

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 Kocbeřích a jihovýchodní části Starých Kocbeřích, 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 jízdního 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 přihlídnout 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 se zlepší. 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 vedoucí 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 bloková 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 mikrozdrojů) 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 navrhujeme 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 navržena 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 Kocléřovského 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)

- Dokumentace EIA, migrační studie

Ve zpracované migrační studii, která je součástí dokumentace, bylo konstatováno, že navržené varianty v parametrech hodnocených touto studií mají dostatečný potenciál pro zajištění odpovídající migrační propustnosti pro volně žijící živočichy, za dodržení podmínek a opatření uvedených v této studii. (*Dokumentace EIA, příloha č.4 Migrační studie, str.113*)

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

- 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*)

- migrační profily

A8 – km 124,358 - středně významná lokalita ležící v migračně významném území (třípolový most světlost 114 m)

A9 – km 124,878 - středně významná lokalita ležící v migračně významném území, navržený dálkový migrační koridor (dvoupolový most světlost 120 m)

A10 – km 125,723 – velmi významná lokalita v migračně významném území a v navrženém dálkovém migračním koridoru v blízkosti osy nadregionálního biokoridoru BK37 (jednopolový most světlost 20 m).

A11 – km 125,780 - velmi významná lokalita v migračně významném území a v navrženém dálkovém migračním koridoru v blízkosti osy nadregionálního biokoridoru BK37 (jednopolový most světlost 4,6 m).

(*zdroj. projekt DUR D11, přílohy 4 Migrační studie, str. 25-30*)

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

K otázce v oblasti krajinný ráz a ochrana životního prostředí (viz. část „Formulace otázek“):

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).

- 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. 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 UP 24 na izolační zeleň není v DUR D11 akceptováno. Navržena je pouze soliterní vzrostlá zeleň a chybí posouzení, zda tato bude stačit pro potlačení negativních vizuálních dopadů stavby.
- V rámci projektu DUR D11 ani jiného podkladu nebyla zpracovateli této studie předložena vizualizace stavby jako doklad o šetrném začlenění do okolní krajiny a posouzení jejího dopadu na krajinný ráz.

S ohledem na výše uvedené se domníváme, že za současného stavu předprojektové a projektové dokumentace se k otázce zda VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval přírodní hodnoty 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

K otázce v oblasti krajinný ráz a ochrana životního prostředí (viz. část „Formulace otázek“):

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.

- Studie UP 24 neřeší opatření pro zajištění migrace zvěře.
- V lesním úseku jsou v rámci projektu DUR D11 navrženy 4 migrační objekty, z toho 2 jsou v blízkosti osy nadregionálního migračního biokoridoru.
- Projekt DUR D11 převzal migrační objekty z dokumentace, která byla posuzována procesem EIA. Dle závěru EIA tyto objekty zajišťují odpovídající migrační propustnost pro volně žijící živočichy.

Navrhované umístění koridoru VPS dálnice II. třídy D11 nebude mít významný vliv na nadregionální biokoridor a na migraci zvěře. V této souvislosti nejsou ohroženy vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

D) komentář zpracovatele

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

Navržená trasa kromě vysokých protihlukových zdí, navrhuje přeložky stávajících křižovaných komunikací, které překládá nad stávající terén. Nově navrhuje lávku pro pěší s téměř 8 m vysokým obloukem. Navržená MUK Kocbeře se dvěma okružními křižovatkami rovněž ční nad terénem ve výšce cca 3-4 m. Domníváme se, že s ohledem na význam stavby a její technické provedení je žádoucí doložit dopad stavby na krajinný ráz vizualizací.

K tomuto účelu doporučujeme v rámci dokumentace DUR D11 dodatečně vypracovat „dokumentaci pro veřejnost“ dle čl. 4.7 Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací. Dokumentace pro veřejnost se může zhotovit ve všech fázích přípravy stavby, pokud je to potřebné.

Dokumentace pro veřejnost je zvláštní druhem dokumentace ve vztahu ke stavbě PK, která slouží pro jednání objednatele stavby s obcemi, veřejností, zástupci občanských sdružení a pro styk s medií (tisk, časopisy, televize). Tato dokumentace musí být přehledná a srozumitelná pro neodborníky. Má zobrazit zásady řešení a realizaci stavby jednoduchou a názornou formou s výtvarným grafickým provedením. Obsahem této dokumentace je mj. vizualizace problematiky stavby.

Vizualizace může být i součástí doplňujících výkresů DUR, viz. Technické a kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb (PK2 TKP D) – Umístění a prostorové uspořádání pozemní komunikace, čl. 2.3.3.4.2: Výkresová část, e) doplňující výkresy, ef) perspektivy, fotomontáže.

T

Problematika migrace zvěře byla v dostatečném rozsahu řešena jak v dokumentaci EIA tak v samotném projektu DUR D11.

8 - KULTURNÍ A CIVILIZAČNÍ HODNOTY

A) analytická část

(a) analýza výchozího stavu

První písemná zpráva o vesnici se datuje k 29. květnu 1410, kdy Purkhart Strnad z Janovic podal u dvorského soudu žalobu na vdovu po Beneši z Choustníka, která neoprávněně disponovala s panstvím Choustníkovo Hradiště. Po osvobození od poddanství a roboty od poloviny 19. století začíná společenský a kulturní vzestup obce. Tento proces byl urychlen založením tkalcovny hedvábí v Nové Kočbeři na začátku padesátých let 19. století. Podnik se stal jedním z nejvýznamnějších i v rámci Rakouska – Uherska. Nové Kocbeře však byly původně osadou pro lesní dělníky na okraji lesního masivu.

V Kocbeřích se zachoval kámen s vytesaným jelenem, pocházející z roku 1726 jako památka na hraběcí lov z dob hraběte Šporka a hraniční kameny. V obci bývaly dva mlýny. Původní zástavbu tvořily roubenice a tzv. tovární domky. Ke Kocbeřím náleží Janská studánka na samotě Dobrá Voda v Lese Království. Krajina je zde bohatá na vodní zdroje, jejich léčebné účinky jsou známy již od 16. století. V roce 1671 byla u Janské studánky postavena kaple sv. Jana Křtitele s poustevnou a stala se vyhledávaným poutním místem. Vedle pramenů stávala dřevěná hospoda s lázeňským domem.

Po druhé světové válce byla většina původních německých obyvatel obce odsunuta a obec byla osídlena českými občany a z části i volyňskými Čechy (Svobodova armáda).

Do 19. století byly Kocbeře běžnou vesnicí se zemědělským obyvatelstvem. Ani v krátké době, kdy na panství Choustníkovo Hradiště vybudoval František Antonín Špork výstavné lázně v Kuksu, nepatřily Kocbeře do společenského či hospodářského centra dění. Tuto dobu připomínají pouze pamětní kámen tradičně spojovaný s místem, kde hrabě údajně skolil bílého jelena a studánka sv. Brunona, lokalizovaná východně od obce. Další rozvoj obce (přesněji ale Království I.) začíná v roce 1842, kdy v budově hostince zakládá průmyslník Bernard Gerber textilní faktorii, kde začal roku 1853 pro vídeňskou firmu Valero vyrábět hedvábné zboží. Firma *Groß Handlungshaus J. A. Valero et Söhne, Wien* o dva roky později provoz odkoupila a krátce nato postavila novou tovární budovu. Firmu od roku 1876 vlastnil vídeňský průmyslník S. Eisenberger. V době hospodářské krize přivedl majitel Erich Eisenberger firmu k úpadku a roku 1932 byla uzavřena. Provoz obnovil o rok později Walter Morawek, firmu vlastnil až do znárodnění roku 1945. Textilní výroba v Kocbeřích existovala i poté, když se z továrny stal vedlejší závod firmy Tiba.

Do roku 1945 v obci zcela převládalo obyvatelstvo německé národnosti. Dne 6. srpna 1945 byla v rámci takzvaného odsunu většina z nich deportována vlakem ke státní hranici u Hřenska, kde museli opustit území republiky. Stejný osud stihl dosud chráněné antifašisty z obce 8. října 1946. (*Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 2-3*)

Katastrální území obce Kocbeře spadá do širšího zájmového území vycházející z historických hranic nadačního panství Choustníkovo Hradiště. Celé katastrální území

obce Kocbeře leží na severozápadní hranici tohoto zájmového území. (*Kulturně historická analýza oblasti Kuks a Betlém, str. 9 a 12*)

(b) návrh rozvoje obce

Cílem obce je obnova a údržba kulturních památek. Z konkrétních akcí je navržena obnova hřbitova a kostela. (*Plán rozvoje obce Kocbeře, Str. 26-27*)

Studie UP-24 pro ochranu kulturních a civilizačních hodnot navrhuje:
Podpora historické identity – zejména odkazy ke Šporkovu panství a pruskorakouské válce. Je třeba pečovat o drobné památky v krajinně a barokní kulturní krajinu a vědomě na ně navazovat – například využitím Šporkova panství jako lokální známky pro místní produkty či jako značky pro přírodní léčivé produkty. V tomto bodu je nutná spolupráce všech obcí ze Šporkova panství. (*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 6*).

(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 krajinného rázu a životního prostředí:

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*).

V případě kolize se stavbou dálnice D11 je navrženo přemístění hraničního kamene Šporkova panství a památníku obětem pochodu smrti. (*Studie UP 24, přílohy „návrhová část – základní text“, Str. 17*).

(d) doplňující dokumenty

- Dokumentace EIA

Území, na kterém se stavba uskuteční je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy ve smyslu §22 odst. 2, zákona č. 20/1997 Sb., je nutno pro stavbu zajistit archeologický dozor a hlásit případné archeologické nálezy. (*Dokumentace EIA, str.133*).

Kocbeře - ověřený areál
03-44-18/2 Kocbeře poloha Za hřbitovem, intravilán

Z klasifikace hlavních znaků kulturních a historických je zásadní význam přisuzován částečně dochované struktuře krajiny (rozložení ploch zemědělské půdy, lesů a sídel, hospodářských objektů). Významně cenné jsou objekty lidové architektury, drobná sakrální architektura a množství pomníků. (*Dokumentace EIA, příloha 5 Posouzení vlivu na krajinný ráz, str.39*).

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

- kulturní památky

Stavba nezasahuje do stávajících kulturních památek. Při zásazích do terénu může v tomto teritoriu dojít k narušení nebo odkrytí archeologických nálezů a potom bude nezbytné provést záchranný archeologický průzkum. Z tohoto důvodu bude požadováno, aby investor v předstihu před zahájením stavebních prací uzavřel smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s oprávněnou institucí. (*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 kulturní a civilizační hodnoty (viz. Část „Formulace otázek“):

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.

- Studie UP 24 nehodnotí vliv stavby na krajinu bývalého nadačního panství Choustníkovo hradiště.
- Z dostupných podkladů je patrné, že stavba zasahuje do nadačního panství pouze okrajově.
- Dokumentace EIA vyhodnocuje vliv stavby na hodnoty kulturní charakteristiky jako slabý.

Navrhované umístění koridoru VPS dálnice II. třídy D11 nebude mít vliv na pozůstatky barokně komponované krajiny bývalého nadačního panství Choustníkovo Hradiště. V této souvislosti nejsou ohroženy přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území.

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).

- V rámci projektu DUR D11 je navržen záchranný archeologický průzkum.
- V projektu DUR D11 je uvedeno, že stavba nezasahuje do evidovaných kulturních památek, není tudíž navrženo žádné opatření k jejich ochraně.
- Dle dokumentace EIA bude vliv stavby na drobné památky v území slabý.

Navrhované umístění koridoru VPS dálnice II. třídy D11 nebude mít vliv na drobné památky v území. V této souvislosti nejsou ohroženy přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území.

D) komentář zpracovatele

Koridor VPS dálnice II. třídy D11, vymezený jižně od Lesa Království, se nachází na původním nadačním panství Choustníkovo Hradiště. Přestože se na vyobrazení panství z roku 1754 dají dobře identifikovat shodné základní rysy území, jako jsou okraje lesních masivů, struktura zástavby a trasování cestní sítě, s dnešním stavem, významné prvky komponované barokní krajiny bývalého nadačního panství Choustníkovo Hradiště v tomto okrajovém území už nerozeznáme. Výjimkou jsou drobné památky a čtvercová kompozice obce Nová Ves, nacházející se na kompoziční ose Betlém – Žireč – Zboží – Nová Ves. Jediným dopadem umístění koridoru dálnice bude prostorové oddělení této pozoruhodné místní části obce od centra Kocbeře – podobně jako bude oddělena Jánská Studánka, která už do bývalého nadačního panství nespadala.

ZÁVĚR

A) Aby bylo možné účelné využití a prostorové uspořádání území obce naplňující cíle územního plánování tak jak bylo navrženo ve studii ÚP 24 navrhuje následující opatření:

- Do projektu DUR D11 doporučujeme doplnit izolační zeleň v celém úseku dálnice tak, aby byla odcloněna celá komunikace včetně protihlukových stěn.
- Doporučujeme zpracovat 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.
- Do projektu DUR D11 doporučujeme v rámci objektu *SO 103 Úprava I/37 v km 125,70* řešit bezpečnost cyklistické dopravy na cyklotrase 4117 vedené po silnici I/37.
- Do projektu DUR D11 případně dalšího navazujícího stupně projektové dokumentace doporučujeme zahrnout doplňkový hydrogeologický průzkum a případnou úpravu projektovaných parametrů zakládání mostních objektů (viz. Posudek FINGEO s.r.o. v příloze studie).
- V rámci připravované stavby doporučujeme zahájit komplexní pozemkové úpravy, které by měly probíhat souběžně s projekční přípravou dálnice D11.
- Doporučujeme zpracovat studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety.
- Doporučujeme zpracovat vizualizaci trasy, pohledy na trasu z částí intravilánu obce a hlavních rekreačních tras. Součástí by měl být zejména pohled na MUK Kocbeře.
- V hlukové studii projektu DUR D11 doporučujeme doplnit hlukové zatížení z MUK Kocbeře včetně dálničního přivaděče (silnice II/300).
- Na základě výsledků dopravně inženýrské studie (viz. výše) doporučujeme zpracovat hlukovou studii pro průjezdní úsek stávajících silnic I/37 a II/300.
- Do podkladové části DUR D11 doplnit studii výškového vedení zpracovanou firmou Valbek, s.r.o. v roce 2007.
- Do DUR D11 doplnit výhledových intenzit křižovatkových pohybů na pro MUK Kocbeře jako a na základě těchto intenzit odůvodnit typ a tvar MUK Kocbeře.

B) Posouzení zda je nezbytné stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavků na využití a prostorové uspořádání území s ohledem na umístěnou veřejné prospěšnou stavbou dálnice II. třídy D11.

- **Urbanistické požadavky**

Urbanistické požadavky je třeba stanovit na území pro umístění VPS dálnice II. třídy D11 včetně ochranného pásma, a to ve formě podmínek využití území.

Podmínky využití území pro umístění VPS dálnice II. třídy D11 včetně ochranného pásma:

Hlavní využití pro

- stavbu hlavní, tedy dálnici v parametrech normové kategorie R25,5/120
- svislé dopravní značení
- mimoúrovňové křižovatky s navazující silniční sítí
- mimoúrovňová křížení se silniční a cestní sítí, vodními toky a migračními cestami pro volně žijící živočichy

Přípustné je využití pro

- stavby a zařízení stavebně související se stavbou hlavní (např. náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty umožňující propustnost pro volně žijící živočichy apod.)

Podmíněně přípustné je využití pro

- liniové stavby veřejné dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že bude zachována funkce hlavního a přípustného využití
- vodní toky, vodní plochy a vodohospodářské stavby na nich za podmínky, že bude zachována funkce hlavního a přípustného využití
- liniové a plošné výsadby doprovodné a izolační zeleně za podmínky, že bude zachována funkce hlavního a přípustného využití
- prvky ÚSES za podmínky, že bude zachována funkce hlavního a přípustného využití
- trvalé travní porosty a orná půda za podmínky, že bude zachována funkce hlavního a přípustného využití

Nepřípustné je využití pro

- objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím
- reklamní a propagační zařízení

Zdůvodnění: Obec Kocbeře nemá územní plán, který by urbanistické požadavky na využití území stanovil. Výše uvedené podmínky využití území stanoví, jaké je hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití a jaké je nepřípustné využití území, tedy jaké další stavby a prvky mohou být v tomto území situovány vedle vlastní stavby dálnice při respektování silničního ochranného pásma, které vznikne na základě rozhodnutí o umístění stavby.

• **Architektonické a estetické požadavky**

Dokumentace D11 1108 Jaroměř Trutnov, DUR byla od roku 2009, kdy byl v dokumentaci EIA posouzen vliv variantních tras na krajinný ráz, zpřesněna, byla rozpracována výsledná varianta a upravena zejména z hlediska nivelety, souvisejících staveb (náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty) a tvaru a výškového řešení mimoúrovňové křižovatky. Z tohoto důvodu by měla být doplněna o vizualizace z pohledově exponovaných míst obytného území a rekreačních tras.

Zdůvodnění: Vizualizace by měly prokázat, že byla veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 jako nejvýznamnější dopravní infrastruktura v území co nejcitlivěji začleněna do okolní krajiny.

S ohledem na výše uvedené je dle našeho názoru nezbytné stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavků na využití a prostorové uspořádání území s ohledem na umístěvanou veřejně prospěšnou stavbou dálnice II. třídy D11.

C) Posouzení zda pro možné funkční využití ploch při postupné zástavbě navržené ve studii ÚP 24 je třeba stanovit pořadí provádění změn v etapizaci výstavby.

Ke stanovení pořadí změn v území (Příloha č. 7, bod e) Vyhl. č. 500/2006 Sb.) je přistoupeno, je-li to shledáno účelným. Obvyklým případem, kdy bývá uplatněn tento nástroj územního plánování, je vymezení rozsáhlejších zastavitelných ploch, nejčastěji obytných, u nichž hrozí živelné zastavování pozemků současně v různých částech území a z toho plynoucí zvýšené nároky na rozvoj dopravní a technické infrastruktury. Časté bývá též přednostní využití nejatraktivnějších pozemků, a to obvykle těch nejvzdálenějších od zastavěného území, kdy hrozí v případě menšího zájmu o výstavbu vznik osamocených enkláv mimo urbanistickou strukturu sídla. Etapizace výstavby v takových případech zajistí, že je postupováno logicky v návaznosti na zastavěné území a existující dopravní a technickou infrastrukturu.

Jiným případem potřeby stanovení změn v území je podmíněnost výstavby přednostní realizací nějakého významného záměru, který pro rozvoj vytvoří vhodné podmínky. Podle našeho názoru se tento případ dá očekávat i při uskutečňování záměrů obytné zástavby navržených studií UP 24 v obci Kocbeře. Převážná část zastavitelných ploch bydlení nebo ploch smíšených obytných totiž byla vymezena v přímé návaznosti nebo blízkosti silnice I/37. Přitom u ploch s rozdílným způsobem využití, ve kterých mohou vznikat prostory chráněné před hlukem a vibracemi dle platné legislativy, a které jsou vymezeny v území zasaženém hlukem a vibracemi v blízkosti ploch pro dopravu, výrobu, obchod nebo zábavní aktivity, je nezbytné prokázat soulad s požadavky právních předpisů, v tomto případě se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění. Do doby realizace VPS dálnice II. třídy D11, která převezme rozhodující dopravní zátěž, tedy liniový zdroj hluku, vibrací a znečišťování ovzduší, lze důvodně předpokládat, že nové rodinné domy, vymezené u silnice I/37, požadavkům právních předpisů na ochranu veřejného zdraví v prostorech chráněných před hlukem a vibracemi nevyhoví. Z hlediska navazování na původní urbanistickou strukturu sídla by přitom měly být zastavovány právě tyto pozemky, které umožní vytvoření uliční fronty podél páteřní komunikace.

