

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

ÚKOL K ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

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

SOUČASNÝ STAV

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

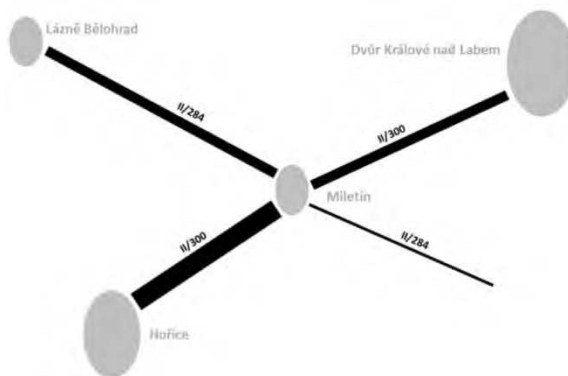


Schéma silnic II. třídy na území města Miletín (na podkladě základní mapy mapy.cz)

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



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



SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

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

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

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



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

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

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c



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

NÁVRH ŘEŠENÍ

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

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

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

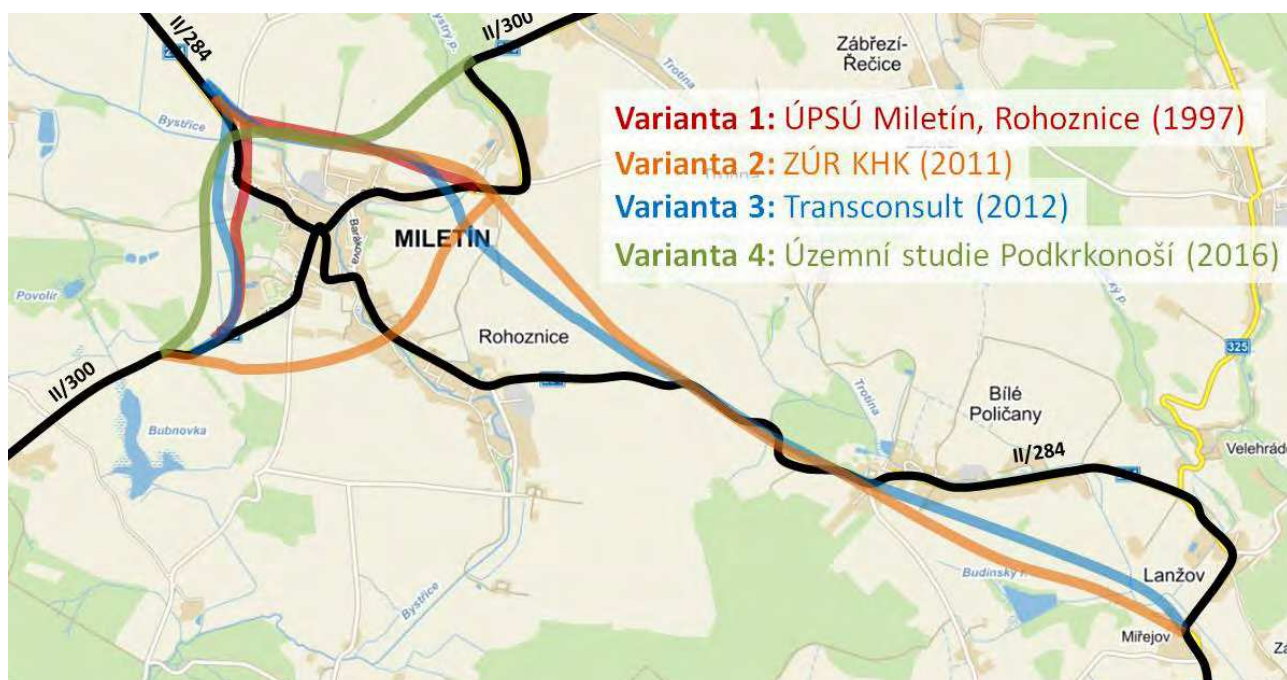


Schéma prověřovaných variant přeložek silnic II/300 a II/284 v prostoru Miletína (na podkladě základní mapy mapy.cz)

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Varianta 1 | ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (1997)

