

# ÚZEMNÍ STUDIE DOPRAVNÍHO KORIDORU DUBINKY – NOVÉ MĚSTO NAD METUJÍ

05/2017

Pořizovatel: **Městský úřad Nové Město nad Metují**  
odbor výstavby  
nám. Republiky 6  
549 01 Nové Město nad Metují

Zhotovitel: **Hauckovi, s.r.o**  
Zlích 73  
552 03 Česká Skalice  
Č.zak. 173-15-H  
(s úpravami pořizovatele)

**Obsah:**

**A      Textová část**

- A.1      Identifikační údaje
  - a      vymezení řešené plochy
  - b      podmínky pro umístění a využití pozemků
  - c      podmínky pro umístění a uspořádání staveb veřejné infrastruktury
  - d      podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území
  - e      urbanistické souvislosti
  - f      prostorové a plošné uspořádání staveb
- A.2.      Stručný popis řešeného území
  - a      Intenzita dopravy
  - b      posouzení „obytné“ křižovatky a dalšího pokračování
  - c      stavebně technické dopravní řešení
  - d      pozemkové požadavky
  - e      přidružené dopravní pruhy
- A.3.      Závěr

**B      Grafická část**

- |     |  |        |
|-----|--|--------|
| B.1 | výkres širších vztahů                  | 1:5000 |
| B.2 | výkres limitů                          | 1:2000 |
| B.3 | výkres prostorového uspořádání         | 1:1000 |
| B.4 | výkres vzorový příčný řez – 2.varianty | 1:50   |
| B.5 | detaily etap – 1                       | 1:500  |
| B.6 | detaily etap – 2                       | 1:1000 |

**C      Podklady použité**

- |   |   |                        |
|---|---|------------------------|
| a | studie okružní křižovatky (vč. zpracované křižovatky „Průtahu“)   | (Kaplan, Janoš 2014)   |
| b | studie sídliště Javůrky + konzultace před žádostí o Územní řízení | (Zilvar 2015)          |
| c | studie RD Dubinky – František                                     | (Špryňar –Kaplan,2013) |

## A Textová část

### A.1 Identifikační údaje

Název akce:	<b>Územní studie dopravního koridoru Dubinky Nové Město nad Metují</b>
Místo stavby:	k.ú. Vrchoviny a NMnM, 21 parcel (viz celková situace řešeného území) <ul style="list-style-type: none"><li>- pro zastavěné a zastavitelné lokality severovýchodně od přeložky I/14 dle platného územního plánu sídelního útvaru Nové město nad Metují (UPSO NMnM)</li><li>- pro zastavěné a zastavitelné lokality severovýchodně od přeložky I/14 pod ozn. Z.M2 a Z.M3 dle nového projednávaného územního plánu Nové město nad Metují (UP NMnM)</li></ul>
Charakter stavby:	Umístění místní veřejné komunikace nebo přeložky silnice III/01422 včetně doprovodných staveb do dopravního koridoru Dubinky š. 17,0 m
Zadavatel studie:	Městský úřad Nové Město nad Metují, Odbor výstavby a regionálního rozvoje Nám. Republiky 6, 549 01 Nové Město nad Metují
Pořizovatel:	Městský úřad Nové Město nad Metují, Odbor výstavby a regionálního rozvoje Ing. Miloš Skalský - vedoucí odboru výstavby a regionálního rozvoje
Zhotovitel:	Hauckovi, s.r.o., Zlič 73, 552 03 Česká Skalice IČ: 28779533, AO 0601435 a AO 0601789

#### a vymezení řešené plochy

Pořízení územní studie dopravního koridoru lokality ZM2 a ZM3 Dubinky vyplynulo z platného ÚP – Vymezení ploch a koridorů, dále z iniciativy soukromých developerů, kteří chtějí v souladu s oběma ÚP (starý i navržený) navrženou lokalitu uvést do reality (výstavby RD). V dané lokalitě je prověření změn a využití dle zpracovaných studií i očekávání jejich investorů, potřebným dokumentem pro další koncepční rozhodování i pro rozhodování v územním řízení.

