



Územní studie

Posouzení vybraných otázek souvisejících s případným vlivem vymezeného dopravního koridoru řešeného v platných Zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje jako „rychlostní silnice R11“ při průchodu územím obce Kocbeře – formulování otázek souvisejících s případným vlivem dálnice D11 při průchodu územím obce Kocbeře.



Dopravně inženýrská kancelář s.r.o.
Bozděchova 1668, 500 02 Hradec králové

09 / 2016

OBSAH

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
ÚVOD	4
PODKLADY	5
FORMULACE OTÁZEK	6
OSNOVA STUDIE	8
1 – BYDLENÍ A OBČANSKÉ VYBAVENÍ	9
2 – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	15
3 – TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A OBNOVITELNÉ ZDROJE	20
4 - CESTOVNÍ RUCH A REKREACE	26
5 - VÝROBA A DROBNÉ PODNIKÁNÍ	31
6 – ZEMĚDĚLSTVÍ	34
7 - KRAJINNÝ RÁZ A OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	38
8 - KULTURNÍ A CIVILIZAČNÍ HODNOTY	44
ZÁVĚR	48

Přílohy:

Aktualizované hydrogeologické posouzení trasy R11 v oblasti obce Kocbeře

Vyjádření obce Kocbeře

Grafická příloha v měřítku 1: 10 000

Reakce zhotovitele na reklamační protokoly objednatele

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

OBJEDNATEL:

Královéhradecký kraj
Pivovarské náměstí 1245, Hradec Králové, 500 03
IČ: 70889546, DIČ: CZ 70889546
zastoupený Bc. Lubomírem Francem, hejtmanem Královéhradeckého kraje
zastoupený ve věcech technických Ing. Petrem Hápem, vedoucím oddělení územního plánování Krajského úřadu Královéhradeckého kraje
bankovní spojení Komerční banka, a.s. pobočka Hradec Králové, č.ú. 27-2031100257/0100

ZHOTOVITEL:

Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové
IČ: 27466868, DIČ: CZ27466868
Ing. Miloš Burianec, jednatel společnosti
bankovní spojení ČSOB a.s. Hradec králové, č.ú. 194021669/0300

AUTORSKÝ KOLEKTIV:

Ing. Miloš Burianec	DiK, s.r.o.
Ing. Lukáš Burianec	DiK, s.r.o.
Ing. arch. Jan Buchar	Atelier Buchar

ČÍSLO ZAKÁZKY:

A069/16

DATUM ZPRACOVÁNÍ:

09/2016

ÚVOD

Předmětem dokumentace je územní studie, jejímž úkolem je posouzení vybraných otázek souvisejících s optimálním uspořádáním území obce Kocbeře v souvislosti s vymezením veřejně prospěšné stavby (dále jen „VPS“) dálnice II. třídy D11. Obsahem bude dále vypracování doporučení, která budou zvažována při posouzení otázek v postupech ke změnám ve využití území.

Veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 je projekčně zpracovávána dokumentací pod názvem „D11 1108 Jaroměř – Trutnov, DŮR, IČ“ firmou SUDOP PRAHA a.s. Podkladem studie je koncept dokumentace z května roku 2016.

Veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 je zařazena mezi *Koridory a plochy dopravní infrastruktury, Koridory kapacitních silnic (100) R11 - Rychlostní silnice Jaroměř–Trutnov–hranice ČR (-Walbrzych) (E67)* v Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR), která byla schválena usnesením vlády ČR č. 276/2015 ze dne 15. 4. 2015.

Veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 je vymezena jako *Koridor rychlostní silnice R11 – úsek Jaroměř – Trutnov – hranice ČR (Walbrzych) a veřejně prospěšná stavba DS1p* v Zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje (ZÚR KHK), které byly vydány Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje dne 8. 9. 2011 na základě usnesení č. 22/1564/2011 a které nabyly účinnosti dne 16. 11. 2011.

Důvodem k pořízení územní studie je neexistence územního plánu pro správní území obce Kocbeře a záměr výstavby dálnice D11 v tomto správním území. Cíl studie lze shrnout do následujících bodů:

- Posouzení zda navrhované projektové umístění koridoru veřejně prospěšné stavby dálnice II. třídy D11 ve fázi zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí do správního území obce Kocbeře umožní i nadále účelné využití a prostorové uspořádání území obce naplňující cíle územního plánování (§ 18 stavebního zákona) včetně ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot předmětného území v takovém rozsahu jak to bylo navrženo ve studii ÚP 24 s ohledem na dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.
- Posoudit zda je nezbytné stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území s ohledem na umístěvanou veřejně prospěšnou stavbou dálnice II. třídy D11.
- Posoudit zda pro možné funkční využití ploch při postupné zástavbě navržené ve studii ÚP 24 je třeba stanovit pořadí provádění změn v etapizaci výstavby

PODKLADY

Studie příležitostí souvisejících s realizací záměru výstavby rychlostní silnice R11 v území obcí Kocbeře a Choustníkovo Hradiště, Ing. Arch. Vlasta Poláčková – URBANISTICKÝ ATELIÉR UP – 24, 2009 – **dále jen „studie UP 24“**

koncept projektové dokumentace „D11 1108 Jaroměř – Trutnov, DŮR, IČ“, SUDOP PRAHA a.s., z května 2016 - **dále jen „projekt DUR D11“**

Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje a Územně analytické podklady ORP Dvůr Králové nad Labem

Plán rozvoje a akční plán obce Kocbeře, 2016

Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí dle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. „R11 stavba 1108 Jaroměř – Trutnov“, 2009, SUDOP Praha a.s. – **dále jen „dokumentace EIA“**

Analýza variant koridorů navržených pro umístění rychlostní silnice R11 na základě jejich revizního posouzení a prověření v úseku Jaroměř – Trutnov, 2009, Transconsult s.r.o. Hradec Králové – **dále jen „studie Analýza variant koridorů“**

Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém v rámci původního nadačního panství Choustníkovo Hradiště, 2007, VÚKOZ – **dále jen „Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém“**

Připomínky obce Kocbeře k trase nové komunikace

Odborné posouzení vedení rychlostní silnice R11 na území KHK, zaměřené na zhodnocení variant vedení v úseku Jaroměř-Trutnov“, 2009, ČVUT – **dále jen „Odborné posouzení ČVUT“**

Mapové podklady (hranice řešeného území, data správních hranic, hranice parcel dle DKM, digitální topologicko-vektorová data ZABAGED)

Geoportál ČUZK

FORMULACE OTÁZEK

Po prostudování všech dostupných podkladů, formuloval zpracovatel otázky, které úzce souvisí se studií zpracovanou ateliérem UP 24 doplněné otázkami, které byly zahrnuty z důvodu úplnosti a objektivity studie.

16 vybraných otázek formulovaných zpracovatelem územní studie bylo přiřazeno k níže uvedeným osmi tématům územního plánování.

Témata otázek byly v průběhu prací projednány jak s objednatelem tak i se zástupci obce Kocbeře.

1 - BYDLENÍ A OBČANSKÉ VYBAVENÍ

Není navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území z pohledu současné generace? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti bydlení a občanského vybavení.

Vytváří navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti kvality bydlení (s ohledem na hygienu prostředí a vizuální dopad) zejména v místech největšího přiblížení trasy záměru k existující i výhledové zástavbě.

2 - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Zajišťuje prostorové uspořádání území dané navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů? (viz. odst. (2) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti stávajících dopravních vazeb v území.

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti snížení intenzity a zklidnění provozu na stávající silnici I/37 v obci.

3 - TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A OBNOVITELNÉ ZDROJE

Není navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území z pohledu současné generace? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti sítí technické infrastruktury.

Nejsou navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy podmínky života budoucích generací? (viz. odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti zdrojů pitné vody.

4 - CESTOVNÍ RUCH A REKREACE

Nebudou navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví? (viz odst. (4) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti zachování a rozvoje turistických cílů v území.

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti zachování a rozvoje rekreačních aktivit a cílů v území.

5 - VÝROBA A DROBNÉ PODNIKÁNÍ

Není navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území z pohledu současné generace? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti výroby a drobného podnikání.

Vytváří navrhovaná VPS dálnice II. třídy D11 vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti vhodných podmínek pro výrobu a podnikání.

6 – ZEMĚDĚLSTVÍ

Nejsou navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy podmínky života budoucích generací? (viz. odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti ovlivnění půdy a zemědělského půdního fondu.

Zajišťuje prostorové uspořádání území dané navrhovanou VPS dálnice II. třídy D11 obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů? (viz. odst. (2) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti využití potenciálu komplexních pozemkových úprav pro eliminaci slabých stránek území a pro zemědělské obhospodařování půdy.

7 - KRAJINNÝ RÁZ A OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Nebudou navrhovanou VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy přírodní,

kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví? (viz odst. (4) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti negativního vlivu na krajinný ráz (zejména v lokalitě MUK Kocbeře).

Vytváří navrhovaná VPS dálnice II. třídy D11 vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Vliv navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 na křížení záměru s nadregionálním biokoridorem a na migraci zvěře.

8 - KULTURNÍ A CIVILIZAČNÍ HODNOTY

Nebudou navrhovanou VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví? (viz odst. (4) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění koridoru VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti vlivu na barokně komponovanou krajinu bývalého nadačního panství Choustníkovo Hradiště.

Soulad navrhovaného umístění koridoru VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti ochrany drobných památek ohrožených realizací záměru (zejména v oblasti Šporkova kamene).

OSNOVA STUDIE

Každé téma z výše uvedených je rozpracováno v následující osnově:

- A) analytická část
 - (a) Analýza výchozího stavu (Plán rozvoje obce Kocbeře, studie UP-24)
 - (b) Návrh rozvoje obce (Plán rozvoje obce Kocbeře, studie UP-24)
 - (c) Opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11 (studie UP-24)
 - (d) Doplnující dokumenty
- B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)
- C) soulad navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování
- D) komentář zpracovatele

Závěrem studie je souhrnné doporučení k návrh projektu DUR D11, vyjádření k potřebě stanovení urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využití a prostorové uspořádání území a posouzení, zda pro možné funkční využití ploch při postupné zástavbě navržené ve studii ÚP 24 je třeba stanovit pořadí provádění změn v etapizaci výstavby.

1 – BYDLENÍ A OBČANSKÉ VYBAVENÍ

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

V obci žije trvale 513 obyvatel (údaje k 31. 03. 2016 – zdroj. Webové stránky www.kocbere.cz) přičemž se tento počet za poslední léta výrazně nemění. Obec je členěna do místních částí Kocbeře, Nové Kocbeře a Nová Ves.

