

*POSOUZENÍ VARIANT VEDENÍ
RYCHLOSTNÍ SILNICE R11 V ÚSEKU
JAROMĚŘ – TRUTNOV*



Pohled na území vedení trasy mezi obcemi Choustníkovo
Hradiště a Kocbeře

Obsah:

1. Úvod
2. Charakteristika posuzované dopravní cesty
 - 2.1 Dálnice D11/rychlostní silnice R11
 - 2.2 Úsek Jaroměř – Trutnov
3. Posouzení variant
 - 3.1 Posouzení z hlediska širších územních vztahů
 - 3.2 Posouzení z environmentálního hlediska
 - 3.3 Problematická místa varianty A
 - 3.4 Problematická místa varianty D
 - 3.5 Analýza SWOT
4. Závěr

1. Úvod

Doprava, především pak doprava silniční, je výrazným fenoménem dneška. Přestože doprava má nesporné přínosy, ať už hovoříme o podílu na růstu životní úrovně obyvatel, na růstu HDP apod., také přináší celou řadu negativ, kdy se jedná především o dopady na životní prostředí a potažmo s tím o dopady na zdraví obyvatel.

Dopravní cesty by tedy měly být navrhovány co nejúčelněji vzhledem k dopravní situaci dané oblasti a její dopravní obslužnosti. A také by měl být brán zřetel na eliminaci jejich negativních dopadů.

V předloženém posouzení úseku rychlostní silnice R11 Jaroměř – Trutnov jsou jednotlivé varianty zhodnoceny především z hlediska jejich vztahu k území, k dopravním vazbám a environmentálním dopadům.

V posuzovaném úseku rychlostní silnice R11 jsou navrženy čtyři varianty – varianta A, varianta B, varianta C a varianta D. První tři uvedené varianty, které jsou ve větší či menší míře vedeny souběžně se stávající silnicí I/37, byly zahrnuty do fáze zpracování oznámení procesu EIA a z tohoto zpracování vzešla jako nejvhodnější varianta A. Na základě požadavků dotčených obcí byla Ministerstvem životního prostředí navržena varianta D, která prochází východně od obcí Vlčkovice v Podkrkonoší, Choustníkovo Hradiště a Kocbeře.

V rámci předloženého odborného posouzení jsou posuzovány dvě varianty, a to již zmiňovaná varianta A, která byla vybrána jako optimální zástupce západního vedení a varianta D, vedoucí východně.

2. Charakteristika posuzované dopravní cesty

2.1 Dálnice D11/ rychlostní silnice R11

Posuzovaný úsek rychlostní silnice R11 Jaroměř – Trutnov je součástí mezinárodního dálkového tahu E67 Varšava - Wrocław - Hradec Králové – Praha. Na polské straně by měla navazovat na polskou rychlostní silnici S3 Lubawka - Legnica - Szczecin. Celková délka komunikace je 154 km, z toho je v současné době 84 km v provozu a 70 km v přípravě.

První plány na vedení dopravní cesty v tomto směru pochází již z roku 1938, kdy měl být vybudován tah Plzeň – Praha – Hradec Králové, plány však zhatila 2. sv. válka. V roce 1963 pak byla dálnice zahrnuta do plánované výstavby dopravních cest, avšak s výstavbou se začalo až v roce 1978, kdy byl vybudován necelých 9 km dlouhý úsek Praha – Jirny. V současné době probíhá mediálně známá kauza týkající se výkupu pozemků těsně před Hradcem Králové, kdy dosud nevykoupené pozemky brání v pokračování stavby. Z Prahy do Jaroměře je dopravní cesta navržena v parametrech dálnice, z Jaroměře na státní hranice jako rychlostní komunikace.

2.2 Úsek Jaroměř - Trutnov

Stavba 1108 Jaroměř – Trutnov začíná v 113,3 km a končí v 133,1 km, dosahuje tedy celkové délky 19,8 km. Stavba je navržena v parametrech R 27,5/120. V roce 2004 byl schválen návrh ÚP VÚC Trutnovsko-Náchodsko se západní variantou R11.