Studie prověřuje především prostorové uspořádání území a celého dopravního prostoru, a to zejména vymezení veřejných ploch a určení základní dopravní koncepce, která zajistí dopravní obslužnost všech pozemků dané lokality a respektování rozdělení pozemků na jednotlivé stavební parcely. Studie prověřila možnost umístění místní nebo účelové veřejné komunikace nebo přeložky silnice krajské III.tř. směrem na Přibyslav. ÚS dále posuzuje možné umístění staveb pro pěší a cyklodopravy, umístění zeleně a řešení vedení technické infrastruktury (v příčném vodorovném řezu).

Územní studie je zpracována ve dvou variantách:

- Varianta 1: výhledový stav a z hlediska využití dopravního koridoru ideální návrh
- Varianta 2: prověřila možnost umístění staveb veřejné infrastruktury v ose dopravního koridoru dle stávajícího pozemkového stavu a projednávaného územně stavebního řešení lokality Kaštánky II, Javůrky.

Vzhledem ke skutečnosti, že v současné době je zájem soukromých osob a investorů o prodej pozemků zahrnutých do této lokality za účelem výstavby, týká se tato studie části napojení

vymezených lokalit Dubinky, Javůrky, Kaštánky II a zastavitelné lokality pod ozn. Z.M3 nového UP NMnM.

Další pokračování přeložky krajské silnice Přibyslav v koridoru vyhrazeném novým UP NMnM není zpracováno – nebylo součástí zadání. Lze pouze konstatovat, že stávající koridor je šířkově dostatečný pro vedení silnice v zastavěném území obce vč. oddělené pěší a cyklodopravy.

Územní studie je zpracována na základě podkladů:

- platný UPSU NMnM
- nový UP NMnM (koncept ke schválení)
- Polohopis v soutisku s KN
- Výškopis veřejné části lokality
- Studie sídliště Dubinky a Javůrky, lokality Špreňar a studie okružní křižovatky silnice I/14. Zpracovatelé atelier Zilvar, Agora studio a Onegast s.r.o.

ÚS je tedy navržena na části plochy vymezené ÚP (viz výše). Vzhledem k tvaru celé lokality, kdy je ZM2 orientována podélně s pátevní komunikací I/14, její části budou vždy přímo přístupné slepými MK z posuzované pátevní komunikace

Území lze v současnosti rozdělit na tři na sobě nezávislé celky, které ovšem musí být spolu ve finální podobě provázány. Posouzení těchto vázaných atributů posuzuje tato studie.

1. celek je okružní křižovatka na I/14. Je lépe ji realizovat společně s přeložkou silnice I/14. Je možné ji realizovat i nezávisle, ale vždy v koordinaci s plánovanou přeložkou silnice I/14 stejně tak jako se stávající zástavbou a dalšími záměry v území.

Napojení na východní komunikaci (ul. Dubinky) bude provedeno dle aktuálního stavu této komunikace v době realizace okružní křižovatky tj. na stávající veřejnou účelovou komunikaci nebo na komunikaci III. tř. na Přibyslav. Napojení na západní komunikaci bude provedeno podle konkrétního požadavku investora zajišťujícího zainvestování území občanské a bytové výstavby v lokalitě západně od ul. T. G. Masaryka.

2. celek jsou plochy soukromých investorů ZM2 a ZM3 na něž jsou zpracovány samostatné studie, na část Javůrky kde je v současnosti vydáno územní rozhodnutí. Druhá část tohoto celku jsou v současnosti pole, jedno přiléhá k silnici I/14 a budoucí křižovatce přeložky I/14. A druhé je pole ohraničené na JZ stávající zástavbou RD, na SZ koridorem silnice a napojovacím komunikačním bodem.

3. celek ulice Dubinky je ohraničen od Z ze silnice I/14 se zpracovanou budoucí okružní křižovatkou. Od S budoucím sídlištěm RD Javůrky. Od V (nejvyšší bod území) zakončena slepě s možností dalšího pokračování na Přibyslav. Od J je hranice dána hranicí polnosti na styku s obytnou zónou Dubinky – František.

V současnosti je plocha v ZPF, vedena a využívána jako trvalý travní porost. Část p.č. 843/13 je využívána pro přístup do ul. Kaštánky (ostatní komunikace).