V projektu DUR D11 ani v jiné projektové nebo předprojektové dokumentaci není popsáno jak se změní dopravní situace v obci Kocbeře po výstavbě dálnice a zda silnice I/37 bude i nadále silnicí první třídy. Nelze tedy zhodnotit, zda pokles dopravní zátěže bude dostatečný, aby k souladu s požadavky právních předpisů postačila např. architektonická opatření - orientace chráněných prostorů na stranu odvrácenou od komunikace.

Také obnovení veřejných prostranství uvnitř zastavěného území obce, navržené jako záměr č. 5 studie UP 24, bude vhodné provádět až po snížení dopravní zátěže. Navrženo je doplnění stromořadí na staré návsi (to lze označit za záměr bez potřeby stanovení pořadí změn v území) a zhotovení zpomalovacích prahů a osvětlených přechodů pro chodce s ostrůvky.

Také realizace/obnovení cesty z Nové Vsi do Kocbeří přes lávku pro pěší bude možné až po realizaci VPS dálnice II. třídy D11, jejíž součástí lávka je.

V území obce Kocbeře by byly vymezeny tyto plochy změn (zastavitelné plochy, plochy přestavby a plochy změn v krajině) z hlediska etapizace:

- plochy bez stanovení pořadí změn v území

- plochy se stanovením pořadí změn (výstavba plochy zařazené do II. etapy je možná až po realizaci plochy zařazené do I. etapy)

Plochy se stanovením pořadí změn v území:

- plocha dopravní infrastruktury – VPS dálnice II. třídy D11 v úseku na katastrálním území Kocbeře by byla zařazena do I. etapy
- plocha dopravní infrastruktury – plocha přestavby silnice I/37 (dělicí ostrůvky, zpomalovací prahy) by byla zařazena do II. etapy
- zastavitelné plochy bydlení a plochy smíšené obytné – v sousedství silnice I/37 by byly zařazeny do II. etapy.
- plocha dopravní infrastruktury – cesta z Nové Vsi do Kocbeří by byla zařazena do II. etapy

V souvislosti s převedením rozhodující dopravní zátěže ze silnice I/37 na dálnici II. třídy D11 bude třeba stanovit pořadí změn v území (etapizaci).

Reakce zhotovitele na reklamační protokoly objednatele č. 1 -4..

Níže uvedené reakce zhotovitele na reklamační protokoly objednatele byly do studie doplněny s ohledem na hodnocení objednatele - dle jeho názoru jsou ve studii „zformulovaná tvrzení založená na subjektivním názoru zhotovitele nepodložená konkrétními měřitelnými důkazy“. Jako zpracovatelé studie se domníváme, že studie byla zpracována nestranně, objektivně a hlavní tvrzení a závěry uvedené ve studii jsou doloženy konkrétními odvolávkami na legislativu a ČSN. S hodnocením objednatele nesouhlasíme a domníváme se, že jeho tvrzení jsme vyvrátili v našich reakcích na reklamační protokoly objednatele. Žádám tedy, aby předmětná studie byla zveřejněna a prezentována vždy jen s našimi reakcemi na reklamační protokoly objednatele č. 1 -4.. Studii bez níže uvedených příloh nelze považovat za kompletní:

- reakce zhotovitele na reklamační protokol objednatel č. 1 ze dne 30.11.2016
- reakce zhotovitele na reklamační protokol objednatel č. 2 ze dne 22.12.2016
- reakce zhotovitele na reklamační protokol objednatel č. 1. a 2. ze dne 19.1.2017
- reakce zhotovitele na reklamační protokol objednatel č. 3 ze dne 6.3.2017
- reakce zhotovitele na reklamační protokol objednatel č. 4 ze dne 3.5.2017

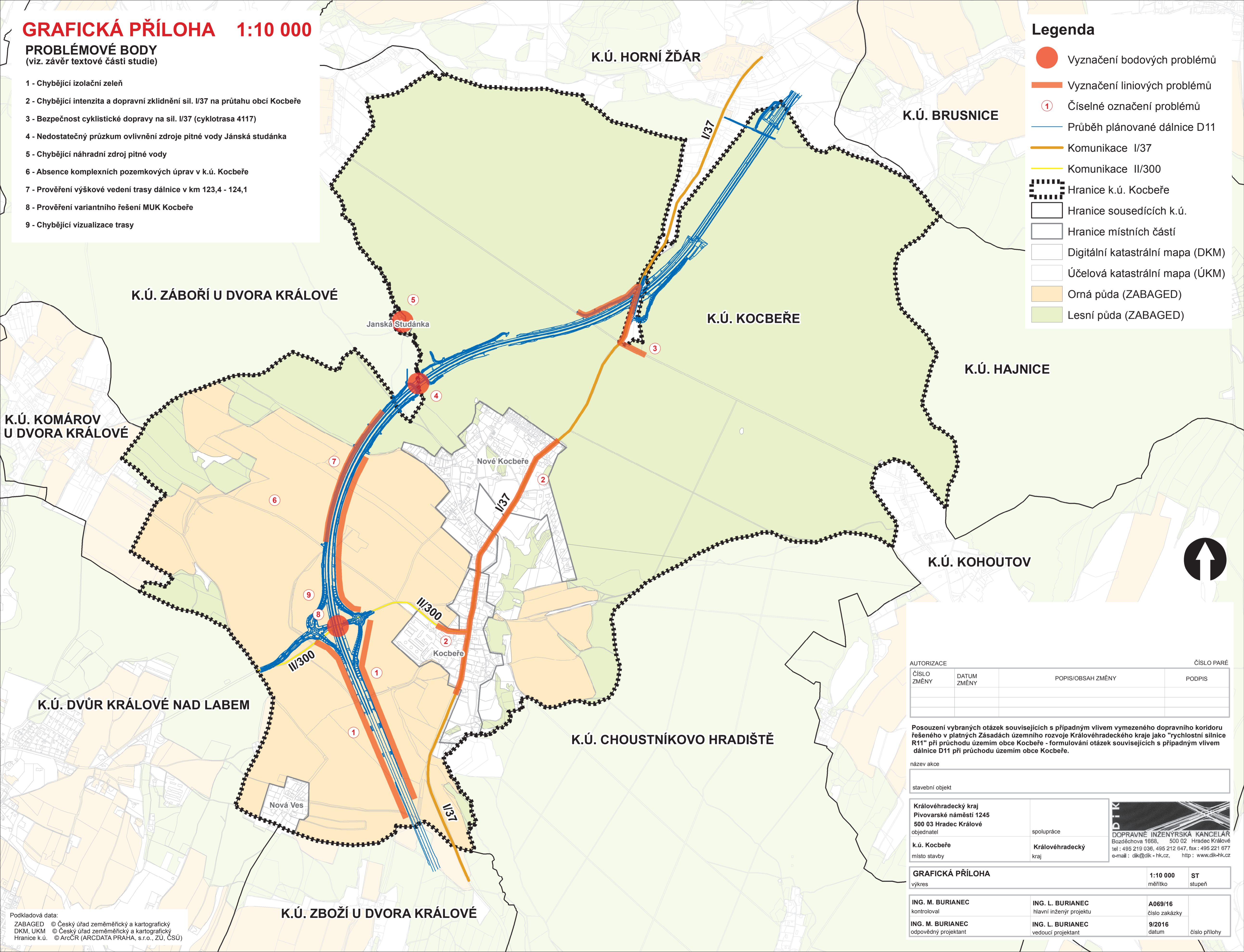
GRAFICKÁ PŘÍLOHA 1:10 000

PROBLÉMOVÉ BODY (viz. závěr textové části studie)

- 1 - Chybějící izolační zeleň
- 2 - Chybějící intenzita a dopravní zklidnění sil. I/37 na průtahu obcí Kocbeře
- 3 - Bezpečnost cyklistické dopravy na sil. I/37 (cyklotrasa 4117)
- 4 - Nedostatečný průzkum ovlivnění zdroje pitné vody Janská studánka
- 5 - Chybějící náhradní zdroj pitné vody
- 6 - Absence komplexních pozemkových úprav v k.ú. Kocbeře
- 7 - Prověření výškové vedení trasy dálnice v km 123,4 - 124,1
- 8 - Prověření variantního řešení MUK Kocbeře
- 9 - Chybějící vizualizace trasy

Legenda


- Vyznačení bodových problémů
- Vyznačení liniových problémů
- 1 Číselné označení problémů
- Průběh plánované dálnice D11
- Komunikace I/37
- Komunikace II/300
- Hranice k.ú. Kocbeře
- Hranice sousedících k.ú.
- Hranice místních částí
- Digitální katastrální mapa (DKM)
- Účelová katastrální mapa (ÚKM)
- Orná půda (ZABAGED)
- Lesní půda (ZABAGED)



AUTORIZACE			ČÍSLO PARÉ
ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

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.

název akce
stavební objekt

Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové objednatel	spolupráce	 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677 e-mail : dlk@dlk-hk.cz, http : www.dlk-hk.cz
k.ú. Kocbeře místo stavby	Královéhradecký kraj	

GRAFICKÁ PŘÍLOHA	1:10 000	ST
výkres	měřítko	stupeň

ING. M. BURIANEC kontroloval	ING. L. BURIANEC hlavní inženýr projektu	A069/16 číslo zakázky
ING. M. BURIANEC odpovědný projektant	ING. L. BURIANEC vedoucí projektant	9/2016 datum
		číslo přílohy

Podkladová data:
ZABAGED © Český úřad zeměměřický a kartografický
DKM, UKM © Český úřad zeměměřický a kartografický
Hranice k.ú. © ArcČR (ARCDATA PRAHA, s.r.o., ZÚ, ČSÚ)

Reklamační protokol č. 1 k dílu „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“

Na základě provedení výběru zhotovitele formou veřejné zakázky bylo dne 27.6.2016 usnesením Rady Královéhradeckého kraje č. 29/974/2016 rozhodnuto o uzavření smlouvy o dílo mezi Královéhradeckým krajem a společností Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o., se sídlem Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové (dále jen „Dopravně inženýrská kancelář“) jejímž předmětem bylo zhotovení 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“ (dále jen „územní studie“). Předmětná smlouva o dílo byla ze strany Královéhradeckého kraje podepsána dne 19. července 2016.

Po posouzení předaného díla dne 10.10.2016 uplatňuje Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „krajský úřad“), požadavky na odstranění následujících požadavků a nedodělků s tím, že podle článku VI. Smlouvy o dílo vzniká právo fakturovat cenu za dílo zhotoviteli až na základě předání a převzetí díla bez vad a nedodělků po podpisu protokolu zástupci obou smluvních stran:

Vady a nedodělky se týkají předané textové části díla a to následovně –

Na straně č. 6 až 8 textové části územní studie je uvedeno členění jednotlivých zpracovaných kapitol, v nichž se jednotlivě stanoví „dopady“ vytipovaných okruhů problému na „závěry studie ÚP 24“ ve vybraných oblastech. Uvedená textová část přitom provádí toto posuzování z pohledu „navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy“ jak nyní vyplývá z aktuálních údajů projektové dokumentace k územnímu řízení – „D11 1108 Jaroměř – Trutnov, DŮR, IČ“ zpracované společností SUDOP a.s., 2016 (dále jen „projektová dokumentace“). V této souvislosti je třeba upozornit, že tento výstup nebyl v žádném případě předmětem zadání a je třeba jej označit za zavádějící, neboť předmětem zpracování jmenované projektové dokumentace nebylo zpracovat její dopady na „studii ÚP 24“. Připomínáme, že ze zadávací dokumentace k veřejné zakázce vyplývá, že předmětem díla má být mimo jiné posouzení zda navrhované projektované 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. Nikoli, že se má posuzovat dopad umístění na závěry citované studie ÚP 24.

Na straně č. 11 je v třetí odrážce odspoda uvedeno k vegetační úpravě: „Navržen je pouze vegetační doprovod komunikace..“. Obdobným způsobem na straně č. 12 je v první odrážce dole uvedeno: „Doporučení ÚP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DUR D11 splněno pouze částečně, ..., trasa je vedena po terénu“.

Tyto formulaci považujeme za zavádějící, z žádných předpisů ani jiných dokumentů nevyplývá, že je takové řešení nedostatečné, přitom to z formulace tak vyznívá.

Příloha k předávacímu protokolu o předání díla „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“

Na straně č. 12 dole v odrážce třetí je mimo jiné uvedeno, že „doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DUR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň, která nezajistí omezení negativních vizuálních dopadů stavby.“ Toto tvrzení není dle našeho názoru pravdivé a není ničím doloženo.

Na straně č. 12 dole v odrážce čtvrté je mimo jiné uvedeno, že „Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DUR D11 řešen a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné projektové dokumentaci.“ Uvedený požadavek není předmětem zmíněné projektové dokumentace a nevyplývá z žádného předpisu, že jím má být. Závěr je proto zcela zavádějící.

Na straně č. 13 se tak k výše uvedeným odrážkám uvádí závěr „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti bydlení a občanského vybavení současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře a že by vytvářel vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.“. Uvedený závěr je nepodložený a zcela zavádějící a chybný, neboť je založen pouze na subjektivním hodnocení, nikoli faktickém doložení důkazů.

Na straně č. 13 se tak k výše uvedeným odrážkám tudíž zcela chybně uvádí v úvodu komentáře závěr „Dle našeho názoru nebyla dostatečně akceptována doporučení (studie UP 24) pro výstavbu a udržitelný rozvoj obce Kocbeře.“

Na straně č. 15 jsou v prvním odstavci chybná označení silnice II/303 (správně má být II/300).

Na straně č. 18 v odrážce nahoře je uvedeno „V rámci stavby nejsou navrženy žádné stavební úpravy stávající komunikace I/37 na průtahu obce Kocbeře (např. dopravní omezení, stavební úpravy pro zklidnění dopravy).“ Uvedené tvrzení je chybné, neexistuje žádný důvod, ani požadavek toto řešit v rámci projektové dokumentace.

Obdobně na straně č. 18 dole je uvedeno „Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DUR D11 řešen a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné předprojektové nebo projektové dokumentaci.“, přičemž i toto citované tvrzení je chybné, když neexistuje žádný důvod, ani požadavek toto řešit v rámci projektové dokumentace. Z tohoto důvodu je třeba považovat za zcela chybný i závěr „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti dopravní infrastruktury současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 zajišťoval obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.“

Na straně č. 19 je v komentáři k výše citované pasáži mimo jiné uvedeno „Z výše uvedených podkladů, je patrné, že výhledové dopravní intenzity v jednotlivých dokumentech se liší, nebo jsou neaktuální, případně chybí zcela.. Studie UP 24 sice uvádí předpokládané dopravní intenzity na silnici I/37 ale pracuje s dopravními intenzitami k výhledovému období roku 2012 (!).“ Tento výrok je zcela překvapující, protože přiznává chybu zhotovitele této územní studie, společnost DIK, jejíž úlohou bylo opatřit si údaje aktuální.

Na straně č. 24 je v odrážkách v polovině stránky uvedeno „Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.

Příloha k předávacímu protokolu o předání díla, „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“

Opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DUR D11 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 přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval podmínky života budoucích generací.“

Tvrzení, že citovaná opatření nebyla provedena je zavádějící, neboť prověření nelze provést okamžitě, tj. ve stejnou dobu jako došlo ke zpracování projektové dokumentace, ale je možné jej činit v postupných krocích. Dále – není zřejmé na základě jakých dokladů lze učinit závěr, že Janská studánka je skutečně jediným zdrojem pitné vody pro obec. Hodnocení se například nezabývá ani skutečností současného vytížení stávajícího vodojemu v obci. Není rovněž patrné z jakého důvodu a kde by mělo docházet k sanacím zdrojů pitné vody. Závěrečné vyhodnocení o možném „ohrožení“ podmínek života budoucích generací je třeba považovat za chybné, protože je postaveno pouze na dílčím (navíc zpochybnitelném) hodnocení zdrojů pitné vody a ne na žádném dalším.

Na straně č. 28 je uvedena zcela ničím nepodložená hypotéza „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.“

Na straně č. 34 dole je uvedeno následující zhodnocení k problematice souladu veřejných a soukromých zájmů: „Pokud souběžně s projekční přípravou stavby D11 nebudou probíhat i komplexní pozemkové úpravy, nelze konstatovat, že bude využit jejich potencial a nebude ohrožen obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.“ Uvedené hodnocení je pro účely této studie zcela zavádějící, protože nemá žádnou souvislost například s řešením projektové dokumentace a není zde uveden ani žádný důvod proč je zde takové tvrzení uváděno. Obdobně je zcela nemístné a tudíž chybné uvedení komentáře na následující straně č. 35 o potřebě koordinace dálnice II. třídy D11 s komplexními pozemkovými úpravami. Za vytržené z kontextu je pak třeba považovat například větu „Jako příklad nutné 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.“ nebo že „V této souvislosti zmiňujeme i to, že obce Kocbeře, nedisponuje dostatečné množství obecních pozemků k realizaci výše uvedeného. Opatření v trase koridoru bude tedy třeba realizovat v projektu D11 (např. izolační zeleň).“

Na straně č. 40 nahoře je v jednotlivých odrážkách uvedeno

„Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DUR D11 splněno pouze částečně, v km 123,4 – 124,1 je trasa komunikace vedena po terénu,

Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DUR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň, která nezajistí omezení negativních vizuálních dopadů stavby, V dostupných podkladech chybí vizualizace stavby pro posouzení jejího dopadu na krajinný ráz.“

K těmto tvrzením uplatňujeme stejnou připomínku jako je uvedeno výše, tj. tyto formulace považujeme za zavádějící, z žádných předpisů ani jiných dokumentů nevyplývá, že je takové řešení nedostatečné, přitom to z formulace tak vyznívá.

Příloha k předávacímu protokolu o předání díla „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“

Na základě toho je třeba považovat závěr na této straně č. 40, který zní „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému nelze konstatovat, že by v oblasti negativního vlivu na krajinný ráz současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval přírodní hodnoty území.“ za neprokázaný.

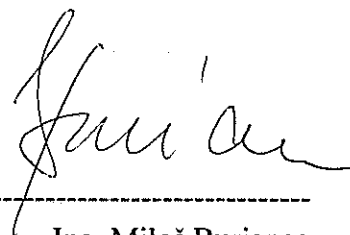
V komentáři k uvedené problematice je pak na straně č. 41 dole mimo jiné uvedeno, že „V projektu DUR D11 není okomentováno, proč došlo ke změně tvaru MUK a chybí porovnání variantního řešení křižovatky. Přitom obě okružní křižovatky MUK jsou umístěny na násypu výšky převyšující 3 m bez protihlukového a vizuálního odclonění.“ V daném případě ale není zřejmé, na základě čeho by mělo jít o zjištěný nedostatek. Není ani uvedeno, z jakého předpisu vyplývá, že k takové změně nemůže dojít.

Zhotovitel se zavazuje provést odstranění vad a nedodělků neprodleně, nejpozději do 30 dnů o jejich nahlášení, tedy do 30.11.2016.

V Hradci Králové dne 31.10. 2016

za zhotovitele: Dopravně inženýrská kancelář s.r.o.