2.2.1 Charakteristika jednotlivých variant

Zhodnocení záměru „Rychlostní silnice R11, stavba 1108“ z hlediska vlivů na životní prostředí bylo provedeno v rámci zpracování oznámení v procesu EIA. Hodnoceny byly tři varianty, varianta A, B a C.

Všechny tři varianty vycházejí z křižovatky u obce Hořenice, zatímco varianty B a C vedou v blízkosti silnice stávající, varianta A se odklání severním směrem. Všechny tři varianty se pak potkávají mezi obcemi Choustníkovo Hradiště a Kocbeře a až k obci Kocbeře vedou v souběhu. Dále jsou pak už řešeny varianty pouze dvě – varianta A, která je zde vedena v trase varianty C, a varianta B. Kolem obce Kocbeře a Nové Kocbeře jsou obě navrhované trasy vedeny v souběhu. Jako nevhodnější varianta vzešla z tohoto hodnocení varianta A a jako varianta nejméně vhodná pak varianta B.

Doposud tedy byly sledovány tři varianty vedoucí souběžně se silnicí I/37, v reakci na přípis obcí a také s ohledem na vedení trasy vzhledem k bývalému Šporkovu panství Choustníkovo Hradiště byla Ministerstvem životního prostředí navržena ještě čtvrtá varianta, označovaná jako D. Tato trasa je vedena východním směrem od zmiňovaných obcí. Varianta D je předmětem posuzování v procesu EIA, jehož fáze Dokumentace probíhá právě v současné době. V rámci tohoto posudku je, jak již bylo zmíněno, provedeno zhodnocení varianty A a varianty D.

Západní koridor

Varianta A

Varianta A je vedena od MÚK Jaroměř – sever, kde se kategorie dálnice mění na rychlostní silnici s parametry R27,5/120. Mostní konstrukcí délky cca 600 m pro variantu A a cca 650 m pro varianty B a C trasa kříží Labe a zatímco varianty B a C pokračují dále v souběhu se stávající silnicí I/37 varianta A pokračuje více na sever a k silnici I/37 se dostává později, zhruba na úrovni Velkého lesa. Na cca 118 km je navržena MÚK Choustníkovo Hradiště. Dále všechny tři varianty západního koridoru prochází souběžně lesním komplexem mezi obcemi Choustníkovo Hradiště a Kocbeře, odkud je varianta A vedena ve stopě varianty C. Varianty A (C) i B jsou vedeny souběžně také kolem obcí Kocbeře a Nové Kocbeře, kde je navržena MÚK Kocbeře na cca 123 km. Dále varianta A (C) kříží silnici I/37 v cca km 126, zatímco varianta B zůstává na západní straně a kříží ji až na cca 127 km, kde je navržena MÚK Brusnice. Následuje MÚK Střítež na cca 132 km a za obcí Střítež se varianty napojují na stavbu R1109 a pokračují dále směrem na Trutnov.

Východní koridor

Varianta D

Varianta D je v úseku mezi Jaroměř a osadou Výšinka vedena sedlem nad obcí Kocbeře, východně od obce Vlčkovice v Podkrkonoší a dále vede šikmo zalesněným svahem Hradištského lesa mezi Kohoutovem a Choustníkovým Hradištěm směrem na obec Výšinky. Odkud pokračuje trasa shodně s variantou A. V prostoru mezi sídli Kuks a Brod je navržena MÚK Brod se silnicí I/37. Stávající silnici II/307 vedoucí obcí Vlčkovice v Podkrkonoší a silnici III/29923 vedoucí z Choustníkova Hradiště do Kohoutova nově navrhovaná rychlostní komunikace mimoúrovňově kříží. Další MÚK Kocbeře se silnicí III/30014 je navržena mezi obcí Nové Kocbeře a Výšinka včetně napojení silnice I/37.