Výstavba v dané lokalitě podléhá ochranným pásmům stávajících inženýrských sítí (OP):

- OP vedení VN
- OP radiového směrového pole (ČTÚ)

## **b podmínky využití pozemků**

Územní studie respektuje podmínky funkčního využití pozemků dle platného i nového projednávaného územního plánu NMnM. V území se nachází plochy pro bydlení v rodinných domech nízkopodlažní, občanské vybavenosti a veřejné infrastruktury.

Tato studie prověřuje podmínky dané ÚP. Se znalostí současných poměrů v lokalitě jsou podrobněji rozebrány zejména podmínky pro budoucí zátěž dopravní, pro odstavná a parkovací stání.

Studie dále neurčuje uliční čáru, stavební čáru se zastavitelnou plochou, max. výšku hřebene apod.

#### **c podmínky pro umístění a uspořádání staveb veřejné infrastruktury**

Vzhledem k velikosti lokality, kapacitě zastavitelných a zastavěných ploch, šířce dopravního koridoru je dle nového projednávaného územního plánu Nové Město nad Metují navrženo veřejné prostranství, kde je možné umístit navrhovanou veřejnou infrastrukturu, umožňuje napojení na silnici I/14, napojení okolních lokalit.

#### **d podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území**

Tyto podmínky jsou obecně zakotveny do platného územního plánu. V maximální míře bude chráněno kulturní a architektonické dědictví města. Řešené území města se nachází na území s archeologickými nálezy, z této skutečnosti vyplývají povinnosti stavebníků v území dané zákonem č.20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. V tomto území se však nevyskytují žádné významné archeologické lokality či archeologické památkové rezervace.

Respektováno je stávající rozložení funkčních ploch v celém rozsahu katastrálních území města NMnM

Koncepce rozvoje území města vychází především z přírodních podmínek, širších vztahů a stávajícího funkčního využití území, daného historickým vývojem a společensko – ekonomickými podmínkami při využití zejména silných stránek rozboru udržitelného rozvoje území města NMnM. Nová zástavba bude doplňována a rozvíjena s ohledem na historické a krajinné hodnoty sídla. Navržené plochy navazují na zastavěné území obce tak, aby zásah do okolního nezastavěného území byl minimalizován.

#### **e urbanistické souvislosti**

Koridor vůči zástavbě RD je v komplikované závislosti díky vlastnictví soukromých pozemků pozemků. Otázkou je zda je možno požadovat od těchto majitelů vybudování výhledového stavu, což je asi dva až třikrát finančně náročnější než pro kapacity stávající soukromníky navrženému stavu. Jedná se o zpřístupnění okrajových částí města určených pro zástavbu RD, současně s tím se řeší i přeložka krajské silnice na Příbyslav III/01422, která v současnosti vedená sídlištěm František I a II nevyhovuje jak šířkově tak i stoupáním k okraji zástavby města. V této studii je hlavním limitem posouzení šířky koridoru 17 m, což je dostatečný prostor i pro chodníky, cyklostezky i doprovodnou okrasnou zeleň vč. prostoru pro podzemní vedení inž. sítí. Dalším je požadavek úrovnového připojení všech parcel ke komunikaci (budoucí MK v parametrech silnice III.tř.)

Budoucí využití stávající I/14 bude po dokončení „přeložky“ jako sběrná MK třídy B s napojením na novou silnici I/14 „přeložky“. Tato sběrná MK bude také součástí silniční sítě na Příbyslav.

#### **f prostorové a plošné uspořádání staveb**

Uspořádání je jednoduché, jedná se o liniovou stavbu se třemi úrovněmi křižovatkami: První je okružní křižovatka na budoucí sběrné MK. Druhá je „obytná okružní křižovatka sloužící pro 1. a 2. etapu výstavby (minimální dopravní zátěž, bez požadavku na doplňkové parkovací plochy podél páteřní MK, to je navrženo v sousedních obytných ulicích.) Tato „obytná“ křižovatka je nyní koncipována tak, aby jednoduchou přestavbou mohlo být dosaženo průjezdnosti sběrné MK typu C, která bude v šířkových parametrech silnice S 7,5/50.