Bozděchova 1668
500 02 Hradec Králové
IČO: 27466868, DIČ CZ 27466868



Ing. Miloš Burianec
Jednatel společnosti

za objednatele: Královéhradecký kraj

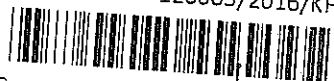
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové
IČO: 70889546, DIČ: CZ 70889546



Ing. Petr Háp
vedoucí oddělení územního
plánování

V Hradci Králové dne 30.11.2016

Královéhradecký kraj
Ing Petr Háp, vedoucí oddělení územního plánování
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové

Krajský úřad Královéhradeckého kraje
30.11.2016 126003/2016/KHK

R:
Nelistinná př.: 2xCD Ha 7/1/0/2
BG

Akce: 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

Věc: Vyjádření zpracovatele k reklamačnímu protokolu ze dne 31.10.2016

Jako zpracovatel předmětné studie (dále jen studie) reaguji na Vaše připomínky takto:

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 6 až 8 textové části územní studie je uvedeno členění jednotlivých zpracovaných kapitol, v nichž se jednotlivě stanoví „dopady“ vytipovaných okruhů problému na „závěry studie ÚP 24“ ve vybraných oblastech. Uvedená textová část přitom provádí toto posuzování z pohledu „navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy“ jak nyní vyplývá z aktuálních údajů projektové dokumentace k územnímu řízení – „D11 1108 Jaroměř – Trutnov, DŮR, IČ“ zpracované společností SUDOP a.s., 2016 (dále jen „projektová dokumentace“). V této souvislosti je třeba upozornit, že tento výstup nebyl v žádném případě předmětem zadání a je třeba jej označit za zavádějící, neboť předmětem zpracování jmenované projektové dokumentace nebylo zpracovat její dopady na „studii ÚP 24“. Připomínáme, že ze zadávací dokumentace k veřejné zakázce vyplývá, že předmětem díla má být mimo jiné posouzení zda navrhované projektované 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. Nikoli, že se má posuzovat dopad umístění na závěry citované studie ÚP 24.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Zpracovatel upravil formulaci otázek – viz. str. č. 6-8. Připomínáme, že vybrané otázky nebyly zadavatelem konkretizovány a jejich formulace byla úkolem zhotovitele. Otázky byly formulovány, projednány a odsouhlaseny se zadavatelem v průběhu zpracování studie.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 11 je v třetí odrážce odspoda uvedeno k vegetační úpravě: „Navržen je pouze vegetační doprovod komunikace..“. Obdobným způsobem na straně č. 12 je v první odrážce dole uvedeno: „Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DUR D11 splněno pouze částečně, ..., trasa je vedena po terénu“.

Tyto formulaci považujeme za zavádějící, z žádných předpisů ani jiných dokumentů nevyplývá, že je takové řešení nedostatečné, přitom to z formulace tak vyznívá.

Na straně č. 12 dole v odrážce třetí je mimo jiné uvedeno, že „doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DUR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň, která nezajistí omezení negativních vizuálních dopadů stavby.“ Toto tvrzení není dle našeho názoru pravdivé a není ničím doloženo.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

V předmětné studii je dostatečně popsáno proč by izolační zeleň měla být součástí stavby protihlukových opatření (viz. Odkazy na vyhlášku 104/97 Sb, TP99, výčet funkcí zeleně na str. 13). Pokud bude provedení stěn takové, že nebude vyžadovat izolační zeleň, mělo by to být z předložené dokumentace zřejmé (typ stěny, pohled, vizualizace, apod.). Vedení trasy v zářezu není přímo žádným předpisem určováno, ale souvisí s rozměry protihlukových stěn.

Ve vyhlášce, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (104/97 Sb. §22) je přitom uvedeno, 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 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.“ Dle našeho názoru je to právě případ VPS dálnice II. třídy D11 a zástavby ve správním území obce Kocbeře.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 12 dole v odrážce čtvrté je mimo jiné uvedeno, že „Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DUR D11 řešen a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné projektové dokumentaci.“ Uvedený požadavek není předmětem zmíněné projektové dokumentace a nevyplývá z žádného předpisu, že jím má být. Závěr je proto zcela zavádějící.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Požadavek na zklidňování dopravy v obci sice nevychází z žádného předpisu, ale úzce souvisí se způsobem využití ploch podél stávající silnice I/37. Lze sice souhlasit s konstatováním DUR D11, že dojde k odvedení dopravy z průjezdního úseku stávající trasy I/37 ale bez konkrétních dopravně inženýrských podkladů nelze tvrdit, že

navrhované umístění veřejně prospěšné stavby dálnice II. třídy D11 povede k účelnému využití a prostorovému uspořádání obce Kocbeře, tak jak předpokládá studie UP 24. V naší studii není uvedeno, že by dopravně inženýrské podklady a návrh opatření ke zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 musely být součástí projektu DUR D11. Upozorňujeme pouze na to, co je třeba souběžně s DUR D11 řešit.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 13 se tak k výše uvedeným odrážkám uvádí závěr „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti bydlení a občanského vybavení současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře a že by vytvářel vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.“. Uvedený závěr je nepodložený a zcela zavádějící a chybný, neboť je založen pouze na subjektivním hodnocení, nikoli faktickém doložení důkazů.

Na straně č. 13 se tak k výše uvedeným odrážkám tudíž zcela chybně uvádí v úvodu komentáře závěr „Dle našeho názoru nebyla dostatečně akceptována doporučení (studie UP 24) pro výstavbu a udržitelný rozvoj obce Kocbeře.“

*Komentář zpracovatele předmětné studie:
Závěrečného vyhodnocení bylo přeformulováno – viz. Str. 12-13. Nedomníváme se však, že by původní závěr byl zavádějící a chybný. Odůvodnění závěru je popsáno v komentáři zpracovatele.*

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 15 jsou v prvním odstavci chybná označení silnice II/303 (správně má být II/300).

*Komentář zpracovatele předmětné studie:
Označení silnice bylo opraveno – viz. Str. 15*

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 18 v odrážce nahoře je uvedeno „V rámci stavby nejsou navrženy žádné stavební úpravy stávající komunikace I/37 na průtahu obce Kocbeře (např. dopravní omezení, stavební úpravy pro zklidnění dopravy).“ Uvedené tvrzení je chybné, neexistuje žádný důvod, ani požadavek toto řešit v rámci projektové dokumentace.

Obdobně na straně č. 18 dole je uvedeno „Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DUR D11 řešen a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné předprojektové nebo projektové dokumentaci.“, přičemž i toto citované tvrzení je chybné, když neexistuje žádný důvod, ani požadavek toto řešit v rámci projektové dokumentace. Z tohoto důvodu je třeba považovat za zcela chybný i závěr „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti dopravní infrastruktury současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 zajišťoval obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.“

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Závěrečného vyhodnocení bylo přeformulováno – viz. Str. 18. Nedomníváme se však, že by původní závěr byl chybný. Odůvodnění závěru je popsáno v komentáři zpracovatele.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 19 je v komentáři k výše citované pasáži mimo jiné uvedeno „Z výše uvedených podkladů, je patrné, že výhledové dopravní intenzity v jednotlivých dokumentech se liší, nebo jsou neaktuální, případně chybí zcela.. Studie UP 24 sice uvádí předpokládané dopravní intenzity na silnici I/37 ale pracuje s dopravními intenzitami k výhledovému období roku 2012 (!).“ Tento výrok je zcela překvapující, protože přiznává chybu zhotovitele této územní studie, společnost DIK, jejíž úlohou bylo opatřit si údaje aktuální.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Absence nebo neaktuálnost intenzit v jednotlivých dokumentech, které posuzovali zvolenou trasu D11 svědčí o tom, že změně dopravní situace v obci Kocbeře nebyla věnována odpovídající pozornost. Úkolem předmětné studie nebylo pořízení dopravně inženýrských podkladů ani posouzení výhledové dopravní situace v obci Kocbeře. Doplněno do předmětné studie – viz. Str. 19.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 24 je v odrážkách v polovině stránky uvedeno „Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.

Opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DUR D11 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 přípravy VPS dálnice II.třídy D11 neohrožoval podmínky života budoucích generací.“

Tvrzení, že citovaná opatření nebyla provedena je zavádějící, neboť prověření nelze provést okamžitě, tj. ve stejnou dobu jako došlo ke zpracování projektové dokumentace, ale je možné jej činit v postupných krocích. Dále – není zřejmé na základě jakých dokladů lze učinit závěr, že Janská studánka je skutečně jediným zdrojem pitné vody pro obec. Hodnocení se například nezabývá ani skutečností současného vytížení stávajícího vodojemu v obci. Není rovněž patrné z jakého důvodu a kde by mělo docházet k sanacím zdrojů pitné vody. Závěrečné vyhodnocení o možném „ohrožení“ podmínek života budoucích generací je třeba považovat za chybné, protože je postaveno pouze na dílčím (navíc zpochybnitelném) hodnocení zdrojů pitné vody a ne na žádném dalším.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Odůvodnění závěrečného vyhodnocení bylo doplněno do předmětné studie – viz. Str. 24-25. Opatření k sanaci zdrojů pitné vody, které je dle objednatele třeba dělat v postupných krocích nejsou v projektu DUR navržena neboť Janská studánka nebyla zařazena mezi potenciálně ohrožené jímací objekty (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). Posouzení míry možného snížení vydatnosti vodního zdroje a vytížení stávajícího vodojemu není a nemůže být předmětem této studie.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 28 je uvedena zcela ničím nepodložená hypotéza „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.“

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Odůvodnění závěrečného hodnocení bylo doplněno do komentáře zpracovatele – str. 29.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 34 dole je uvedeno následující zhodnocení k problematice souladu veřejných a soukromých zájmů: „Pokud souběžně s projekční přípravou stavby D11 nebudou probíhat i komplexní pozemkové úpravy, nelze konstatovat, že bude využit jejich potencial a nebude ohrožen obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.“ Uvedené hodnocení je pro účely této studie zcela zavádějící, protože nemá žádnou souvislost například s řešením projektové dokumentace a není zde uveden ani žádný důvod proč je zde takové tvrzení uváděno. Obdobně je zcela nemístné a tudíž chybné uvedení komentáře na následující straně č. 35 o potřebě koordinace dálnice II. třídy D11 s komplexními pozemkovými úpravami. Za vytržené z kontextu je pak třeba považovat například větu „Jako příklad nutné 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.“ nebo že „V této souvislosti zmiňujeme i to, že obce Kocbeře, nedisponuje dostatečné množství obecních pozemků k realizaci výše uvedeného. Opatření v trase koridoru bude tedy třeba realizovat v projektu D11 (např. izolační zeleň).“

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Závěrečného vyhodnocení včetně komentáře bylo upraveno do předmětné studie – viz. Str. 35-36.

Z reklamačního protokolu:

Na straně č. 40 nahoře je v jednotlivých odrážkách uvedeno „Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DUR D11 splněno pouze částečně, v km 123,4 – 124,1 je trasa komunikace vedena po terénu, Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DUR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň, která nezajistí omezení negativních vizuálních dopadů stavby, V dostupných podkladech chybí vizualizace stavby pro posouzení jejího dopadu na krajinný ráz.“ K těmto tvrzením uplatňujeme stejnou připomínku jako je uvedeno výše, tj. tyto formulace považujeme za zavádějící, z žádných předpisů ani jiných dokumentů nevyplývá, že je takové řešení nedostatečné, přitom to z formulace tak vyznívá.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Reakce na připomínky k vedení trasy v zářezu a doplnění izolační zeleně jsou uvedeny výše.

Z reklamačního protokolu:

Na základě toho je třeba považovat závěr na této straně č. 40, který zní „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému nelze konstatovat, že by v oblasti negativního vlivu na krajinný ráz současný stav projektové přípravy VPS dálnice II.třídy D11 neohrožoval přírodní hodnoty území.“ za neprokázaný.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Upozorňujeme, že úkolem předmětné studie nebylo prokázat dopad VPS dálnice II. třídy D11 na krajinný ráz - toto je úkol předprojektové a projektové dokumentace D11. My pouze konstatujeme – ve shodě s Vámi – že dopad na krajinný ráz není prokázán (např. krajinná studie, vizualizace trasy D11, ...) a tudíž že nelze konstatovat, že nedojde k negativnímu vlivu na krajinu. Závěrečného vyhodnocení bylo částečně přeformulováno – viz. Str. 41.

Z reklamačního protokolu:

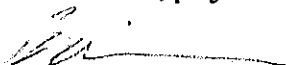
V komentáři k uvedené problematice je pak na straně č. 41 dole mimo jiné uvedeno, že „V projektu DUR D11 není okomentováno, proč došlo ke změně tvaru MUK a chybí porovnání variantního řešení křižovatky. Přitom obě okružní křižovatky MUK jsou umístěny na násypu výšky převyšující 3 m bez protihlukového a vizuálního odclonění.“ V daném případě ale není zřejmé, na základě čeho by mělo jít o zjištěný nedostatek. Není ani uvedeno, z jakého předpisu vyplývá, že k takové změně nemůže dojít.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Komentář zpracovatele byl přeformulován – viz. Str. 42. Nadále trváme na tom, že je třeba posoudit zvolený typ křižovatky z hlediska hlukového a vizuálního dopadu.

V Hradci Králové dne 30.11.2016

Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Ing. Miloš Burianec, jednatel společnosti
Ing. Lukáš Burianec, projektant





127342/2016/KHK



KUKHK-39944/UP/2016

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Ing. Miloš Burianec
Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Bozděchova 1668
500 02 Hradec Králové

Váš dopis ze dne | Vaše značka (č. j.)
30. 11. 2016

Naše značka (č. j.)
KUKHK39944/UP/2016/Há

Hradec Králové
13. 12. 2016

Odbor | oddělení
územního plánování a stav. řádu
územního plánování

Vyřizuje | linka | e-mail
Ing. Petr Háp | 236
phap@kr-kralovehradecky.cz

Počet listů: -
Počet příloh: 0 listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 326.1/A/10

Reklamační protokol č. 2 ke způsobu odstranění vad a nedodělků na základě reklamačního protokolu č. 1 k dílu „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 Kočeře“

Dne 31. 10. 2016 uplatnil Krajský úřad Královéhradeckého kraje Reklamační protokol č. 1 k územní studii „*Posouzení vybraných otázek souvisejících s případným vlivem vymezeného dopravního koridoru řešeného v platných Zásadách územního rozvoje Královéhradeckého kraje jako „rychlostní silnice R11“*“, jíž je Vaše společnost zpracovatelem.

V uvedeném reklamačním protokolu č. 1 byly Krajským úřadem Královéhradeckého kraje – zadavatelem veřejné zakázky na zpracování citované studie – uplatněny požadavky na odstranění vad a nedodělků s tím, že podle článku VI. Smlouvy bude cena za dílo uhrazena na základě faktury vystavené zhotovitelem po protokolárním předání díla bez vad a nedodělků dle čl. V. odst. 1. Právo fakturovat cenu za dílo zhotoviteli vzniká na základě předání a převzetí díla bez vad a nedodělků po podpisu protokolu zástupci obou smluvních stran.

Na základě zadavatelem uplatněné reklamace s uvedením požadavků na odstranění vad a nedodělků byl na podatelnu Krajského úřadu Královéhradeckého dne 30. 11. 2016 doručen dopis označený jako „Vyjádření zpracovatele k reklamačnímu protokolu ze dne 31. 10. 2016 (dále jen „vyjádření“)“. Současně byla rovněž doručena tištěná verze textové části předmětné územní studie a také dva CD nosiče s její elektronickou verzí. Grafická část územní studie předána nebyla.

Obsah Vašeho vyjádření jakož i předložená textová část územní studie byly posouzeny. Na základě toho bylo konstatováno následující.

Z předložené textové části územní studie a Vámi doručeného vyjádření nevyplývá, že by došlo k odstranění veškerých námi uplatněných vad a nedodělků uvedených v reklamačním protokolu č. 1 ze dne 31. 10. 2016. Zadavatel územní studie tedy nadále trvá na vypořádání již dříve uplatněných vad a nedodělků:

1. Na připomínky uplatněné ke stránkám č. 6 až 8 textové části územní studie, kde je uvedeno členění jednotlivých zpracovaných kapitol, v nichž se jednotlivě stanovily „dopady“ vytipovaných okruhů problémů na „závěry studie UP 24“ ve vybraných oblastech je nově reagováno úpravou formulace vybraných otázek.

Formulace textu u jednotlivých okruhů otázek pod čísly 1 – 8 byla upravena tak, že slovo „dopad“ vytipovaných okruhů problémů na „závěry studie UP 24“ byl nahrazen slovem „soulad“ ... „na závěry studie ÚP 24“. Přestože ani upravená formulace zcela nevystihuje formulaci vyplývající ze zadání, je třeba konstatovat, že v zadání problematika studie ÚP 24 jako jednoho z výchozích podkladů zmíněna je. Nelze se sice rovněž ztotožnit s tvrzením, že zpracovatele, že bylo se zadavatelem „odsouhlaseno“ posuzování problematiky pouze na základě „závěrů studie ÚP 24“, nicméně z předložené úpravy textu územní studie je patrné, že ze strany zpracovatele byl způsob hodnocení upraven tak, aby nebyl založen pouze na původně uvažované postupu.

Z tohoto důvodu je možno konstatovat, že tento požadavek byl zohledněn.

2. K uplatněnému požadavku týkajícímu se závěru hodnocení vegetačních úprav na straně č. 11 a 12 je třeba konstatovat, že text územní studie nebyl upraven. Nadále zůstává ponechán text: „*Navržen je pouze vegetační doprovod komunikace.*“. Obdobným způsobem na straně č. 12 je v první odrážce dole uvedeno: „*Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DÚR D11 splněno pouze částečně, ..., trasa je vedena po terénu*“. V průvodním dopisu je pouze uveden komentář s důvody zachování tohoto hodnocení. V tomto hodnocení však nenacházíme důvody, z nichž by vyplynulo, že v projektu DÚR D11 došlo v tomto směru k nedodržení právních předpisů, ani z jakých konkrétních důvodů je nezbytné zcela dodržet doporučení uváděná k této problematice ve studii UP 24 z roku 2009.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že tento požadavek nebyl zohledněn.

3. Na straně č. 12 dole v odrážce čtvrté bylo v textu územní studie ponecháno následující hodnocení: „*Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kočbeře není v projektu DÚR D11 řešen, a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné projektové dokumentaci.*“ Ze strany zpracovatele byl dále v textu doplněn komentář, z něhož mimo jiné vyplývá, že citované doporučení je uvedeno zejména jako upozornění na potřebu řešit souběžně s DÚR D11 i problematiku odvedení dopravy z průjezdního úseku stávající trasy I/37. Z vyhodnocení v textu předložené územní studie tak vyplývá, že dokumentace DÚR D11 není v tomto směru zpracována dostatečným způsobem. Opět je třeba poukázat na nesprávně jednostranné hodnocení spočívající pouze v „doporučení UP 24“.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že tento požadavek nebyl zohledněn.

4. Na základě připomínek uplatněných v reklamačním protokolu č. 1 byl původně formulovaný text na str. 13 „*Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti bydlení a občanského vybavení současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře a že by vytvářel vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.*“ upraven. Z upraveného textu vyplývá, že pro hodnocení zda předmětná dálnice II. třídy D11 neohrožuje předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře je třeba „*provést na základě vizualizace stavby posouzení vizuálních dopadů stavby se zaměřením na protihlukové stěny a MUK Kocbeře*“ a dále na základě „*dopravně inženýrského posouzení dopravní situace na stávající I/37 ověřit předpokládané snížení dopravních intenzit.*“ Oproti tomu je však v komentáři zpracovatele závěrem ponecháno zavádějící hodnocení: „*Dle našeho názoru nebyla dostatečně akceptována doporučení (studie UP 24) pro výstavbu a udržitelný rozvoj obce Kocbeře.*“ S tímto neadresným tvrzením se nelze ztotožnit, neboť není vůbec zřejmé jaká konkrétní doporučení a v jakých dokumentech by měla být akceptována.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn pouze částečně.

5. Na straně č. 15 jsou v prvním odstavci chybná označení silnice II/303 (správně má být II/300).

Uvedený požadavek byl zohledněn.

6. Pokud jde o uplatněné požadavky úpravu či odstranění hodnocení na straně č. 18, které byly předmětem prvního reklamačního protokolu, je možné konstatovat, v závěrečném hodnocení došlo k následující úpravě tohoto původního textu: „*Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti dopravní infrastruktury současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 zajišťoval obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.*“. Nově se v textu uvádí: „*Aby bylo možné konstatovat, že VPS dálnice II. třídy D11 zajišťuje obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů, doporučujeme na základě dopravně inženýrské dokumentace ověřit snížení výhledových dopravních intenzit na stávajícím průjezdním úseku I/37*“.