Kocbeře vznikly u trasy z Jaroměře na Trutnov v místě odbočení na Dvůr Králové. Náves je silně zatížena provozem silnice č. I/37. Nové Kocbeře byly původně osadou pro lesní dělníky na okraji lesního masivu. Dalším rozvojovým impulzem pro Nové Kocbeře bylo založení textilní továrny v polovině 19. století. Továrna si zachovala historickou tvář a společně s komínem tvoří jednu z dominant vesnice. V okolí byly postaveny rodinné i bytové domy pro dělníky a další pracovníky továrny. V sousedství je areál sportoviště. Prostor mezi „tovární“ částí sídla a starým jádrem obce při potoce od Janské studánky zůstal nezastavěný, protože je zde odjakživa zamokřené území. Současná budova obecního úřadu s poštou a knihovnou je u silnice nedaleko továrny. Samostatnou osadou je Nová Ves se čtvercovou návší. Jedná se o urbanisticky cennou lokalitu. (Studie UP 24, přílohy „analytická část – základní text“, Str. 6-7).

Zástavba je tvořena rodinnými domy a sedmi bytovými domy. V obci je i podíl rekreačních objektů v počtu 27 domů. V obci je základní škola 1. až 5. stupně a mateřská škola s kapacitou 28 dětí. Součástí je družina a školní jídelna. Obec je vybavena jedním zařízením zajišťujícím zásobování potravinami a dalšími základními potřebami. V obci je dále restaurační zařízení. Nabídka služeb se omezuje na nabídku řemeslných prací ze strany živnostníků a drobných podnikatelů. Ostatní služby jsou k dispozici v poměrně dostupných regionálních centrech v okolí obce. (Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 7-8).

(b) návrh rozvoje obce

Cílem obce je vytvořit podmínky pro venkovské bydlení obklopené přírodou s dobrou dostupností do větších center regionu. Strategickým cílem je obnova a výstavba obecního majetku a prvků občanské vybavenosti s podporou aktivního společenského a kulturního života. (Plán rozvoje obce Kocbeře, strategická vize, str. 20-21).

Studie UP-24 vymezila potenciální plochy pro obytnou či smíšenou zástavbu, a to zejména v zastavěném území, kde jsou rezervy pro výstavbu. Převážná část této plochy je situovaná podél stávající silnice I/37. V Nových Kocbeřích je navržena výstavba naproti a jižně od obecního úřadu, kde se naskýtá možnost vzniku nového centra obce. Jedná se o zemědělsky využívané pozemky. Další zástavba je navržena v Kocbeřích podél silnice I/37 a II/300 v nezastavěných plochách. (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 38).

V obci chybí vybavenost pro setkávání občanů a pořádání větších akcí, stejně jako absence volnočasových aktivit pro děti a mládež. Výstavba objektu společenského centra je pro obec prioritou. (Akční plán obce Kocbeře pro období 2016 – 2018, str. 2).

Studie UP-24 navrhla umístění společenského centra k fotbalovému hřišti, do místa v horní části obce. Dále rozpracovává vybrané záměry jako jsou nové centrum Kocbeře, park a hřiště za kaplí, obnovení veřejného prostranství kolem silnice I/37. (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – rozpracování vybraných záměrů“).

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou doporučována jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem bydlení o občanské vybavenosti:

v koridoru dálnice

opatření: izolační zeleň
cíl opatření: omezení negativních vizuálních dopadů
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

opatření: protihluková opatření
cíl opatření: omezení negativních dopadů na hygienu prostředí
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

opatření: trasu dálnice vést pokud možno v zářezu
cíl opatření: omezení negativních dopadů na hygienu prostředí
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 12, návrh č. 206).

mimo koridor dálnice

opatření: zklidnění průjezdního úseku sil. I/37 intravilánem obce
cíl opatření: umožnění vzniku nového centra obce
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 38, odst. 2).

(d) doplňující dokumenty

- Dokumentace EIA, hodnocení zdravotních rizik:

„Na základě vyhodnocení výstupů rozptylové a akustické studie lze i přes všechny uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě, za předpokladu dodržení níže uvedených doporučení z odborných studií, jsou akceptovatelné pro posuzovaný záměr: Rychlostní komunikace R11, stavba 1108, Jaroměř – Trutnov.“*

** realizace protihlukových stěn a kontrolní měření hluku
(Dokumentace EIA, příloha č.7 Hodnocení zdravotních rizik, str.30-31)*

- Studie Analýza variant koridorů, závěrečné vyhodnocení vlivů variant R11 na životní prostředí:

„Převedení rozhodující části dopravy mimo obce realizací rychlostní silnice R11 přispěje mimo jiné také k výraznému snížení rizika střetu motorových vozidel s chodci a cyklisty a sníží se stresová, fyzická a hluková bariéra, kterou v současnosti stávající silnice I/37 pro obyvatele představuje.“

(Studie Analýza variant koridorů, část D Závěrečné vyhodnocení vlivů variant R11 na životní prostředí, str. 25)

B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)

- vzdálenost od obce

Trasa D11 bude vzdálena od obce cca 500 metrů. Největší přiblížení je v severozápadní části Nových Kocbeř a jihovýchodní části Starých Kocbeř, a to cca 250 m. (zdroj. projekt DUR D11, přílohy C.03 Koordinační situační výkresy)

Příčemž ochranné pásmo dálnice je stanoveno na 100 m od osy přilehlého jízdniho pásu dálnice. V silničních ochranných pásmech je zakázáno provádět jakoukoliv stavební činnost, která vyžaduje ohlášení stavebnímu úřadu nebo povolení stavby s výjimkou některých staveb (např. úpravy odtokových poměrů, stavby sloužící obraně státu apod.).

- výškové řešení

Trasa je vedena po terénu s rozdílem nivelety do +/- 50 cm, výjimku tvoří km 122,2 – 123,3, kde je trasa vedena v zářezu hloubky 4-5 m z důvodu křížení s II/300 (MUK Kocbeře) a v km 124,3 – 125,0, kde je trasa nad terénem ve výšce přes 8 m z důvodu přemostění lesních cest a údolí lesních potoků. (zdroj. projekt DUR D11, přílohy D.100.01.01 Podélný profil)

- protihluková opatření

V rámci projektu byla aktualizována protihluková studie z dokumentace EIA a byla navržena následující protihluková opatření:

PHS v km 121,97 – 122,34 vlevo - výška 3m, délka 370 m

PHS v km 122,00 – 122,47 vpravo – výška 3m, délka 470 m

PHS v km 123,68 – 124,30 vpravo – výška 4-5m, délka 620 m

PHS v km 124,53 – 124,81 vpravo – výška 4 m, délka 280 m

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 255 – str. 256)

- vegetační úpravy

Navržen je pouze vegetační doprovod komunikace na svazích silničního tělesa v podobě keřů a několik soliterních stromů.

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 258)

- stavební úpravy na silnici I/37 na průtahu obcí Kocbeře

V rámci stavby nejsou navrženy žádné stavební úpravy stávající komunikace I/37 na průtahu obce Kocbeře (např. dopravní omezení, stavební úpravy pro zkldnění dopravy).

- předpokládané intenzity

Projekt dálnice D11 předpokládá následující intenzity na MUK Kocbeře (výhledový stav r. 2040):

Odhadované intenzity po realizaci D11		Projekt D11
		Posuzovaný rok 2040
D11	MUK Choustníkovo Hradiště – MUK Kocbeře	14340 voz/24 hod.
D11	MUK Kocbeře - Střítež	17560 voz/24 hod.
II/300	MUK Kocbeře - Kocbeře	1506 voz/24 hod.
I/37	Kocbeře	neposouzeno
Zdroj:		Modelové posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM, AF-CityPlan 2014

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 42 a přílohy zprávy pentlogramy MUK Kocbeře).

C) soulad navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování

K otázce v oblasti bydlení a občanské vybavení (viz. Část „Formulace otázek“):

Není navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území z pohledu současné generace? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti bydlení a občanského vybavení.

Vytváří navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti kvality bydlení (s ohledem na hygienu prostředí a vizuální dopad) zejména v místech největšího přiblížení trasy záměru k existující i výhledové zástavbě.

- Doporučení UP 24 na úpravy D11, tak aby "pohybující se vozidla byla pokud možno v zářezu komunikace, případně byla kryta zelení" (viz. str. 3, odrážka "začlenění R11") je v projektu DUR D11 akceptováno pouze částečně. V km 123,4 – 124,1 je trasa komunikace vedena po terénu. Zdůvodnění proč nebylo možné vést trasu dálnice v zářezu i v dalším úseku nebylo v projektu DUR D11 doloženo. Rovněž tak v projektu DUR D11 nebylo doloženo, zda výškové vedení dálnice D11 a navržené protihlukové stěny neznemožní šetrné začlenění stavby do krajiny.
- Doporučení studie UP 24 na protihluková opatření v rámci stavby D11 je v projektu DUR D11 akceptován. Byla provedena aktualizace hlukové studie dle požadavku dokumentace EIA na aktualizované dopravní intenzity.
- Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v projektu DUR D11 akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň. Posouzení, zda toto řešení bude dostačující pro potlačení negativních vizuálních dopadů stavby, nebylo předloženo.
- Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře nebylo doposud v návrhu zpracováno.
- V rámci projektu DUR D11 ani jiného podkladu nebyly zpracovateli této studie předloženy relevantní výhledové dopravní intenzity na průjezdním

úseku silnici I/37 a II/300 obcí Kocbeře, ze kterých by se dala stanovit hluková hladina a míra zklidnění dopravní situace v obci po uvedení D11 do provozu.

- V projektu DUR D11 ani v jiném dokumentu se nezmiňuje budoucí dopravní význam silnice I/37.
- V projektu DUR D11 není zmíněna studie výškového vedení zpracovaná firmou Valbek, s.r.o., roku 2007

S ohledem na výše uvedené se domníváme, že za současného stavu předprojektové a projektové dokumentace se k otázce zda VPS dálnice II. třídy D11 neohrožuje předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře a neohrozí vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území nelze jednoznačně a odpovědně vyjádřit

Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o:

- studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety
- posouzení vizuálních dopadů stavby se zaměřením na protihlukové stěny a MUK Kocbeře
- dopravně inženýrskou studii obce Kocbeře se zaměřením na prognózu výhledových dopravních intenzit na průjezdních úsecích stávajících silnic I/37 a II/300 a jejich dopravní funkci po uvedení D11 do provozu.