3. Posouzení variant

3.1 Posouzení z hlediska širších územních vztahů

V současné době je doprava mezi Jaroměří a Trutnovem realizována silnicí první třídy I/37, která prochází sídly Heřmanice, Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Výšinka, Střítež a okrajem sídla Hořenice, Brod, Kuks a Bojiště. V širších souvislostech zajišťuje silnice I/37 napojení především sídla Dvůr Králové nad Labem, které představuje ve sledovaném úseku největší spádovou oblast a ve směru od silnice I/37 je zpřístupněno dvěma komunikacemi kategorie II. třídy (II/299 a II/300) a silnicemi III. třídy, a dalších sídel v okolí silnice např. Vlčkovice v Podkrkonoší a Kohoutov.

Kromě funkce obslužné v dotčeném území má tato komunikace i nezanedbatelný podíl jak osobní tak i nákladní tranzitní dopravy v severojižní ose mezi městy Jaroměř a Trutnov s návazností na silnici I/33 ve směru na Hradec Králové a na severu na silnici I/14 zpřístupňující oblast Krkonoš a zajišťující přeshraniční vazby s Polskem. Průměrná denní intenzita vozidel nepřesahuje hodnot 10000 vozidel za den, podíl nákladní dopravy v mezikřížovatkových úsecích se pohybuje v rozmezí 1000 – 2000 nákladních vozidel za den. K největšímu přílivu a odlivu vozidel dochází v úseku kolem města Dvůr Králové nad Labem.

Vzhledem k výše popsané dopravní situaci by v případě realizace varianty A došlo k převedení značné části dopravy jak tranzitní tak i zdrojové a cílové na nově navrhovanou komunikaci. Při realizaci varianty D by došlo k odlehčení na stávající silnici I/37 pouze o dopravu tranzitní, zdrojová a cílová doprava především mezi městy Jaroměř, Dvůr Králové nad Labem a Trutnov by byla i nadále realizovaná po stávající silnici I/37.

Navrhovaná trasa rychlostní silnice ve všech variantách zkrátí jízdní dobu, zvýší plynulost jízdy. Nezanedbatelný vliv bude také mít na bezpečnost dopravy, kdy se sníží možnosti kontaktu s chodci a také stresová zátěž řidičů při průjezdu obcemi. U varianty D vedené lesním komplexem je však zvýšené riziko střetů se zvěří.

3.2 Posouzení z environmentálního hlediska

Trasa rychlostní silnice je vedena v území české pahorkatiny typické svým střídáním lesních porostů, sídel a zemědělských ploch. Jedná se o krajinu s pestrou mozaikou přírodních podmínek, která patří k ekologicky nejstabilnějším.

Obě varianty se vyhýbají sídelním aglomeracím a nepříznivé vlivy dopravy, ať už hluk či emise, se projeví pouze lokálně. Toto lokální znečištění ovzduší i zvýšená hluková zátěž se projeví především v obcích, ve kterých se trasa přibližuje ke stávající obytné zástavbě nejbližší, jedná se především o Brod nad Labem, Kuks, Vlčkovice v Podkrkonoší, Choustníkovo Hradiště, Kocbeře a Střítež. V této souvislosti jsou především diskutovány zmiňované varianty vedení dopravní cesty, které v menší či větší míře přinášejí právě tyto lokální negativní dopady spolu s různými možnostmi jejich eliminace.

Vzhledem k tomu, že trasa A je vedena kolem obcí Choustníkovo Hradiště, Vlčkovice v Podkrkonoší, Kocbeře, Nové Kocbeře západním směrem, tedy ve směru převládajících větrů, budou obyvatelé vystaveni většímu působení emisí, prašnosti i hlukovému zatížení.

Naproti tomu trasa D je vedena převážně směrem východním a od další obytné zástavby západním směrem je vzdálena více.