## **A.2. Stručný popis řešeného území**

Naplnění výhledu s postupným realizováním. Jedná se o území mezi severním okrajem zastavěného území a jižním okrajem Vrchovin. V tomto koridoru je též umístěn koridor „Přeložky“ (jinak též Obchvat historické části Města Nové Město nad Metují) o š. cca 30 – 50 m. Je zde navržena úrovnňová křižovatka jako první sjezd do města ve směru od Náchoda.

Dále je v území stávající vedení silnice I/14, infrastruktura sestávající se z čerpací stanice, nemocnice, domov důchodců, dva jednotkové potravinářské obchody, a několik provozoven živnostníků.

Perspektiva zastavění celé lokality (JZ stráž táhnoucí se až pod Přibyslav) je velmi perspektivní, prostor přeložky silnice na Přibyslav je v ÚP už určen cca před 20-30ti lety. Tento prostor je zde také posuzován v požadavcích nového ÚP NMnM.

### **a Intenzita dopravy**

Nutno vycházet ze dvou sčítání dopravy 2005 a 2010 na sil.I.tř. a kvalifikovaného odhadu intenzity dopravy budoucí přeložce silnice III. třídy.

Odkloněním nákladní dopravy tranzitní na jih přes Krčín byla v r. 2010 zátěž menší než v r.2005, což činí pokles cca o 500 voz./24 h. na 5500 v/24 v obou směrech. Na silnici III/014 22 se očekává nárůst v r. 2020 až na 1600 v./24 h (viz studie Okružní křižovatky) z tohoto je podíl NA minimální, jedná se o zdrojovou a cílovou dopravu sídlišť RD a slepě ukončené vesnice

Západní připojení okružní křižovatky (směr ke Krčínu) není řešeno ani kapacitně ani objemově. Ve studii je uvedeno, že se počítá s podobnou předpokládanou intenzitou jako na odbočení na Přibyslav, takže šířkově jsou obě větve stejné. Vzhledem k uvažovaným intenzitám, které jsou řádově menší než 18000 voz/24 h., není nutno křižovatku počítat. Doporučuji ctít návrh ve studii, průměr kruhu + jeden jízdní pruh, ale už ne MINI Křižovatku (úsporné, ale nevyhovující řešení).

### **b posouzení „obytné“ křižovatky a dalšího pokračování**

Toto území, které připravuje soukromý developer pro připojení obytné ulice Javůrky, je dostatečně veliké pro „zklidnění“ obou obytných zón Javůrky a Kaštánky. Po období asi 15-20 let bude navržené a zrealizované propojení dle územní studie Javůrky (Atelier Zilvar s.r.o) funkční, potom lze s minimem úprav provést řešení komunikací na plochu pro Okružní křižovatku silnice III/014 22 v intravilánu.

Další připojování lokality Dubinky-František v 2. etapě bude úrovnňovou křižovatkou bez světelné signalizace a bez okružního řešení a (zatím) bez dalšího pokračování pěší a cyklo dopravy. Ostatní pokračování ve 3. etapě je ve velmi vzdáleném časovém horizontu, ale předpokládá se silnice III.tř. v šířkovém uspořádání S 7,5/50 vč. dodatečného řešení pěší a cyklo dopravy a vč. doprovodné zeleně a dovybavení mobiliářem a příp. parkováním a zastávek Bus.

### **c stavebně technické dopravní řešení**

Okružní křižovatka na I/14 je dostatečně popsána ve studii.

Pokračuje místní komunikace v koridoru š. 17 m (úsek Dubinky) modifikovaná MO 2k, která lze použít jako průtah silnicí III.tř obcí, kde je navržena š. jízdního pruhu 3,0+0,25 m. Kapacita takové

komunikace je až 5700 voz/24h a nebude nikdy dosažena. Osa je decentralizovaná, v 1. a 2. etapě je 6,45 m od levého okraje (od ZÚ na silnici I/14), š. je  $2 \times 3,25 + 2 \times 0,5 = 7,5$  m. Dál (3. a další etapy) se bude držet zásada, že kraj vozovky by neměl být blíže k levé hranici než 3,20m. Pravá strana ve směru staničení je využita na podzemní vedení inženýrských sítí, stávající popř. nová výsadba doprovodné zeleně, chodník a cyklostezka (odstínění dopravy průběžné od zástavby RD). Povrchy vozovek by měly být vzhledem k budoucímu majiteli (kraj) a vzhledem k údržbě silnice (město i kraj) sjednoceny – asfaltový koberec na silnici a cyklostezce, chodníky dle zvyklostí města (ZD nebo asfalt). Veřejné osvětlení je uvažováno jako jednořadé s výškou stožárů 5-8 m (určí PD VO i s ohledem k stromové zástavě) v zeleném pásu mezi cyklostezkou a silnicí a s dvoustranným výložníkem.

