



středisko 205 – koncepce dopravy

Název akce	Nápojení rekreačních lesů Podhůra	
Druh dokumentace	Studie	
Část	A Průvodní zpráva	
Datum zpracování	Červen 2008	Ing. Petr Kopecký Ing. Alena Stará
Objednatel	MĚSTO CHRUDIM MĚSTSKÝ ÚŘAD Resselovo nám. 77, 573 16 Chrudim	
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3	generální ředitel: Ing. Josef Fidler vedoucí střediska: Ing. Pavel Tikman
Číslo smlouvy		08 121 205
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Adéla Krenková	Podpis
Zpracovali	Ing. Pavel Jeřábek Ing. Adéla Krenková Jan Hetzer	
Kontroloval	Ing. Pavel Tikman	Podpis

Seznam zkratk

CHKO – Chráněná krajinná oblast
MHD – městská hromadná doprava
ÚSES – území ekologické stability
OA – osobní automobily
ČSN – Česká technická norma
TP – Technické podmínky

O B S A H

<u>1</u>	<u>ÚVOD.....</u>	<u>4</u>
1.1	PŘEDMĚT ŘEŠENÍ.....	4
1.2	PODKLADY K ŘEŠENÍ.....	4
<u>2</u>	<u>TECHNICKÝ NÁVRH VARIANT.....</u>	<u>5</u>
2.1	ZÁJMOVÁ OBLAST STUDIE.....	5
2.2	POUŽITÉ NORMY	6
2.3	LIMITY ŘEŠENÍ.....	6
2.4	VARIANTY ŘEŠENÍ	7
2.4.1	Návrh stezek	7
2.4.2	Návrh parkovacích stání	10
<u>3</u>	<u>ÚZEMNÍ DOPADY – ZÁBORY</u>	<u>11</u>
<u>4</u>	<u>ANALÝZA DOPRAVNÍHO TRHU.....</u>	<u>13</u>
4.1	ŠIRŠÍ SOUVISLOSTI.....	13
4.2	TURISTICKÝ POTENCIÁL OBLASTI.....	14
4.2.1	Turistické atrakce.....	14
4.2.2	Turistické stezky	17
4.2.3	Cykloturistika.....	18
4.3	DOPRAVNÍ NABÍDKA V ŘEŠENÉ OBLASTI.....	19
4.3.1	Autobusová doprava.....	19
4.3.2	Městská hromadná doprava	23
4.3.3	Návrh dopravního spojení.....	24
<u>5</u>	<u>ODHAD NÁKLADŮ</u>	<u>27</u>
<u>6</u>	<u>ZÁVĚR.....</u>	<u>28</u>
<u>7</u>	<u>DOKLADOVÁ ČÁST, ZÁZNAMY Z JEDNÁNÍ.....</u>	<u>29</u>

1 ÚVOD

1.1 Předmět řešení

Účelem zhotovení díla je koncepční a technické ověření možností pro napojení rekreačních lesů Podhůra z města Chrudimi, zejména pro cyklistickou a pěší dopravu, a návrh obslužných parkovacích ploch u vstupu do oblasti.

Město Chrudim je městem střední velikosti s cca 24 000 obyvateli, vzdálenost od krajského města Pardubice 10 km a dalšího krajského města Hradec Králové (33 km). Chrudim spadá geologicky do oblasti rozhraní Železných hor a Polabské nížiny a je tudíž lákavou turistickou oblastí nejen pro pěší, ale i cyklisty.

Významným prvkem odpočinkové zóny pro obyvatele Chrudimi, ale i již zmíněných krajských měst je tzv. „Rekreační oblast Podhůra“, která se nachází jižně od Chrudimi, spadá do chráněné krajinné oblasti Železné hory a již v současné době umožňuje aktivní odpočinek pro návštěvníky. Aby bylo možné tuto oblast zpřístupnit co největšímu počtu lidí, je nutné ji napojit na odpovídající dopravní infrastrukturu.

V lokalitě lesů Podhůra již byly naplánovány a projektovány cyklistické a pěší stezky, oddělené hippostezky, naučné stezky, dětská hřiště, rozhledna. V nedávné době byla také otevřena rozhledna Bára, u které se plánuje výstavba lanového centra a dalších sportovních atrakcí.

Vzhledem k rozvoji této oblasti je nutné zajistit dostupnost této lokality jak pro obyvatele Chrudimi, přilehlých obcí, tak i pro ostatní návštěvníky. Do lesů Podhůra je již v současnosti umožněn vstup z východní strany od Slatiňan (parkoviště, přístupové cesty), jižní strany, avšak od města Chrudim neexistuje komfortní napojení – tedy oddělené stezky pro pěší a pro cyklisty od automobilové dopravy.

Cílem studie je navržení optimálního napojení rekreačních lesů Podhůra v rámci chrudimského katastrálního území pro cyklistickou a pěší dopravu, a zároveň vyřešení obslužných parkovacích stání při vstupu do rekreační oblasti v lokalitě „Kometa“.

1.2 Podklady k řešení

Podklady pro zpracování studie napojení lesů Podhůra byly z převážné části poskytnuty městským úřadem Chrudim a jsou to:

- Rastrové a katastrální mapy
- Ortofotomapy
- Studie „Komplex rekreačních lesů Podhůra“ – Optima spol. s r.o. 2005
- Majetková mapa
- Vrstevnicový plán
- Územní plán
- Výpisy z katastru nemovitostí

2 TECHNICKÝ NÁVRH VARIANT

2.1 Zájmová oblast studie

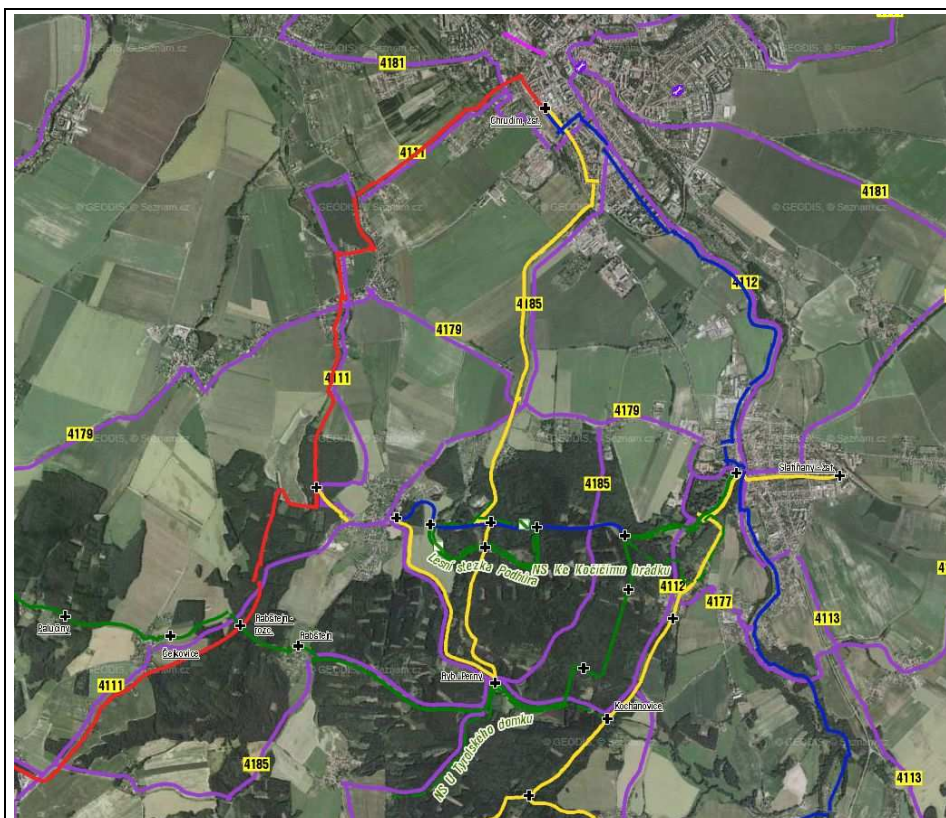
Zájmová oblast studie vychází ze zadání smlouvy. Návrh výsledného řešení je řešen v několika variantách (viz záznamy z jednání). Na projednáních návrhu řešení byla vybrána výsledná varianta, která je doporučena k dopracování v následných projektových dokumentacích.

Realizací navrhované varianty bude posílena vazba Chrudim – Podhůra v rámci Sečské ulice jako nejkratšího spojení s budovanými aktivitami nad „Kometou“.

Návrh variant se tedy týkal území jižně od Chrudimi a byl vymezen letištěm na západní straně, druhou přirozenou bariéru tvořila řeka Chrudimka, podél které je již v současnosti vedena cyklistická stezka 4112.

Dnes je Chrudim spojena s oblastí lesů Podhůra několika cyklistickými stezkami a trasami, bohužel nejkratší spojení – Chrudim – lesy Podhůra je pro cyklisty i pěší vedeno po silnici II/340 a to jako cyklistická trasa 4185 a žlutá turistická trasa, ve společném dopravním prostoru s automobily. Z hlediska současných trendů a také s ohledem na bezpečnost, je toto usprádnění nevyhovující.

Návrh nové stezky – pro pěší i cyklisty - tedy smíšené stezky by měl zajistit bezpečné a bezkonfliktní propojení Chrudimi a rekreačních lesů Podhůra. Parkovací plochy určené pro turisty, kteří do oblasti dojíždějí, nebo pro rodiny s dětmi, jsou navrhovány v docházkové vzdálenosti od této oblasti, je nutné ale uvažovat s určitými dopravními omezeními pro osobní automobily a pro autobusy.



