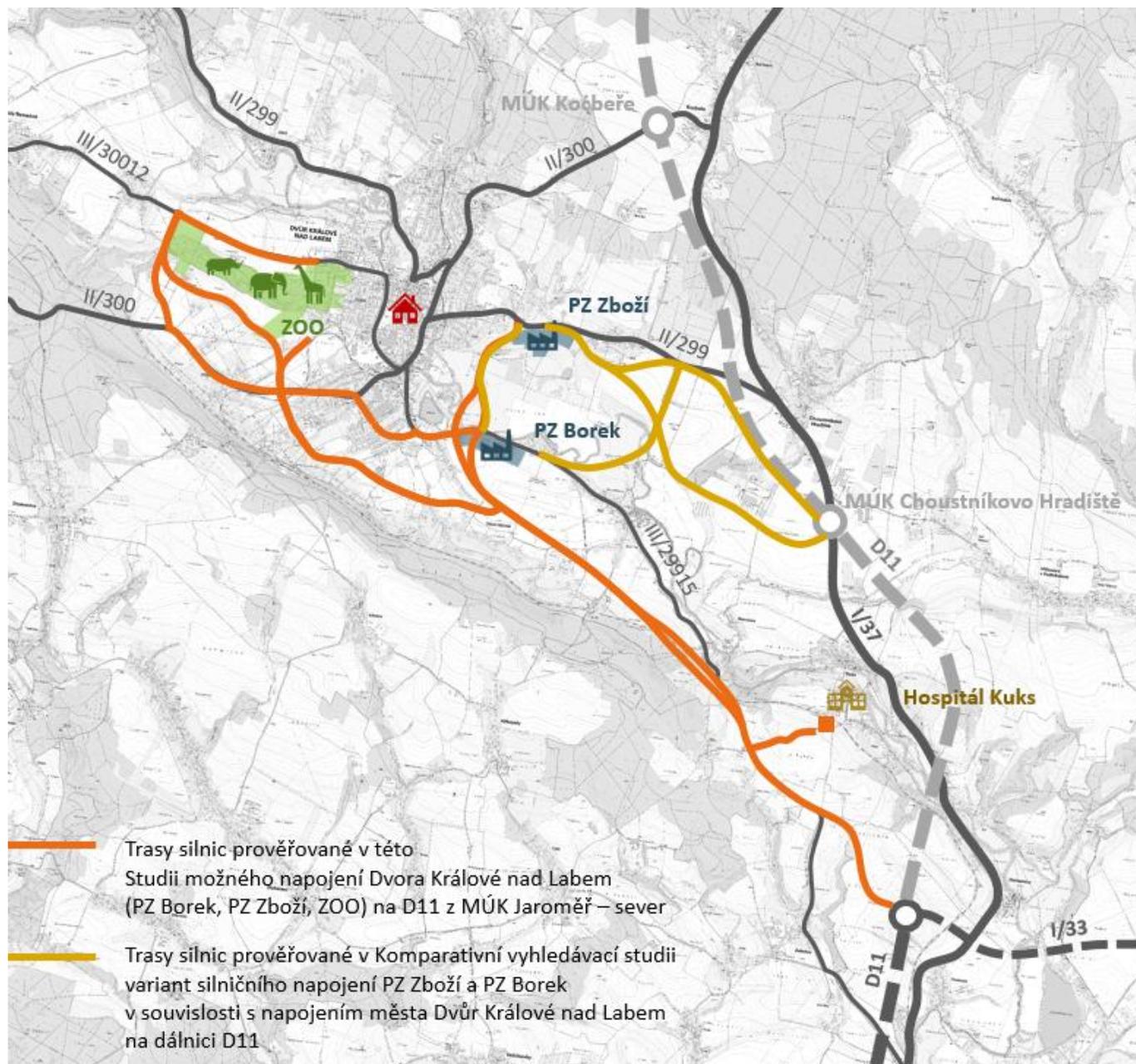
3. V rámci územně plánovací činnosti ORP Dvůr Králové nad Labem zpracovat **syntézu** této **Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (PZ Borek, PZ Zboží, ZOO) na D11 z MÚK Jaroměř – sever s Komparativní vyhledávací studií variant silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 včetně prověření stavebně technického řešení (ATELIER L s.r.o. + Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., 05/2019)**. Na základě této syntézy nalézt a v územně plánovací dokumentaci příslušných obcí stanovit takovou koncepci dopravní infrastruktury a vymezit pro ni takové plochy a koridory, které budou naplňovat veřejné i soukromé zájmy na rozvoj řešeného území.