Současně je však třeba upozornit, že v jedné z odrážek před tímto závěrečným hodnocením zůstává ponecháno následující hodnocení: „*Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DUR D11 řešen a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné předprojektové nebo projektové dokumentaci.*“ V tomto hodnocení však nenacházíme důvody, z nichž by vyplynulo, že v projektu DÚR D11 došlo v tomto směru k nedodržení právních předpisů, ani z jakých konkrétních důvodů je nezbytné zcela dodržet doporučení uváděná k této problematice ve studii UP 24 z roku 2009. Lze se ztotožnit se závěrem o nutnosti zmíněného ověření, avšak je třeba doplnit informaci, že tento úkol nenáležel projektu DUR D11.

Z tohoto důvodu je možno konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn částečně.

7. Na straně č. 19 je v komentáři k výše citované pasáži zůstává chybné tvrzení o tom, že „Z výše uvedených podkladů, je patrné, že výhledové dopravní intenzity v jednotlivých dokumentech se liší, nebo jsou neaktuální, případně chybí zcela. Studie UP 24 sice uvádí předpokládané dopravní intenzity na silnici I/37 ale pracuje s dopravními intenzitami k výhledovému období roku 2012 (!).“ V této souvislosti je jednak třeba upozornit, že zmíněná studie UP 24 byla zpracována v r. 2009, tudíž určitá míra predikce dopravních intenzit s ohledem na způsob jejího řešení byla zpracována. Zadavatel nikde ve svém zadání netvrdil, že jsou to definitivní údaje, se kterými musí zpracovatel pracovat. Zpracovatel uvádí, že úkolem předmětné studie nebylo pořízení dopravně inženýrských podkladů ani posouzení výhledové dopravní situace, ovšem na straně 6 textové části sám formuloval otázky k řešení a v části 2 - dopravní infrastruktura stanovil posoudit úkol „soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 na snížení intenzity a zklidnění provozu na stávající silnici I/37“. Text v uvedeném komentáři zpracovatele je dle našeho názoru chybný.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek nebyl zohledněn.

8. Na straně č. 24 v odrážkách v polovině stránky byla ponechána následující tvrzení:
„- Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DÚR D11 provedeno.
- Opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DÚR D11 jsou z našeho pohledu nedostatečná (viz. Posudek FINGEO s.r.o. v příloze studie)“
Současně zůstal ponechán i závěr hodnocení:
„Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému nelze konstatovat, že by v oblasti ochrany vodních zdrojů současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval podmínky života budoucích generací.“

V tomto směru byl pouze doplněn krátký komentář, který nereaguje na požadavek uplatněný v prvním reklamačním protokolu.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek nebyl zohledněn.

9. Na straně č. 29 textu územní studie byl ponechán závěr: „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.“
K tomuto závěru byl doplněn komentář zpracovatele.

Jednotlivé odrážky neobsahují výroky, které by hodnotily oblast turistiky a rekreace (vyjadřují se toliko k (ne)navrženému způsobu vedení turistických tras a cyklotras). Závěrečné hodnocení obsahuje tvrzení o možném negativním dopadu na turistický ruch a rekreaci. Až v textu komentáře zpracovatele jsou uvedeny úvahy, které vedou k závěru, že vlivem umístění D11 může dojít k oslabení turistického a rekreačního potenciálu území. Je proto třeba konstatovat, že závěrečné hodnocení nemá oporu v jednotlivých hodnotících výrociích, ale způsob hodnocení je zřejmý až z komentáře zpracovatele.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn pouze částečně.

10. Na straně č. 35 textu územní studie dole byla provedena úprava závěrečného zhodnocení k problematice souladu veřejných a soukromých zájmů, týkající se pozemkových úprav požadovaným způsobem. Text nově zní: „*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 využit potenciál komplexních pozemkových úprav a zajistí se vzájemná územní koordinace.*“

Z výše uvedeného je ta možné konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn.

11. Na straně č. 41 textu územní studie zůstává bez úpravy následující hodnocení: „*Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DÚR D11 splněno pouze částečně, v km 123,4 – 124,1 je trasa komunikace vedena po terénu, Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DÚR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň, která nezajistí omezení negativních vizuálních dopadů stavby, V dostupných podkladech chybí vizualizace stavby pro posouzení jejího dopadu na krajinný ráz.*“

Závěrečné hodnocení na uvedené stránce textu územní studie pak bylo upraveno závěrečné hodnocení následujícím způsobem: „*Pokud se na základě odpovídajícího dokumentu (krajinná studie, vizualizace, dálnice D11, ...) neprokáže, jakým způsobem bude stavba začleněna do krajiny, nelze konstatovat, že by v oblasti negativního vlivu na krajinný ráz současný projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D 11 neohrožoval přírodní hodnoty území.*“. Přestože došlo k podstatné úpravě závěru hodnocení, je třeba opakovaně upozornit na výše citovanou odrážku týkající se izolační zeleně. K této odrážce je proto třeba opakovaně uvést, že v tomto hodnocení nenacházíme důvody, z nichž by vyplynulo, že v projektu DÚR D11 došlo v tomto směru k nedodržení právních předpisů, ani z jakých konkrétních důvodů je nezbytné zcela dodržet doporučení uváděná k této problematice ve studii UP 24 z roku 2009. Lze se ztotožnit se závěrem o nutnosti zmíněného ověření, avšak je třeba doplnit informaci, že tento úkol nenáležel projektu DUR D11.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn pouze částečně.

12. V komentáři k uvedené problematice pak na straně č. 42 dole bylo upraveno původní hodnocení týkající se řešení křižovatky Kocbeře, které znělo následujícím způsobem: „*V projektu DUR D11 není okomentováno, proč došlo ke změně tvaru MUK a chybí porovnání variantního řešení křižovatky. Přitom obě okružní křižovatky MUK jsou umístěny na násypu výšky převyšující 3 m bez protihlukového a vizuálního odclonění.*“. Citovaná věta byla upravena následujícím způsobem: „*Chybějící vizualizace a hlukový dopad křižovatky by potvrdily nebo vyvrátily vhodnost typu MUK a její dopad na začlenění do krajiny. Vizuální dopad této části stavby tak bez tohoto není znám*“. K tomu je však třeba uvést, že změna tvaru MUK byla provedena v rámci optimalizace při zpracování dokumentace DÚR a připomínek bezpečnostního auditu k dokumentaci. V této souvislosti je třeba poznamenat, že v dokumentaci DUR není třeba popisovat veškeré změny, které se od procesu EIA udály – vše bude řešeno v rámci stanovisek dotčených orgánů a také verifikace EIA, kde budou podrobně popsány jednotlivé změny, které budou vyhodnoceny ze strany Ministerstva životního prostředí. Pokud jde o popis

vizuálního odclonění MÚK Kocbeře – ve výhledu dojde k jejímu zakrytí převážně výsadbou dřevin SO 390 a stávající zemědělskou zástavbou. O tom, že tato problematika byla více než dostatečně zkoumána, a jsou v rámci ní přijaty dostatečná opatření svědčí aktualizace dokumentace DÚR, tedy její čístopis k datu 12/2016, kdežto výše uvedené hodnocení bylo postaveno pouze na nedohotoveném díle, konkrétně pouze konceptu dokumentace DÚR.

Vzhledem k výše uvedenému se proto nelze ztotožnit s tvrzením, že „chybějící“ vizualizace a hlukový dopad křižovatky by potvrdily nebo vyvrátily vhodnost typu MUK a její dopad na začlenění do krajiny. Navíc součástí dokumentace je studie vlivu na krajinný ráz a hluková studie, kde je zohledněn tvar MÚK Kocbeře.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek nebyl zohledněn.

S ohledem na skutečnost, že veškerá uvedená hodnocení uvedená v návrhu předané územní studie jsou založena na hodnocení konceptu dokumentace DÚR vyhotovenému ke květnu 2016, a nikoli jeho čístopise, který byl dopracován v prosinci 2016, považujeme za zcela zásadní, aby v rozsahu celé textové části byly uváděny údaje o tom, že předložená hodnocení jsou založena na posuzování konceptu řešení DÚR a k jakému konkrétnímu datu. Současně také žádáme, aby součástí přílohy dokončené územní studie byla i dokladová část, obsahující mimo jiné koncept dokumentace DÚR, z něhož zpracovatel územní studie vycházel, aby bylo zcela zřejmé, na jakém konkrétním dokumentu jsou závěrečné úvahy zpracovány.

Na základě výše uvedené Vás opakovaně žádáme o odstranění zmíněných vad a nedodělků. Jejich odstranění je třeba provést v nejkratším možném termínu.

Současně Vás v souvislosti s tím žádáme o provedení jazykové korektury textu.

Závěrem připomínáme, že předáním díla se rozumí nejen textová, ale kompletní, tj. i grafická část, která k výše zmíněnému datu 30.11.2016 doručena nebyla.

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

Ing. Petr Háp
vedoucí oddělení územního plánování



134625/2016/KHK



KUKHK-41769/UP/2016

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Ing. Miloš Burianec
Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Bozděchova 1668
500 02 Hradec Králové

Váš dopis ze dne | Vaše značka (č. j.)
22. 12. 2016

Naše značka (č. j.)
KUKHK-41769/UP/2016/Há

Hradec Králové
23. 12. 2016

Odbor | oddělení
územního plánování a stav. řádu
územního plánování

Vyřizuje | linka | e-mail
Ing. Petr Háp | 236
phap@kr-kralovehradecky.cz

Počet listů: 1
Počet příloh: 0 listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 326.1/A/10

Upozornění na trvající požadavky uplatněné v reklamačním protokolu k dílu „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 Kočeře“

Dopisem ze dne 13. 12. 2016 s č. j. KUKHK39944/UP/2016/Há jsme Vám zaslali druhý reklamační protokol s přehlednou informací o námi uplatněných požadavcích na odstranění vad a nedodělků. Na tento druhý reklamační protokol jste reagovali dopisem ze dne 22. 12. 2016, v němž jste se k jednotlivým námi uplatňovaným připomínkám vyjádřili a současně dokladovali, že jste provedli požadovaná odstranění vad a nedodělků úpravou do textové části výše citované územní studie, která byla přílohou Vašeho dopisu.

Na základě seznámení se s obsahem Vašeho dopisu a současně i s obsahem doplněné textové části předmětné územní studie konstatujeme následující.

Námi uplatněné požadavky v druhém reklamačním protokole nebyly odstraněny, a to ani v jednom z požadovaných bodů. Váš dopis sice obsahuje komentář ke každé námi uplatněné připomínce a tento komentář odkazuje také na úpravy příslušné části přiloženého textu, avšak ani v jednom ze zmíněných bodů nedošlo k požadovanému odstranění námi požadovaných úprav. Upozorňujeme v této souvislosti, že naše reklamace nadále trvá.

Navrhujeme Vám uskutečnit ve věci odstranění vad a nedodělků jednání v prvním týdnu ledna 2017, a to v některý den od 3. do 6. ledna 2017 na Krajském úřadě Královéhradeckého kraje.

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

Ing. Petr Háp
vedoucí oddělení územního plánování

V Hradci Králové dne 22.12.2016

Královéhradecký kraj
Ing Petr Háp, vedoucí oddělení územního plánování
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové

Akce: 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

Věc: Vyjádření zpracovatele k reklamačnímu protokolu č.2 ze dne 13.12.2016

Jako zpracovatel předmětné studie (dále jen studie) reaguji na Vaše připomínky takto:

Z reklamačního protokolu č.2.:

2. K uplatněnému požadavku týkajícímu se závěru hodnocení vegetačních úprav na straně č. 11 a 12 je třeba konstatovat, že text územní studie nebyl upraven. Nadále zůstává ponechán text: „Navržen je pouze vegetační doprovod komunikace.“. Obdobným způsobem na straně č. 12 je v první odrážce dole uvedeno: „Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DÚR D11 splněno pouze částečně, ..., trasa je vedena po terénu“. V průvodním dopisu je pouze uveden komentář s důvody zachování tohoto hodnocení. V tomto hodnocení však nenacházíme důvody, z nichž by vyplynulo, že v projektu DÚR D11 došlo v tomto směru k nedodržení právních předpisů, ani z jakých konkrétních důvodů je nezbytné zcela dodržet doporučení uváděná k této problematice ve studii UP 24 z roku 2009.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že tento požadavek nebyl zohledněn.

*Komentář zpracovatele předmětné studie:
Zpracovatel doplnil text studie na str. 12.*

Z reklamačního protokolu č.2.:

3. Na straně č. 12 dole v odrážce čtvrté bylo v textu územní studie ponecháno následující hodnocení: „Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DÚR D11 řešen, a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné projektové dokumentaci.“ Ze strany zpracovatele byl dále v textu doplněn komentář, z něhož mimo jiné vyplývá, že citované doporučení je uvedeno zejména jako upozornění na potřebu řešit souběžně s DÚR D11 i problematiku odvedení dopravy z průjezdního úseku stávající trasy I/37. Z vyhodnocení v textu předložené územní studie tak vyplývá, že dokumentace DÚR D11 není v tomto směru zpracována dostatečným způsobem. Opět je třeba poukázat na nesprávně jednostranné hodnocení spočívající pouze v „doporučení UP 24“.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že tento požadavek nebyl zohledněn.

Komentář zpracovatele předmětné studie:
Zpracovatel upravil formulaci textu studie na str. 12.

Z reklamačního protokolu č. 2.:

4. Na základě připomínek uplatněných v reklamačním protokolu č. 1 byl původně formulovaný text na str. 13 „Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti bydlení a občanského vybavení současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře a že by vytvářel vyvážené podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.“ upraven. Z upraveného textu vyplývá, že pro hodnocení zda předmětná dálnice II. třídy D11 neohrožuje předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území obce Kocbeře je třeba „provést na základě vizualizace stavby posouzení vizuálních dopadů stavby se zaměřením na protihlukové stěny a MUK Kocbeře“ a dále na základě „dopravně inženýrského posouzení dopravní situace na stávající I/37 ověřit předpokládané snížení dopravních intenzit.“ Oproti tomu je však v komentáři zpracovatele závěrem ponecháno zavádějící hodnocení: „Dle našeho názoru nebyla dostatečně akceptována doporučení (studie UP 24) pro výstavbu a udržitelný rozvoj obce Kocbeře.“ S tímto neadresným tvrzením se nelze ztotožnit, neboť není vůbec zřejmé jaká konkrétní doporučení a v jakých dokumentech by měla být akceptována.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn pouze částečně.

Komentář zpracovatele předmětné studie:
Zpracovatel upravil formulaci uvedeného textu v komentáři studie na str. 13..

Z reklamačního protokolu:

6. Pokud jde o uplatněné požadavky úpravu či odstranění hodnocení na straně č. 18, které byly předmětem prvního reklamačního protokolu, je možné konstatovat, v závěrečném hodnocení došlo k následující úpravě tohoto původního textu: „*Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému se nedá konstatovat, že by v oblasti dopravní infrastruktury současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 zajišťoval obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů.*“. Nově se v textu uvádí: „*Aby bylo možné konstatovat, že VPS dálnice II. třídy D11 zajišťuje obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů, doporučujeme na základě dopravně inženýrské dokumentace ověřit snížení výhledových dopravních intenzit na stávajícím průjezdním úseku I/37*“.

Současně je však třeba upozornit, že v jedné z odrážek před tímto závěrečným hodnocením zůstává ponecháno následující hodnocení: „*Doporučení studie UP 24 na zklidnění průjezdního úseku silnice I/37 v obci Kocbeře není v projektu DUR D11 řešen a pokud je zpracovateli známo není řešen ani v jiné předprojektové nebo projektové dokumentaci.*“ V tomto hodnocení však nenacházíme důvody, z nichž by vyplynulo, že v projektu DÚR D11 došlo v tomto směru k nedodržení právních předpisů, ani z jakých konkrétních důvodů je nezbytné zcela dodržet doporučení uváděná k této problematice ve studii UP 24 z roku 2009. Lze se ztotožnit se závěrem o nutnosti zmíněného ověření, avšak je třeba doplnit informaci, že tento úkol nenáležel projektu DUR D11.

Z tohoto důvodu je možno konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn částečně.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Zpracovatel upravil formulaci uvedeného textu v komentáři studie na str. 18..

Z reklamačního protokolu č. 2.:

7. Na straně č. 19 je v komentáři k výše citované pasáži zůstává chybné tvrzení o tom, že „Z výše uvedených podkladů, je patrné, že výhledové dopravní intenzity v jednotlivých dokumentech se liší, nebo jsou neaktuální, případně chybí zcela. Studie UP 24 sice uvádí předpokládané dopravní intenzity na silnici I/37 ale pracuje s dopravními intenzitami k výhledovému období roku 2012 (!).“ V této souvislosti je jednak třeba upozornit, že zmíněná studie UP 24 byla zpracována v r. 2009, tudíž určitá míra predikce dopravních intenzit s ohledem na způsob jejího řešení byla zpracována. Zadavatel nikde ve svém zadání netvrdil, že jsou to definitivní údaje, se kterými musí zpracovatel pracovat. Zpracovatel uvádí, že úkolem předmětné studie nebylo pořízení dopravně inženýrských podkladů ani posouzení výhledové dopravní situace, ovšem na straně 6 textové části sám formuloval otázky k řešení a v části 2 - dopravní infrastruktura stanovil posoudit úkol „soulad navrhovaného umístění VPS dálnice II. třídy D11 na snížení intenzity a zklidnění provozu na stávající silnici I/37“. Text v uvedeném komentáři zpracovatele je dle našeho názoru chybný.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek nebyl zohledněn.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Zpracovatel upravil formulaci uvedeného textu v komentáři studie na Str. 19. Opakovaně uvádíme, že našim úkolem bylo posoudit soulad dopravně inženýrských údajů z UP 24 a z projektu DUR D11 – UP 24 uvádí „výhledovou intenzitu k roku 2012“, projekt DUR D11 toto neřešil. Jinou dopravně inženýrskou dokumentaci, která by toto řešila, jsme nezjistili. Domnívám se, že naše konstatování, že změně dopravní situace v obci Kocbeře nebyla věnována žádná pozornost, je na místě.

Z reklamačního protokolu č. 2.:

8. Na straně č. 24 v odrážkách v polovině stránky byla ponechána následující tvrzení:
„- Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DÚR D11 provedeno.
- Opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DÚR D11 jsou z našeho pohledu nedostatečná (viz. Posudek FINGEO s.r.o. v příloze studie)“
Současně zůstal ponechán i závěr hodnocení:
„Domníváme se, že vzhledem k výše uvedenému nelze konstatovat, že by v oblasti ochrany vodních zdrojů současný stav projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D11 neohrožoval podmínky života budoucích generací.“

V tomto směru byl pouze doplněn krátký komentář, který nereaguje na požadavek uplatněný v prvním reklamačním protokolu.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek nebyl zohledněn.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Snažili jsme se vysvětlit již v rámci vyjádření zpracovatele k prvnímu reklamačnímu protokolu. Doplnujeme ještě o toto:

Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 ani v jiném dokumentu provedeno (v době zpracování studie).

Předmětný zdroj pitné vody je pro obec jediným zdrojem - doklad od starostky obce (viz. Přílohou studie vyjádření obce Kocbeře).

V projektu DUR D11 byla podrobně posouzena možnost ohrožení vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti vod výstavbou a provozem projektované dálnice D11 - viz. příloha projektu DUR D11 „Studie detailních rizik pro zdroj vody pro město Dvůr králové nad Labem a obec Kocbeře“. Tato studie vytipovala 3 studny v obci Kocbeře doporučené k monitoringu. Vodní zdroj Jánská studánka nikoliv - byl vyhodnocen jako „bez negativního ovlivnění a bez dalšího monitoringu“ (viz. Str. 29 výše zmíněného dokumentu).

V závěru hydrogeologického posudku firmy FINGEO s.r.o. (z 15.9.2016) se uvádí:

rozdíl od Studie rizik, konstatovat, že při založení mostních konstrukcí v km 124,460 – 124,625 a případně v km 125,005 –125,140 nelze vyloučit negativní ovlivnění vodního zdroje Jánská Studánka. Nápravná opatření jsou jednoduchá: provést požadovaný

Pokud můžete výše uvedené konstatování doplnit jasnými fakty nebo odkazy na konkrétní dokumenty, které naše tvrzení ze studie vyvrací, prosím o jejich dodatečné předání. Na jejich základě rádi náš závěr změníme. V opačném případě však musíme ponechat původní znění.