Navržené varianty trasy R11 neprocházejí žádným chráněným územím, jejich vedení je situováno mezi Krkonošský národní park a chráněnou krajinnou oblast Broumovsko. V posuzovaném prostoru se však nachází celá řada významných krajinných prvků definovaných na základě zákona č. 114/1992 Sb.

Obě varianty jsou vedeny v území chráněné oblasti přirozené akumulace vod Východočeská křída, která byla vyhlášena nařízením vlády č. 85/1981 Sb. Severní hranice CHOPAV Východočeská křída prochází severně od Dvora Králové nad Labem u obce Hajnice.

V posuzovaném území se nachází tato ochranná pásma vodních zdrojů, z nichž dvě jsou plánovanou výstavbou dotčena přímo:

- OPVZ I. stupně jižně od Choustníkova Hradiště
- OPVZ I. a II. stupně po pravé straně silnice z Choustníkova Hradiště na Kocbeře na okraji lesního komplexu Hradiště – zde je u varianty A nutné zabránit znečištění Kocbeřského potoka ropnými látkami a posypovými solemi. OPVZ leží v přímé blízkosti stávající silnice I/37, varianta A je odkloněna, varianta D do OPVZ nezasahuje vůbec
- OPVZ I. a II. stupně západně od obce Horní Žďár
- prameniště s OPVZ I. a II. stupně severozápadně od obce Nové Kocbeře – Varianta A přímo zasahuje do okrajové části OPVZ II a od OPVZ I. stupně je vzdálena pouhých 40 metrů. Varianta D se dané oblasti vyhýbá.

Ve vztahu navrhované trasy rychlostní silnice R11 k prvkům ÚSES je třeba konstatovat, že obě varianty kříží regionální biokoridor BK 742 HEŘMANICE – ŽÍREČ, který jde po obou březích řeky Labe a také protínají osu nadregionálního biokoridoru NRBK K37 LES KRÁLOVSTVÍ. Trasa varianty A kříží regionální biokoridor BK 750 POD HRÁZÍ – POLESÍ HRADIŠTĚ, není zde však navržen ekodukt. Biokoridor pak dále pokračuje jako BK 751 POLESÍ HRADIŠTĚ – NESYTÁ křížení s tímto biokoridorem je u varianty D řešeno ekoduktem. Regionální biocentra ležící v blízkosti dopravní cesty, především regionální biocentrum BC 1644 ŽÍREČ a regionální biocentrum BC 1196 POLESÍ HRADIŠTĚ ležící v lesním komplexu Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Hajnice, dotčena nebudou. Trasa A má v blízkosti křížení nadregionálního biokoridoru NRBK K37 navržen tunel o celkové délce 620 m u trasy D se počítá s výstavbou ekoduktu.

Charakteristika dotčených prvků ÚSES:

- nadregionální biokoridor BK K37 - LES KRÁLOVSTVÍ. Pro biokoridor jsou charakteristické mezofilní bučiny. Vedení varianty A je navrženo v 620 metrech dlouhém tunelu
- regionální biokoridor BK 742 HEŘMANICE – ŽÍREČ. Tento biokoridor kopíruje vodní tok řeky Labe a jsou pro něj tedy typické mokřadní a pobřežní křoviny a lesy a také hydrofilní trávníky a bylinná vodní a pobřežní vegetace. Trasa R11 je zde v obou variantách plánována na mostní konstrukci
- regionální biokoridor BK 750 POD HRÁZÍ – POLESÍ HRADIŠTĚ. Tento biokoridor je charakteristický svými borovými a jedlovými doubravami a dubohabřinami. Zde není na vedení varianty A navržen ekodukt, který by umožňoval migraci a zachovával spojitost biokoridoru.
- regionální biokoridor BK 751 POLESÍ HRADIŠTĚ – NESYTÁ. Tento biokoridor je pokračováním BK 750, v místě křížení s variantou D je navržen ekodukt.