D) komentář zpracovatele

V projektu DUR D11 dle našeho názoru chybí zdůvodnění návrhu nivelety a odůvodnění volby „ochranných prostředků“ omezující nepříznivé vlivy. (viz. Směrnice prodokumentaci staveb – čl. 4.3 Obsah o rozsah DUR – část C Souhrnná technická zpráva.

Při vlastním návrhu dopravní liniové stavby je třeba přihlédnout k doporučení ČSN 73 6101, čl 17.4, kde se uvádí, že „nelze-li zabránit nepříznivým účinkům silničního provozu v uvedených prostorách dostatečnou vzdáleností nebo polohou nivelety v zářezu, je třeba k tomu účelu využít všech dostupných ochranných prostředků, omezující nepříznivé vlivy“, tedy v maximální možné míře negativní dopady z dopravy eliminovat prostorovým návrhem trasy – v daném případě polohou nivelety.

Pokud by se tato opatření ukázala na základě technickoekonomického nebo majetkoprávního rozboru jako nereálná a bylo by třeba přistoupit k jiným opatřením (v daném případě protihlukové stěny) je třeba respektovat ustanovení Vyhlášky č. 104/97 Sb. §22, kde se uvádí, že „protihlukové stěny podél komunikace musí být budovány tak, aby byly co nejšetrněji začleněny do okolní krajiny, a zřizují se pouze v případech, kde není možné snížit škodlivé účinky dopravního hluku jiným způsobem“.

V projektu DUR D11 dle našeho názoru chybí zdůvodnění absence izolační zeleně, která je dle TP 99 v tomto případě žádoucí, viz.:

V TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace je v čl. 8 Zásady pro vysazování vegetace v charakteristických místech uvedeno, že „Kompaktní vegetační clonu je žádoucí vytvořit mezi PK a objekty, které nemá být vidět nebo které je třeba chránit před škodlivými účinky z provozu na PK.“

Posouzení změny dopravní situace na sil. I/37 a II/300 v rámci projektu DUR D11 není vyžadováno žádným právním předpisem. Domníváme se však, že s ohledem na požadované posouzení dopadu projektované stavby na území obce Kocbeře a s ohledem na absenci územního plánu obce, je tento podklad nutný. Konkrétně by měl popsat, jak se změní dopravní situace v obci Kocbeře po výstavbě dálnice a zda silnice I/37 bude i nadále silnicí první třídy a jaký dopravní význam bude mít silnice II/300 ve vazbě na MUK Kocbeře (nepůjde pravděpodobně jen o mimoúrovňové napojení obce Kocbeře ale o dálniční přivaděč s vazbou na daleko širší území). Připomínáme, že dle studie UP 24 dopravní situace na průtahu obce Kocbeře úzce souvisí s rozvojovými plochami bydlení - prakticky veškeré zastavitelné plochy bydlení nebo plochy smíšené obytné zástavby byly vymezeny v přímé návaznosti na průjezdní úsek stávající silnice I/37.

2 – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

Obcí prochází silnice I/37, která spojuje Jaroměř s Trutnovem. Ve Starých Kocbeřích odbočuje z této komunikace silnice II. třídy II/300 ve směru do Dvora Králové nad Labem. Silnice je zatížena poměrně vysokou intenzitou dosahující téměř 7500 voz./24 hod na sil. I/37 a téměř 4000 voz./24 hod na silnici II/300 (*zdroj. Sčítání dopravy ŘSD 2010 dostupné na www.rsd.cz*). Komunikacím chybí zpomalovací prvky a v některých částech i komunikace pro chodce a cyklisty.

Na území obce jsou dále 2 silnice III. Třídy, ve směru do Zboží (III/29926) a ve směru do Kohoutova (III/30014). Komunikační síť dále tvoří řada místních komunikací, polních a lesních cest. Železniční doprava není územím vedena. Autobusové spojení s okolními městy je v obci na dobré úrovni.

Územím je trasována VPS dálnice D11 západně od obce Kocbeře, stavba je v projektové přípravě (DUR).

(b) návrh rozvoje obce

Dobrá dostupnost obce do větších center regionu je vnímána jako velká výhoda obce. Z tohoto pohledu výstavba dálnice D11 přináší plné využití výhodné geografické polohy. Záměrem obce je rekonstrukce stávajících komunikací, výstavbu nových komunikací pouze v souvislosti s novou zástavbou. Další snahou obce je změna trasy plánované D11. Obec se snaží prosadit vedení D11 východním směrem od obce. (*Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 19-22*).

V okolí plánované výstavby byly obcí vytipovány užívané polní a lesní cesty a další komunikace, které mohou být přetnuty budoucí trasou dálnice D11. Zejména se jedná o spojení z Nové Vsi do Kocbeří. (*Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 11*).

Vymístění průjezdní dopravy ze stávající I/37 otevírá možnost úpravy tohoto prostoru jako místní obslužné komunikace. Studie UP-24 předpokládá snížení intenzit na průtahu obcí Kocbeře pro rok 2012 na cca 450 voz. / 24 hod.

Odhadované intenzity po realizaci D11		Studie UP-24
		Posuzovaný rok 2012
D11	MUK Choustníkovo Hradiště – MUK Kocbeře	7500 voz/24 hod.
D11	MUK Kocbeře - Střítež	9500 voz/24 hod.
II/300	MUK Kocbeře - Kocbeře	neposouzeno
I/37	Kocbeře	450 voz/24 hod.
Zdroj:		Studie ekonomické proveditelnosti stavby R11 1108 Vlčkovice – Trutnov, Pragoprojekt 2004

(*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 9, kap. 4.2*).

Studie UP 24 dále navrhuje v oblasti dopravní infrastruktury doplnění cestní sítě

o novou cestu spojující Novou Ves se Starými Kocbeřemi pro pěší, „záhumenní cestu“ od hřiště u kostela do Nových Kocbeří a doplnění cesty od hřbitova na jih. Rozvoj obce by mělo také podpořit obnovení veřejných prostranství pro omezení průjezdu silnice I/37. (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 8, kap. 4.2).

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou doporučována jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem dopravní infrastruktury.

v koridoru dálnice

opatření: zajištění křížení dálnice D11 s komunikacemi a cestními sítěmi
cíl opatření: zachování nejdůležitějších příčných vazeb na cestní síti
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

mimo koridor dálnice

opatření: zklidnění průjezdního úseku sil. I/37 intravilánem obce
cíl opatření: umožnění vzniku nového centra obce
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 38, odst. 2)

(d) doplňující dokumenty

- Dokumentace EIA:

„Větší význam bude mít rychlostní silnice R11 pro tranzitní a mezinárodní dopravu, než pro dopravu místní. Je to způsobeno tím, že navržená trasa R11 má významná regionální centra (Trutnov, Dvůr Králové nad Labem), čímž pádem místní regionální doprava bude R11 využívat jen na některých krátkých úsecích, z větší části však zůstane na stávající silnici I/37. „

Tabulka odhadovaných intenzit pro návrhové období k roku 2030

Odhadované intenzity po realizaci D11		Dokumentace EIA
		Posuzovaný rok 2030
D11	MUK Choustníkovo Hradiště – MUK Kocbeře	18781 voz/24 hod.
D11	MUK Kocbeře - Střítež	21701 voz/24 hod.
II/300	MUK Kocbeře - Kocbeře	neposouzeno
I/37	Kocbeře	neposouzeno
Zdroj:		Aktualizace prognózy dopravního zatížení dálnice D11 v úseku HK – státní hranice, CITYPLAN 2007

(Dokumentace EIA, str. 246)

B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)

- křižované komunikace a řešení křížení

km 121,8 - křížení silnice III/29926 do obce Zboží a místní silnice do části Nová Ves je řešeno přeložkou obou komunikací a nadjezdem nad dálnicí (bez propojení s dálnicí)

V trase navrhované cesty pro pěší mezi Starými Kocbeřemi a Novou Vsí je navržena lávka pro pěší.

km 122,9 – křížení silnice II/300 do Dvora Králové nad Labem je řešeno přeložkou silnice II/300 nadjezdem nad dálnicí a návrhem MUK Kocbeře (propojení s dálnicí), pohyb pěších řešen samostatnou komunikací s mimoúrovňovým křížením podchody

km 123,35 – křížení polní cesty, polní cesta přeložena a napojena z MUK Kocbeře

km 124,05 – křížení lesní cesty, lesní cesta přerušena a napojena na MUK Kocbeře a na stávající cestu pod Jánskou studánkou

km 124,20 – křížení lesní cesty, lesní cesta přerušena a napojena na MUK Kocbeře a na stávající cestu pod Jánskou studánkou

km 124,30 – křížení lesní cesty, lesní cesta přeložena pod most u Jánské studánky

km 124,60 – křížení 3 lesních cest, lesní cesty přerušeny a napojeny na stávající cestu pod most u Jánské studánky

km 124,9 – křížení lesní cesty, vykříženo mostním objektem bez úpravy lesní cesty

km 125,10 – křížení lesní cesty, zrušeno bez napojení

km 125,45 – křížení 2 lesních cest, přerušeno, napojení přeložkou na I/37

km 125,7 – křížení silnice I/37 je řešeno dálničním nadjezdem

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 65 a přílohy C.03 Koordinační situační výkresy)

- předpokládané intenzity

Projekt DUR D11 předpokládá následující intenzity na MUK Kocbeře (výhledový stav r. 2040):

Odhadované intenzity po realizaci D11		Projekt D11
		Posuzovaný rok 2040
D11	MUK Choustníkovo Hradiště – MUK Kocbeře	14340 voz/24 hod.
D11	MUK Kocbeře - Strítež	17560 voz/24 hod.
II/300	MUK Kocbeře - Kocbeře	1506 voz/24 hod.
I/37	Kocbeře	neposouzeno
Zdroj:		Modelové posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM, AF-CityPlan 2014

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 42 a přílohy zprávy pentlogramy MUK Kocbeře).

- stavební úpravy na silnici I/37 na průtahu obcí Kocbeře

V rámci stavby nejsou navrženy žádné stavební úpravy stávající komunikace I/37 na průtahu obce Kocbeře (např. dopravní omezení, stavební úpravy pro zklidnění dopravy).

C) soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování

K otázce v oblasti dopravní infrastruktury (viz. Část „Formulace otázek“):

Zajišťuje prostorové uspořádání území dané navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů? (viz. odst. (2) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti stávajících dopravních vazeb v území.

- V místech křížení stávajících dopravních komunikací s dálnicí je v projektu DUR D11 navrženo mimoúrovňovým vykřížením.
- Navrhovaná nová cesta z Nové Vsi do Kocbeří ze studie UP 24 je řešena v projektu DUR D11 lávkou nad dálnicí.