Obrázek 2.1 – Přehled stávajících turistických a cyklistických tras

2.2 Použité normy

Při projektování a vyhledávání tras a parkovacích ploch byly použity následující normy a technické podmínky:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6065 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

2.3 Limity řešení

Trasy variantního řešení pro pěší a cyklisty (smíšené stezky) byly v průběhu navrhování omezeny několika faktory:

- Letiště
- Stávající silniční síť
- Pozemky soukromých vlastníků
- Železniční trať
- Katastrální území

Při projednávání variant řešení smíšených stezek bylo nutné uvažovat stávající územní plán, dále umístění letiště, silniční síť a hlavně zábory pozemků, přes které byly smíšené stezky navrhovány. V Chrudimi se setkávají dvě významné komunikace I. třídy. Silnice I/17 je důležitou dopravní tepnou spojující města Čáslav – Chrudim – Hrochův Týnec, komunikace I/37 pak Žďár nad Sázavou – Chrudim – Pardubice – Hradec Králové, obě tyto komunikace přicházejí do města v jihozápadním sektoru – silnice I/17 od jiho–západu, I/37 pak od jihu. Významnější úlohu při omezení návrhu stezek zaujímala silnice I/37, která křížila návrh některých navrhovaných tras.

Pro návrh parkovacích ploch bylo vytipováno několik možných míst, omezení pro výběr umístění těchto parkovacích ploch pak bylo dáno dostupnou vzdáleností, která by ještě byla atraktivní pro návštěvníky areálu Podhůry.

2.4 Varianty řešení

V průběhu zpracování studie bylo navrhováno několik možných řešení vedení smíšené stezky (uvažována cyklistická stezka s provozem chodců) od Chrudimi na Podhůru.

Během jednání byla pak většina z navrhovaných tras vyloučena, vybrány byly dvě výsledné trasy, které tvoří tzv. okruh – tedy napojení Chrudim – lesy Podhůra – Chrudim.

Návrh parkovacích stání v oblasti Podhůry – okolí Komety, byl také prověřován v několika variantách, následně byla vybrána tři variantní řešení.

Přehledná řešení všech navrhovaných tras jsou přiloženy v kapitole Dokladová část, záznam z jednání.

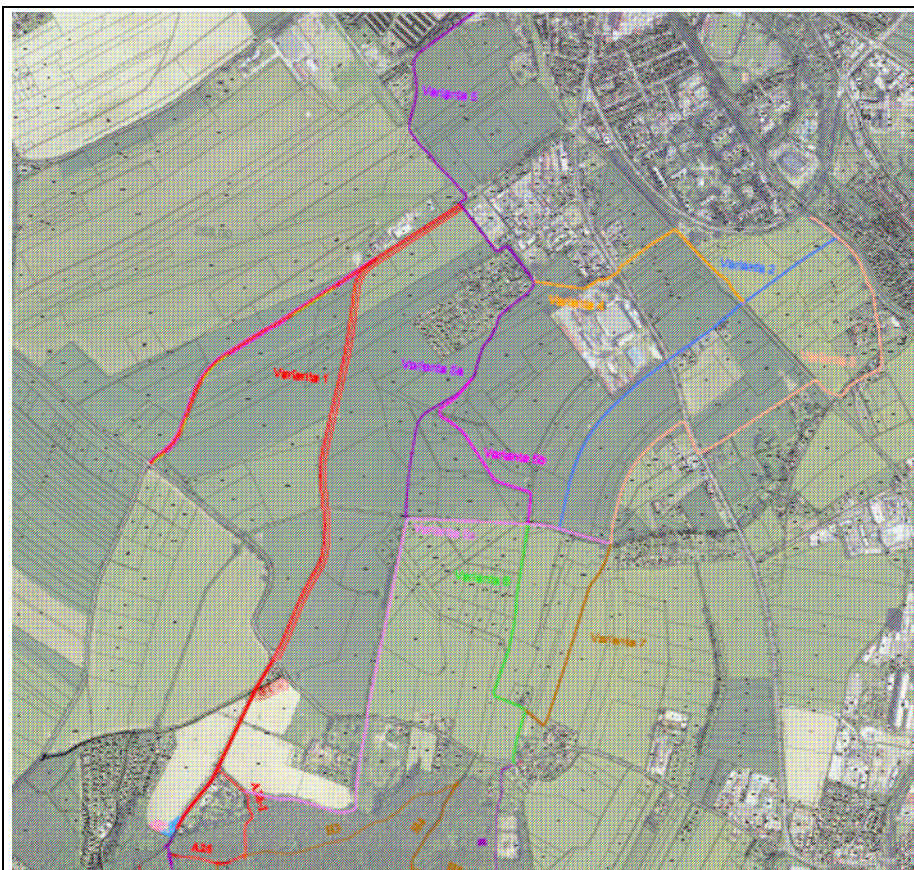
2.4.1 Návrh stezek

Navrhování stezek bylo podmíněno několika faktory: byl kladen důraz na malé zábory soukromých pozemků, dále na co nejkratší trasu – tedy nejkratší spojení Chrudim – Podhůra (pro pěší), dále napojení na stávající síť cyklistických a pěší tras, event. Napojení na stávající systém dopravy.

Navrženo bylo několik variant a několik možností řešení vedení smíšené stezky. Některé varianty byly vedeny ve volném terénu – tedy přes zemědělskou půdu, využívající stávajících komunikací, navrhována byla i varianta pro vedení stezky pro cyklisty po silnici I/37 po výstavbě přeložky této komunikace.

Povrch smíšených stezek se v návrhu pro všechny varianty uvažuje jako netuhý, s živým povrchem.

Nejvíce přijatelná se jevila varianta vedení stezky v okolí silnice II/340 směr Chrudim – Podhůra, bylo navrženo několik možností řešení – tedy vedení po stávající komunikaci s možností rozšíření stávajícího tělesa – po obou stranách, po jedné straně, s odsazením po stávající komunikaci (viz. dokladová část, prezentace z jednání). Byla navržena trasa, která kopírovala bývalou žlutou turistickou stopu atd. Přehled navrhovaných variant je uveden na následujícím obrázku.



Obrázek 2.2 – Přehled navrhovaných variant

Ostatní návrhy, včetně návrhů příčných řezů je uveden v kapitole Dokladová část, záznamy z jednání. (Trasy překračující trať – Varianta 2, Varianta 3, Varianta 4 byly z důvodů nákladnosti, nevyužitelnosti vyloučeny, Varianta 5 (část turistické) či Varianta 6 byly také vyloučeny.)

Do dalšího a konečného zpracování z těchto návrhů byly vybrány dvě stezky, a to stezka vedoucí od vlakového nádraží Chrudim, kolem hřbitova, vedena po polní cestě kolem letiště až k silnici II/340 v místě sídla Technických služeb. Zde přechází na levou stranu (směr Podhůra) a je po levé straně vedena odděleně v souběhu (odstup cca 2,0m) od tělesa silnice II/340. Délka této první části smíšené stezky je cca 1,000 km, šířka stezky je navržena 3,0m, s 0,5 m širokými krajnicemi. Druhá část smíšené stezky je tedy vedena po levé straně komunikace II/340, s odstupem 2,0 m, pokud není silnice lemována stromořadím. V případě, že se podél stávající komunikace vyskytují stromy, je stezka odsunuta o cca 0,5 m. Při návrhu této stezky projektant vycházel s poskytnutých podkladů, upřesnění odsunu bude nutné při dalším zpracování a v případě, že bude k dispozici přesné zaměření. Stezka je tedy vedena v souběhu s II/340 až ke křižovatce se silnicí III/34022. Zde je navržena úprava křižovatky tak, aby bylo umožněno bezpečné přejití komunikace jak pro chodce, tak cyklisty. Tento druhý úsek varianty 1 je cca 1,630 km dlouhý, šířka stezky je navržena shodně s první částí. Třetí část navrhované stezky tvoří úsek od křižovatky II/340 a III/34022 až k bývalé restauraci Kometa. U této části se uvažuje smíšený provoz po stávající trase účelové komunikace, předpokládá se úprava a rekonstrukce povrchu komunikace. Šířka komunikace je pro účely této studie uvažována 5,0 m. Šířka a provoz na této části je závislý podle umístění parkoviště. Délka úpravy této části komunikace je cca 0,600 km. Celková délka návrhu Varianty 1 je tedy 3,338 km.

V návrhu variant smíšených stezek je také navržena přeložka komunikace II/340 a to do původní stopy, tak jak byla vedena v minulosti. Odstraní se tak vytvořený závlak komunikace II/340. Tato přeložka komunikace je ale závislá na omezeních, která můžou vzniknout provozem letiště Chrudim. Je možné, že takto navržená trasa komunikace může zasáhnout do ochranných pásem letiště. Proto je nutné tuto přeložku projednat s odpovědnými orgány státní správy.

Podrobnější situace přeložky je uvedena ve výkresové části, včetně podélného profilu a charakteristického příčného řezu.

V případě, že tato přeložka bude dále uvažována a dojde k její realizaci, stávající II/340 bude moci být využita jako smíšená stezka a nemusí se tedy uvažovat výstavba oddělené stezky v tomto úseku.



Obrázek 2.3 – Přeložka silnice II/340

Druhou navrhovanou variantou byla smíšená stezka vedoucí od smíšené stezky (vedena jako cyklistická stezka 4112) po stávající účelové komunikaci, přes železniční trať až k ulici Pišťovy, je vedena po pravé straně, k silnici I/37, kterou úrovněově kříží, k zahrádkářské kolonii, kterou podchází po jižní straně (katastr Slatiňany), dále po stávající polní cestě mezi zemědělskou půdou a směrem k lokalitě Říště (katastrální území Slatiňany), kde se napojuje na plánovaný systém stezek pro oblast Podhůra. Vybudováním této varianty vznikne okruh pro pěší i cyklisty z Chrudimi. Šířka smíšené stezky je opět uvažována 3,0 m, s krajnicí 0,5 m. Celková délka této varianty je cca 2,180 m.