Každý zásah člověka do krajiny a výstavbu dopravní cesty nevyjímaje ovlivní její krajinný ráz. Krajinný ráz (podle §12 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny) je dán přírodní, kulturní a historickou charakteristikou určitého místa nebo oblasti resp. vnímatelnými znaky a hodnotami těchto charakteristik.

Hodnocení krajinného rázu vychází ze základní typologie krajiny:

- Typ A – krajina zcela pozměněná člověkem

- Typ B – krajina intermediální, s vyrovnaným vztahem mezi přírodou a člověkem
- Typ C – krajina relativně přírodní

Posuzované území ve kterém jsou navrženy obě varianty vedení trasy R 11 lze zařadit do krajiny typu B, tedy krajiny harmonické.

Mezi významné přírodní charakteristiky v posuzovaném území bezesporu patří přechod údolí řeky Labe, zde by měla být snaha vybudovat most vhodných konstrukčních parametrů, aby se aspoň částečně eliminoval negativní vliv na krajinný ráz. Dalšími významnými charakteristikami jsou přechody lesními komplexy „Polesí Hradiště“, který je regionálním biokoridorem RBK 750. Trasa varianty A je zde vedena na okraji a v zářezu. Není zde ale vyřešeno propojení s regionálním biocentrem 1196 Polesí Hradiště. Druhým dotčeným lesním komplexem je „Les království“, kterým prochází osa nadregionálního biokoridoru K 37. Ve variantě A je v místě střetu navržen již zmiňovaný tunel. Ve variantě D je navržen ekodukt.

Velmi problematickým místem při vedení trasy R11 ve variantě A je NKP Kuks, NKP Braunův Betlém a území bývalého Šporkova panství Choustníkovo Hradiště. Kuks byl vyhlášen národní kulturní památkou na základě nařízení vlády ČR č. 262/1995 Sb. a Braunův Betlém o 6 let později na základě vládního nařízení č. 132/2001 Sb. Bývalé Šporkovo panství je barokním lázeňským areálem, jehož zakladatelem byl hrabě František Antonín Špork. Jedná se o unikátní komponovanou barokní krajinu, která je dodnes významným svědectvím tehdejší doby a patří mezi nejvýznamnější kulturní dominanty dané lokality. Varianta A prochází ochranným pásmem této kulturní památky.

Mezi další problémové okruhy z environmentálního hlediska patří vliv dopravní cesty na fragmentaci krajiny. Pro hodnocení fragmentace krajiny dopravou byly vymezeny polygony UAT (unfragmented areas by traffic) – oblasti nefragmentované dopravou. Jedná se o části krajiny splňující následující podmínky:

- ohraničení silnicemi s intenzitou větší než 1000 vozidel/den nebo vícekolejné železnice
- rozloha větší nebo rovna 100 km².

Mezi základní atributy polygonů patří jejich plocha a také zastoupení vhodných biotopů. Z hlediska plochy lze vymežit tři kategorie:

- Kategorie A (výborná) – rozsah 500 km² a více – vysoce perspektivní
- Kategorie B (velmi dobrá) – rozsah 200 – 499 km²
- Kategorie C (dobrá) – rozsah 100-199 km² – riziko pro budoucnost, při rozdělení hrozí zánik

Důležitým parametrem je zastoupení vhodných biotopů a pro spojení obou faktorů byla definována veličina EA – efektivní plocha (km²), která reprezentuje plochu uvnitř polygonu, která je pro daný druh skutečně využitelná

V řešeném území se nachází tři polygony, které jsou od sebe odděleny silnicí I/37:

- Polygon č. 194 o celkové rozloze 122,78 km², který leží východně od stávající silnice I/37
- Polygon č. 196 o rozloze 105,39 km², ležící západně od I/37
- Polygon č. 183 o rozloze 162,8 km², ležící jihozápadně od stávající silnice I/37.