Z reklamačního protokolu č. 2.:

9. Na straně č. 29 textu územní studie byl ponechán závěr: „*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.*“ K tomuto závěru byl doplněn komentář zpracovatele.

Jednotlivé odrážky neobsahují výroky, které by hodnotily oblast turistiky a rekreace (vyjadřují se toliko k (ne)navrženému způsobu vedení turistických tras a cyklotras). Závěrečné hodnocení obsahuje tvrzení o možném negativním dopadu na turistický ruch a rekreaci. Až v textu komentáře zpracovatele jsou uvedeny úvahy, které vedou k závěru, že vlivem umístění D11 může dojít k oslabení turistického a rekreačního potenciálu území. Je proto třeba konstatovat, že závěrečné hodnocení nemá oporu v jednotlivých hodnotících výrociích, ale způsob hodnocení je zřejmý až z komentáře zpracovatele.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn pouze částečně.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Zpracovatel upravil formulaci uvedeného textu v studii na Str. 29

Z reklamačního protokolu č. 2.:

11. Na straně č. 41 textu územní studie zůstává bez úpravy následující hodnocení:

„Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo v projektu DÚR D11 splněno pouze částečně, v km 123,4 – 124,1 je trasa komunikace vedena po terénu, Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v DÚR akceptováno. Navržena je pouze solitérní vzrostlá zeleň, která nezajistí omezení negativních vizuálních dopadů stavby, V dostupných podkladech chybí vizualizace stavby pro posouzení jejího dopadu na krajinný ráz.“

Závěrečné hodnocení na uvedené stránce textu územní studie pak bylo upraveno závěrečné hodnocení následujícím způsobem: *„Pokud se na základě odpovídajícího dokumentu (krajinná studie, vizualizace, dálnice D11, ...) neprokáže, jakým způsobem bude stavba začleněna do krajiny, nelze konstatovat, že by v oblasti negativního vlivu na krajinný ráz současný projektové přípravy VPS dálnice II. třídy D 11 neohrožoval přírodní hodnoty území.“* Přestože došlo k podstatné úpravě závěru hodnocení, je třeba opakovaně upozornit na výše citovanou odrážku týkající se izolační zeleně. K této odrážce je proto třeba opakovaně uvést, že v tomto hodnocení nenacházíme důvody, z nichž by vyplynulo, že v projektu DÚR D11 došlo v tomto směru k nedodržení právních předpisů, ani z jakých konkrétních důvodů je nezbytné zcela dodržet doporučení uváděná k této problematice ve studii UP 24 z roku 2009. Lze se ztotožnit se závěrem o nutnosti zmíněného ověření, avšak je třeba doplnit informaci, že tento úkol nenáležel projektu DUR D11.

Z tohoto důvodu je třeba konstatovat, že uvedený požadavek byl zohledněn pouze částečně.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Zpracovatel upravil formulaci uvedeného textu studie na str. 41. Doplnujeme, že zpracovatel studie netvrdí, že by uvedený nedostatek byl v rozporu s právními předpisy. Je však nutné stavbu posoudit a následně zdůvodnit zvolené stavebně a hospodářsky účelné a technicky správné řešení silnice a dálnice, posouzené z hlediska ekonomiky výstavby i z hlediska estetického a vhodného začlenění do krajiny a z hlediska vytváření a ochrany životního prostředí (viz. ČSN 73 6101 čl. 7.2 a Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, MD-OI, č.j. 101/07-910-IPK/1 ze dne 29.1.200, viz. příloha B a příloha D). To nás vede k závěru, že by zmíněné ověření mělo být součástí projektu DUR D11 případně jiné navazující dokumentace.

Z reklamačního protokolu č. 2.:

12. V komentáři k uvedené problematice pak na straně č. 42 dole bylo upraveno původní hodnocení týkající se řešení křižovatky Kocbeře, které znělo následujícím způsobem: *„V projektu DUR D11 není okomentováno, proč došlo ke změně tvaru MUK a chybí porovnání variantního řešení křižovatky. Přitom obě okružní křižovatky MUK jsou umístěny na násypu výšky převyšující 3 m bez protihlukového a vizuálního odclonění.“* Citovaná věta byla upravena následujícím způsobem: *„Chybějící vizualizace a hlukový dopad křižovatky by potvrdily nebo vyvrátily vhodnost typu MUK a její dopad na začlenění do krajiny. Vizuální dopad této části stavby tak bez tohoto není znám“*. K tomu je však třeba uvést, že změna tvaru MUK byla provedena v rámci optimalizace při zpracování dokumentace DÚR a připomínek bezpečnostního auditu k dokumentaci. V této souvislosti je třeba poznamenat, že v dokumentaci DUR není třeba popisovat veškeré změny, které se od procesu EIA udály – vše bude řešeno v rámci stanovisek dotčených orgánů a také verifikace EIA, kde budou podrobně popsány jednotlivé změny, které budou vyhodnoceny ze strany Ministerstva životního prostředí. Pokud jde o popis

vizuálního odclonění MÚK Kocbeře – ve výhledu dojde k jejímu zakrytí převážně výsadbou dřevin SO 390 a stávající zemědělskou zástavbou. O tom, že tato problematika byla více než dostatečně zkoumána, a jsou v rámci ní přijaty dostatečná opatření svědčí aktualizace dokumentace DÚR, tedy její čistopis k datu 12/2016, kdežto výše uvedené hodnocení bylo postaveno pouze na nedohotoveném díle, konkrétně pouze konceptu dokumentace DÚR.

Vzhledem k výše uvedenému se proto nelze ztotožnit s tvrzením, že „chybějící“ vizualizace a hlukový dopad křižovatky by potvrdily nebo vyvrátily vhodnost typu MUK a její dopad na začlenění do krajiny. Navíc součástí dokumentace je studie vlivu na krajinný ráz a hluková studie, kde je zohledněn tvar MÚK Kocbeře.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Vzhledem k tomu, že zpracovatel studie měl k dispozici pouze koncept dokumentace DUR DII z května roku 2016, nemůže v dokumentaci reagovat na výše popisovanou aktualizaci DUR. Navíc z konceptu DUR není v seznamu příloh uvedena studie vlivu stavby na krajinný ráz a z konceptu hlukové studie je patrné, že ve výpočtu není MUK Kocbeře zohledněna. Z tohoto důvodu se domníváme, že nemůžeme upravit své hodnocení, jak je výše požadováno.

Z reklamačního protokolu č.2.:

S ohledem na skutečnost, že veškerá uvedená hodnocení uvedená v návrhu předané územní studie jsou založena na hodnocení konceptu dokumentace DÚR vyhotovenému ke květnu 2016, a nikoli jeho čistopise, který byl dopracován v prosinci 2016, považujeme za zcela zásadní, aby v rozsahu celé textové části byly uváděny údaje o tom, že předložená hodnocení jsou založena na posuzování konceptu řešení DÚR a k jakému konkrétnímu datu. Současně také žádáme, aby součástí přílohy dokončené územní studie byla i dokladová část, obsahující mimo jiné koncept dokumentace DÚR, z něhož zpracovatel územní studie vycházel, aby bylo zcela zřejmé, na jakém konkrétním dokumentu jsou závěrečné úvahy zpracovány.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Zpracovatel studie doplnil informaci o konceptu dokumentace DUR (str.4 a str. 5 studie). Koncept dokumentace DUR, ze které zpracovatel studie vycházel byl součástí předaného díla na CD nosiči pod názvem „ÚZEMNÍ STUDIE – DII KOCBEŘE – podklady studie“. Odevzdáno bylo 10.10.2016 na základě připomínek ze dne 6.10.2016 (dopis p. zn. KUKHK–32634/UP/2016Há) viz. předávací protokol.

Z reklamačního protokolu č. 2.:

Závěrem připomínáme, že předáním díla se rozumí nejen textová, ale kompletní, tj. i grafická část, která k výše zmíněnému datu 30.11.2016 doručena nebyla.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Ve Vašem reklamačním protokolu č.1 je uvedeno, že „Vady a nedodělky se týkají předané textové části díla“. Předpokládáme tudíž, že ke grafické části z Vaší strany nebyly připomínky. Ze strany naší pak nebyl důvod tuto přílohu měnit. Grafická část studie tedy zůstává bezezměny a aktuální v podobě, která Vám byla předána dne 10.10.2016.

Vady a nedodělky v reklamačním protokolu č.2 se rovněž týkají pouze textové části a proto je odevzdána pouze tato část.

V Hradci Králové dne 21.12.2016

Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Ing. Miloš Burianec, jednatel společnosti
Ing. Lukáš Burianec, projektant

V Hradci Králové dne 19.01.2017

Královéhradecký kraj
Ing Petr Háp, vedoucí oddělení územního plánování
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové

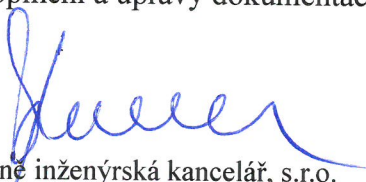
Akce: Posouzení vybraných otázek souvisejících s případným vlivem vymezeného dopravního koridoru řešeného v platných Zásadách územního rozvoje královéhradeckého kraje jako „rychlostní silnice R11“ při průchodu územím obce Kocbeře

Věc: Vyjádření zpracovatele k dopisu ze dne 23.12.2016 a jednání uskutečněné 09.01.2017.

Na základě Vašeho dopisu ze dne 23.12.2016 a jednání ze dne 09.01.2017 jsme studii upravili a její výslednou podobu zasíláme v příloze.

Domnívám se, že studie je vypracována v souladu s požadavky Zadávací dokumentace a SoD. Rovněž se domnívám, že studie byla zpracována objektivně a nestranně.

Dovoluji si však upozornit, že studie byla zpracována a odevzdána k datu 10.10.2016 (viz předávací protokol) a pracuje s dokumentací DUR D11 v podobě k datu poskytnutí, tedy květen 2016. Takto se studie na dokumentaci DUR D11 i odvolává, viz část Podklady. Studie tedy nemůže reagovat na doplnění a úpravy dokumentace DUR D11 k datu prosinec 2016.


Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Ing. Miloš Burianec, jednatel společnosti



17755/2017/KHK



KUKHK-5641/UP/2017

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Ing. Miloš Burianec
Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Bozděchova 1668
500 02 Hradec Králové

Váš dopis ze dne | Vaše značka (č. j.)
19. 1. 2017

Naše značka (č. j.)
KUKHK-5641/UP/2017/Há

Hradec Králové
7. 2. 2017

Odbor | oddělení
územního plánování a stav. řádu
územního plánování

Vyřizuje | linka | e-mail
Ing. Petr Háp | 236
phap@kr-kralovehradecky.cz

Počet listů: 4
Počet příloh: 0 listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 326.1/A/10

Reklamační protokol č. 3 ke způsobu odstranění vad a nedodělků na základě reklamačních protokolů č. 1 a 2 k dílu „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 Kočeře“

Dopisem ze dne 19. 1. 2017, který byl Krajskému úřadu Královéhradeckého kraje doručen prostřednictvím datové schránky dne 23. 1. 2017, jste nám zaslali další upravenou verzi výše zmíněné územní studie, a to na základě našeho upozornění ze dne 23. 12. 2016 na nedostatečně provedené odstranění nedostatků jak vyplývalo z předchozího reklamačního protokolu č. 2 ze dne 13. 12. 2016.

Na základě seznámení se s obsahem Vašeho dopisu a současně i s obsahem upravené textové části předmětné územní studie konstatujeme následující.

Námi uplatněné požadavky byly v předloženém návrhu územní studie zohledněny pouze částečně. Některé z nedostatků v něm nadále přetrvávají.

Konkrétně se jedná o tyto následující nedostatky:

1. V textu na str. 12 je v první odrážce uvedeno následující doporučení:

„Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo 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 i v zářezu v dalším úseku nebylo v projektu DUR D11 doloženo.“

V případě formulace „vedení trasy dálnice v zářezu“ se jedná o nepravdivý text, studie UP 24 uvádí na str. 17 Návrhové části textu formulaci „co možná nejvíce po terénu, případně v zářezu“. Žádáme o opravu chyby, výsledkem tohoto projektantem upraveného znění je zveličování závěru, že v projektu DUR D11 bylo něco opomenuto. Takový přístup je třeba

považovat za manipulaci se skutečnými informacemi. Po opravě této nepravdivé informace je třeba tuto otázku znovu vyhodnotit. Současně je třeba opravit tuto chybnou formulaci a věci z toho vyplývající i v první odrážce na str. 29 a v první odrážce na str. 42.

2. Na str. 12 je ve třetí odrážce uvedeno následující doporučení:

„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.“

Opětovně je třeba upozornit, že uvedené tvrzení není nikde v textu odůvodněno a je proto třeba jej z textu odstranit. V této souvislosti k problematice izolační zeleně upozorňujeme, že toto opatření dopravní stavbu zvukově neodstiňuje, pouze opticky. V daném případě by se navíc vymezení území pro izolační zeleň jednalo o další zábor kvalitní zemědělské půdy. Názor, že je zde třeba optického odclonění stavby, je v daném případě zcela subjektivní, neboť v předloženém návrhu územní studie ani tato nebyla problematika důkladnějším způsobem vyhodnocena. Provedení „ozelenění“ ani nevyplývá z konkrétního právního předpisu. Současně požadujeme odstranění tohoto doporučení i v druhé odrážce na str. 29, ve druhé odrážce na str. 42 a také v první odrážce na str. 48.

3. Na str. 13 je uvedeno následující doporučení:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety“

Z předloženého návrhu není nikde odůvodněno, proč by bylo nezbytné opětovně zpracovávat studie, které již byly v rámci projektové přípravy zpracovány, a vaše společnost se s nimi měla v rámci zpracování této územní studie seznámit. Jedná se o studii výškového vedení zpracovanou firmou Valbek s.r.o. v roce 2007 a studii směrového vedení zpracovanou firmou Pragoprojekt v roce 2013. Z tohoto důvodu žádáme o odstranění tohoto neodůvodněného doporučení.

4. Na str. 13 je uvedeno následující doporučení:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: dopravně inženýrskou studii obce Kocbeře se zaměřením na prognózu výhledových dopravních intenzit na průjezdných úsecích stávajících silnic I/37 a II/300 a jejich dopravní funkci po uvedení D11 do provozu.“

Upozorňujeme, že v roce 2014 bylo zpracováno, „Modelové posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM AF-CITYPLAN s.r.o.“, aktualizované následně v roce 2015, které určovalo rozdělení dopravy na provozovanou část dálnice a stávající silniční síť v konkrétních časových horizontech. Výstupy z tohoto posouzení byly podkladem pro zpracování DÚR D11. Z tohoto dopravního modelu vyplývá, že po realizaci dálnice dojde k převážnému přesunu dopravy na dálnici a stávající silnice bude plnit jen obslužnou funkci. Citované doporučení považujeme za neopodstatněné a žádáme o jeho odstranění z textu předloženého návrhu. Požadujeme odstranit toto doporučení, dále ve třetí odrážce v dolní části na str. 29 a ve druhé odrážce na str. 48.

5. Na str. 23 je ve čtvrté odrážce uvedeno:

„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,“

V rámci kontroly údajů z dokončené DÚR D11 a v rámci jednání se zpracovatelem této dokumentace bylo zjištěno, že v daném území bylo shledáno toto doporučení již jako neaktuální a z dokončené DÚR D11 bylo tudíž odstraněno, doporučujeme jej rovněž odstranit i z předloženého návrhu územní studie.

6. Na str. 24 je ve druhé a třetí odrážce uvedeno následující tvrzení:

„Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.

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)“

Opakovaně upozorňujeme, že tato tvrzení, že nebyly prověřeny náhradní zdroje pitné vody a že opatření k sanaci zdrojů pitné vody jsou nedostatečná je sama o sobě neodůvodněná a proto žádáme o jejich odstranění. Pokud jde o zhodnocení nadstandardního průzkumu v oblasti hydrogeologie, jak je uvedeno v tučně uvedeném textu níže – viz doporučení doplnění projektu DÚR D11, s tímto doporučením se lze ztotožnit a v textu může být ponecháno.

7. Ve čtvrté odrážce na str. 29 je uvedeno následující tvrzení:

„Projekt DÚR D11 neřeší bezpečný pohyb cyklistů po cyklotrase 4117.“

S uvedeným tvrzením se nelze ztotožnit, není navíc ani ničím doloženo, žádáme proto o jeho odstranění.

8. V první odrážce v dolní části str. 29 je uvedeno následující:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety“

Vzhledem ke skutečnosti, že v rámci projektové přípravy byla již zpracována studie výškového vedení firmou Valbek s.r.o. (jak uvádíme výše), považujeme tento požadavek za neopodstatněný a žádáme o jeho odstranění. Současně žádáme o odstranění tohoto doporučení v první odrážce na dolní části str. 42 a v šesté odrážce na str. 48.

9. V poslední odrážce na str. 48 je navrženo následující:

„V hlukové studii projektu DUR D11 doplnit hlukové zatížení z MÚK Kocbeře.“

Vzhledem k dřívějšímu zpracování akustické studie, která byla zpracována na celou trasu v rámci zpracování DÚR D11 není důvod opakovaně takový materiál zpracovávat. Žádáme proto citovaný text odstranit.

10. V dolní části na str. 49 je uvedeno následující doporučení:

„Dokumentace D11 1108 Jaroměř Trutnov, DUR byla od roku 2009, kdy byl v dokumentaci EIA posouzen vliv variantních tras na krajinný ráz, zpřesněna, byla rozpracována výsledná varianta a upravena zejména z hlediska nivelety, souvisejících staveb (náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty) a tvaru a výškového řešení mimoúrovňové křižovatky. Z tohoto důvodu by měla být doplněna o vizualizace z pohledově exponovaných míst obytného území a rekreačních tras. Zdůvodnění: Vizualizace by měly prokázat, že byla veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 jako nejvýznamnější dopravní infrastruktura v území co nejcitlivěji začleněna do okolní krajiny.

S ohledem na výše uvedené je dle našeho názoru nezbytné stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavků na využití a prostorové uspořádání území s ohledem na umístěvanou veřejně prospěšnou stavbou dálnice II. třídy D11. “

V tučně citovaném doporučení je uvedena zmínka o stanovení urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využití a prostorové uspořádání území jako jeden z úkolů územního plánování. Postrádáme zde však zcela odůvodnění stanovení tohoto požadavku. Jako důvod neobstojí názor o účelu provedení vizualizace. Skutečnost, že „byla rozpracována výsledná varianta a upravena zejména z hlediska nivelety, souvisejících staveb (náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty)“ ještě není důvodem pro stanovení výše citovaného doporučení. S ohledem na tuto nedoloženou skutečnost považujeme uvedený názor za nadbytečný a žádáme, aby byl z textu zcela odstraněn.