Návrh respektuje stávající i navrhované dopravní vazby, obsluha území a dostupnost okolních cílů selepší. Návrh VPS dálnice II. třídy D11 zajišťuje obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti snížení intenzity a zklidnění provozu na stávající silnici I/37 v obci.

- Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře nebylo doposud v návrhu zpracováno.
- V rámci projektu DUR D11 ani jiného podkladu nebyly zpracovateli této studie předloženy relevantní výhledové dopravní intenzity na průjezdním úseku silnici I/37 a II/300 obcí Kocbeře, ze kterých by se dala stanovit hluková hladina a míra zklidnění dopravní situace v obci po uvedení D11 do provozu.
- V projektu DUR D11 ani v jiném dokumentu se nezmiňuje budoucí dopravní význam silnice I/37.
- Návrh MUK Kocbeře nebyl v DUR D11 doložen a zdůvodněn výhledovými intenzitami křižovatkových proudů.

S ohledem na výše uvedené se domníváme, že za současného stavu předprojektové a projektové dokumentace se k otázce zda VPS dálnice II. třídy D11 zajišťuje obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů, nelze jednoznačně a odpovědně vyjádřit

Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o:

- dopravně inženýrskou studii obce Kocbeře se zaměřením na prognózu

výhledových dopravních intenzit na průjezdních úsecích stávajících silnic I/37 a II/300 a jejich dopravní funkci po uvedení D11 do provozu.

- stanovení výhledových intenzit křižovatkových pohybů na pro MUK Kocbeře jako nezbytný podklad pro návrh MUK Kocbeře

D) komentář zpracovatele

Posouzení změny dopravní situace na sil. I/37 a II/300 v rámci projektu DUR D11 není vyžadováno žádným právním předpisem. Domníváme se však, že s ohledem na požadované posouzení dopadu projektované stavby na území obce Kocbeře a s ohledem na absenci územního plánu obce, je tento podklad nutný. Konkrétně by měl popsat, jak se změní dopravní situace v obci Kocbeře po výstavbě dálnice a zda silnice I/37 bude i nadále silnicí první třídy a jaký dopravní význam bude mít silnice II/300 ve vazbě na MUK Kocbeře (nepůjde pravděpodobně jen o mimoúrovňové napojení obce Kocbeře ale o dálniční přivaděč s vazbou na daleko širší území). Připomínáme, že dle studie UP 24 dopravní situace na průtahu obce Kocbeře úzce souvisí s rozvojovými plochami bydlení - prakticky veškeré zastavitelné plochy bydlení nebo plochy smíšené obytné zástavby byly vymezeny v přímé návaznosti na průjezdní úsek stávající silnice I/37.

Požadavek na výhledové intenzity křižovatkových pohybů stanoví závazná normy ČSN 73 6102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích) v článku 4.4.2.3.1.

3 – TECHNICKÁ INFRASTRUKTRA A OBNOVITELNÉ ZDROJE

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

Obec má veřejný vodovod, který byl vybudován v roce 2004 a je propojen se starým (z roku 1935). Od pramene Janské studánky vede stará spojka, která se rozděluje na řad vedoucích do Dvora Králové a do Kocbeří. V obci jsou 2 vodojemy.

Obec Kocbeře nemá v současné době vybudovaný celoplošný systém veřejné kanalizace. Odhadem 5% lidí používá septik, ostatní různé jímky s přepady do dešťové kanalizace a trativodů, tovární domky mají společnou kanalizaci. Dešťová kanalizace byla vybudována v několika úsecích podél silnice I/37. Obec Kocbeře má generel kanalizace z 90. let, kde je navrženo vybudování oddílné kanalizace a byla vytipována lokalita pro ČOV.

Obec provozuje systém svozu odpadu s odděleným sběrem využitelného odpadu. Výtěžnost separovaného odpadu překračuje 23kg/obyv./rok. Navíc využívá i sběr nebezpečného odpadu.

Zásobování elektrickou energií je z nadzemní sítě VN. V obci je kompletně provedena kabelizace veřejných rozvodů NN na cca 100% zastavěného území. Zásobování elektrickou energií je bezproblémové.

Obec má veřejné osvětlení, které bude nutné místně doplnit.

Území obce je pokryto z cca 95% novými telefonními kabelovými rozvody, obcí prochází dálkový optický kabel a blokovaná ústředna. Mimo tyto možnosti je obec pokryta bezdrátovým mobilním telefonním signálem od různých provozovatelů.

Plyn v obci není zaveden a s jeho zavedením se nepočítá.

Z obnovitelných zdrojů je možné v omezené míře využití drobných vodních toků (malé vodní elektrárny typu domácích elektráren nebo mikrozdvořů) nebo výrobu elektrické energie ze slunečního záření. Vzhledem k ploše zemědělské půdy bude v omezené míře využitelná biomasa (rostlinné zbytky, rychle rostoucí dřeviny).

Pro obec je významný vlastní zdroj pitné vody Janská studánka. Je to jediný zdroj vody pro obec chráněný ochranným pásmem vodního zdroje.

(Studie UP 24, přílohy „analytická část – základní text“, Str. 12 a Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 9-10).

(b) návrh rozvoje obce

Jako prioritní je pro obec vnímána výstavba kanalizace a ochrana zdroje pitné vody. *(Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 11 a 22).*

Dle UP-24 je třeba se zaměřit doplnění vodovodní sítě a náhrada starých rozvodů pod silnicí I/37 a na výstavbu kanalizace a čistírny odpadních vod. Obsahem studie UP 24 je i návrh variantního řešení čištění odpadních vod. *(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 8 a příloha „Návrh variantního řešení čištění odpadních vod“).*

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou doporučována jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem technické infrastruktury:

v koridoru dálnice

opatření: zajištění ochrany vodních zdrojů
cíl opatření: ochrana vodních zdrojů, řešení retence a čištění vod
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

mimo koridor dálnice

opatření: prověření náhradních zdrojů pitné vody
cíl opatření: ochrana vodních zdrojů, řešení retence a čištění vod
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

(d) doplňující dokumenty

- Studie Analýza variant koridorů, závěrečné vyhodnocení vlivů variant R11 na životní prostředí:

„trasa komunikace nezasahuje do území tvorby jímané podzemní vody a v důsledku morfologie terénu a směru zón privilegovaného proudění podzemní vody je s výjimkou asi 200 m dlouhého úseku vpravo od cesty Nové Kocbeře – Janská Studánka ve vztahu k vodnímu zdroji nekolizní; uvedený úsek představuje při výstavbě komunikace a jejím provozu určité riziko pro zdroj vody z hlediska možnosti negativního ovlivnění jakosti vody, proto jsou pro tento úsek doporučena následující opatření:

- v rámci projektové přípravy akce vyhloubit na severovýchodním okraji úseku komunikace hydrogeologický vrt do hloubky cca 20 m, ověřit aktuální jakost podzemní vody a v průběhu stavby monitorovat z hlediska rizikových složek (především ropných látek); při jakékoliv havárii či riziku znečištění pro vodní zdroj Janská Studánka bude vrt současně sloužit jako sanační objekt; po ukončení stavby bude na základě výsledků monitoringu rozhodnuto buď vrt zlikvidovat, nebo ho použít pro provozní monitoring, vyžádá-li si to místní situace,

-rovněž v rámci projektové přípravy přijmout takové technické řešení, které odvede splachové vody z komunikace mimo zmíněný rizikový úsek (např. silniční kanalizace se záchytnými zařízeními na jejím zaústění do recipientů, těsněné příkopy apod.),

úsek přechodu komunikace přes pravostranný přítok Kocbeřského potoka protíná předpokládanou směrnou zlomovou linií, která v podstatě způsobuje vznik jímacího území Janská Studánka, neboť představuje pro proud podzemní vody příčnou bariéru, na které se voda vzdouvá; riziko plynoucí z výstavby komunikace zde plyne z toho, že stavbou by za určitých podmínek mohlo dojít k narušení této bariéry a snížením

drenážní báze k negativnímu ovlivnění vydatnosti prameniště; proto jsou i pro úsek II. doporučena následující opatření:

- v rámci projektové přípravy akce provést podrobný hydrogeologický průzkum, který by pomocí geofyzikálního měření ověřil průběh předpokládané tektonické linie představující hydraulickou bariéru pro zdejší podzemní vody, formou vrtné sondáže ověřit místní geologickou a hydrogeologickou stavbu a navrhnout takové technické řešení přechodu komunikace přes rizikový úsek, které nebude představovat kvantitativní ohrožení jímacího území Janská Studánka (ani vrtu v areálu firmy PETER GFK),

- v rámci stavby provádět doplňující hydrogeologický průzkum, který bude navržené technické řešení přechodu rizikového úseku komunikace verifikovat či modifikovat. „

(Studie Analýza variant koridorů, část D Závěrečné vyhodnocení vlivů variant R11 na životní prostředí, str. 7)

- Dokumentace EIA:

*„Mezi km 124,45 – 124,7 prochází trasa jižním okrajem OPVZ II. stupně prameniště Janská studánka. Zdroj podle dostupných podkladů nebude ovlivněn ani kvantitativně ani kvalitativně. Prameny v údolí Kocbeřského potoka jsou přelivem přes bázi cenoman, který je potokem proříznut až do nepropustného podloží (permokarbon). Trasa je vedena po proudu podzemní vody pod uvedenou pramenní oblastí.“
(Dokumentace EIA, str.167)*

B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)

- přeložky inženýrských sítí

Stavba kříží následující IS s navrženou stavební úpravou:

přeložka podzemního vedení sdělovacího vedení (6x)

úprava nadzemního vedení NN (2x)

přeložka vodovodu (3x)

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy C03 Koordinační situační výkres).