Podélné profily pro navrhované stezky nejsou ve výkresové části dokladovány, tak jak bylo dohodnuto na jednání, nicméně pro návrh stezek se předpokládá, že budou kopírovat terén, tudíž podrobnější podélný profil má význam až pro studii či dokumentaci, která bude navrhována do zaměření.

2.4.2 Návrh parkovacích stání

Na základě studie „Komplex rekreačních lesů Podhůra“ zpracované firmou Optima spol. s r.o., vznikla potřeba zbudovat přijatelné parkovací plochy pro oblast vstupu od bývalé restaurace Kometa. V této lokalitě se nabízelo několik možností způsobu parkování, během jednání byly vybrány tři lokality. Požadavek na návrh parkovacích ploch byl následující:

- Bude navrženo cca 80 parkovacích stání pro osobní automobily, 4 pro autobusy a odpovídající počet stání pro občany se sníženou pohyblivostí a to tak, aby parkoviště mohlo být vybudováno po dvou etapách (cca 40+2+1) a to tak, aby v každé etapě byl návrh funkční

První lokalita byla zvolena v místě u restaurace Kometa, v současnosti je zde funkční „neoficiální parkovací plocha“. Na místě této plochy je navržena první z variant parkovacích stání, s možností zbudování jednoduchého sociálního zařízení. U tohoto parkoviště bylo v první etapě navrženo 51 parkovacích stání pro osobní automobily, v druhé pak 33. Dle potřeby se v první etapě nemusí vybudovat všech 51 stání, nutné je ale uvažovat s územní rezervou.

Druhá lokalita byla zvolena u křižovatky silnic II/340 a III/34022, parkovací plocha je zvolena na volné zemědělské půdě. Parkoviště je navrženo jako plně funkční, ale vzhledem ke komunikacím, které by přiváděly dopravu, bude nutné omezit pohyb autobusů z jednoho směru (kvůli nevyhovujícím směrovým parametrům). U tohoto parkoviště je také vhodné uvažovat s jednoduchým sociálním zařízením. Počet parkovacích stání je 45 os. automobilů v první etapě a 45 OA v druhé, pro autobusy 2+2.

Třetí lokalitou, v které je možné vybudovat parkovací plochy je přímo bývalý dobývací prostor v lokalitě lesů Podhůra. Tento prostor lze využít, bude nutné ale upravit přístupové cesty. Sociální zařízení se neuvažuje, parkoviště by bylo umístěno přímo pod rozhlednou Bára, u které je sociální zařízení zbudováno. Počet parkovacích stání je navržen na 40+40, plus 2 parkovací stání pro autobusy v každé etapě. Tato lokalita má tu výhodu, že pozemky pro parkovací plochu patří městu.

Oblast pro návrh parkovacích stání byly určeny z hlediska optimální docházkové vzdálenosti, či vhodného napojení na stávající komunikace, nicméně je možné tyto parkovací plochy navrhnout kamkoli do prostoru účelové komunikace vedoucí na Podhůru, nebo do lokality kolem komunikace II/340 a III/34022, je však nutné vzít v úvahu maximální atraktivní vzdálenosti, vzdálenost křižovatek i možnost výkupu pozemku.

Na závěr je nutné upozornit že všechny tři navrhované varianty parkovacích ploch se nacházejí na území CHKO Železné hory a v katastru nemovitostí jsou tyto pozemky vedeny jako rozsáhlá chráněná území a památkově chráněná území. Při výstavbě těchto ploch bude tedy nutné požádat o výjimku podle zákona o ochraně přírody a dokázat veřejný zájem.

3 ÚZEMNÍ DOPADY – ZÁBORY

Navrhované varianty smíšených stezek jsou vedeny s ohledem na minimální výkup pozemků, nicméně ve velké části vedení varianty 1, varianty 2, přeložky komunikace II/340 i výstavby parkovacích ploch je nutné uvažovat s nutností výkupu pozemků od soukromých vlastníků.

U Varianty 1 bude nutné vykoupit pás podél silnice II/340, součástí přílohy C odhad nákladů jsou i přehledné tabulky s plochou, kterou zabírá návrh smíšené stezky, a plocha s předpokládaným zábořem pozemků. Jedná se o přibližný odhad, zábor bude zpřesněn v dalších stupních dokumentace a při podrobném zpracování. Součástí výkresové části je i přehledná majetková mapa.

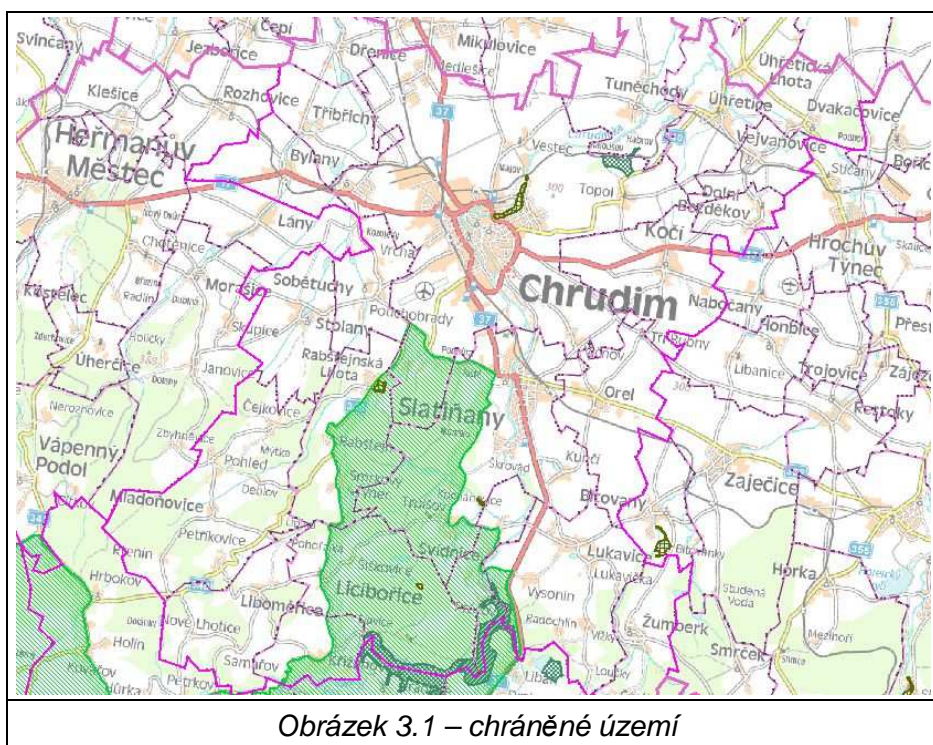
Zábory pro smíšené stezky jsou uvažovány cca 1 m od kraje nezpevněné krajnice. U přeložky komunikace je pak uvažováno se zábořem cca 2,0 m od hrany tělesa.

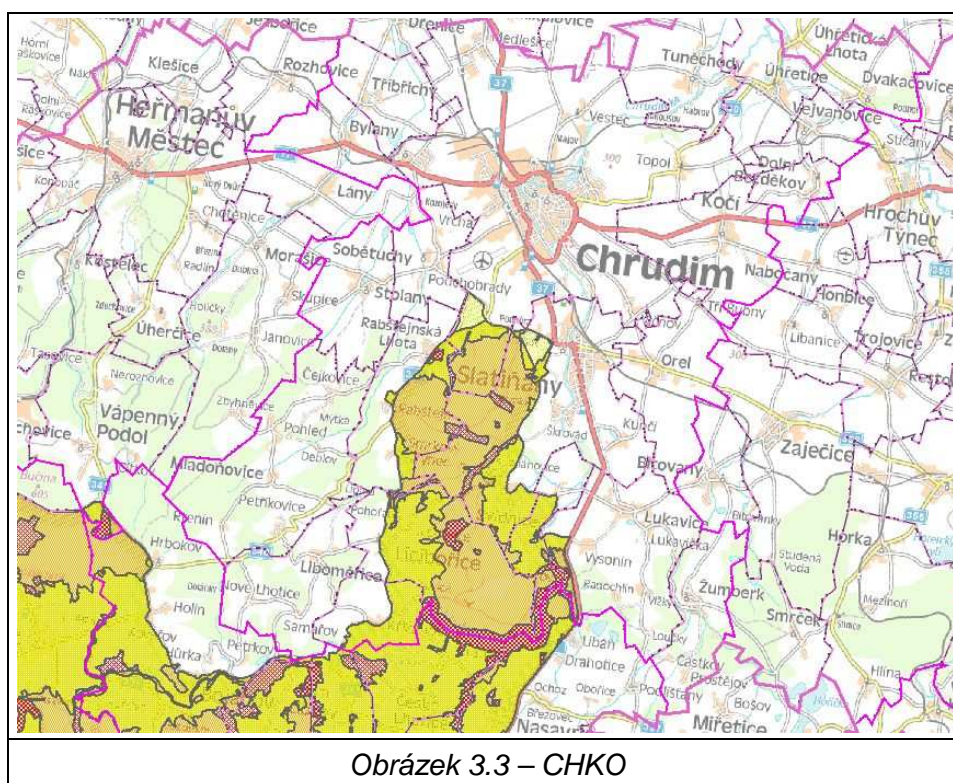
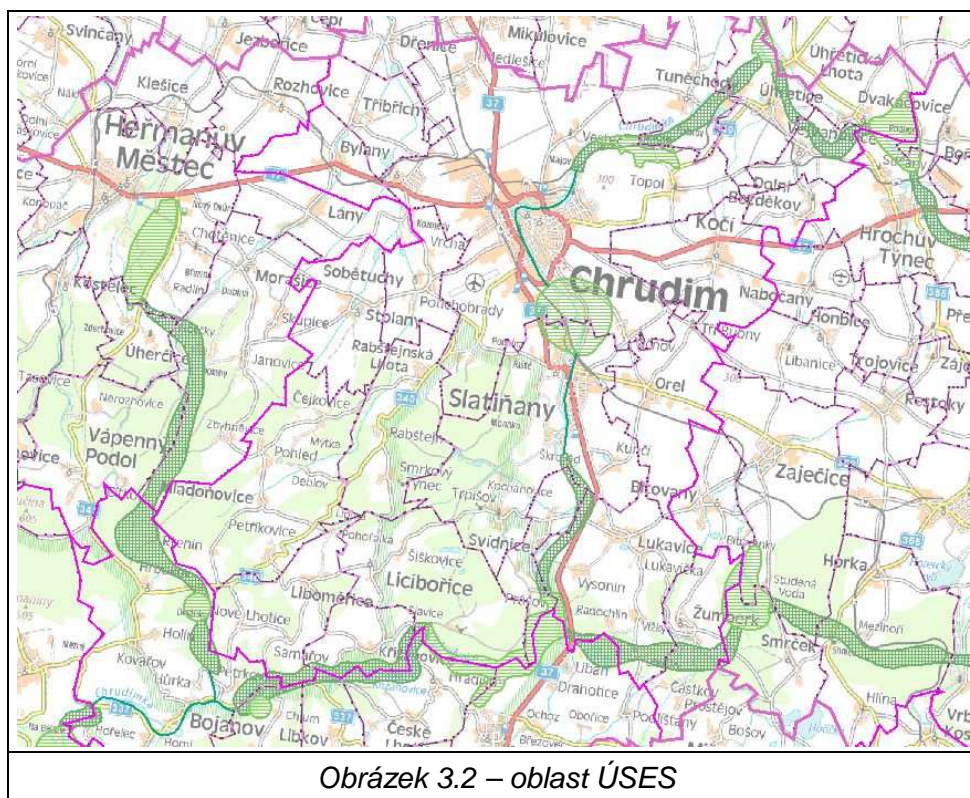
U návrhu parkovacích ploch je u Varianty 1 a Varianty 2 nutné pozemky vykoupit od soukromých vlastníků, u Varianty 3 je vlastníkem pozemku město Chrudim.