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

Ing. Petr Háp
vedoucí oddělení územního plánování

V Hradci Králové dne 06.3.2017

Královéhradecký kraj
Ing Petr Háp, vedoucí oddělení územního plánování
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové

Akce: 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 Kočeře

Věc: Vyjádření zpracovatele k reklamačnímu protokolu č.3 ze dne 07.02.2017

Jako zpracovatel předmětné studie (dále jen studie) reaguji na Vaše připomínky takto:

Vaše připomínka č.1:

1. V textu na str. 12 je v první odrážce uvedeno následující doporučení:

„Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo 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 i v zářezu v dalším úseku nebylo v projektu DUR D11 doloženo.“

V případě formulace „vedení trasy dálnice v zářezu“ se jedná o nepravdivý text, studie UP 24 uvádí na str. 17 Návrhové části textu formulaci „co možná nejvíce po terénu, případně v zářezu“. Žádáme o opravu chyby, výsledkem tohoto projektantem upraveného znění je zveličování závěru, že v projektu DUR D11 bylo něco opomenuto. Takový přístup je třeba

považovat za manipulaci se skutečnými informacemi. Po opravě této nepravdivé informace je třeba tuto otázku znovu vyhodnotit. Současně je třeba opravit tuto chybnou formulaci a věci z toho vyplývající i v první odrážce na str. 29 a v první odrážce na str. 42.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Naše formulace „doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu“ vychází ze studie UP 24 viz strana 3. v odrážce "začlenění R11" kde je uvedeno "Pohybující se vozidla by měla být pokud možno v zářezu komunikace, případně kryta zelení". Vámi rozporovaný text jsme tedy ve studii nahradili přesnou citací ze studie UP 24 s odkazem na příslušnou stránku a část textu. Nedomníváme se, že by se jednalo o nepravdivý text a Vaše nařčení z manipulace se skutečnými informacemi odmítáme. Do studie doplňujeme přímý odkaz na studii UP 24. Na vyhodnocení otázky nemáme důvod nic měnit.

I my jako zpracovatelé předmětné studie se domníváme, že takto významná dopravní trasa by měla vést v maximální možné míře v zářezu tak, aby se minimalizovaly vizuální a exhalační dopady jak stavby vlastní tak i provozu na ní.

Toto platí i pro Vámi zmiňovanou první odrážku na str. 29 a první odrážku na str. 42.

Vaše připomínka č.2:

2. Na str. 12 je ve třetí odrážce uvedeno následující doporučení:

„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.“

Opětovně je třeba upozornit, že uvedené tvrzení není nikde v textu odůvodněno a je proto třeba jej z textu odstranit. V této souvislosti k problematice izolační zeleně upozorňujeme, že toto opatření dopravní stavbu zvukově neodstiňuje, pouze opticky. V daném případě by se navíc vymezení území pro izolační zeleň jednalo o další zábor kvalitní zemědělské půdy. Názor, že je zde třeba optického odclonění stavby, je v daném případě zcela subjektivní, neboť v předloženém návrhu územní studie ani tato nebyla problematika důkladnějším způsobem vyhodnocena. Provedení „ozelenění“ ani nevyplývá z konkrétního právního předpisu. Současně požadujeme odstranění tohoto doporučení i v druhé odrážce na str. 29, ve druhé odrážce na str. 42 a také v první odrážce na str. 48.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Naše tvrzení, že „Doporučení UP 24 na izolační zeleň není v projektu DUR D11 akceptováno.“ vychází z požadavku studie UP 24 kde je uvedeno "Pohybující se vozidla by měla být pokud možno v zářezu komunikace, případně kryta zelení" (viz strana 3., v odrážce "začlenění R11") a skutečnosti, že toto v projektu DUR D11 není akceptováno - je navržena pouze solitérní zeleň (viz projektová dokumentace DUR D11). Toto je fakt, který vychází z porovnání studie UP24 a projektu DUR D11 – zde není co odůvodňovat.

Požadavek na optické oclonění je uveden v UP24 viz. výše uvedená citace - "Pohybující se vozidla by měla být pokud možno v zářezu komunikace, případně kryta zelení". Jedná se tedy o doporučení UP 24 a nikoliv, tak jak uvádíte, o náš subjektivní názor.

Pokud uvádíte, že „provedení ozelenění nevyplývá z žádného konkrétní právní předpisu“ chci Vás znovu upozornit, na text studie na straně 13., kde je citováno ustanovení Vyhlášky č. 104/97 Sb. §22, - „protihlukové stěny podél komunikace musí být budovány tak, aby byly co nejšeterněji začleněny do okolní krajiny, a zřizují se pouze v případech, kde není možné snížit škodlivé účinky dopravního hluku jiným způsobem“. Souvislý pás izolační zeleně hluk z přilehlé komunikace tlumí.

Vaše tvrzení, že izolační zeleň dopravní stavby „zvukově neodstiňuje“ je nepravdivé a v této souvislosti Vás chci odkázat na schválenou metodiku výpočtu hluku ze silniční dopravy.

Toto platí i pro Vámi zmiňovanou druhou odrážku na str. 29, druhou odrážku na str. 42, a první odrážku na str. 48.

Že zvolenou trasou D11 dochází k záboru kvalitní zemědělské půdy je pravda ale dle našeho názoru nelze u takto významných dopravních staveb záborům zemědělské půdy podřídit kvalitu životního prostředí a rozvoj sídel. Pokud je tento argument pro Vás jednou z priorit, měla by se

znovu otevřít otázka trasování D11 v prostoru obce Kocbeře a komplexně posoudit i variantní trasa vedoucí mimo pozemků s ochranou zemědělského půdního fondu (viz. severní varianta trasy D11).

Vaše připomínka č.3:

3. Na str. 13 je uvedeno následující doporučení:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety“

Z předloženého návrhu není nikde odůvodněno, proč by bylo nezbytné opětovně zpracovávat studie, které již byly v rámci projektové přípravy zpracovány, a vaše společnost se s nimi měla v rámci zpracování této územní studie seznámit. Jedná se o studii výškového vedení zpracovanou firmou Valbek s.r.o. v roce 2007 a studii směrového vedení zpracovanou firmou Pragoprojekt v roce 2013. Z tohoto důvodu žádáme o odstranění tohoto neodůvodněného doporučení.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

V citovaném textu neuvádíme, že „je nezbytné opětovné zpracování studie“, tak jak výše upozorňujete Vy. My pouze doporučujeme a naše doporučení vychází z našeho komentáře k Vaší připomínce č. 1 (viz výše). Dále se odvoláváme na ČSN 73 6101, čl 17.4 a Vyhlášky č. 104/97 Sb. §22 – blíže viz text předmětné studie.

Vámi zmiňovaná studie firmy Pragoprojekt z roku 2013 je, tak jak uvádíte, pouze studií směrového vedení a výškovým řešením se zabývala pouze okrajově.

O existenci studie výškového vedení od firmy Valbek z roku 2007 jsme se od Vás dozvěděli až v rámci třetího reklamačního protokolu. O této studii se nezmiňuje ani DUR D11 ani studie UP24. Doporučujeme tedy, aby v rámci prací na DUR D11 byla tato studie vzata v potaz s příslušným komentářem. Tento text doplňujeme i do předmětné studie.

Na našem doporučení trváme i nadále.

Vaše připomínka č.4:

4. Na str. 13 je uvedeno následující doporučení:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: dopravně inženýrskou studii obce Kocbeře se zaměřením na prognózu výhledových dopravních intenzit na průjezdných úsecích stávajících silnic I/37 a II/300 a jejich dopravní funkci po uvedení D11 do provozu.“

Upozorňujeme, že v roce 2014 bylo zpracováno, „Modelové posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM AI-CITYPLAN s.r.o.“, aktualizované následně v roce 2015, které určovalo rozdělení dopravy na provozovanou část dálnice a stávající silniční sítě v konkrétních časových horizontech. Výstupy z tohoto posouzení byly podkladem pro zpracování DÚR D11. Z tohoto dopravního modelu vyplývá, že po realizaci dálnice dojde k převážnému přesunu dopravy na dálnici a stávající silnice bude plnit jen obslužnou funkci. Citované doporučení považujeme za neopodstatněné a žádáme o jeho odstranění z textu předloženého návrhu. Požadujeme odstranit toto doporučení, dále ve třetí odrážce v dolní části na str. 29 a ve druhé odrážce na str. 48.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Dopravní intenzity z „ Modelového posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM od AF-CITYPLANU s.r.o.“ byly zpracovány za účelem hodnocení ekonomické efektivity dálnice a z hlediska posouzení výhledové dopravní situace v obci Kocbeře a jejím nejbližším okolí jsou zcela nedostatečné. Jako důkaz přikládáme kopii tohoto dokumentu v prostoru obce Kocbeře (viz příloha č. 1) a upozorňujeme, že v tomto dokumentu chybí intenzity na silnici III/300 (dálniční přívaděč) tak i na průjezdním úseku silnice II37. Rovněž tak nejsou patrné intenzity křižovatkových pohybů na MUK Kocbeře, které jsou dle závazné normy ČSN 73 6102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích) nezbytným podkladem pro návrh křižovatky, viz článek 4.4.2.3.1.

Na našem doporučení i nadále trváme a text předmětné studie doplňujeme o požadavek na doplnění DUR D11 o výhledové intenzity křižovatkových pohybů a následné zdůvodnění typu a tvaru MUK Kocbeře.

Toto platí i pro třetí odrážku v dolní části na straně 29 a pro druhou odrážku na straně 48.

Vaše připomínka č.5:

5. Na str. 23 je ve čtvrté odrážce uvedeno:

„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 objízdnou trasou,“

V rámci kontroly údajů z dokončené DÚR D11 a v rámci jednání se zpracovatelem této dokumentace bylo zjištěno, že v daném území bylo shledáno toto doporučení již jako neaktuální a z dokončené DÚR D11 bylo tudíž odstraněno, doporučujeme jej rovněž odstranit i z předloženého návrhu územní studie.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Tak jak jsem Vás již jednou upozorňoval, předmětná studie byla zpracována a odevzdána k datu 10.10.2016 (viz předávací protokol) a vycházela z dokumentace DUR D11 v podobě k datu poskytnutí, tedy květen 2016. Takto se studie na dokumentaci DUR D11 i odvolává, viz část Podklady. Studie tedy nemůže reagovat na doplnění a úpravy dokumentace DUR D11 k datu prosinec 2016. Prosím, vezměte toto na vědomí.

Vaše připomínka č.6:

6. Na str. 24 je ve druhé a třetí odrážce uvedeno následující tvrzení:

„Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno,

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)“

Opakovaně upozorňujeme, že tato tvrzení, že nebyly prověřeny náhradní zdroje pitné vody a že opatření k sanaci zdrojů pitné vody jsou nedostatečná je sama o sobě neodůvodněná a proto žádáme o jejich odstranění. Pokud jde o zhodnocení nadstandardního průzkumu v oblasti hydrogeologie, jak je uvedeno v tučně uvedeném textu níže – viz doporučení doplnění projektu DÚR D11, s tímto doporučením se lze ztotožnit a v textu může být ponecháno.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Vaši připomínku je třeba rozdělit na dvě části:

- 1) Prověření náhradních zdrojů pitné vody: Úkolem předmětné studie bylo „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 Kočeře 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“ viz Zadávací dokumentace a SoD. Požadavek ÚP 24 na prověření náhradního zdroje pitné vody je uveden v návrhové části viz. str. 11, kap. 4. V dokumentaci DUR D11 toto prověření není. V předmětné studii tedy v souladu s SoD a zadávací dokumentací uvádíme holý fakt. V následujícím komentáři zpracovatele však doplňujeme, že „Doporučení studie ÚP 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.“*
- 2) Opatření k sanaci zdrojů pitné vody: Vodní zdroj Janská studánka není 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 Kočeře“, výčet potenciálně ohrožených vodních zdrojů na str. 29). Vzhledem k významu vodního zdroje pro obec Kočeře považujeme tento stav za nepřijatelný a navrhuje v DUR D11 vodní zdroj Janská studánka dodatečně zahrnout mezi potenciálně ohrožené vodní zdroje. Domníváme se, že na základě této skutečnosti bude tomuto vodnímu zdroji věnována patřičná pozornost jak v DUR a další projekční přípravě tak i při vlastním provádění stavby.*

V tomto duchu jsme upravili a doplnili předmětnou studii.

Vaše připomínka č.7:

7. Ve čtvrté odrážce na str. 29 je uvedeno následující tvrzení:

„Projekt DÚR D11 neřeší bezpečný pohyb cyklistů po cyklotrase 4117.“

S uvedeným tvrzením se nelze ztotožnit, není navíc ani ničím doloženo, žádáme proto o jeho odstranění.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Návrhem DUR D11 dojde k přerušení cyklotrasy pod označením 4117. Náhradní vedení cyklotrasy DUR D11 neřeší. Obojí je znázorněno na příloze č. 2. I nadále se domníváme, že přerušené vedení cyklotrasy 4117 je třeba nahradit adekvátním a dopravně bezpečným řešením již v DUR D11. Z tohoto důvodu text studie ponecháváme v původní podobě.

Vaše připomínka č.8:

8. V první odrážce v dolní části str. 29 je uvedeno následující:

*„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o:
studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety“*

Vzhledem ke skutečnosti, že v rámci projektové přípravy byla již zpracována studie výškového vedení firmou Valbek s.r.o. (jak uvádíme výše), považujeme tento požadavek za neopodstatněný a žádáme o jeho odstranění. Současně žádáme o odstranění tohoto doporučení v první odrážce na dolní části str. 42 a v šesté odrážce na str. 48.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

S odkazem na náš komentář k předchozím bodům 1. a 3. a s upozorněním na fakt, že studie výškového vedení od firmy Valbek z roku 2007 předcházela studii UP24 (z roku 2009), trváme i nadále na našem doporučení. Toto platí i pro první odrážku na dolní části str. 42 a pro šestou odrážku na str. 48.

Vaše připomínka č.9:

9. V poslední odrážce na str. 48 je navrženo následující:

„V hlukové studii projektu DUR D11 doplnit hlukové zatížení z MÚK Kocbeře.“

Vzhledem k dřívějšímu zpracování akustické studie, která byla zpracována na celou trasu v rámci zpracování DÚR D11 není důvod opakovaně takový materiál zpracovávat. Žádáme proto citovaný text odstranit.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

V příloze č.3. dokládáme část akustické studie, ze které je patrné, že nereaguje na MUK Kocbeře a z ní vycházející dálniční přivaděč směrem do Kocbeře. Takto provedená hluková studie a průběh izofon podává nereálný obraz o výsledné hlukové situaci po uvedení dálnice do provozu. Na svém doporučení musíme trvat a dále jej rozšiřujeme i na dálniční přivaděč do obce Kocbeře (silnice II/300) a průjezdní úsek stávající silnice I/37. Bez posouzení výhledové hlukové situace podél průjezdních úseku silnic se nelze vyjádřit k předpokládaným rozvojovým lokalitám obce definovaných studií UP 24. Z těchto důvodů výše zmiňovaný text ve studii ponecháváme.

Vaše připomínka č.10:

10. V dolní části na str. 49 je uvedeno následující doporučení:

„Dokumentace D11 1108 Jaroměř Trutnov, DUR byla od roku 2009, kdy byl v dokumentaci EIA posouzen vliv variantních tras na krajinný ráz, zpřesněna, byla rozpracována výsledná varianta a upravena zejména z hlediska nivelety, souvisejících staveb (náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty) a tvaru a výškového řešení mimoúrovňové křižovatky. Z tohoto důvodu by měla být doplněna o vizualizace z pohledově exponovaných míst obytného území a rekreačních tras. Zdůvodnění: Vizualizace by měly prokázat, že byla veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 jako nejvýznamnější dopravní infrastruktura v území co nejcitlivěji začleněna do okolní krajiny.

S ohledem na výše uvedené je dle našeho názoru nezbytné stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavků na využití a prostorové uspořádání území s ohledem na umístěnou veřejně prospěšnou stavbou dálnice II. třídy D11.“

V tučně citovaném doporučení je uvedena zmínka o stanovení urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využití a prostorové uspořádání území jako jeden z úkolů územního plánování. Postrádáme zde však zcela odůvodnění stanovení tohoto požadavku. Jako důvod neobstojí názor o účelu provedení vizualizace. Skutečnost, že „byla rozpracována výsledná varianta a upravena zejména z hlediska nivelety, souvisejících staveb (náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty)“ ještě není důvodem pro stanovení výše citovaného doporučení. S ohledem na tuto nedoloženou skutečnost považujeme uvedený názor za nadbytečný a žádáme, aby byl z textu zcela odstraněn.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Vizualizace by měly prokázat, že byla veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 jako nejvýznamnější dopravní infrastruktura v území co nejcitlivěji začleněna do okolní krajiny.

I nadále si stojíme za názorem, že by po vypracování podrobnější dokumentace výsledné varianty vedení dálnice II. třídy D11 měla být tato dokumentace doplněna o vizualizace z pohledově exponovaných míst obytného území a rekreačních tras. Jedná se o zvlněnou krajinu se střídajícími se vegetačními prvky a otevřenými krajinnými prostory, v níž – na rozdíl od rovinatého území např. v okolí Poděbrad – velmi záleží na způsobu, jak je dálniční stavba do krajiny začleněna.

Upozorňujeme, že tento Váš požadavek jste vznesli až v rámci reklamačního protokolu č. 3. V reklamačním protokolu č. 1. ani č. 2. nebyl uveden.

Závěrem bych Vás chtěl požádat, aby vady ve Vašem případném dalším reklamační protokol byly specifikovány v souladu s příslušnou SoD, tj. v čem konkrétní provedení díla neodpovídá konkrétnímu požadavku SoD, případně konkrétnímu právnímu předpisu (viz. SoD, oddíl IX. Odpovědnost za vady díla, záruka, odstavec 4.).

Upravený text studie Vám zasíláme v příloze.

Vady a nedodělky v reklamačním protokolu č.3 se týkají pouze textové části a proto je přílohou pouze tato část studie.