- Z přílohy „Studie detailních rizik pro zdroj vody pro město Dvůr Králové nad Labem a obec Kocbeře“

„- srážkové vody z navržené komunikace jsou dle projektu vedeny středovou kanalizací do předčisticího zařízení v sedimentačních nádržích a dále do retenčních nádrží, odkud jsou následně vypouštěny přípustným prázdnícím průtokem do jednotlivých recipientů. Výjimkou je pouze vyústění do Labe, kde bude kanalizace po předčištění v sedimentační nádrži zaústěna přímo do Labe, bez retence. Vody z komunikace jsou v souladu s dokumentací EIA čištěny v sedimentačních nádržích s koalescenčním filtrem pro odloučení ropných látek. Dešťové vody ze svahů náspů, resp. zářezů, budou odvedeny do průběžného odvodňovacího žlabu, který bude následně zaústěn přímo do okolních přilehlých recipientů,

- s ohledem na projektovaný způsob odvodnění navrhované komunikace nepředpokládáme při běžném užívání komunikace žádný vliv na kvalitu podzemních a povrchových vod v dané oblasti,
- byly vytipovány nejrizikovější úseky projektované trasy z hlediska potenciálního vlivu případných havarijních úniků nebezpečných látek na kvalitu podzemních vod. Pro etapu výstavby doporučujeme vypracovat havarijní plán likvidace případných úniků vodám či zdraví škodlivých látek,
- v projektu přeložek polních cest v úseku hlavní trasy D11 km 124,460 - 125,830 je nutno zajistit, aby veškeré splachy z přeložených cest odcházely do okolního prostředí přes zatravněný průleh. Při výstavbě těchto přeložek je nutno zajistit, aby nedošlo k havarijním únikům nežádoucích látek do skrytého podloží (pískovců),
- v rámci stavby doporučujeme používat přírodní přirozené materiály (inertní). V případě využití recyklovaných hmot je nutné doložit certifikát o jejich nezávadnosti pro místní ekosystém (zejména z hlediska vyluhovatelnosti),
- v úseku, kde bude projektovaná dálnice procházet územím, na které se bude vztahovat zákaz přepravy nebezpečných látek (návrh omezení v nově navržených ochranných zónách pro jímací území vodovodu Dvůr Králové nad Labem), bude nutné přepravu těchto látek řešit vhodnou objízdou trasou,
- byly vytipovány vodní zdroje, u nichž lze předpokládat, že výstavbou silničního tělesa či souvisejících objektů se změní hladina podzemní vody v příslušné lokalitě a tím dojde k výraznějšímu ovlivnění kapacity vodního zdroje. Dále byly vytipovány vodní zdroje, jejichž ohrožení budoucí stavbou se nepředpokládá, ale nacházejí se v její relativní blízkosti, slouží jako jediný zdroj podzemní vody a není možné je v současné době nahradit připojením na veřejný vodovod,
- byl navržen způsob sanace těchto zdrojů podzemní vody v případě jejich skutečného ovlivnění. Navrženo je, v závislosti na lokalitě, jak prohloubení jímacích objektů vrtem, tak připojení nemovitostí na stávající vodovod,
- byl navržen monitoring a režimní měření hladiny podzemní vody v zájmovém území."

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy Studie detailních hydrogeologických rizik pro vodní zdroj, str. 39-41).

C) soulad navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování

K otázce v oblasti technické infrastruktury a obnovitelných zdrojů (viz. Část „Formulace otázek“):

Není navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území z pohledu současné generace? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti sítě technické infrastruktury.

- Stavba navržená projektem DUR D11 neovlivní výstavbu nových a opravu stávajících sítí navrhovaných ve studii UP 24.
- V projektu DUR D11 jsou stávající sítě technické infrastruktury v místech křížení s trasou dálnice D11 přeloženy.

Výstavba VPS dálnice II. třídy D11 neohrožuje stávající ani plánované zasíťování obce technickou infrastrukturou. Návrhem není ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj.

K otázce v oblasti technické infrastruktury a obnovitelných zdrojů (viz. Část „Formulace otázek“):

Nejsou navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy podmínky života budoucích generací? (viz. odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti zdrojů pitné vody.

- Odvodnění komunikace navržené projektem DUR D11 je v souladu s doporučeními uvedenými v souvisejících dokumentech (studie analýz variant koridorů, dokumentace EIA).
- Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 zmíněno.
- Opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DUR D11 (viz. Projekt DUR D11, Studie detailních rizik pro zdroj vody pro město Dvůr Králové n. L. a obec Kocbeře str. 40,41) jsou z našeho pohledu nedostatečná (viz. Posudek FINGEO s.r.o. v příloze studie) .

Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému nelze konstatovat, že by v oblasti ochrany vodních zdrojů současný stav projektové a předprojektové přípravy VPS dálnice II.třídy D11 neohrožoval podmínky života budoucích generací.

Pokud nebude vodní zdroj Jánská studánka v DUR D11 zařazen mezi potencionálně ohrožené zdroje a na základě této skutečnosti mu nebude věnována v DUR a v dalších stupních PD a při vlastní realizaci patřičná pozornost a zároveň pokud bude v rámci DUR D11 proveden doplňkový průzkum (viz níže v doporučení) případně z tohoto průzkumu vycházející technická opatření, na základě kterých bude vyloučeno kvantitativní ohrožení, nelze konstatovat, že současný stav projektové přípravy VPS dálnice II.třídy D11 neohrožuje podmínky života budoucích generací.

Projekt DUR D11 doporučujeme doplnit takto:

- zpracovat doplňkový hydrogeologický průzkum, který by pomocí geofyzikálního měření ověřil průběh předpokládané tektonické linie představující hydraulickou bariéru pro zdejší podzemní vody, formou vrtné sondáže ověřit místní geologickou a hydrogeologickou stavbu a navrhl takové technické řešení přechodu komunikace přes rizikový úsek, které nebude představovat kvantitativní ohrožení jímacího území Janská Studánka
- vodní zdroj Jánská studánka dodatečně zahrnout mezi potencionálně

ohrožené vodní zdroje

D) komentář zpracovatele

Z projektu DUR D11, konkrétně z příloh „Podrobný hydrogeologický průzkumu z hlediska ovlivnění režimu a kvality podzemních vod“ a „Studie detailních rizik pro zdroj vody pro město Dvůr králové nad Labem a obec Kocbeře“ vyplývá, že vodní zdroj Janská studánka nebyl zařazen mezi potenciálně ohrožené jímací objekty na kterých je doporučen monitoring (viz. projekt DUR D11, příloha „Studie detailních rizik pro zdroj vody pro město Dvůr králové nad Labem a obec Kocbeře“, výčet potenciálně ohrožených vodních zdrojů na str. 29).

Pro obec Kocbeře je vodní zdroj Janská studánka jediným vodním zdrojem pitné vody (viz vyjádření Obce Kocbeře v příloze).

Pokud je nám známo, prověření náhradních zdrojů pitné vody v rámci projektu DUR D11 není vyžadováno žádným právním předpisem. Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nepovažujeme za nutné, pokud bude doplňkovým průzkumem a případnou úpravou projektovaných parametrů dálničního mostu vyloučeno kvantitativní ovlivnění zdroje pitné vody Janská Studánka.

Vzhledem k zásadnímu významu vodního zdroje pro obec Kocbeře a k nejednoznačným závěrům všech výše zmíněných dostupných dokumentů k problematice ovlivnění tohoto zdroje pitné vody (Studie analýz variant koridorů, Dokumentace EIA a Studie detailních hydrogeologických rizik pro vodní zdroj v projektu DUR D11) zadal zpracovatel studie posouzení navržených opatření z projektu DUR D11 u odborné firmy. Zpracovatel posudku (RNDr. Svatopluk Šeda) posuzoval vodní zdroj Janskou studánku již v roce 2009 v rámci studie Analýza variant koridorů. Z posudku vyplývají opatření, která by se měla zahrnout do projektové přípravy. Jedná se o doplňkový hydrogeologický průzkum a případnou úpravu projektovaných parametrů zakládání mostních objektů. Posudek je přílohou této studie.

.

4 - CESTOVNÍ RUCH A REKREACE

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

Obec má pro rekreaci a turistiku příznivé podmínky. Díky své výhodné poloze těží z dobré dostupnosti k zámku Kuks a turisticky oblíbenému Dvoru Králové n.L. na straně jedné a na druhé straně k Podkrkonoší a Krkonoš. V území je ale i několik lokálních turisticky atraktivních míst jako jsou barokní krajina, stavební památky, památky lidové architektury, množství drobné architektury (sochy, kameny, kříže, kaple a další) v krajině i v sídlech. Vše dostupné po pěších, cyklistických a zimních běžeckých trasách s možností využití menších ubytovacích kapacit v penzionech.

(Studie UP 24, přílohy „analytická část – základní text“, Str. 12).

Konkrétně lze ze zajímavých míst v obci a jejím okolí zmínit:

Památníky na okraji lesa směrem k Janské studánce (vojenský hřbitůvek obětí z roku 1866, pomník obětem pochodu smrti z Gross Rossen (1945), Šporkův kámen, pomník ruského vojína).

Šporkovy kameny jsou na řadě dalších míst v obci (např. naučná stezka u lesní cesty směrem ke Kohoutovu, kámen s vytesaným jelenem jako památka na hraběcí lov 1726).

Starý německý hřbitov, Roubené chalupy (viz např. prodejna „Antik“), Kaple sv. Floriána v centru Kocbeří, Kaplička na kraji obce – Blahoslavené Panny Marie, Kaplička naproti motorestu u hlavní silnice – zasvěcena Panně Marii Pomocné, Janská studánka, poutní místo (nyní opuštěné), bohaté vodní zdroje v okolí, Budova bývalé textilní továrny (Tiba, nyní Peter GFK).

Kocbeře protíná žlutá trasa pro pěší turistiku, která vede od Janské studánky přes Nové Kocbeře, přes Liščí horu, Bělunku do Harcova a je v délce 11 km. V katastrálním území jsou vedeny 2 cyklotrasy (č. 4087 Stanovice – Pilníkov, lehká obtížnost, 29 km a č. 4117 Heřmanice – Kocbeře, U Partyzána, střední obtížnost, 22 km).

Obec Kocbeře je členem Společenství obcí Podkrkonoší. Snahou Společenství je rozvoj šetrné turistiky zohledňující i potřeby místních obyvatel.

(Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 14-15).

(b) návrh rozvoje obce

Vzhledem k turistické atraktivitě regionu jsou i Kocbeře ovlivněny cestovním ruchem. Jejich silnou stránkou je atraktivní přírodní prostředí a dobrá dostupnost turistických atraktivit v okolí. Strategická část plánu obce je zaměřena na další posílení pozice obce v rámci regionu, obnovu stávajících turistických cílů a současně budování nových atraktivit turistického ruchu, které přinesou další pracovní příležitosti a oživení obce jak pro návštěvníky, tak i pro místní obyvatele. *(Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 20).*

Rozvoj obce v tomto je orientován následovně:

„- Obnova a znovu zprovoznění Janské studánky. Janská studánka byla dříve velice oblíbené výletní místo, snadno dosažitelné z obce. V místě fungovaly lázně, později hospoda. V současné době již nefunguje ani jedno a objekty chátrají. Cílem projektu je znovu vybudovat z Janské studánky navštěvované a atraktivní místo. Renovací budov může vzniknout ubytovací a stravovací kapacita, která nabídne prostor např. pro pořádání škol a školek v přírodě, pro tábory apod. Obnova Janské studánky bude těžit okolní krásné přírody.