V přehledných tabulkách v příloze C je vždy barevně uveden vlastník, soukromí vlastníci jsou označeni žlutě, město Chrudim modře a státní instituce fialovou barvou.

Varianta 1 je z hlediska pozemků vedena pouze po katastrálním území Chrudim, u Varianty 2 bude nutné spolupracovat s obcí Slatiňany, některé pozemky jsou v jejím katastrálním území.

Návrh parkovacích ploch a části smíšených stezek jsou umístěny do území, které spadá do lokalit chráněných území, území ekologické stability a chráněných krajinných oblastí. (viz následující obrázky, příloha 3.2 ve výkresové části)



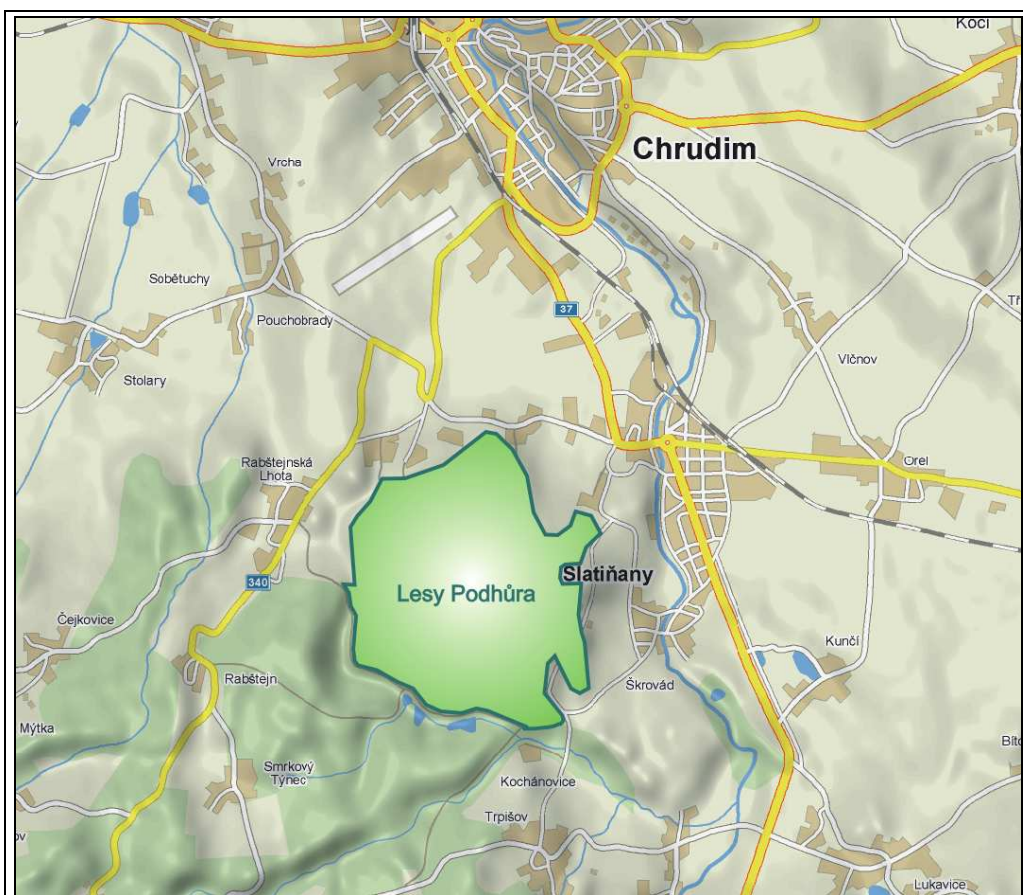


4 ANALÝZA DOPRAVNÍHO TRHU

4.1 Širší souvislosti

Řešená oblast se nachází na území Pardubického kraje, v severní části okresu Chrudim v přibližné vzdálenosti cca 1 km západně od Slatiňan a cca 2 km jihozápadním směrem od okresního města Chrudim.

Jedná se o rekreační oblast Podhůra, která se rozprostírá v severní části CHKO Železné hory. Tato stále se rozvíjející turistická oblast je svou polohou dobrým předpokladem pro budoucí rozkvět tohoto území. Aby bylo možné tuto oblast co nejlépe přiblížit lidem, je potřeba ji napojit patřičnou infrastrukturou. Cílem projektu je navržení kvalitního dopravního napojení Chrudimi do Podhůrských lesů.



Obrázek 4.1 – Lesy Podhůra

4.2 Turistický potenciál oblasti

Rekreační městské lesy Podhůra tvoří ucelená plocha lesů o výměře 360,2 ha, která je v majetku měst Chrudim, Slatiňany a Lesů ČR. Jsou součástí Železných hor, které byly v roce 1991 vyhlášeny chráněnou krajinou památkou. Nabízí svým návštěvníkům nejen relaxaci a sportovní vyžití, ale i vzdělání v podobě řady naučných stezek.

4.2.1 Turistické atrakce

Kočí hrádek

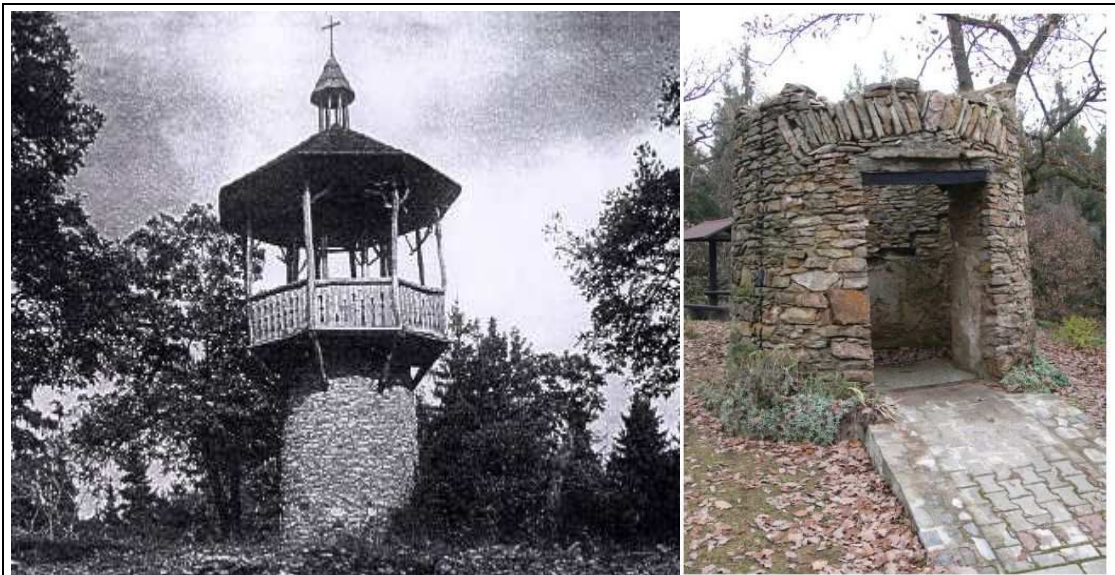
Jedná se o miniaturu zděného hrádku postavenou v romantickém stylu na křemencové skále v letech 1898-1901 kněžnou Vilemínou Auerspergovou. Stavba byla určena pro hraní zámeckých dětí, dnes slouží jako cíl procházek rodin s dětmi. Hrádek je přístupný všem během celého roku.