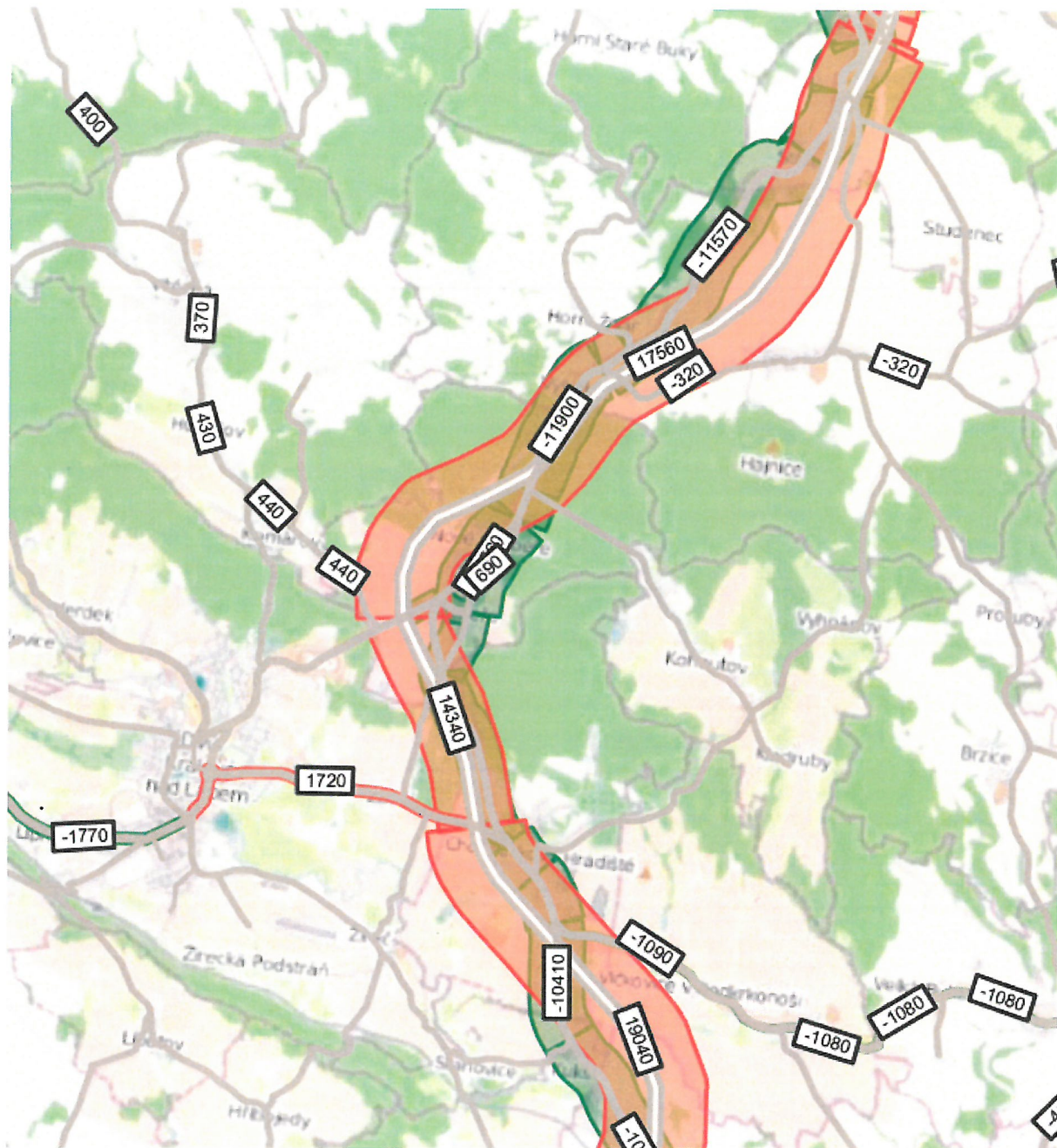
Za kolektiv níže uvedených autorů ing. Miloš Burianec



Ing. Miloš Burianec, jednatel společnosti
Ing. Lukáš Burianec, projektant
Ing. arch. Jan Buchar, architekt, urbanista

Přílohy průvodního dopisu:

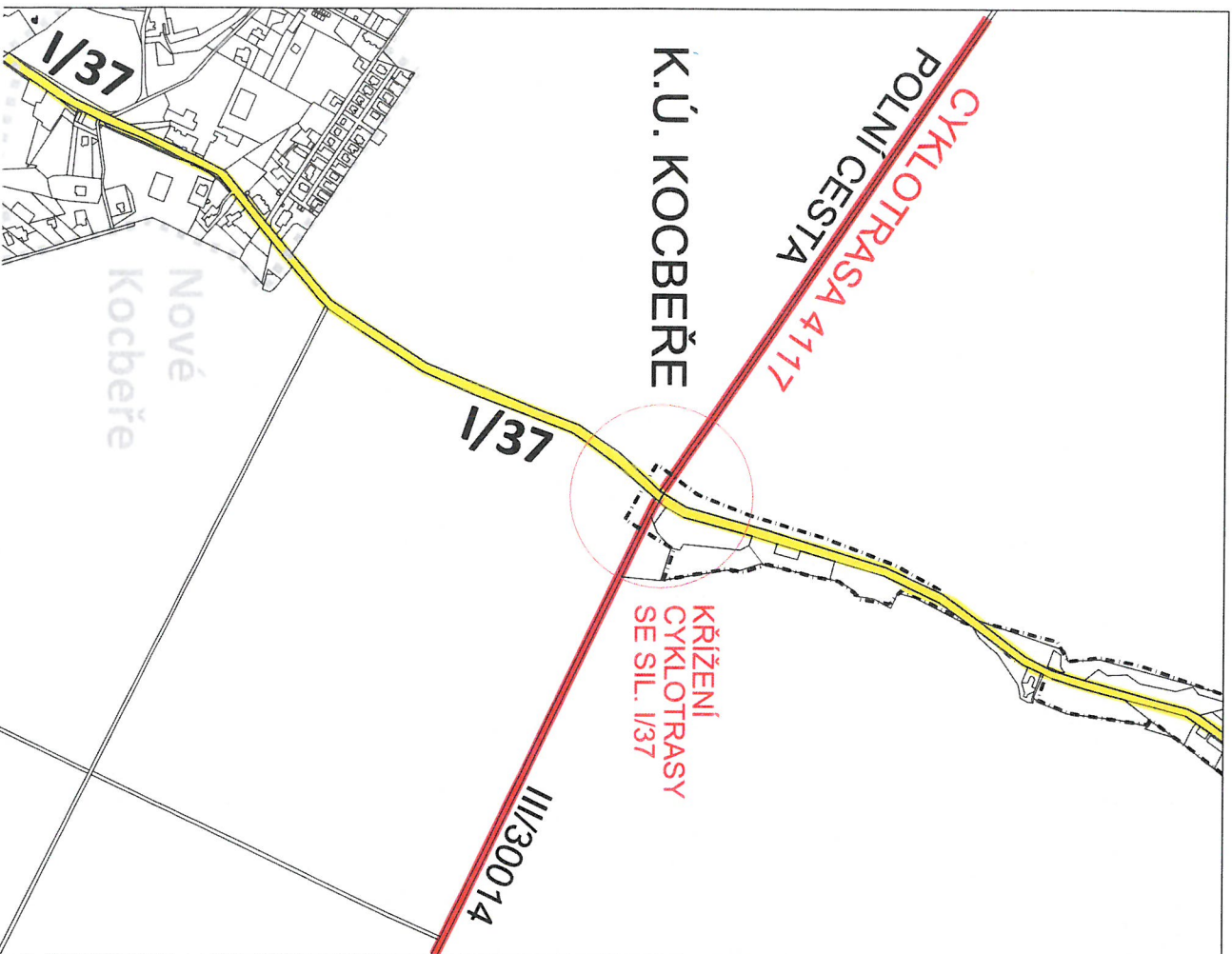
- Příloha č. 1 - Modelového posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM od AF-CITYPLANU s.r.o.
- Příloha č. 2 – Křížení cyklotrasy 4117 s D11
- Příloha č. 3 – Hluková studie D11-1108 Jaroměř – Trutnov, SUDOP Praha, 05/2016



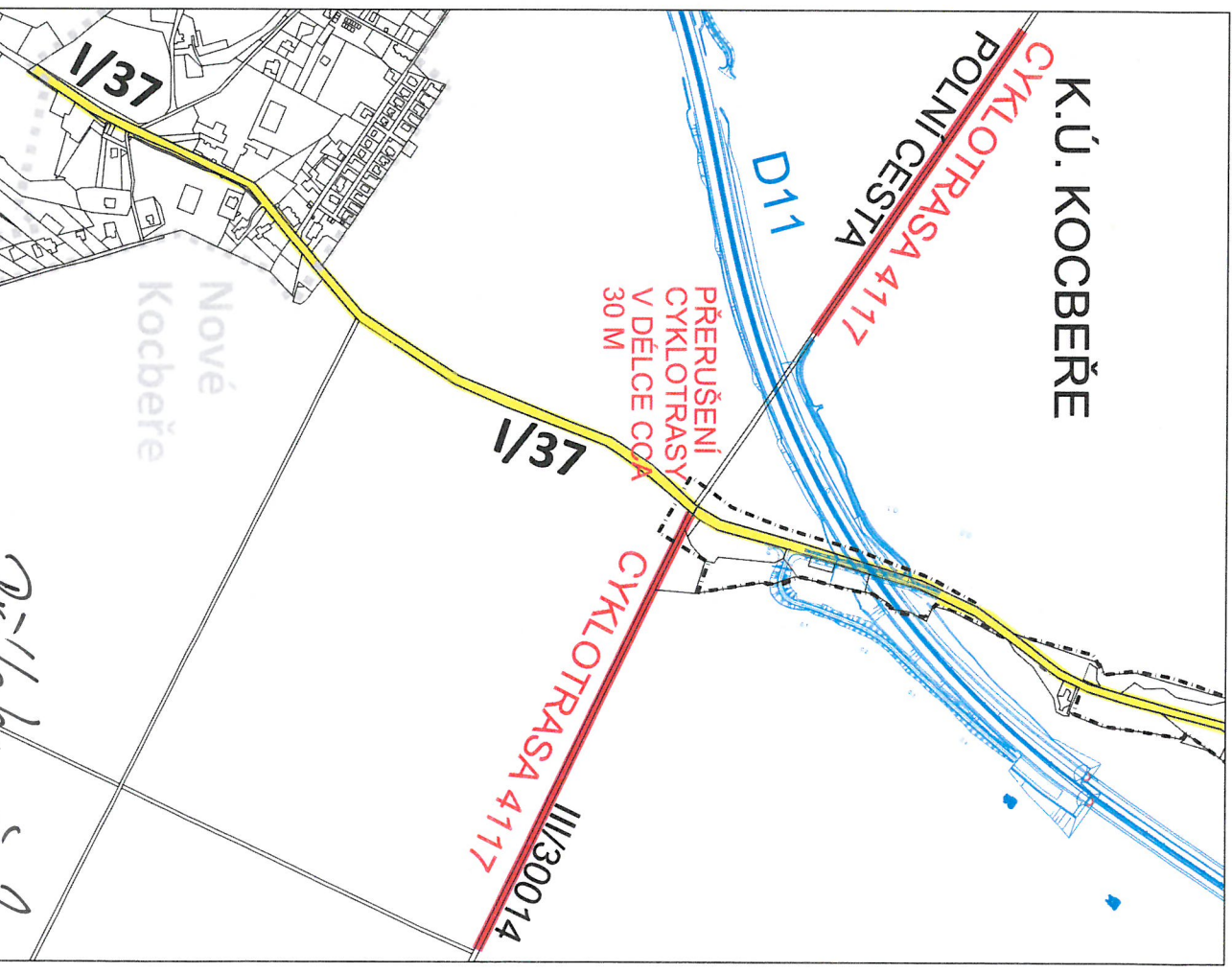
		AF-CityPlan
AF-CityPlan s.r.o. (Jindřichská 17, 110 00 Praha 1) tel.: 277 005 505; www.af-cityplan.cz	Modelové posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM Březen 2014	Rozdíl zatížení silniční sítě aktivní a nulové varianty - rok 2040 Příloha 1B.1

Příloha č. 1.

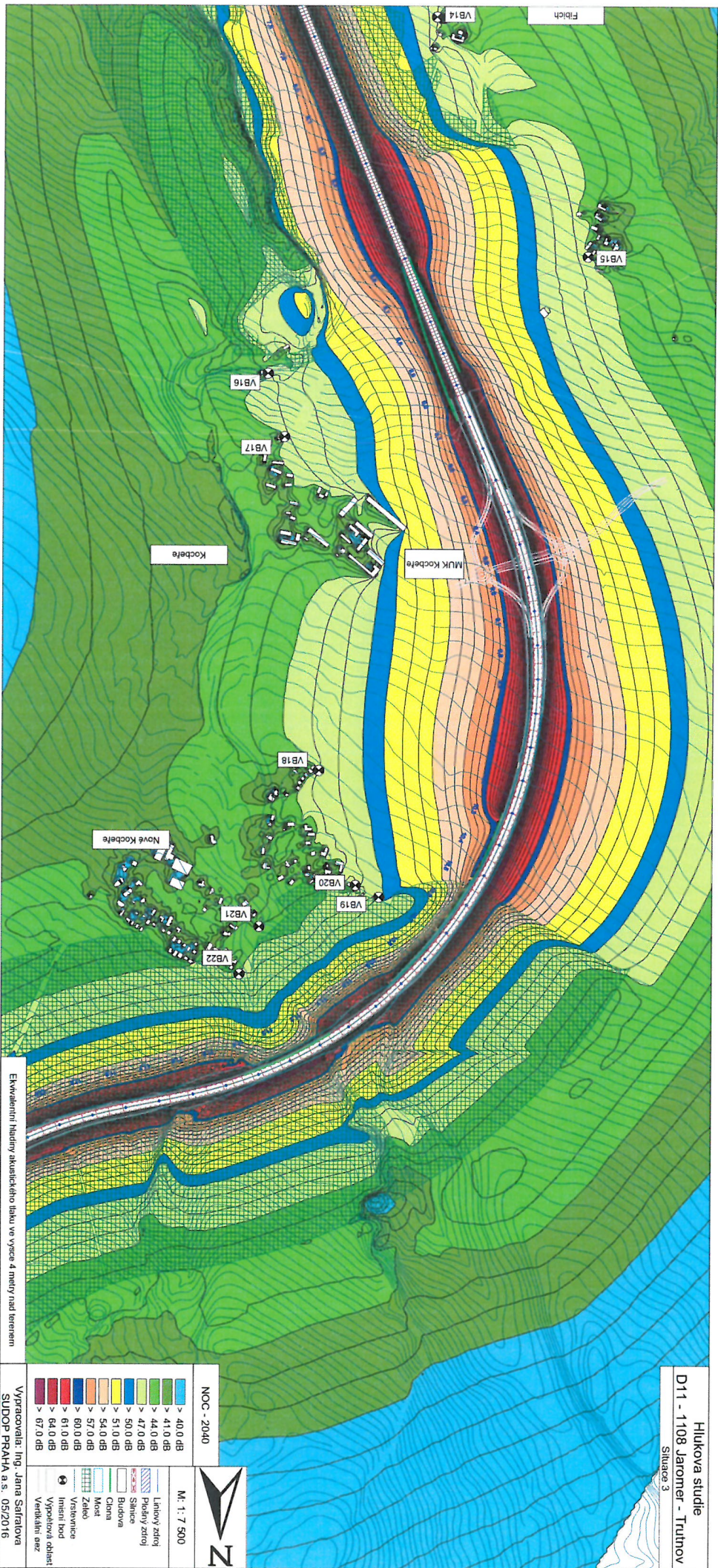
STÁVAJÍCÍ STAV - KŘÍŽENÍ CYKLOTRASY A SILNICE I/37



NAVROHOVANÝ STAV PROJEKTEM DUR D11- KŘÍŽENÍ CYKLOTRASY SE SILNICÍ I/37 A DÁLNICÍ D11



Priloha č. 2.



Hluková studie
 D11 - 1108 Jaromer - Trutnov
 Situace 3

Ekvivalentní hlady akustického tlaku ve výšce 4 metry nad terémem

Vypracoval: Ing. Jana Satričová SUDOP FRAHA, a.s. 05/2016	
NOC - 2040	M: 1: 7 500
> 40,0 dB	Línový zdroj
> 41,0 dB	Plošný zdroj
> 44,0 dB	Služba
> 47,0 dB	Budova
> 50,0 dB	Cesta
> 51,0 dB	Most
> 54,0 dB	Zeleň
> 57,0 dB	Vrstevnice
> 60,0 dB	Inženýrský bod
> 64,0 dB	Výhledová oblast
> 67,0 dB	Vedlejší areál

Priloha č. 3



40849/2017/KHK



KUKHK-12939/UP/2017

Krajský úřad Královéhradeckého kraje

Ing. Miloš Burianec
Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o.
Bozděchova 1668
500 02 Hradec Králové

Váš dopis ze dne | Vaše značka (č. j.)
6. 3. 2017

Naše značka (č. j.)
KUKHK-12939/UP/2017/Há

Hradec Králové
4. 4. 2017

Odbor | oddělení
územního plánování a stav. řádu
územního plánování

Vyřizuje | linka | e-mail
Ing. Petr Háp | 236
phap@kr-kralovehradecky.cz

Počet listů: 5
Počet příloh: 0 listů: 0
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 326.1/A/10

Reklamační protokol č. 4 ke způsobu odstranění vad a nedodělků na základě reklamačních protokolů č. 1, 2 a 3 k dílu „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“

Dopisem ze dne 6.3.2017 jsme obdrželi Vaše vyjádření k našemu dopisu ze dne 7.2. 2017 s č. j. KUKHK-5641/UP/2017/Há, v němž jsme uplatnili požadavky na odstranění konkrétních částí textu z Vámi předtím doručeného návrhu výše citované územní studie. V našem dopise jsme uplatnili požadavky na odstranění těchto konkrétních částí textu s uvedením důvodů, kvůli kterým byly uplatněny:

1. V textu na str. 12 , 29 a 42:

„Doporučení UP 24 na vedení trasy dálnice v zářezu bylo 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 i v zářezu v dalším úseku nebylo v projektu DUR D11 doloženo.“

2. Na str. 12 je ve třetí odrážce, str. 29, 42 a 48:

„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.“

3. Na str. 13:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety“

4. Na str. 13, 29 a 48:

„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.“

5. Na str. 23:

„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,“

6. Na str. 24:

„Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.

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)“

7. Ve čtvrté odrážce na str. 29:

„Projekt DÚR D11 neřeší bezpečný pohyb cyklistů po cyklotrase 4117.“

8. V první odrážce v dolní části str. 29, 42 a 48:

„Předprojektovou a projektovou dokumentaci doporučujeme doplnit o: studii variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety“

9. V poslední odrážce na str. 48:

„V hlukové studii projektu DUR D11 doplnit hlukové zatížení z MÚK Kocbeře.“

10. V dolní části na str. 49:

„Dokumentace D11 1108 Jaroměř Trutnov, DUR byla od roku 2009, kdy byl v dokumentaci EIA posouzen vliv variantních tras na krajinný ráz, zpřesněna, byla rozpracována výsledná varianta a upravena zejména z hlediska nivelety, souvisejících staveb (náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty, lávky pro pěší, protihlukové stěny, migrační objekty) a tvaru a výškového řešení mimoúrovňové křižovatky. Z tohoto důvodu by měla být doplněna o vizualizace z pohledově exponovaných míst obytného území a rekreačních tras. Zdůvodnění: Vizualizace by měly prokázat, že byla veřejně prospěšná stavba dálnice II. třídy D11 jako nejvýznamnější dopravní infrastruktura v území co nejcitlivěji začleněna do okolní krajiny. S ohledem na výše uvedené je dle našeho názoru nezbytné stanovit urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využití a prostorové uspořádání území s ohledem na umístěvanou veřejně prospěšnou stavbou dálnice II. třídy D11.“

Váš dopis ze dne 6.3.2017 (doručený Krajskému úřadu Královéhradeckého kraje dne 10.3.2017) obsahoval Vaše vyjádření k jednotlivým výše uvedeným požadavkům a návrh textové části předmětné územní studie, z jehož obsahu vyplývá, že došlo k jeho částečné úpravě. K provedení úpravy textové části uvádíme následující.

Pokud jde o části textu týkající se připomínky uvedené pod body č. 1 a 2, lze na základě vámi provedené úpravy textové části s Vámi zasláným zněním souhlasit, avšak za předpokladu, že provedení úpravy textu u bodu č. 1 je nezbytné aplikovat též na straně č. 29 a 42 textové části. Jednalo se o úpravu formulace „vedení trasy dálnice v zářezu“, přičemž studie UP 24 uvádí na str. 17 Návrhové části textu formulaci „co možná nejvíce po terénu, případně v zářezu“.

Připomínka pod bodem č. 3 nadále trvá. Kromě námi zasláné informace ze dne 7.2.2017 o tom, že byly v roce 2007 zpracována firmou Valbek s.r.o. studie výškového vedení dále doplňujeme, že ve studii UP 24 nebyly na zpracování studie variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety stanoveny žádné požadavky. Bylo tedy ponecháno na projektantovi, aby stanovil výškové vedení trasy územím. Vzhledem k tomu, že projektová dokumentace DUR D11 nemůže obsahovat varianty řešení, nýbrž jedno konkrétní, o kterém bude vedeno správní řízení ve smyslu příslušných právních předpisů, není důvod

vytýkat zpracovateli dokumentace pro územní rozhodnutí, že předložil konkrétní invariantní řešení. Činil tak v souladu s právními předpisy.

Připomínka uvedená pod bodem č. 4 trvá. Ve Vašem dopise uvádíte, že dopravní intenzity z Modelového posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM AF-CITYPLAN s.r.o. jsou nedostatečné a navíc chybí „intenzity na silnici /// 300 (dálniční přívaděč křižovatek pohybu na MUK Kocbeře)...“. Uvádíte zároveň informaci o doplnění požadavku na doplnění DUR D11 o výhledové intenzity křižovatek pohybu a následné zdůvodnění typu a tvaru MUK Kocbeře. V této souvislosti poznamenáváme, že požadavek na zpracování Vámi zmíněných posouzení jde nad rámec obsahu dokumentace pro územní rozhodnutí stanoveného obecně závazným předpisem. Stejně tak je třeba poznamenat, že pokud by takový požadavek byl uplatněn ze strany stavebního úřadu v příslušném územním řízení, neměl by oporu v zákoně č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“). Podle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.