- Muzeum hub a ostatních lesních plodů. Záměr vybudovat Muzeum hub vychází z několika výchozích tezí: obec je obklopená lesy bohatými na lesní plodiny, které jsou široko daleko vyhlášené svým houbařským potenciálem – muzeum tedy bude navazovat a vycházet ze stávajících podmínek. Muzeum takto specificky zaměřené v České republice neexistuje (pouze tematické výstavy), bude proto poměrně raritní a tím i atraktivní. Obec tak získá zajímavou a neobvyklou turistickou zajímavost, která by jí mohla přivést velké množství návštěvníků v současnosti, a zejména pak po dostavbě R11, kde bude mít potenciál „stáhnout“ množství projíždějících. Dalším východiskem je poměrně široká cílová skupina, protože o Čechách je známo, že jsou národem houbařů.

- Podpora vzniku ubytovacích kapacit.“ (Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 27-28).

Dle studie UP-24 je rozsah aktivit, které by se mohly v řešeném území realizovat, značný. Klíčová je existence Strategie trvale udržitelného turistického ruchu.

Podpora by měla směřovat do obnovy a údržby značení, zlepšování informačního systému o území, obnově a údržbě památek a zajímavostí na trase, vytváření informačních materiálů a po vytvoření kvalitní nabídky systematické a systémové propagaci regionu a jednotlivých témat.

Ze záměrů podporující rozvoj obce byly vybrány „Park a hřiště za kostelem“ a „Nová Ves – prostor pro trávení volného času dětí i dospělých“. (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 33 a str. 7).

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou doporučována jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem cestovního ruchu a rekreace:

v koridoru dálnice

opatření: izolační zeleň
cíl opatření: omezení negativních vizuálních dopadů
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

opatření: vedení tělesa rychlostní silnice co možná nejvíce po terénu, případně v zářezu
cíl opatření: omezení negativních vizuálních dopadů
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 17).

opatření: zajištění křížení dálnice D11 s komunikacemi a cestními sítěmi
cíl opatření: zachování nejdůležitějších příčných vazeb na cestní síti
(*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).*)

mimo koridor dálnice

opatření: zajištění ochrany drobných památek
cíl opatření: ochrana památek ohrožených výstavbou
(*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).*)

(d) doplňující dokumenty

Bez dalšího doplnění.

B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)

- křižované turistické trasy a řešení křížení

Trasa dálnice D11 přetíná cyklotrasy č. 4087 a č. 4117. Dále je přetnuta pěší turistická trasa v okolí Šporkových kamenů s cílem Janská studánka. Výše uvedené trasy budou přemostěny dálničními mosty (objekty SO 208 Most přes přeložku lesní cesty a údolí lesního potoka v km 124.358 a SO 210 Most přes silnici I/37 v km 125.723 .

Cyklotrasa 4117 která kříží silnici I/37 na odbočce do Kohoutova před mostním objektem SO 210 bude přeložena na sil. I/37 v úseku dlouhém cca 350 m.

(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy C.03 Koordinační situační výkresy*)

- výškové řešení

Trasa je vedena po terénu s rozdílem nivelety do +/- 50 cm, výjimku tvoří km 122,2 – 123,3, kde je trasa vedena v zářezu hloubky 4-5 m z důvodu křížení s II/300 (MUK Kocbeře) a v km 124,3 – 125,0, kde je trasa nad terénem ve výšce přes 8 m z důvodu přemostění lesních cest a údolí lesních potoků.
(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy D.100.01.01 Podélný profil*)

- vegetační úpravy

Navržen je pouze vegetační doprovod komunikace na svazích silničního tělesa v podobě keřů a několik soliterních stromů.

(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 258*)

- kulturní památky

Stavba nezasahuje do stávajících kulturních památek.

(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 32*)

C) soulad navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování

**K otázce v oblasti cestovního ruchu a rekreace (viz. Část „Formulace otázek“):
Nebudou navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy přírodní,**

kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví? (viz odst. (4) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti zachování a rozvoje turistických cílů v území.

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti zachování a rozvoje rekreačních aktivit a cílů v území.

- Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice „pokud možno v zářezu, případně kryto zelení“ (studie UP 24 viz strana 3. v odrážce "začlenění R11") bylo v projektu DUR D11 akceptováno pouze částečně, v km 123,4 – 124,1 je trasa komunikace vedena po terénu, což může svým negativním vizuálním dopadem ovlivnit atraktivitu místa pro turistické a rekreační aktivity.
- Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DUR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň bez odclonění protihlukových stěn, což může svým negativním vizuálním dopadem ovlivnit atraktivitu místa pro turistické a rekreační aktivity.
- V místech křížení stávajících turistických tras s dálniční komunikací je v projektu DUR D11 řešeno mimoúrovňovým křížením.
- Projekt DUR D11 neřeší bezpečný pohyb cyklistů po cyklotrase 4117.
- V projektu DUR D11 je uvedeno, že stavba nezasahuje do evidovaných kulturních památek, není tudíž navrženo žádné opatření k jejich ochraně.

Domníváme se, že stavbou VPS dálnice II. třídy D11 může dojít k oslabení turistiky a rekreace v území. Nedojde však k ohrožení přírodních kulturních a civilizačních hodnot území.

Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o:

- studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety
- posouzení vizuálních dopadů stavby se zaměřením na protihlukové stěny a MUK Kocbeře
- dopravně inženýrskou studii obce Kocbeře se zaměřením na prognózu výhledových dopravních intenzit na průjezdních úsecích stávajících silnic I/37 a II/300 a jejich dopravní funkci po uvedení D11 do provozu.

V projekt DUR D11 doporučujeme řešit cyklotrasu 4117 s ohledem na bezpečný pohyb cyklistů.

D) komentář zpracovatele

K problematice vedení trasy v zářezu a doplnění izolační zeleně byl napsán komentář v části 1 – Bydlení a občanské vybavení.

V oblasti rekreace a turistiky lze očekávat dopad dálnice D11 dvojí:

- 1) Kladný - u poznávací turistiky. Dálnice D11 zvýší obci potenciál v rozšíření nabídky příjemného ubytování s možností výjezdů za nedalekými rekreačními cíli (národní kulturní památka Betlém v Novém lese u Kuksu a Hospital Kuks a Dvůr Králové nad Labem s druhou největší zoologickou zahradou v České republice s Africkým safari a Galerií Zdeňka Buriana) včetně návštěvy stále ještě dobře dostupných Krkonoš (Janské Lázně s lanovkou na Černou Horu 27 km, Pec pod Sněžkou 37 km).
- 2) Záporný - u pobytové, relaxační a sportovní rekreace. Dálnice D11 jako každá jiná významná dopravní stavba se s požadavky na tento druh rekreace zásadně neslučuje.

Trasou dálnice je přerušena cyklistická trasa vedoucí z Kohoutova do Nového Záboří. Zatímco dnes cyklista pouze křížuje silnici I/37, nově bude muset najet na silnici I/37 a po 350 m odbočit vlevo na přeloženou lesní cestu (SO 164 projektu DUR D11). V projektu DUR D11 není uvedeno jakým způsobem bude řešena bezpečnost cyklistů na výše uvedené trase.

Dle ČSN 73 6101 je při vypracování dokumentace stavby silnice nutno zajistit nejvyšší dosažitelnou bezpečnost jízdy (ČSN 73 6101, čl 7.2). To platí i pro úseky stávajících silnic, kde návrhem novostavby dochází ke změnám dopravní situace. Převedení cyklistické dopravy na silnici I. třídy s levým odbočením je změna, která je třeba v rámci projektu DUR D11 řešit.

5 - VÝROBA A DROBNÉ PODNIKÁNÍ

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

Obec Kocbeře má spíše zemědělský charakter, z průmyslové výroby se zde nachází firma GFK spol. s.r.o. Firma vyrábí součásti automobilů, strojů a dalších zařízení. Zaměstnává cca 100 pracovníků. Další firmou v obci je firma KOKAM, s.r.o. - kamenolom s výskytem velmi kvalitních pískovců. Dále zde působí několik drobných živnostníků.

V zemědělství zde podnikají Agrodružstvo Klas se sídlem v Kříčeni, Rýcholka, s.r.o. se sídlem v Choustníkově Hradišti a ZZN Pardubice a.s. - provozovatel sila Kocbeře.

Většina obyvatel jezdí za prací do okolních měst a obcí. V obci je podprůměrná míra nezaměstnaností, což je důsledek dobré dostupnosti měst Dvora Králové n.L., Trutnova a Jaroměře, kde nacházejí obyvatelé pracovní uplatnění. (*Studie UP 24, přílohy „analytická část – základní text“, Str. 13*).

(b) návrh rozvoje obce

Obec má zájem na příchod nových podnikatelských subjektů do obce, čemuž jistě napomůže výstavba dálnice v blízkosti obce. Na druhou stranu chce aktivně ovlivňovat jejich strukturu a zaměření. Obavou je výstavba nevzhledných logistických hal a průmyslových budov.

Dále je snahou podpora sítě vysokorychlostního internetu. Kvalitní pokrytí vnímá obec jako výhodu pro přilákání podnikatelských aktivit závislých na dobrém připojení k internetu. (*Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 30-31*).

Studie UP-24 navrhuje orientaci na místní suroviny a půdu se zvýšením podílu jejich dalšího zpracování:

- těžba dřeva v hospodářských lesích
- těžba pískovce
- zemědělství

Námětem pro další vývoj podnikání je využití dřeva pro nízkoenergetické stavění, využití trendu návratu k přírodním materiálům, využití dřeva jako paliva nebo návrat k historické tradici obce – manufaktura v oblasti tkalcovství, zpracování léčivých rostlin a přírodních produktů.

Dále je uvedena možnost využití tzv. „brownfields“, zanedbaných a nevyužívaných areálů. Konkrétně se jedná o starý mlýn a Jánskou studánku. (*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 34-35,38*).

Studie UP 24 doporučila pro oblast výroby a drobného podnikání následující strategii: *„Podpoření vzniku přirozeného centra, kde se budou zdržovat lidé, a objektu pro služby v tomto centru. Koncentrace lidí v jednom místě může vytvořit situaci, ve které se ekonomicky vyplatí v tomto místě provozovat služby – obec může plánováním prostorové struktury sídla (nástroj územní plán) a případnou podporou objektu pro služby udělat zásadní první krok, na který*

naváží soukromí investoři". A dále: „Podpora obnovitelných zdrojů a podnikání využívajícího místních surovin – využití obnovitelných zdrojů pro výrobu el. energie nebo vytápění, podpora zpracování místních surovin (dřevo, zemědělské produkty, kámen) v místě – např. podporou výroby přírodních stavebních materiálů či dílců z nich či podpora potravinářství" a také: „Zabránění příchodu nových investic znehodnocujících životní prostředí – např. velkých skladů, montoven, výroby vyžadující těžkou dopravu či jinak rušící (nástrojem územní plán)". (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text", Str. 3,4).