Varianta A se dotýká všech tří polygonů, ale protože je vedena v blízkosti stávající silnice I/37, nedochází k významnému zásahu do těchto polygonů. Varianta D je vedena dále od

stávající I/37 a svým vedením zasahuje více pouze do polygonu č. 194. Vzhledem k relativně malé velikosti tohoto UAT, která je 122,78 km², hrozí jeho ohrožení, případně i zaniknutí.

Půdy v posuzovaném území jsou typické pro polohu daného území i jeho nadmořskou výšku. V katastru obce Choustníkovo Hradiště jsou půdy v klimatickém regionu 5, v katastru obce Kocbeře je klimatický region 7.

Zatímco varianta A je vedena převážně po pozemcích s funkcí zemědělského půdního fondu, trasa varianty D výrazně zasahuje do lesního komplexu Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Hajnice a zasahuje do chráněného lesního útvaru CHLÚ č. 718260200.

3.3 Problematická místa varianty A

- Vedení rychlostní komunikace v blízkosti vodního zdroje - Jánské studánky, kde dříve bývaly lázně.
- Dotčení ochranných pásem vodních zdrojů.
- Vedení rychlostní komunikace v blízkosti stávající zástavby
- Ohrožení dalšího rozvoje obce (jediná možnost nové výstavby, kterou obec Kocbeře má, je právě směrem od vesnice na západ, to znamená směrem k plánované komunikaci).
- Navrhovaná komunikace oddělí sídelní část obce Kocbeře – Nová Ves
- Vedení varianty je plánované v okolí sídel Choustníkovo Hradiště a Kocbeře na úrovni terénu případně na násypu včetně návrhu dvou MÚK, trasa tak bude rušivým prvkem z hlediska krajinného rázu. Trasa v těchto místech prochází otevřenou krajinou.
- V těsné blízkosti památkové rezervace Kuks – Betlém je navržen most přes řeku Labe délky cca 600 m a výšky cca 47m
- Trasa varianty A se bezprostředně dotýká památkové rezervace Kuks – Betlém a prochází ochranným pásmem této kulturní památky.
- Ohrožení naleziště cihlářské hlíny v okolí obce Choustníkovo Hradiště.
- Křížení regionálního biokoridoru BK 750 POD HRÁZÍ – POLESÍ HRADIŠTĚ.
- Záběr v současné době obdělávaných zemědělských půd.

3.4 Problematická místa varianty D

- Navrhovaná trasa obklopuje obec Vlčkovice v Podkrkonoší z jižní, východní a severní strany
- Narušení lesního komplexu Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Hajnice.
- Zásah do CHLÚ č. 718260200.
- Zásah do celistvé, neporušené krajiny – fragmentace krajiny
- Ohrožení existence UAT č. 194.
- Porušení vazeb mezi obcemi a lesním komplexem.
- Narušení nově vybudované cestní sítě obce Vlčkovice v Podkrkonoší.
- Narušení pozemkových úprav obce Vlčkovice v Podkrkonoší.
- Záběr v současné době obdělávaných zemědělských půd.

3.5 Analýza SWOT

Pro hodnocení variant byla použita analýza SWOT. Jedná se o metodu, kdy jsou identifikovány silné (Strengths) a slabé (Weaknesses) stránky, příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats).