Obrázek 4.2 – Kočí hrádek

Zřícenina vyhlídkové věže Chlum

V bývalé Slavické oboře, která sahala původně k zámeckému parku je možno nalézt torzo přízemní části bývalé rozhledny s ochozem.



Obrázek 4.3 – Vyhlídková věž Chlum

Torzo Švýcárna

Objekt byl postaven v polovině 19. století majitelem slatiňanského panství. Ze Švýcárny byla zásobována zámecká kuchyň kravčím a ovčím mlékem. V minulosti zde byla umístěna i sbírka keramiky. V současném stavu tato kulturní památka značně chátrá. V posledních letech se objevují projekty, které chtějí Švýcárnu zrekonstruovat a v budoucnu přeměnit na rekreační a konferenční centrum.



Obrázek 4.4 – Torzo Švýcárna

Vyhlídková věž Bára

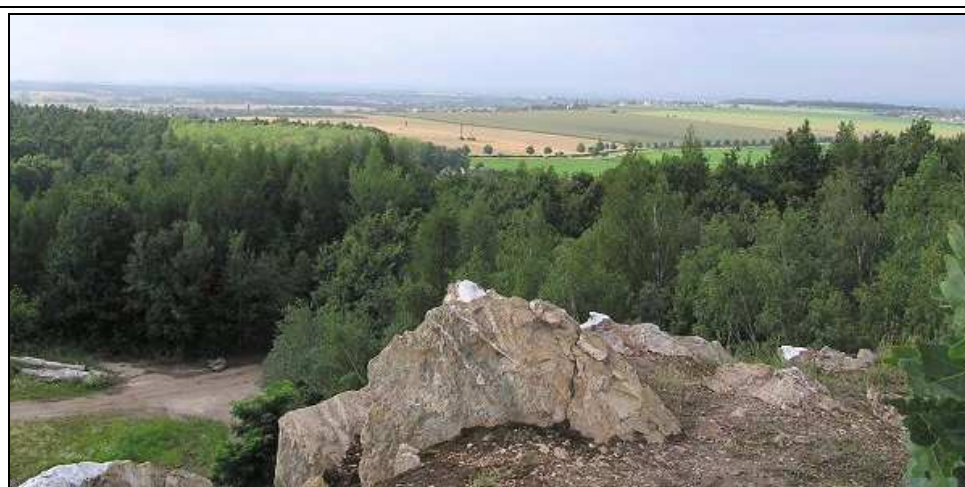
V době zpracovávání projektu probíhala výstavba unikátní rozhledny Bára. Její výjimečnost spočívá v samotné výstavbě, kdy jsou dřevěné fošny na sebe naskládány takovým způsobem, že stavba ve tvaru trojbokého jehlanu drží pohromadě vlastní vahou. Rozhledna se měla tyčit necelých 500 m od hlavního vstupu do rekreační oblasti. Návštěvníkům měl být původně umožněn přístup na rozhlednu v průběhu června, bohužel pár dnů po otevření vichřice vyhlídkovou věž značně poškodila. V blízkosti má v budoucnu vzniknout i lanové centrum.



Obrázek 4.5 – Vyhlídková věž Bára

Čertův hrádek

Čertův hrádek získal své jméno díky lidovým pověstem. Jedná se o skalní masiv v blízkosti lomu, ze kterého je krásný výhled na sever. Lze zahlédnout Chrudim, Pardubice, Kunětickou Horu atd.



Obrázek 4.6 – Čertův hrádek

4.2.2 Turistické stezky

Lesní stezka Podhůra

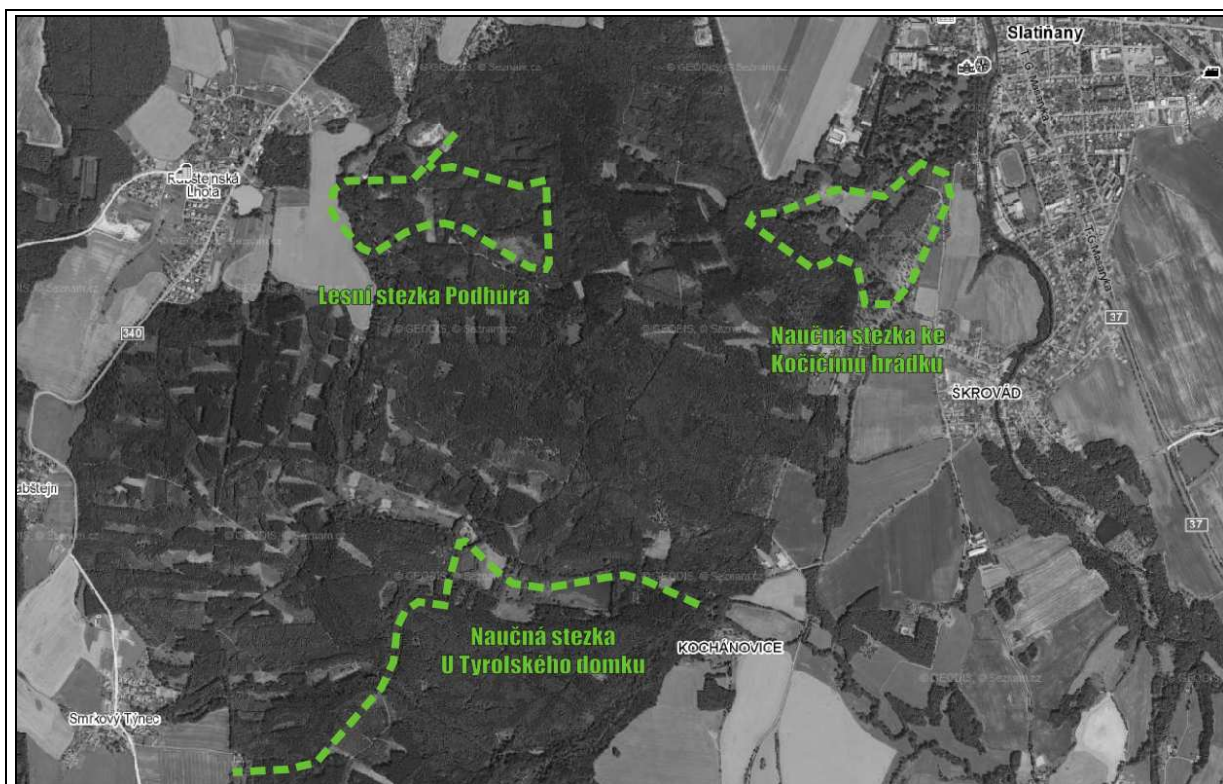
Lesní naučná stezka, otevřená na konci června 2006, prochází západní částí chrudimských lesů Podhůra (severní část CHKO, 3 km západně od Slatiňan). Okruh je dlouhý 3 km a je doprovázen několika informačními tabulemi zaměřené na ochranu přírody a přiblížení života v lese. Součástí stezky je i dětská tělocvična.

Naučná stezka ke Kočičímu hrádku

Trasa vznikla před 10ti lety a její začátek a konec se nachází v zámeckém parku ve Slatiňanech. Stezka je dlouhá 3 km a provází ji 7 informačních tabulí na téma ochrana přírody a hipologie. Je vhodná pro rodinné a školní výlety.

Naučná stezka U Tyrolského domku

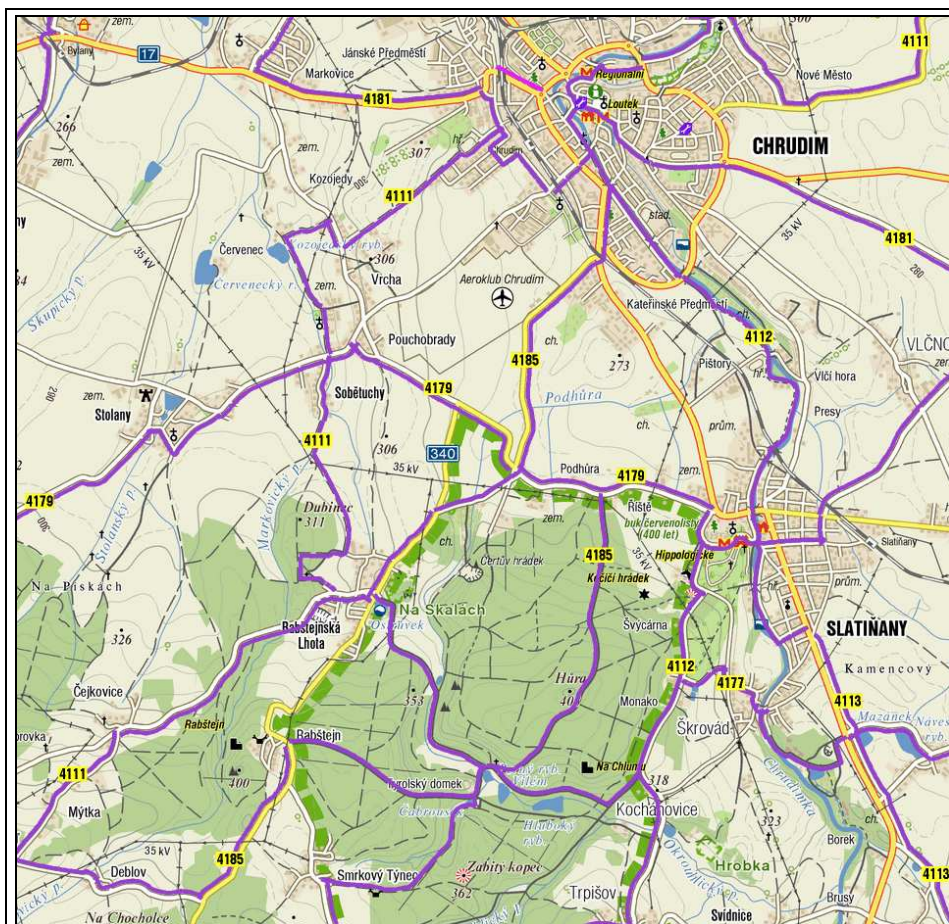
3 km trasa, která se nachází v jižní části Podhůrských lesů, vede po lesních cestách a je vhodná pro nenáročné výlety. Na informačních tabulích upozorňuje na faunu a flóru v okolních lesích a o čtyřech Kochánovických rybnících (Hluboký, Vilém, Perný, Čabrousek).