Zde jsou navrženy dvě varianty příčného řezu, po projednání s orgány města byla doporučena varianta 2 (kácení stávající výsadby v ul. Dubinky). Povrch cyklo a chodníků lze udělat i ze ZD, ale kvůli zimní údržbě to nedoporučuji. Stavebník navrhuje své všechny komunikace s vozovkou ze ZD.

Objízdna křižovatka Javůrky bude pro počáteční období tolerována. Po určité době bude prostor přestavěn s minimálními náklady na regulérní okružní křižovatku.

#### **d pozemkové požadavky**

Celý koridor není ani v přímé ani v oblouku, je nepravidelného tvaru určeného ÚP a studií zpracovávaných na těchto podkladech. Vzhledem k době jejich zpracování (2013- 2015) a současně projednávaného nového územního plánu Města a použitému obvyklému měřítku 1 : 5000 došlo k některým nepřesnostem co do určení rozsahu a vnějších hranic, to však nemá na dopad do námi navrženého koridoru a předpokládané naplně v něm.

Při zpracování dalších stupňů dokumentace nutno vycházet z reálných pozemkových hranic a požadavků na prostor. Oddělovací geometrické plány potřebných ploch zpracovávat před a během projektování PD k ÚŘ. Výkres území je v šířce mezi 17 až 35 m. Tyto územní požadavky by bylo vhodné v dalších projektových stupních řešit.

#### **e doplňkové okruhy problémů k řešení (přidruž. dopravní pruhy, MHD Bus, likvidace dešťových vod, Vyhl.398/2009 bezbariérová)**

Jedná se o chodníky, cyklostezky, zeleň, inž. sítě, mobiliář, parkování atd. Při zpracování PD nutno vycházet z reálných požadavků na prostor (společný pruh pro pěší a cyklisty), odpočívky, následné vedení až na Přibyslav. Vzhledem k potřebám a předpokládanému množství provozu je navržen pouze jednostranný pruh. Odhad že spodní část bude sloužit asi pro 1/10 bydlících, ½ počtu psů vůči bydlícím, ¼ kočárků – ale jen v období 2 – 6 let, pak vyrostou a budou cyklisté. Kapacita tohoto pruhu š. 3-5,4 m bude dostatečná, na druhé straně vozovky bude pouze zeleň popř. podélné parkovací stání v intravilánu obce. Horní část od křižovatky do Dubinek-František bude postačovat jeden společný pruh 3,0 m š. podél hranice parcel RD .

Sjezdy na pozemky vč. podélného stání (např. stanoviště separovaného sběru) posuzovaného koridoru dle návrhu PD k ÚŘ Infrastruktura Javůrky a Dubinky vč. prostoru budoucí okružní křižovatky zůstanou stávající a s doplněním zbytečného chodníku okolo celé podkovy. Výjezd od podnikatelské zóny by měl být povolen pouze jako jednosměrný a nouzový.

VO – umístění je pravděpodobně v zeleném pruhu na pravé straně (do kopce), bude se jednat o stožáry s dvoustrannými výložníky (možná i s rozdílnou výškou svícení nad silnicí a nad cyklostezkou). Jejich umístění by mělo být v souladu s doprovodnou okrasnou novou výsadbou.