Pokud jde o připomínku pod bodem č. 5, netrváme na ni, ale doporučujeme ji akceptovat z toho důvodu, aby Vámi zpracované dílo vycházelo z aktuálně zjištěného stavu věci. Jak jsme Vás již informovali, doporučujeme citovanou pasáž z textu odstranit z důvodu její neaktuálnosti.

Pokud jde o připomínku pod bodem č. 6 uvádíme následující. Hodnocení, které zní: „Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.“ požadujeme upravit alespoň tímto způsobem: „„Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody není v projektu DUR D11 zmíněno.“ Důvodem je skutečnost, že projekt DUR D11 se otázkou potřeby prověření náhradních zdrojů pitné vody zabýval, ale v rámci tohoto prověření dospěl k závěru, že zajištění nového zdroje v daném případě není nezbytné. Nesouhlasíme také s ponecháním textu „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)“. Posudek FINGEO upozorňuje na dodržení dostatečné kontroly funkčnosti jímacího zařízení Jánská Studánka z hlediska potenciálních rizik ovlivnění vydatnosti a jakosti jímané podzemní vody jak v rámci projekční přípravy stavby dálnice D 11, tak i při jejím provozu. Z tohoto posudku nevyplývá, že je nezbytné zmíněný vodní zdroj zařadit mezi potenciálně ohrožené jímací objekty, a to právě z důvodu provedených dosavadních průzkumů. O to méně pak lze uvádět, že opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DUR D11 jsou nedostatečná. Navíc se toto tvrzení stanoví v množném čísle, aniž by bylo dále doloženo jakých dalších zdrojů pitné vody by se mělo týkat.

Ve vazbě k výše uvedenému rovněž žádáme odstranit i tučně uvedený odstavec, který zní „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.“. Tento odstavec podle našeho názoru také nekoresponduje s Vámi zmíněným posudkem FINGEO s.r.o., neboť tento posudek v žádném případě takový závěr nepředkládá. Zmíněný posudek upozorňuje zejména na to, že je třeba potenciální rizika ovlivnění stavu hladiny a vydatnosti jímacího

území Jánská Studánka eliminovat doplňkovým hydrogeologickým průzkumem a případnou úpravou projektovaných parametrů zakládání mostních objektů v uvedeném úseku stavby. S tímto uvedeným hodnocením, které je rovněž součástí Vašeho doporučení se lze ztotožnit. Pokud se tedy jedná o zařazení textu, z něhož vyplývá, že „bude v rámci DUR D11 proveden doplňkový průzkum, případně z tohoto průzkumu vycházející technická opatření, na základě kterých bude vyloučeno kvantitativní ohrožení“ uvádíme, že s tímto citovaným zněním souhlasíme.

Připomínka uvedená pod bodem č. 7 trvá. Tvrzení, že projekt DUR D11 neřeší problematiku křížení cyklotrasy 4117 s úsekem navrhované dálnice D11 se nezakládá na skutečně zjištěném stavu věci, neboť projekt DUR D11 obsahuje řešení spočívající v přeložení této cyklotrasy do částečného souběhu s tělesem dálnice D11 směrem z obce Kocbeře na Trutnov s převedením této cyklotrasy na stávající silnici I/37 od místa křížení dálnice D11 se silnicí I/37 do místa dnešního křížení cyklotrasy se silnicí I/37. Otázka bezpečnosti pohybu cyklistů na této komunikaci je otázkou spojenou s dodržováním pravidel na pozemních komunikacích ze strany účastníků silničního provozu, případně dopravního značení, tedy organizačního opatření, které nemůže být předmětem územního řízení, neboť souvisí s působností silničního správního úřadu dle příslušného silničního právního předpisu. Důkaz o tom, že by navržené řešení v projektu DUR D11 bylo v rozporu s některými ze zákonů, jsme ve Vámi předloženém návrhu textové ani grafické části nedohledali.

Připomínka uvedená pod bodem č. 8 trvá. Uvádíme totožné argumenty jako u bodu č. 3.

Připomínka uvedená pod bodem č. 9 trvá. Naši připomínku doplňujeme v návaznosti na Vaši reakci, kde uvádíte, že „akustická studie nereaguje na MUK Kocbeře a z ní vycházející dálniční přivaděč směrem do Kocbeře“. Z naší strany je třeba doplnit, že akustická studie byla zpracována jako celek, nikoli pro samostatné části, a nelze se ztotožnit s tím, že by nepodávala reálný obraz o hlukovém zatížení. Požadavek na to, proč by měla být vypracována pro jednotlivé části staveb, nebyl ničím odůvodněn. Ve Vámi předložených materiálech rovněž nenacházíme právní předpis, který by tento požadavek stanovil. Důkaz, že projekt DUR D11 nesplňuje požadavky na příslušné právní předpisy v předloženém návrhu textové části, předložen není. Jedná se tak o nedoložené tvrzení.

Připomínka uvedená pod bodem č. 10 trvá. Pokud se týká požadavku na doplnění projektu DUR D11 na zpracování vizualizace, postrádáme ve Vašem vyjádření zákonný požadavek na naplnění této povinnosti ze strany příslušného investora. Z vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 nevyplývá, že by součástí urbanistického a architektonického řešení stavby musela být prostorová vizualizace této stavby, když v části B. 2.2. se hovoří pouze o popisu stavby v rámci souhrnné technické zprávy. Navíc je třeba uvést, že posuzování otázky estetiky není součástí tohoto předpisu, a ani není v působnosti obecného stavebního úřadu. Tato skutečnost vyplývá z obsahu ustanovení § 9 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu. Otázky spojené s posouzením ochrany krajiny, estetiky a podobně jsou v působnosti dotčených orgánů vydávajících závazná stanoviska podle zvláštních právních předpisů ke zpracované dokumentaci stavby, v daném

případě například zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Z výše uvedeného vyplývá, že tento požadavek nemá své opodstatnění.

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

Ing. Petr Háp
vedoucí oddělení územního plánování

V Hradci Králové dne 03.5.2017

Královéhradecký kraj
Ing Petr Háp, vedoucí oddělení územního plánování
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové

Akce: 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

Věc: Vyjádření zpracovatele k reklamačnímu protokolu č.4 ze dne 04.04.2017 (datovou schránkou obdrženo 07.04.2017)

Jako zpracovatel předmětné studie (dále jen studie) reaguji na Vaše připomínky takto:

V textu studie jsme upravili text v první odrážce na straně 29 a v první odrážce na straně 42 dle Vašeho požadavku. Tímto tedy považuji Vaše připomínky uvedené pod body č. 1 a č. 2 za vyřešené.

Vaše připomínka č.3:

Připomínka pod bodem č. 3 nadále trvá. Kromě námi zasláné informace ze dne 7.2.2017 o tom, že byly v roce 2007 zpracována firmou Valbek s.r.o. studie výškového vedení dále doplňujeme, že ve studii UP 24 nebyly na zpracování studie variantního výškového vedení trasy se zaměřením na snížení nivelety stanoveny žádné požadavky. Bylo tedy ponecháno na projektantovi, aby stanovil výškové vedení trasy územím. Vzhledem k tomu, že projektová dokumentace DUR D11 nemůže obsahovat varianty řešení, nýbrž jedno konkrétní, o kterém bude vedeno správní řízení ve smyslu příslušných právních předpisů, není důvod

vytýkat zpracovateli dokumentace pro územní rozhodnutí, že předložil konkrétní invariantní řešení. Činil tak v souladu s právními předpisy.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017 (naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

Asi se shodneme na tom, že trasa dálnice by měla být pokud možno vedena v zářezu (tak se uvádí i v UP24 viz str.), tak aby se snížili negativní vlivy na životní prostředí a krajinu. Toto požaduje ji ČSN 73 6101 a vyhlášky č. 104/97 Sb. §22 (blíže viz text předmětné studie). Toto by mělo být respektováno i v DUR. Pokud to v určitých místech není možné (ekonomicky reálné) je dle našeho názoru potřebné uvést zdůvodnění (např. křížení s vodotečí, vysoká hladina podzemní vody, Q100, ...). Toto v DUR chybí. Nikde v našem textu nezmiňuji, že by DUR D11 měla ve výsledné podobě

*obsahovat variantní výškové řešení – ano, výškové řešení musí být jen jedno ale jeho výsledný návrh
řádně zdůvodněn.*

*Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme
reagovat.*

Vaše připomínka č.4:

Připomínka uvedená pod bodem č. 4 trvá. Ve Vašem dopise uvádíte, že dopravní intenzity z Modelového posouzení silnice D11/R11 pro účely HDM AF-CITYPLAN s.r.o. jsou nedostatečné a navíc chybí „intenzity na silnici III 300 (dálniční přivaděč křižovatkových pohybů na MUK Kocbeře)...“. Uvádíte zároveň informaci o doplnění požadavku na doplnění DUR D11 o výhledové intenzity křižovatkových pohybů a následné zdůvodnění typu a tvaru MUK Kocbeře. V této souvislosti poznamenáváme, že požadavek na zpracování Vámi zmíněných posouzení jde nad rámec obsahu dokumentace pro územní rozhodnutí stanoveného obecně závazným předpisem. Stejně tak je třeba poznamenat, že pokud by takový požadavek byl uplatněn ze strany stavebního úřadu v příslušném územním řízení, neměl by oporu v zákoně č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“). Podle ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

SoD ani zadávací dokumentaci na DUR D11 jsme neměli k dispozici - nemohu tedy ani komentovat a v textu předmětné studie neuvádíme, zda zjištění výhledových intenzit mělo nebo nemělo být součástí DUR D11. K tomuto bychom se mohli vyjádřit až na základě předložené SoD a zadávací dokumentace na DUR D11. V naší studii vycházíme pouze z holého faktu, že dle závazné ČSN 73 6102 (Projektování křižovatek na pozemních komunikacích) jsou intenzity křižovatkových pohybů „nezbytným podkladem pro návrh křižovatky“ (viz článek 4.4.2.3.1.). Toto posouzení v DUR D11 nebylo doloženo.

Na rozdíl od Vás jsem přesvědčen, že stavební úřady by měly schvalovat pouze takovou dokumentaci, která je v souladu se zákony i závaznými ČSN.

Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme reagovat.

Vaše připomínka č.5:

Pokud jde o připomínku pod bodem č. 5, netrváme na ni, ale doporučujeme ji akceptovat z toho důvodu, aby Vámi zpracované dílo vycházelo z aktuálně zjištěného stavu věci. Jak jsme Vás již informovali, doporučujeme citovanou pasáž z textu odstranit z důvodu její neaktuálnosti.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

Nášim úkolem nebylo studii aktualizovat. – doposud řešíme „vady“. Pokud požádáte o aktualizaci studie a předáte nám k prostudování aktualizovanou DUR D11, jsme připraveni zpracovat..

Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme reagovat.

Vaše připomínka č.6:

Pokud jde o připomínku pod bodem č. 6 uvádíme následující. Hodnocení, které zní: „Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.“ požadujeme upravit alespoň tímto způsobem: „...Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody není v projektu DUR D11 zmíněno.“ Důvodem je skutečnost, že projekt DUR D11 se otázkou potřeby prověření náhradních zdrojů pitné vody zabýval, ale v rámci tohoto prověření dospěl k závěru, že zajištění nového zdroje v daném případě není nezbytné. Nesouhlasíme také s ponecháním textu „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)“. Posudek FINGEO upozorňuje na dodržení dostatečné kontroly funkčnosti jímacího zařízení Jánská Studánka z hlediska potenciálních rizik ovlivnění vydatnosti a jakosti jímané podzemní vody jak v rámci projekční přípravy stavby dálnice D 11, tak i při jejím provozu. Z tohoto posudku nevyplývá, že je nezbytné zmíněný vodní zdroj zařadit mezi potenciálně ohrožené jímací objekty, a to právě z důvodu provedených dosavadních průzkumů. O to méně pak lze uvádět, že opatření k sanaci zdrojů pitné vody navržená projektem DUR D11 jsou nedostatečná. Navíc se toto tvrzení stanoví v množném čísle, aniž by bylo dále doloženo jakých dalších zdrojů pitné vody by se mělo týkat.

Ve vazbě k výše uvedenému rovněž žádáme odstranit i tučně uvedený odstavec, který zní „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.“. Tento odstavec podle našeho názoru také nekoresponduje s Vámi zmíněným posudkem FINGEO s.r.o., neboť tento posudek v žádném případě takový závěr nepředkládá. Zmíněný posudek upozorňuje zejména na to, že je třeba potenciální rizika ovlivnění stavu hladiny a vydatnosti jímacího

území Jánská Studánka eliminovat doplňkovým hydrogeologickým průzkumem a případnou úpravou projektovaných parametrů zakládání mostních objektů v uvedeném úseku stavby. S tímto uvedeným hodnocením, které je rovněž součástí Vašeho doporučení se lze ztotožnit. Pokud se tedy jedná o zařazení textu, z něhož vyplývá, že „bude v rámci DUR D11 proveden doplňkový průzkum, případně z tohoto průzkumu vycházející technická opatření, na základě kterých bude vyloučeno kvantitativní ohrožení“ uvádíme, že s tímto citovaným zněním souhlasíme.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňují o následující:

Váš požadavek na úpravu textu: „Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody nebylo v projektu DUR D11 provedeno.“ na text „Doporučení studie UP 24 na prověření náhradních zdrojů pitné vody není v projektu DUR D11 zmíněno.“ jsme akceptovali a studii v tomto směru upravili.

Vaše další připomínky s ohledem na zásadní význam vodního zdroje pro obec Kocbeře akceptovat nemůžeme. Pokud změnu textu a našeho doporučení budete i nadále požadovat, navrhuji tento bod projednat s dotčenou obcí a teprve na základě tohoto jednání provést případné úpravy.

Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla.

Vaše připomínka č.7:

Připomínka uvedená pod bodem č. 7 trvá. Tvrzení, že projekt DUR D11 neřeší problematiku křížení cyklotrasy 4117 s úsekem navrhované dálnice D11 se nezakládá na skutečně zjištěném stavu věci, neboť projekt DUR D11 obsahuje řešení spočívající v přeložení této cyklotrasy do částečného souběhu s tělesem dálnice D11 směrem z obce Kocbeře na Trutnov s převedením této cyklotrasy na stávající silnici I/37 od místa křížení dálnice D11 se silnicí I/37 do místa dnešního křížení cyklotrasy se silnicí I/37. Otázka bezpečnosti pohybu cyklistů na této komunikaci je otázkou spojenou s dodržováním pravidel na pozemních komunikacích ze strany účastníků silničního provozu, případně dopravního značení, tedy organizačního opatření, které nemůže být předmětem územního řízení, neboť souvisí s působností silničního správního úřadu dle příslušného silničního právního předpisu. Důkaz o tom, že by navržené řešení v projektu DUR D11 bylo v rozporu s některými ze zákonů, jsme ve Vámi předloženém návrhu textové ani grafické části nedohledali.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

Na rozdíl od Vás jsem přesvědčen, že pro zajištění bezpečného pohybu cyklistů na silnici I. třídy nelze spoléhat pouze na dodržování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích, případně jiná organizační opatření. V tomto přesvědčení mě utvrzuje ČSN 73 6101 (Projektování silnic a dálnic), která v oddíle 9.9.1 uvádí, že při určitých intenzitách cyklistů a intenzitě dopravního proudu je třeba vést cyklistickou dopravu odděleně od dopravního proudu vozidel. Dále se v tomto oddíle uvádí, že „zřizování stezek pro chodce a cyklisty je třeba zejména tam, kde: - je nutno počítat s pravidelnou nebo silnou rekreační cyklistickou dopravou, nebo kde vozidla mohou jezdit vysokou rychlostí.

Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme reagovat.

Vaše připomínka č.8:

Připomínka uvedená pod bodem č. 8 trvá. Uvádíme totožné argumenty jako u bodu č. 3.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

Naše vyjádření je totožná jako k bodu č. 3.

Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme reagovat.

Vaše připomínka č.9:

Připomínka uvedená pod bodem č. 9 trvá. Naši připomínku doplňujeme v návaznosti na Vaši reakci, kde uvádíte, že „akustická studie nereaguje na MUK Kocbeře a z ní vycházející dálniční přivaděč směrem do Kocbeře“. Z naší strany je třeba doplnit, že akustická studie byla zpracována jako celek, nikoli pro samostatné části, a nelze se ztotožnit s tím, že by nepodávala reálný obraz reálný obraz o hlukovém zatížení. Požadavek na to, proč by měla být vypracována pro jednotlivé části staveb, nebyl ničím odůvodněn. Ve Vámi předložených materiálech rovněž nenacházíme právní předpis, který by tento požadavek stanovil. Důkaz, že projekt DUR D11 nespĺňuje požadavky na příslušné právní předpisy v předloženém návrhu textové části, předložen není. Jedná se tak o nedoložené tvrzení.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

MUK Kocbeře je nedílnou součástí D11 (viz zákon č. 13/1997 a prováděcí vyhláška 104/1997). Pokud tedy akustická studie má dokladovat hlukové dopady z automobilové dopravy na D11, musí zahrnovat i MUK Kocbeře. Opakovaně tvrdím, že průběh izofon uvedený v předložené hlukové studii zpracované v rámci DUR D11 nezahrnuje MUK Kocbeře a tedy podává nereálný obraz o výsledné hlukové situaci po uvedení dálnice D11 do provozu.

Hlukovou studii na dálničním přivaděči do obce Kocbeře (silnice II/300) a průjezdní úsek stávající silnice I/37 doporučujeme s odvoláním na UP 24 - bez této hlukové studie se nelze potvrdit soulad UP 24 s DUR D11 (navržené rozvojové lokality). Nikdy však neuvádíme, že hluková studie na průjezdním úseku stávající silnice I/37 musí být součástí DUR..

Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme reagovat.

Vaše připomínka č.10:

Připomínka uvedená pod bodem č. 10 trvá. Pokud se týká požadavku na doplnění projektu DUR D11 na zpracování vizualizace, postrádáme ve Vašem vyjádření zákonný požadavek na naplnění této povinnosti ze strany příslušného investora. Z vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 nevyplývá, že by součástí urbanistického a architektonického řešení stavby musela být prostorová vizualizace této stavby, když v části B. 2.2. se hovoří pouze o popisu stavby v rámci souhrnné technické zprávy. Navíc je třeba uvést, že posuzování otázky estetiky není součástí tohoto předpisu, a ani není v působnosti obecného stavebního úřadu. Tato skutečnost vyplývá z obsahu ustanovení § 9 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu. Otázky spojené s posouzením ochrany krajiny, estetiky a podobně jsou v působnosti dotčených orgánů vydávajících závazná stanoviska podle zvláštních právních předpisů ke zpracované dokumentaci stavby, v daném

případě například zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Z výše uvedeného vyplývá, že tento požadavek nemá své opodstatnění.

Komentář zpracovatele předmětné studie:

Náš komentář z 06.3.2017(naše reakce na Váš reklamační protokol č. 3) doplňuji o následující:

Jedná se o naše doporučení, které bylo požadováno v rámci zadávací dokumentace viz. str. 4, druhý odstavec. Na našem doporučení nemáme v tomto bodě co měnit.

Tuto Vaši připomínku nepovažujeme za vadu díla a na případnou další reklamaci již nebudeme reagovat.

Vzhledem k tomu, že část Vašich připomínek jsme upravili dle Vašeho požadavku a zbývající část připomínek nepovažujeme dle SoD a navazující zadávací dokumentace za vady, přikládáme předávací protokol, a žádáme Vás o jeho potvrzení.

Upravený text studie Vám zasíláme v příloze ve formátu PDF. Tištěnou podobu textové části studie v počtu dvou paré Vám předáme přes podatelnu.

Vady a nedodělky v reklamačním protokolu č.3 se týkají pouze textové části a proto je přílohou pouze tato část studie.

Za kolektiv níže uvedených autorů ing. Miloš Burianec

Ing. Miloš Burianec, jednatel společnosti
Ing. Lukáš Burianec, projektant
Ing. arch. Jan Buchar, architekt, urbanista

Přílohy průvodního dopisu:

- Příloha č. 1 – Upravený text studie v PDF
- Příloha č. 2 – Předávací protokol