Obrázek 4.7 – Stezky v Podhůrských lesích

4.2.3 Cykloturistika

V poslední době je velmi populárním a stále se rozšiřujícím sportem cykloturistika. V řešené oblasti je vedeno několik značených cyklotras, které procházejí okolím Chrudimi a Slatiňan po komunikacích s nízkým stupněm dopravního zatížení. Některé jsou vedeny skrz Podhůrskými lesy.



Obrázek 4.8 – Cyklostezky

Stávající cyklotrasy:

- 4185 - Chrudim – Říště – Hůra – Pohled, 7 km
- 4179 - Slatiňany – Sobětuchy – Heřmanův Městec – Podhořany, 4 km
- 4111 - Běstvína – Seč – Chrudim – Moravany – Horní Roveň, 15 km
- 4112 - Horní Bradlo – Křižanovice – Slatiňany – Chrudim – Sezemice, 13 km

4.3 Dopravní nabídka v řešené oblasti

4.3.1 Autobusová doprava

Při použití veřejné dopravy je možné se do Podhůrských lesů dostat chůzí z autobusové zastávky, která se nachází v blízkosti hlavního vstupu do této rekreační oblasti. Jedná se o autobusovou zastávku „Chrudim, Podhůra“, jenž je situována v místě zaústění ulice Sečská do silnice II/340. Zastávka není příliš udržovaná a zasloužila by si v budoucnu patřičnou rekonstrukci.



Obrázek 4.9 – Autobusová zastávka Chrudim, Podhůra

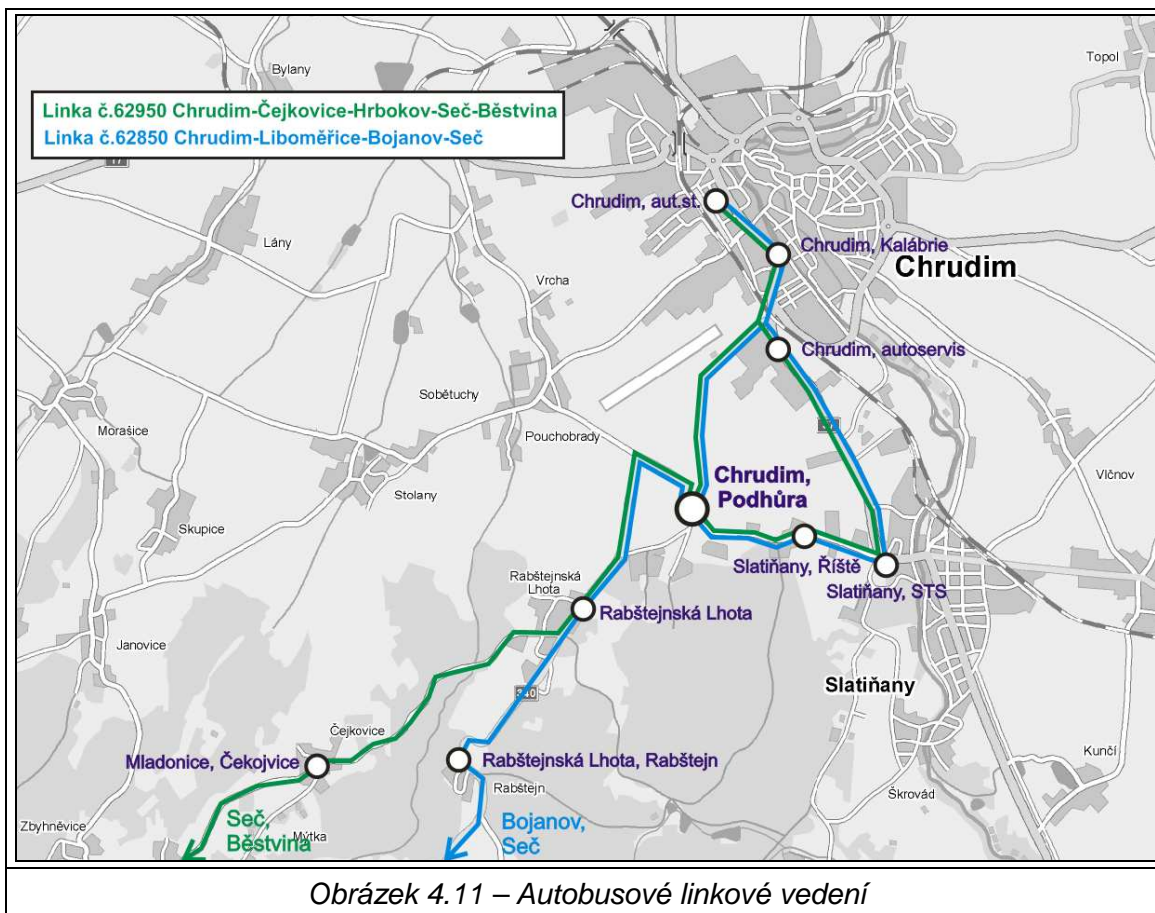


Obrázek 4.10 – Autobusová zastávka Chrudim, Podhůra

Z autobusové zastávky je pak možné se již dostat po vlastní ose přibližných 600 metrů do jednoho ze vstupů Podhůrských lesů. Tato docházková vzdálenost je pro návštěvníky naprosto postačující a proto ji není potřeba přemísťovat blíže ke vstupnímu portálu.

Zastávkou jsou vedeny dvě pravidelné autobusové linky:

- Linka č. 620850 – Chrudim-Liboměřice-Bojanov-Seč
- Linka č. 620950 – Chrudim-Čejkovice-Hrbokov-Seč-Běstvína



Obě linky provozuje dopravce CONNEX Východní Čechy a.s.

Následující tabulkový přehled ukazuje výpis autobusových spojů, které jsou touto autobusovou zastávkou vedeny a autobusy zde zastavují.

Pro pracovní dny platí:

Příjezd na zastávku	Číslo spoje	620950 3	620850 7	620850 3	620850 9	620950 17	620850 27
od Chrudimi	Výchozí stanice	Chrudim 5:20	Chrudim 6:15	Chrudim 6:20	Chrudim 11:50	Chrudim 14:45	Chrudim 18:35
	Chrudim, Podhůra	5:30	6:21	6:26	11:56	14:53	18:42
	Cílová stanice	6:20	6:50	7:20	12:40	15:55	19:25
		Běstvina	H.Bezděkov	Seč	Seč	Běstvina	Seč

Tabulka 4.1- Příjezdy na zastávku Chrudim, Podhůra od Chrudimi

Příjezd na zastávku	Číslo spoje	620950 7	62850 17	62850 25
od Slatiňan	Výchozí stanice	Chrudim 11:40	Chrudim 14:40	Chrudim 16:40
	Chrudim, Podhůra	11:51	14:55	16:55
	Cílová stanice	12:55	15:55	17:35
		Běstvina	Seč	H.Bezděkov

Tabulka 4.2- Příjezdy na zastávku Chrudim, Podhůra od Slatiňan

Příjezd na zastávku	Číslo spoje	620950 2	620850 2	620850 6	620950 4	620850 8	620850 20
od Rabštejské Lhoty	Výchozí stanice	Seč 4:20	H.Bezděkov 4:15	Seč 4:55	Běstvina 6:20	H.Bezděkov 6:50	Seč 9:15
	Chrudim, Podhůra	4:57	4:59	5:43	7:28	7:29	10:08
	Cílová stanice	5:05	5:05	5:55	7:45	7:40	10:15
		Chrudim	Chrudim	Chrudim	Chrudim	Chrudim	Chrudim
	Číslo spoje	620850 4	620850 22	620950 6			
	Výchozí stanice	Seč 12:50	Seč 15:55	Seč 16:45			
	Chrudim, Podhůra	13:55	16:41	17:27			
	Cílová stanice	14:00	16:45	17:35			
		Chrudim	Chrudim	Chrudim			

Tabulka 4.3- Příjezdy na zastávku Chrudim, Podhůra od Rabštejské Lhoty

Pro soboty platí:

Autobusové spoje nejsou v sobotu touto zastávkou vedeny.