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou navržena jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem výroby a drobného podnikání v koridoru dálnice

opatření: zajištění křížení dálnice D11 s komunikacemi a cestními sítěmi

cíl opatření: vhodné napojení sídel s cílem udržení podmínek pro podnikání

(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text", Str. 11, kap. 4).

opatření: zajištění křížení dálnice D11 s inženýrskými sítěmi

cíl opatření: vhodné napojení sídel s cílem udržení podmínek pro podnikání

(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text", Str. 11, kap. 4).

(d) doplňující dokumenty

bez doplňující dokumentace

B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)

- dopravní napojení obce

Obec bude napojena na dálnici prostřednictvím silnice II. třídy (II/300) a MUK Kocbeře. Napojení je řešeno okružní křižovatkou o průměru 40 m. (zdroj. projekt DUR D11, přílohy C.03 Koordinační situační výkresy).

- přeložky inženýrských sítí

Stavba kříží následující IS s navrženou stavební úpravou:

přeložka podzemního vedení sdělovacího vedení (6x)

úprava nadzemního vedení NN (2x)

přeložka vodovodu (3x)

(zdroj. projekt DUR D11, přílohy C03 Koordinační situační výkres).

C) soulad navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování

K otázce v oblasti výroby a drobného podnikání (viz. Část „Formulace otázek"):

Není navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohrožen předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území z pohledu současné generace? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti výroby a drobného podnikání.

Vytváří navrhovaná VPS dálnice II. třídy D11 vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území? (viz odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti vhodných podmínek pro výrobu a podnikání.

- Studie UP 24 nevymezila v návrhovém výkresu rozvojové plochy pro výrobu a drobné podnikání, vyznačila však tři lokality tzv. brownfields, které nejsou v kolizi s projektem DUR D11.
- Návrh studie UP 24 ve smyslu orientace na místní suroviny (zemědělství, těžba dřeva a pískovce) nebude stavbou dálnice navržené v projektu DUR D11 ohrožen.
- Umístění trasy dálnice D11 a MUK Kocbeře tak, jak je navrženo projektem DUR D11 zajistí kvalitní dopravní spojení obce s dálniční komunikační sítí.
- Stavba navržená projektem DUR D11 neovlivní výstavbu nových a opravu stávajících sítí navrhovaných ve studii UP 24.
- V projektu DUR D11 jsou stávající sítě technické infrastruktury v místech křížení s trasou dálnice D11 přeloženy.

Umístěná VPS dálnice II. třídy D11 neohrožuje předpoklad pro výstavbu a udržitelný rozvoj území v oblasti výroby a drobného podnikání.

Umístěná VPS dálnice II. třídy D11 vytváří příznivé podmínky pro hospodářský rozvoj území v oblasti výroby a drobného podnikání.

D) komentář zpracovatele

Z hlediska hospodářského rozvoje přispěje VPS dálnice II. třídy D11 obecně ke zvýšení atraktivity území obce. Nemělo by to však podmínit vznik nových výrobních či skladových areálů, které by svým charakterem poškodily obraz obce. Takovéto investice bývají jednorázově výhodné pro vlastníky pozemků, obvykle však slibovaný významný počet nových pracovních míst pro občany obce nepřinesou a znamenají nevratné znehodnocení krajinného rázu. Výše uvedené by mělo být zajištěno územní plánem, což je zmíněno i v Plánu rozvoje obce Kocbeře (*Plán rozvoje obce Kocbeře, str. 30*).

6 – ZEMĚDĚLSTVÍ

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

Obec Kocbeře má zemědělský charakter. Zemědělství je zde ovlivněno podhorským klimatem. Na katastrálním území obce je evidováno cca 250 ha standardní orné půdy a cca 6 ha trvalého travního porostu (zdroj. webové stránky www.eagri.cz). V území se nehopodaří v ekologickém režimu.

V zemědělství zde podnikají 2 firmy Agrodružstvo Klas se sídlem v Kříčeni a Rýcholka, s.r.o. se sídlem v Choustníkově Hradišti.

Podíl zemědělského půdního fondu z celkové výměry je v Kocbeřích 31,3 %. Z tohoto podílu vyplývá poměrně vysoký koeficient ekologické stability 2,3 v Kocbeřích indikující harmonickou kulturní krajinu. Klimaticky se oblast řadí do 4 mírně teplých regionů s výraznými přechody v území. Severní část a většina území Kocbeří náleží do oblasti MT 7. Do lesů na sever od obce Kocbeře zasahuje klimatická oblast MT 3. V Kocbeřích je 70,3 % zemědělské půdy řazeno do I a II. třídy ochrany. (Studie UP 24, přílohy „analytická část – základní text“, Str. 15-16).

(b) návrh rozvoje obce

Studie UP-24 navrhuje i nadále hospodaření v konvenčním režimu s možností rozvoje zemědělství v souvislosti s využitím obnovitelných zdrojů území.

Ekologické farmaření bude vzhledem k plánované výstavbě dálnice v dané lokalitě nevhodné.

Zároveň bude žádoucí zvýšení propustnosti krajiny omezením velkých půdních bloků návrhem nových cest s alejemi, nových alejí podél stávajících cest a nových vegetačních doprovodů podél vodních toků.

Dále je navrženo zmírnění vizuálně a čichově negativního působení zemědělských areálů. Jsou to pásy izolační zeleně, umělecké ztvárnění sila, apod. (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 23 a 13).

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou navržena jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem zemědělství:

v koridoru dálnice

opatření: zajištění křížení dálnice D11 s komunikacemi a cestními sítěmi

cíl opatření: zachování nejdůležitějších příčných vazeb na cestní síti (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

opatření: zajištění průchodu „přírody“ - biokoridorů

cíl opatření: omezení vlivu na přírodu, řešení křížení s prvky ÚSES
(*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).*)

(d) doplňující dokumenty

- Dokumentace EIA

„Zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa je při výstavbě rychlostní komunikace nevyhnutelný a možnosti jeho minimalizace jsou omezené. Vliv stavby bude spočívat ve vlastním trvalém a dočasném dlouhodobém záboru.“ (Dokumentace EIA, str. 228)

B) navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 (projekt DUR D11)

- sejmutí ornice, rekultivace

Ornice bude z ploch trvalých a dočasných záborů sejmuta a použita zpět pro ohumusování a rekultivace. Případný přebytek bude odvezen na deponii.
(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 259).*)

- odvodnění komunikace

Způsob odvodnění je řešeno tak, že dojde k oddělení srážkových vod z vozovek a vod z okolního povodí. Vody z vozovek jsou zachyceny do navrhovaných kanalizačních stok a přes vodohospodářské objekty jsou odvedeny do recipientů. Dešťové vody z komunikace, budou z důvodu vyloučení negativního vlivu na stávající průtokové poměry vodotečí, zaústěny do jednotlivých recipientů přes retenční nádrže (RN). Jedinou výjimkou bude Labe, do kterého budou dešťové vody po předčištění v sedimentační nádrži zaústěny přímo bez retence. Při návrhu odvodnění budou vody z komunikace v souladu s dokumentací EIA čištěny v sedimentačních nádržích s koalescenčním odlučovačem (třída I, dle ČSN EN 858) . Nádrže budou navrženy s dostatečnou dobou zdržení pro zachycení sedimentů a objemem na zachycení ropných látek při havárii.
(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 273 – str. 274*)

- hospodářské sjezdy

Stávající polní cesty, které budou ve střetu s navrženou trasou D11, budou přeloženy, přemostěny, příp. propojeny komunikací vedenou podél dálnice.

km 121,8 - křížení silnice III/29926 do obce Zboží a místní silnice do části Nová Ves je řešeno přeložkou obou komunikací a nadjezdem nad dálnicí (bez propojení s dálnicí)

km 122,9 – křížení silnice II/300 do Dvora Králové nad Labem je řešeno přeložkou silnice II/300 nadjezdem nad dálnicí a návrhem MUK Kocbeře (propojení s dálnicí), pohyb pěších řešen samostatnou komunikací s mimoúrovňovým křížením podchody

km 123,35 – křížení polní cesty, polní cesta přeložena a napojena z MUK Kocbeře

(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy B Souhrnná technická zpráva, str. 65 a přílohy C.03 Koordinační situační výkresy*)

C) soulad navrhované umístění VPS dálnice II. třídy D11 se studií UP 24 a s cíli územního plánování

K otázce v oblasti zemědělství (viz. Část „Formulace otázek“):

Nejsou navrhovaným umístěním VPS dálnice II. třídy D11 ohroženy podmínky života budoucích generací? (viz. odst. (1) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti ovlivnění půdy a zemědělského půdního fondu.

- Studie UP 24 nehodnotí vliv stavby na zábor pozemků v ZPF.
- V projektu DUR D11 je navržen trvalý zábor pozemků ZPF, zábor ZPF nebo PUPFL je však nutné uvažovat u každé liniové novostavby.
- V projektu DUR D11 jsou dočasně zabrané plochy ZPF navrženy k rekultivaci.
- Vzhledem ke zvolenému způsobu odvodnění v projektu DUR D11 (dešťová kanalizace) by nemělo dojít k znehodnocení orné půdy znečištěnými vodami z komunikace.
- Opatření k ochraně ekologického hospodaření nejsou v projektu DUR D11 navržena. Ačkoliv platná legislativa nevylučuje ekologické hospodaření v ochranném pásmu pozemní komunikace, lze říci, že ekologické hospodaření na území obce Kocbeře je nepravděpodobné a podmínky pro něj se zhorší.

I přes výše uvedená negativa se domníváme, že umístěná VPS dálnice II. třídy D11 svým vlivem na zemědělsky obhospodařovanou půdu neohrožuje podmínky života budoucích generací.

K otázce v oblasti zemědělství (viz. Část „Formulace otázek“):

Zajišťuje prostorové uspořádání území dané navrhovanou VPS dálnice II. třídy D11 obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů? (viz. odst. (2) § 18 zákona č. 183/2006 Sb.)

Soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 se závěry studie UP 24 v oblasti využití potenciálu komplexních pozemkových úprav pro eliminaci slabých stránek území a pro zemědělské obhospodařování půdy.

- Komplexní pozemkové úpravy na předmětném území nejsou zahájeny
- Síť polních cest navržená v projektu DUR D11 zajišťuje přístup ke všem pozemkům
- V místech křížení stávajících polních a lesních cest s dálniční komunikací je v projektu DUR D11 navrženo mimoúrovňovým vykřížení.