Trasy silnic prověřované v této Studii možného napojení Dvora Králové nad Labem (PZ Borek, PZ Zboží, ZOO) na D11 z MÚK Jaroměř – sever



Trasy silnic prověřované v Komparativní vyhledávací studii variant silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11





Použité zdroje

Zákon c. 20/1987 Sb., o státní památkové péči

Vyhláška c. 66/1998 Sb. provádí vybraná ustanovení zákona c. 20/1987 Sb., o státní památkové péči

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 projektování místních komunikací

Výnos Ministerstva kultury ČR ze dne 21. 12. 1987, o prohlášení historických jader měst Kutné Hory, Českého Krumlova, Jindřichova Hradce, Slavonic, Tábora, Žatce, Hradce Králové, Jičína, Josefova, Litomyšle, Pardubic, Znojma, Nového Jičína, Olomouce, obce Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitálu a souborem plastik v Betlémě, souboru technických památek Stará huť v Josefském údolí u Olomučan a archeologických lokalit Libodřický mohylník, Slavníkovská Libice, Třísov, Tašovice, Bílina, České Lhotice, Staré Zámky u Líšně a Břeclav-Pohansko za památkové rezervace

Nařízení vlády č. 262/1995 Sb., ze dne 16.8.1995, o prohlášení a zrušení některých kulturních památek za národní kulturní památky

Nařízení vlády č. 132/2001 Sb., ze dne 28.3.2001, o prohlášení některých kulturních památek za národní kulturní památky

Vyhláška ONV v Trutnově č. 152/16-1987, kterou se určuje ochranné pásmo „Památkové rezervace Kuks-Betlém“

Územní studie a návrh managementu Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště (Výzkumný ústav SILVA TAROUČY pro krajinu a okrasné zahradnictví, v.v.i., 04/2007)

Cenové normativy staveb pozemních komunikací, schválené Ministerstvem dopravy ČR 19. 4. 2016, s účinností od 20. 4. 2016

Analýza koncepcí a nástrojů územního plánování v území Památkové rezervace Kuks s přilehlým komplexem bývalého hospitalu a souborem plastik v Betlémě a Národní kulturní památky Betlém v Novém lese u Kuku a jejich nejbližšího okolí (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., Ing. arch. Veronika Šindlerová, 07/2013)

Komparativní vyhledávací studie variant silničního napojení PZ Zboží a PZ Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 včetně prověření stavebně technického řešení (ATELIER L s.r.o. + Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., 05/2019)

Územní studie Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., Ing. Jan Kovařík, 11/2016)

Územně analytické podklady SO ORP Dvůr Králové nad Labem, aktualizace 2014 (Městský úřad Dvůr Králové nad Labem – úřad územního plánování, 2014)

Územně analytické podklady SO ORP Jaroměř, aktualizace 2014 (Městský úřad Jaroměř – odbor výstavby, 2014)

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, ve znění Aktualizace č. 1 a č. 2

Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (návrh pro společné jednání, 04/2019)

Územní plán Dvůr Králové nad Labem

Změna č. 1 Územního plánu Dvůr Králové nad Labem

Změna č. 2 Územního plánu Dvůr Králové nad Labem

Právní stav Územního plánu Dvůr Králové nad Labem po Změně č. 1

Úplné znění Územního plánu Dvůr Králové nad Labem po Změně č. 2

Územní plán Bílá Třemešná

Změna č. 1 Územního plánu Hořenice

Právní stav Územního plánu Hořenice po Změně č. 1

Územní plán Kuks

Územní plán Stanovice

Územní plán obce Zaloňov

Změna č. 1 Územního plánu obce Zaloňov

Změna č. 2 Územního plánu obce Zaloňov

Právní stav Územního plánu obce Zaloňov po Změnách č. 1 a 2

varianty pro studii proveditelnosti vysokorychlostní trati VRT/R35 Praha – Hradec Králové – Wrocław (SUDOP PRAHA, a.s., 2018)

Studie proveditelnosti Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř – Stará Paka (SUDOP PRAHA a.s., 09/2014)

Dokumentace pro provedení stavby MÚK Jaroměř – sever

Dokumentace pro územní rozhodnutí dálnice D11, úsek 1108 Jaroměř – Trutnov

Dokumentace pro územní rozhodnutí přeložka silnice I/33 – severní obchvat Jaroměře