Řešení dopravní obslužnosti nebylo požadováno ani specifikováno, na následný dotaz jak to bude s hromadnou dopravou po zřízení propojení obou silnic se nabízí několik způsobů jeho řešení (po dobu „provizorního“ stavu nebude žádná linka MHD zřizována), změna stávající trasy na okružní (Františkem nahoru a zpět z Přibyslavi po nové spojení), dále je možná „sdílená“ doprava nebo doprava „na zavolání“ nebo „taxi zdarma“ nebo nějaký jiný způsob, do dneška neznámý. Případná

zastávka stávající pravidelné linky (3xdenně) bude přímo na vozovce bez zastávkového zálivu. Nástupiště po trase lze umístit libovolně po trase (vzdálenost zastávek 400 až 800 m). Ale vzhledem ke vzdálenému horizontu realizace projektantem odhadnuté na 25 let, nelze vůbec uvažovat o žádné variantě jako o cílovém stavu.

Likvidace dešťových vod – je zde neoprávněná obava z nedostatečného vsakování přívalových dešťů na místě a následných škod na infrastruktuře a s dopadem na kanalizační síť. V současném stavu jsou v území v převážné části navrženy parcely pro RD s předpokladem zachycení všech vod na těchto parcelách (100%).

Polnosti a pastviny nad těmito plochami vsakují na místě (předpoklad porušení vsakování je asi 2-3 dny/rok, tající sníh na zmrzlém podkladu). Na stávajícím území východně od silnice I/14 je vyhlouben zemní příkop pro zadržení přívalových dešťů. Stejně řešení by mělo být zrealizováno i nad východními okraji obou nových lokalit (Javůrky a Dubinky-František) viz Příloha – vrstevnicová mapa s vysvětlivkami. Vzhledem ke konfiguraci terénu lze konstatovat, že navržené příkopy odvrátí 95% zbytkových vod (mimo vsak). Zaústění příkopů buď do vodoteče nebo do dešťové kanalizace Přeložky I/14 (obchvatu). Obě vyžaduje jednání všech zainteresovaných s dotčenými. Ale až po HG posudku a následné PD.

Pokud prokáže HG posudek něco jiného, je nutno preventivně počítat s dešťovou kanalizací i z našeho koridoru a „zbytku území nad ním, jedná se o cca 2,5 ha (hnědá plocha v Příloze). Ostatní polnosti by měly být řešeny dešťovou kanalizací obchvatu a vodotečí procházející Vrchovinami. Odhadem může jít až o 1,2 m<sup>3</sup>/sek. Což odpovídá max. doporučené rychlosti v trubním vedení Dn600 což lze převést až pod silnici I/14 s likvidací mimo tuto studii. Likvidace tohoto problému vyžaduje komplexní řešení asi až do Rozkošského potoka tj. HG posudek, PD likvidace vod a součinnosti (viz výše) koordinovaného postupu. To vše mimo zadání této studie.

Vyhláška 398/2009 o bezbarierovosti přístupu a i technické podmínky cyklostezek jsou v rozporu se stávajícím terénem. Terén má podélný sklon průměrně 9% (od 8,5 do 12%) po celé délce bez přerušení – cca 500 m délky. Sklon v pokračování až ke stávající silnici průměrně 6%. To znamená, že v posuzovaném koridoru nelze uplatňovat splnění této vyhlášky a je nutno ošetřit i výjimku z TP 179. V případě nerozumného vyžadování podmínek Vyhlášky je technické řešení sice možné, ale je nutno počítat až s trojnásobným zdražením těchto stezek

### A.3. Závěr

***Tato studie potvrdila dostatečnou šíři koridoru, tím i dostatečnou budoucí možnou dopravní kapacitu.***

Řešení územní studie bylo projednáno s hlavními účastníky procesu pořizování a to především s majoritními vlastníky či spoluvlastníky dotčených pozemků a městem Nové Město nad Metují. Převážná část jejich požadavků byla splněna. Územní studie prověřila možnost umístění dopravní a technické infrastruktury pro potřeby napojení výše uvedených zastavěných a zastavitelných lokalit dle platného i nově projednávaného územního plánu Nové Město nad Metují. Územní studie může být použita jako podklad budoucích projektových dokumentací na územní řízení. Územní studie není v rozporu s jakýmkoliv dočasným využitím dopravního koridoru jednotlivých lokalit, ve kterých nelze nebo není třeba využít plného rozsahu návrhu. Tato dočasná řešení však nesmí být v rozporu s prověřeným propojením jednotlivých lokalit a uvažovanou přeložkou silnice III. třídy.

Vypracoval: Hauck

Konečná úprava pořizovatele: 3.5.2017