Připravovaná stavba D11 neohrozí využití potenciálu komplexních pozemkových úprav a nebude tak ohrožen obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů. Doporučujeme však řešit komplexní pozemkové úpravy souběžně s projekční přípravou stavby D11. Domníváme se, že pouze takto bude plně využít potenciál komplexních pozemkových úprav a zajistí se vzájemná územní koordinace.

D) komentář zpracovatele

Stavbou D11 bude v předmětném území dotčen poměrně značný počet pozemkových parcel. Současně připravované komplexní pozemkové úpravy by měly jednak zjednodušit majetkoprávní přípravu, tak i umožnit restrukturalizaci krajiny, smysluplnou obnovu cestní sítě, posílení ekologické stability krajiny a posílení rekreačního potenciálu obce.

V koordinaci s KPÚ bude vhodné prosadit opatření pro eliminaci negativních vlivů dálnice D11 jak v rámci koridoru tak i mimo koridor dálnice, tak jak bylo navrženo studií UP 24 (pás izolační zeleně, nové cesty s doprovodnou zelení, izolačními pásy zeleně kolem zemědělského družstva, vegetační doprovod vodních toků aj).

Vhodnost koordinace VPS dálnice II. třídy D11 s KPÚ je dána i tím, že obec Kocbeře nemá územní plán a průnikem obou procesů by mělo být vymezení VPS dálnice II. třídy D11 s logickou a účelnou vazbou na veřejně prospěšných opatření v rámci KPÚ.

Jako příklad vhodné koordinace uvádíme v projektu DUR D11 navrženou lávku pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Kocbeří a Novou Vsí, která bez realizace navazující polní cesty zůstane bez návaznosti a prakticky nevyužitelná.

V této souvislosti zmiňujeme i to, že obec Kocbeře, nedisponuje dostatečné množství obecních pozemků k realizaci výše uvedeného. Opatření v trase koridoru bude tedy vhodné realizovat v projektu D11 (např. izolační zeleně).

7 - KRAJINNÝ RÁZ A OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

Kocbeře mají spíše podhorský charakter. Obec je položena na jižním, jihovýchodním svahu obklopená lesními porosty, které tvoří hranice místa krajinného rázu. Avšak díky velkým blokům orné půdy s minimální cestní sítí a krajinnou zelení v západní části území není krajina příliš členitá a má střední měřítko. To je podtrženo výraznou negativní dominantou sila.

Místo je pohledově z větší části uzavřené, významná lokalita s výhledem je na cestě do lesa v severní části území. Výhled směřuje na údolí Labe a na lesnaté úbočí na jeho pravém břehu, kde se nachází Braunův Betlém.

Kocbeře jsou historicky ulicovka, během času byly vybudovány další části, např. textilní továrna a domky továrních dělníků v severní části území, nebo chalupnická zástavba podél lesa na severovýchodním okraji. Dodnes jsou tyto části včetně skupiny roubených objektů v jihovýchodní části sídla zajímavými urbanistickými soubory.

Páteř řešeného území tvoří Kocbeřský potok. Tento drobný tok pramenící v lesích nad obcí Kocbeře je levostranným přítokem Labe. Jeho přítoky jsou Hradištský potok a několik bezejmenných drobných toků.

Celé řešené území patří do CHOPAV Východočeská křída a hydrogeologickém rajónu 4240 - Královédvorská synklinála. Lesy na území ORP Dvůr Králové náleží do přírodní lesní oblasti 23 – Podkrkonoší.

Kvalita ovzduší je dobrá. Zdrojem znečištění je v současné době továrna v severní části obce, jejíž provoz obtěžuje obyvatele zápachem. Hlučnost je ovlivněna tím, že obcí prochází silnice první třídy I/37 s vysokou úrovní provozu.

V budoucnu se očekává vliv výstavby nové dálnice D11, která přetne území obce – lze očekávat vliv na životní prostředí (hluk, ovzduší), a to nejenom po provozování, ale také v průběhu výstavby.

Severním okrajem řešeného území prochází nadregionální biokoridor ÚSES Les Království – K37 a regionální biokoridory ÚSES RBC 1196 Polesí Hradiště – Nesyta a RBK 750 Pod Hrází – Polesí Hradiště, na které je navázáno regionální biocentrum Polesí Hradiště. V území se nachází mnoho významných krajinných prvků, jsou to především lesy, vodní plochy a vodní toky. Není zde vymezen žádný registrovaný významný krajinný prvek ani zvláště chráněné území. (*Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 16-17*). a (*Studie UP 24, přílohy „analytická část – základní text“, Str. 19-20*).

(b) návrh rozvoje obce

Pro obec je klíčová ochrana přírody a krajinného rázu, která spolu s možností venkovského bydlení a dobré dostupnosti do větších měst vytváří ideální místo pro usídlení mladé generace.

Studie UP-24 pro ochranu a rozvoj krajinného rázu navrhuje:

zákaz umístování jakýchkoli objektů a vysazování vysoké zeleně, jež by znehodnotily, či zcela zakryly výhledy vedené z významných míst výhledů (cesta od hrázděné chalupy čp. 83 směrem k lesu)

zákaz umístování vysokých staveb či objektů (bytové domy, vysílače mobilních operátorů, větrné elektrárny apod.) v blízkosti pozitivních dominant. V případě negativních dominant navrhuje jejich odstranění, transformaci v dominanty pozitivní nebo zrušení jejich pozice jako dominanty.

Zákaz umístování vysokých staveb či objektů (bytové domy, vysílače mobilních operátorů, větrné elektrárny apod.), které by narušovaly stávající výškovou hladinu zástavby. V rozvojových plochách orientovat zahrady směrem do krajiny. V případě potřeby vhodnějšího začlenění nových rozvojových ploch do krajiny výsadbu alejí či izolačních pásů zeleně.

umístění nových rozvojových ploch navrhopat mimo terénní hrany

Ize doporučit opětovnou rekonstrukci náhonu či vybudování nové vodní plochy.

Pro zdůraznění významu centrální části sídla je systém zeleně doplněn návrhem výsadby alejí vysokých stromů, např. lípa malolistá (*Tilia cordata*), javor klen (*Acer pseudoplatanus*), javor mléč (*Acer platanoides*), zejména podél silnice I/37. Na části západního okraje sídla je navržena alej nízkých stromů, např. kultivary rodu jabloň (*Malus sp.*), třešeň (*Prunus sp.*) či hrušeň (*Pyrus*), která spolu s navrhovanými alejemi podél polních cest pomáhá začlenit sídlo do okolní krajiny. Stejnou funkci mají i izolační pásy zeleně okolo zemědělského areálu. (*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 14-15*).

Záměry podporující rozvoj obce, navržené Studii UP 24:

předpolí lomového jezírka

úprava sila

ozelenění cesty od hřbitova k lesu

údržba vodních ploch a toků

(*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 7-8*).

(c) opatření k eliminaci negativních vlivů dálnice D11

Studie UP-24 navrhuje opatření k eliminaci negativních vlivů souvisejících se záměrem výstavby dálnice D11. Tyto opatření jsou navržená jak v koridoru silnice tak mimo koridor silnice. Z uvedeného vybíráme opatření, která dle našeho názoru souvisí s tématem krajinného rázu a životního prostředí:

v koridoru dálnice

opatření: izolační zeleň

cíl opatření: omezení negativních vizuálních dopadů

(*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4*).

„Výsadba pásů izolační zeleně podél protihlukových stěn silnice R11, které budou mít funkci jak hlukové tak vizuální bariéry. Délka navrhovaných izolačních pásů je minimum, případné protažení by bylo z hlediska

krajinného rázu přínosné." (Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 17).

opatření: vedení tělesa rychlostní silnice co možná nejvíce po terénu, případně v zářezu

cíl opatření: omezení negativních vizuálních dopadů
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 17).

opatření: zajištění průchodu „přírody“ - biokoridorů

cíl opatření: omezení vlivu na přírodu, řešení křížení s prvky ÚSES
(Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 11, kap. 4).

(d) doplňující dokumenty

- Dokumentace EIA, posouzení vlivu na krajinný ráz

„ V trase stavby byl vymezen prostor „potenciálně dotčený krajinný prostor“, dále jen PDoKP. V okolí Kocbeře je označen jako PDoKP „A4“.

PDoKP „A4“ tvoří zemědělská enkláva v okolí obce Kocbeře (dále lokalita Nová Ves a Nové Kocbeře) obklopená a jednoznačně vymezená okraji lesů, na severu zejména rozlehlým lesním komplexem Království. Osu prostoru tvoří údolí Kocbeřského potoka a jeho přítoků, podél kterého prochází silnice I/37. Prostor postupně stoupá k severu, od nadmořských výšek kolem 350 m n. m. do oblasti Podkrkonoší, kde uvnitř lesního masivu Království dosahuje výšek kolem 530 m n. m. (Kamenný vrch 579 m n. m.). V obci se nachází řada pamětihodností. Poblíž obce je v kamenolomu těžen pískovec. Částečně dochovaná je urbanistická struktura vsi Kocbeře i Nové Vsi.“(Dokumentace EIA, příloha č.5 Posouzení vlivu na krajinný ráz, str.13)

Zásadní význam v krajině je přikládán ploše vrchovinnému reliéfu Koclérovského hřbetu, okraji lesního celku Hradiště, Královéhradeckého lesa a Lesa Království, částečně dochované struktury krajiny (rozložení ploch zemědělské půdy, lesů a sídel, hospodářských objektů Šporkovského panství a rozlehlému otevřenému prostoru s dlouhými výhledy do Královédvorské kotliny. Dále jsou hodnoceny jako cenné objekty lidové architektury, drobná sakrální architektura, pomníky, mezníky, hraničníky a zajímavé dochované stopy urbanistické struktury.

Dle závěrů hodnocení má stavba středně silný vliv na okraje lesních celků a na částečně dochovanou strukturu krajiny. Vliv na ostatní výše uvedené znaky byl vyhodnocen jako slabý až žádný. (Dokumentace EIA, příloha č.5 Posouzení vlivu na krajinný ráz, str.23)

„Krajinný ráz se v koridoru variantních tras vyznačuje přítomností znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky, přičemž pouze přítomnost NKP Kuks má jedinečný význam. Tato lokalita však leží v sousedství PDoKP A2. Navrhovaná stavba nezasahuje do znaků jedinečného a neopakovatelného významu. Navrhovaná stavba ovlivní pouze částečně krajinná panoramata, avšak jako každá velká technická stavba bude zasahovat do cenných dílčích scénérií.“(Dokumentace EIA, příloha č.5 Posouzení vlivu na krajinný ráz, str.78)