Pro neděle a svátky platí:

Příjezd na zastávku	Číslo spoje	620850 27		Příjezd na zastávku	Číslo spoje	620850 24
od Chrudimi	Výchozí stanice	Chrudim 18:35		od Rabštejské Lhoty	Výchozí stanice	Seč 16:40
	Chrudim, Podhůra	18:42			Chrudim, Podhůra	17:18
	Cílová stanice	19:25			Cílová stanice	17:03
		Seč				Chrudim

Tabulka 4.4- Příjezdy na zastávku Chrudim, Podhůra od Chrudimi a Rabštejské Lhoty

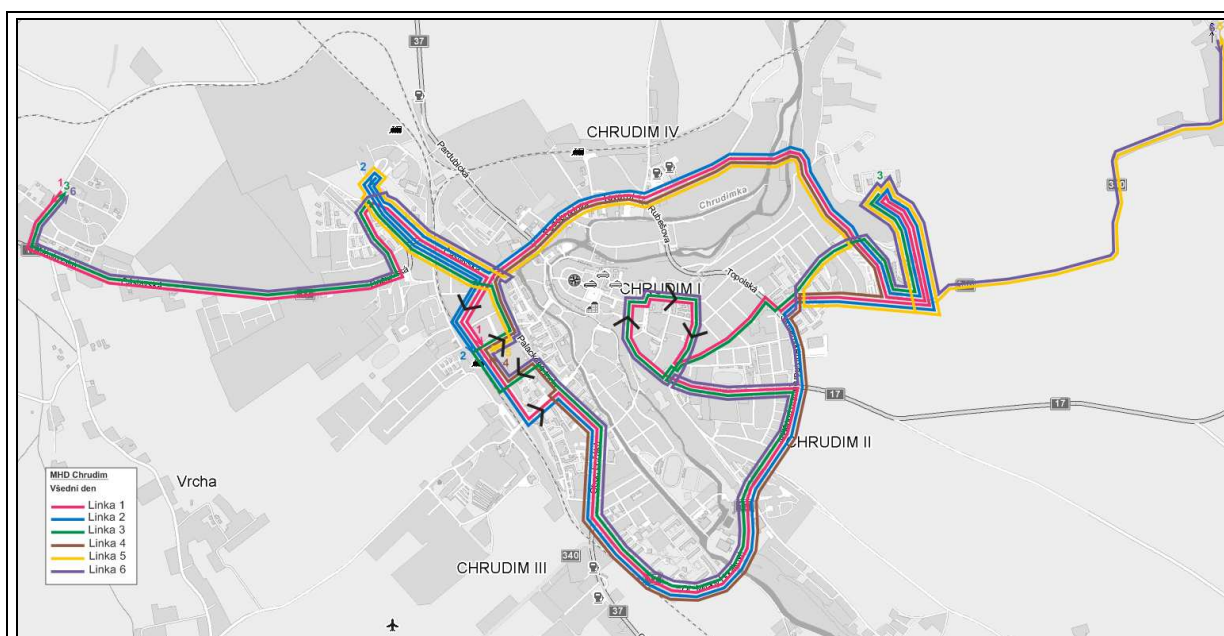
Z výše uvedeného je patrné, že v pracovních dnech je zastávkou vedeno celkem 18 autobusových spojů. Z toho je 6 spojů přivedeno od Chrudimi, 3 spoje od Slatiňan a 9 spojů opačným směrem od Rabštejské Lhoty. Ve víkendových dnech je provoz značně omezen, v sobotu zastávkou neprojíždí žádné autobusy, v neděli je zde potom veden pouze 1 spoj od Chrudimi a 1 v opačném směru od Rabštejské Lhoty.

4.3.2 Městská hromadná doprava

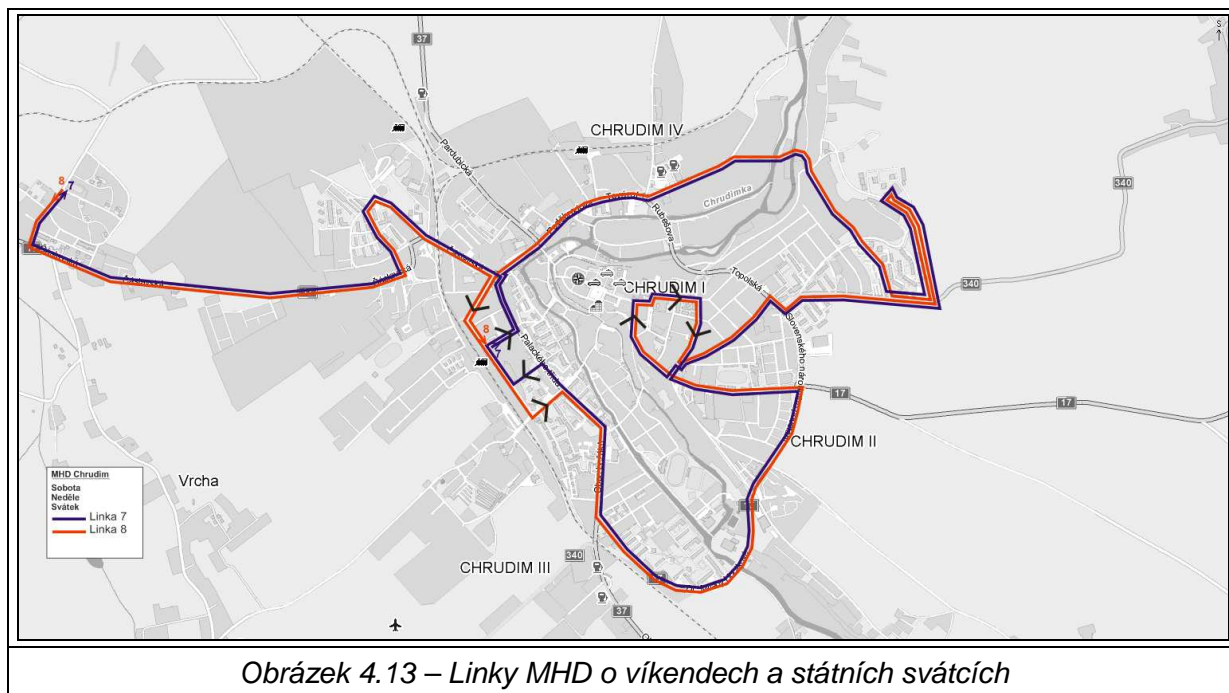
MHD v Chrudimi zajišťuje CONNEX Východní Čechy, a.s.. Na území města a jeho blízkého okolí je provozováno 8 městských linek. Linky jsou vedeny v jednom směru.

Č.linky	Název linky
1	Markovice-Aut.st.-nemocnice-Tyršovo nám.-Na Větrníku-Stromovka-Tovární-Aut.st.
2	Transporta-Aut.st.-Nemocnice-Stromovka-Masarykovo nám.-Aut.st.
3	Na Větrníku-Tyršovo nám.-Nemocnice-Aut.st.-Markovice
4	Aut.st.-Poděbradova-Stromovka-Nemocnice-Aut.st.
5	Aut.st.-Poděbradova-Na Větrníku-Topol
6	Topol-Na Větrníku-Tyršovo nám.-Nemocnice-Aut.st.-Markovice
7	Aut.st.-Poděbradova-Na Větrníku-Tyršovo nám.-Nemocnice-Aut.st.-Markovice
8	Markovice-Aut.st.-Nemocnice-Tyršovo nám.-Na Větrníku-Masarykovo nám.-Aut.st.

Tabulka 4.5- Přehled linek MHD Chrudim



Obrázek 4.12 – Linky MHD v pracovních dnech



Linky 1 až 6 jsou provozovány v pracovních dnech a linky 7 a 8 jsou provozovány pouze o víkendech a státních svátcích.

4.3.3 Návrh dopravního spojení

Pro kvalitní způsob přepravy cestujících z Chrudimi do rekreační oblasti prostředkem veřejné dopravy připadají v úvahu dvě možnosti.

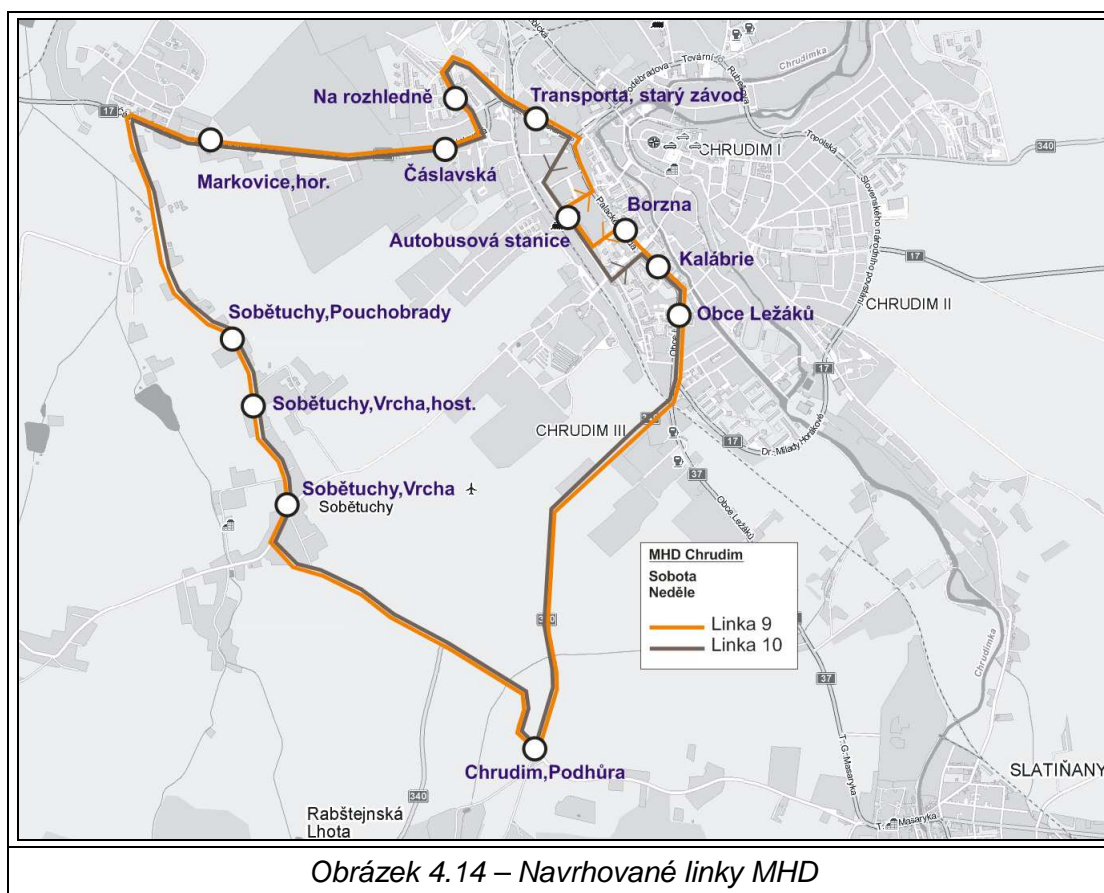
První z nich je prodloužení stávající, respektive vytvoření nové linky MHD, která by byla vedena do cílové oblasti z Chrudimi. Jednalo by se o okružní linku, která by díky charakteru cílové destinace jezdila pouze ve víkendových dnech.