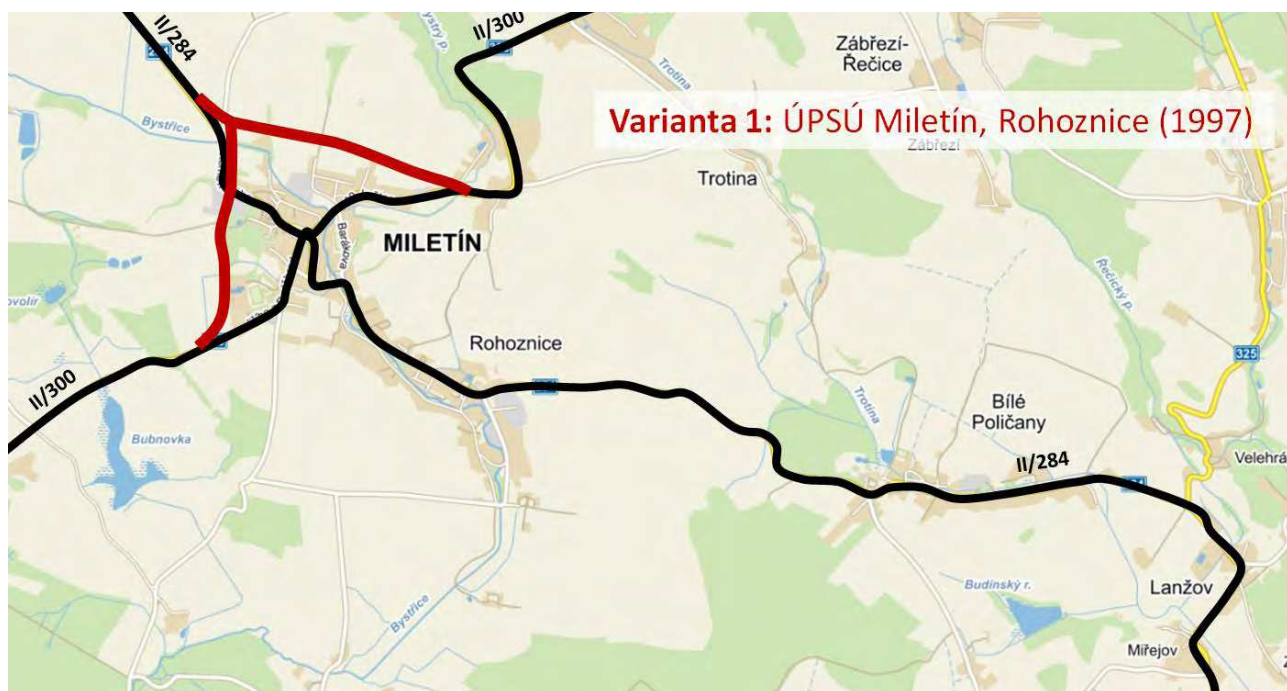


Schéma obchvatu Miletína dle planého ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (na podkladě základní mapy mapy.cz)

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

Varianta 2 | ZÚR Královéhradeckého kraje (2011)



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

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

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

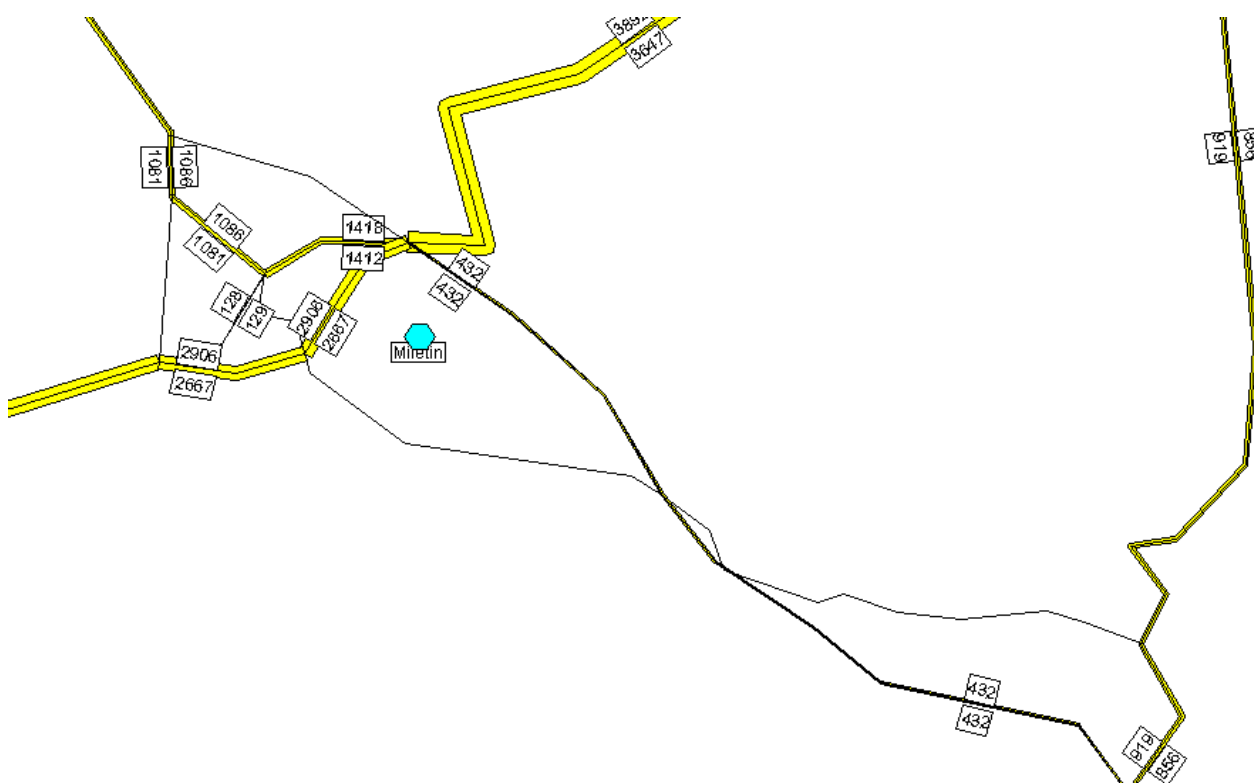
Řešení obchvatu Miletína dle platných ZÚR Královéhradeckého kraje vykazuje dva zásadní problémy:

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



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

Predikce intenzit automobilové dopravy



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

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

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

Orientační propočet realizačních nákladů

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

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

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

Varianta 3 | Transconsult (2012)

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

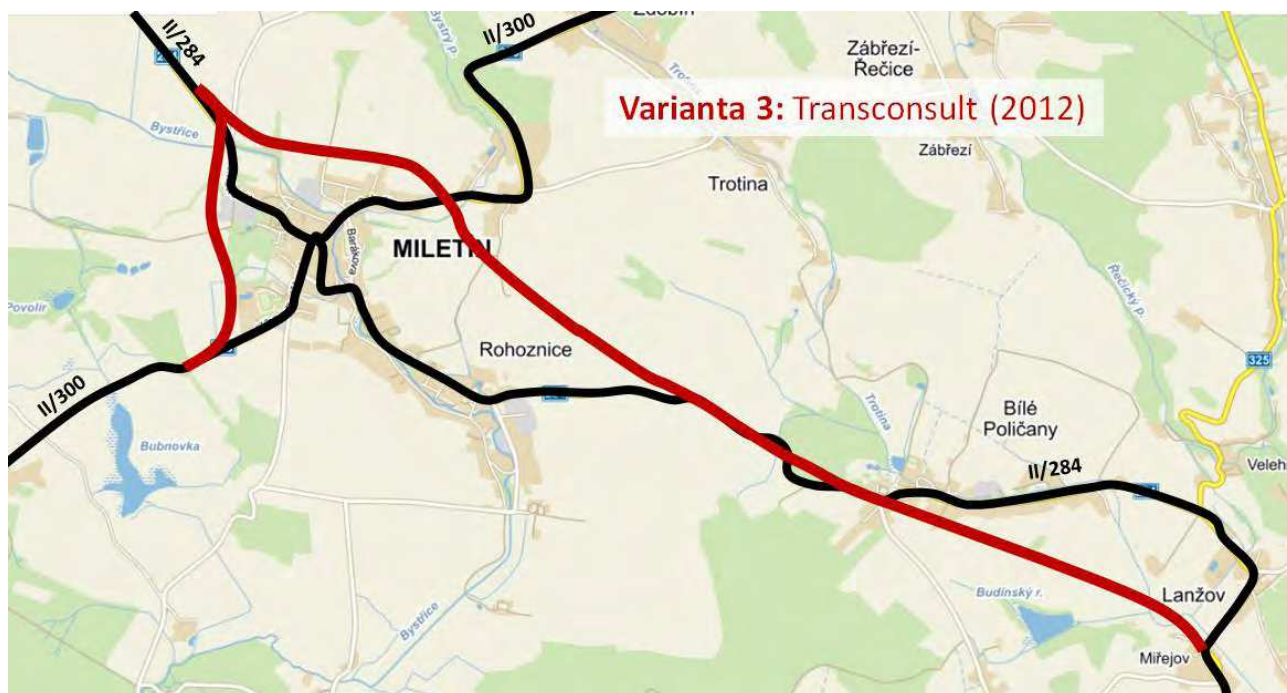


Schéma obchvatu Miletína dle platných ZÚR Královéhradeckého kraje (na podkladě základní mapy mapy.cz)

Varianta 4 | Územní studie Podkrkonoší (2016)

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

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

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

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



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

Orientační propočet realizačních nákladů

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

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

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

VYHODNOCENÍ NÁVRHU ŘEŠENÍ

Varianta 1 | ÚPSÚ Miletín, Rohoznice (1997)



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



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

Varianta 2 | ZÚR Královéhradeckého kraje (2011)



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



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

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

Varianta 3 | Studie Transconsult 2012



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



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

Varianta 4 | Územní studie Podkrkonoší (2016)



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

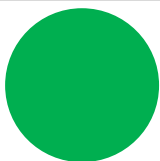


- Zvýšení realizačních nákladů o nový silniční most přes Bystrý potok

SILNICE II/300 OBCHVAT MILETÍNA

S02c

ZÁVĚRY | DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU



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

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