Jako druhá alternativa se nabízí posílit stávající autobusové linky (č. 62850 a 62950), které zastávkou Podhůra projíždějí a zastavují. Posílení by připadalo na víkendové dny, kdy ve stávajícím stavu je obsluha o sobotách a nedělích téměř nulová (v sobotu zde není veden žádný autobusový spoj, v neděli pouze jeden v obou směrech).

Zpracovatel doporučuje rozšířit stávající systém MHD o novou linku. Nově navržená linka (linky 9 a 10) by byla okružní a měla zároveň charakter příměstské dopravy. Kromě obsluhy Chrudimi a Podhůrských lesů by obsluhovala i území ležící západně od Chrudimi (Sobětuchy). Její začátek i konec by byl situován v zastávce „Autobusová stanice“. Linka by byla vedena v trase Chrudim – Podhůra – Sobětuchy – Markovice – Chrudim.

Konkrétní vedení linek 9 a 10 by vypadalo následovně:

- Linka 9: Autobusová stanice – Transporta starý závod – Na rozhledně – Čáslavská – Chrudim, Markovice, hor., – Sobětuchy, Pouchobradý – Sobětuchy, Vrch, host. – Sobětuchy, Vrch – Chrudim, Podhůra – Obce Ležáků – Borzna – Autobusová stanice.
- Linka 10: Autobusová stanice – Kalábrie – Obce Ležáků – Chrudim, Podhůra – Sobětuchy, Vrch – Sobětuchy, Vrch, host. – Sobětuchy, Pouchobradý – Chrudim, Markovice, hor. – Čáslavská – Na rozhledně – Transporta starý závod – Autobusová stanice.



Při větší potřebě obsluhy části Markovice lze vedení linky pozměnit a obsluhovat i zastávky Markovice, prodejna a Markovice, hřiště.

Linky 9 a 10 by byly v provozu pouze o víkendech, v pracovních dnech je spojení s rekreační oblastí zajištěno stávající linkovou autobusovou dopravou. V sezóně je samozřejmě možné linky 9 a 10 provozovat i v pracovních dnech (např. během letních prázdnin), ale v omezenější míře.

Autobusy MHD by vyjížděly z autobusového stanoviště v Chrudimi v závislosti na příjezdu vlaků do železniční stanice Chrudim od Pardubic, čímž by se zajistila návaznost dopravního spojení pro cestující, kteří by si pro návštěvu rekreačních lesů nevybrali jako dopravní prostředek osobní automobil. Cestovní doba tohoto „okruhu“ by činila přibližných 25 minut.

Návrh odjezdů autobusů ze zastávky Autobusové stanoviště v návaznosti na železniční dopravu (vazba na GVD 2007/2008) a směru vedení linek je naznačen v následující tabulce.

	Číslo návazného vlaku	5305	5307	5311	5345	
	Příjezd do Chrudimi z Pardubic	9:41	11:49	13:50	14:51	
MHD Linka 10	Autobusové stanoviště	10:00	12:00	14:00	15:00	
	Kalábrie	10:02	12:02	14:02	15:02	
	Obce Ležáků	10:04	12:04	14:04	15:04	
	Podhůra	10:08	12:08	14:08	15:08	
	Sobětuchy, Vrchy	10:10	12:10	14:10	15:10	
	Sobětuchy, Vrchy, host.	10:12	12:12	14:12	15:12	
	Sobětuchy, Pouchobraty	10:14	12:14	14:14	15:14	
	Markovice, hor.	10:17	12:17	14:17	15:17	
	Čáslavská	10:19	12:19	14:19	15:19	
	Na rozhledně	10:21	12:21	14:21	15:21	
	Transporta, starý závod	10:23	12:23	14:23	15:23	
	Autobusové stanoviště	10:25	12:25	14:25	15:25	
MHD Linka 9	Autobusové stanoviště	10:30	12:30	14:30	15:30	19:30
	Transporta, starý závod	10:32	12:32	14:32	15:32	19:32
	Na rozhledně	10:34	12:34	14:34	15:34	19:34
	Čáslavská	10:36	12:36	14:36	15:36	19:36
	Markovice, hor.	10:38	12:38	14:38	15:38	19:38
	Sobětuchy, Pouchobraty	10:41	12:41	14:41	15:41	19:41
	Sobětuchy, Vrchy, host.	10:43	12:43	14:43	15:43	19:43
	Sobětuchy, Vrchy	10:45	12:45	14:45	15:45	19:45
	Podhůra	10:47	12:47	14:47	15:47	19:47
	Obce Ležáků	10:51	12:51	14:51	15:51	19:51
	Brozna	10:53	12:53	14:53	15:53	19:53
	Autobusové stanoviště	10:55	12:55	14:55	15:55	19:55
	Odjezd z Chrudimi do Pardubic	-	-	15:07	16:37	20:09
	Číslo návazného vlaku			5348	5306	5350
Tabulka 4.6 – Zjednodušený návrh jízdního řádu						

Hodinové prodlevy autobusů v zastávce Autobusové stanoviště lze vyplnit vhodnou kombinací s obsluhou víkendových linek MHD 7 a 8.

Tímto způsobem vedení autobusů bude:

- dostatečně umožněna veřejná obsluha rekreačních lesů Podhůra
- cestujícím umožněna návaznost na železniční dopravu
- rozšíření víkendového provozu linek MHD
- posíleno dopravní spojení s obcí Sobětuchy

Rozsah MHD závisí na míře atraktivnosti a návštěvnosti rozvíjející se rekreační oblasti, která je nyní ztěžší odhadovaná. Navrhovaný rozsah by ale měl poptávku zatím plně uspokojit. Víkendový provoz by nebyl celoroční, v zimních měsících (listopad-únor) by byl omezen.

5 ODHAD NÁKLADŮ

Odhad stavebních nákladů byl proveden pro Variantu 1, Variantu 2 smíšených stezek, dále pro přeložku II/340 a pro varianty parkovacích ploch.

Jedná se pouze o hrubý odhad nákladů, v přesnění je nutné uvažovat v dalších stupních dokumentací.

V případě, že by došlo k výstavbě přeložky komunikace II/340 a část stávající II/340 by byla používána jako smíšená stezka, nelze porovnávat tyto náklady Varianta 1 x přeložka komunikace. Je nutné si uvědomit, že u Varianty 1 jsou jako součást započítány náklady na výstavbu a rekonstrukci první a třetí části stezky a také to, že bude stále nutné smíšenou stezku vybudovat i v délce cca 400 m podél stávající II/340 (do místa přeložky II/340). Náklady tudíž nelze porovnávat v relacích cca 15 mil versus cca 20 mil.

Vyčíslené stavební náklady jsou uvedeny v cenové úrovni roku 2008, ceny jsou uvedeny bez DPH.

	Náklady celkem
Variant 1	15 354 360 Kč
Varitanta 2	7 383 960 Kč
Přeložka komunikace II/340	19 569 500 Kč
Parkoviště V1	3 399 000 Kč
Parkoviště V2	4 460 500 Kč
Parkoviště V3	4 236 000 Kč
<i>Tabulka 5.1- Přehled odhadu stavebních nákladů</i>	

Náklady za výkup pozemků uvedeny nejsou, součástí přílohy C Odhad nákladů jsou pouze přehledné tabulky předpokládaných ploch, záborů, vlastnictví a využití jednotlivých katastrálních parcel.

6 ZÁVĚR

Předmětem studie „Nápojení rekreačních lesů Podhůra“ bylo vyhledat smíšenou stezku pro nápojení Chrudimi a odpočinkového komplexu Podhůra. Stupeň zpracování odpovídá významu předkládaného materiálu, jedná se tedy o koncepční strategický materiál, studie by měla sloužit jako podklad k územnímu plánu města Chrudim.

Z hlediska zásahu do krajiny je zpracovatel toho názoru, že Variantou 1 dojde k nejmenšímu viditelnému zásahu, smíšená stezka bude přimknuta ke stávající komunikaci a pokud bude v okolí stezky a silnice vysázená vhodná zeleň, dojde k lepšímu začlenění do okolní krajiny.

Návrh variant z hlediska bezpečnosti dopravy je vyhovující a to i s ohledem na stoupající nehodovost, tak na ochranu chodců a cyklistů. V současné době, kdy pravděpodobnost nehody cyklista/chodec – automobil roste, je vhodné navrhnout oddělený provoz a to minimálně postranním dělicím pásem.

Rozšíření služeb MHD závisí na míře atraktivnosti a návštěvnosti rozvíjející se rekreační oblasti, která je nyní těžce odhadnutelná. Způsob dopravního spojení navrhovaný v předchozích kapitolách by měl poptávku v dohledné době plně uspokojit.

7 DOKLADOVÁ ČÁST, ZÁZNAMY Z JEDNÁNÍ