Tab. 1 SWOT analýza pro variantu A

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ připravenost varianty ▪ vedení v souběhu se stávající silnicí I/37 – nedojde k další fragmentaci krajiny ▪ nedojde k výraznému ovlivnění polygonů UAT – vedení po okrajích stávajících polygonů ▪ možnost napojení sídel na nově navrhovanou rychlostní komunikaci (MÚK Jaroměř, MÚK Choustníkovo Hradiště, MÚK Kocbeře a MÚK Střítež) ▪ zkrácení jízdní doby ▪ zvýšení plynulosti jízdy a bezpečnosti dopravy ▪ zůstane zachována cestní síť u obce Vlčkovice v Podkrkonoší ▪ zůstanou zachovány pozemkové úpravy obce Vlčkovice v Podkrkonoší 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vedení západním směrem od obcí, tedy směrem převládajících větrů – ohrožení hlukem a exhalacemi ▪ rušivý prvek z hlediska ovlivnění krajinného rázu – vedení otevřenou krajinou ▪ dotčení ochranných pásem vodních zdrojů ▪ oddělení sídelní části obce Kocbeře – Nová Ves ▪ omezení dalšího rozvoje obce Kocbeře ▪ zábor obdělávaných zemědělských půd
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ převedení značné části dopravy jak tranzitní tak i zdrojové a cílové na novou rychlostní komunikaci ▪ nedojde k další fragmentaci krajiny ▪ zkvalitnění dopravy v dotčené lokalitě 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ohrožení vodního zdroje Janské studánky ▪ střet s prvky ÚSES, není navržen ekodukt u střetu s biokoridorem BK 750 ▪ vedení v bezprostřední blízkosti NP Kuks – Betlém ▪ znehodnocení naleziště cihlářské hlíny

Tab. 2 SWOT analýza pro variantu D

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ trasa je vedena mimo NP Kuks - Betlém ▪ návrh ekoduktu v místě křížení regionálního biokoridoru BK 751 POLESÍ HRADIŠTĚ – NESYTÁ ▪ zkrácení jízdní doby ▪ zvýšení plynulosti jízdy a bezpečnosti dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ trasa obchází obec Vlčkovice v Podkrkonoší ze tří stran ▪ výrazný zásah do lesního komplexu Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Hajnice ▪ možné střety se zvěří ▪ narušení cestní sítě u obce Vlčkovice v Podkrkonoší ▪ narušení pozemkových úprav obce Vlčkovice v Podkrkonoší
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zachování rozvoje obce Kocbeře ▪ nedojde k ohrožení vodního zdroje Jánská studánka a dotčení ochranných pásem vodních zdrojů ▪ není ohroženo ložisko cihlářské hlíny 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zásah do CHLÚ č. 718260200 ▪ ohrožení existence polygonu UAT č. 194 ▪ zásah do neporušené krajiny – fragmentace krajiny ▪ omezená možnost napojení stávajících sídel na navrhovanou rychlostní komunikaci – pouze dvě MÚK Brod a MÚK Kocbeře ▪ převedení pouze tranzitní dopravy a ponechání dopravy zdrojové a cílové na stávající silnici I/37

4. Závěr

Jak již bylo zmíněno v úvodu, pro vedení trasy rychlostní silnice R11 v úseku Jaroměř – Trutnov jsou navrženy v podstatě čtyři varianty. Tři z nich, označované A, B a C jsou vedeny v západním koridoru souběžně se stávající silnicí I/37 a varianta D, která je vedena východně od obcí Vlčkovice v Podkrkonoší, Choustníkovo Hradiště a Kocbeře. První tři zmiňované varianty byly předmětem posouzení v procesu EIA, a to ve fázi zpracování oznámení, na jehož základě byla jako nejvhodnější určena varianta A. V současné době probíhá fáze Dokumentace EIA, kdy je do posouzení zahrnuta také varianta D.

V předloženém odborném posouzení byly zhodnoceny varianty A a D, kdy varianta A byla vybrána jako optimální zástupce západního koridoru a varianta D reprezentuje koridor východní.

Každá z posuzovaných variant má své klady i zápory. Silné i slabé stránky, příležitosti i hrozby pro obě varianty jsou přehledně shrnuty v tabulkách analýzy SWOT.

Zatímco varianta A rychlostní silnice R11 je vedena především po pozemcích s funkcí zemědělského půdního fondu, trasa varianty D výrazně zasahuje do lesního komplexu Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Hajnice a ve větší míře zasahuje do polygonu UAT č. 194. Na druhou stranu je však nutné konstatovat, že z hlediska ovlivnění krajinného rázu a pohledů je trasa A méně přijatelná. Téměř v celé své délce je vedena na úrovni horizontu a výrazně ovlivní například pohled na Zvičinu – výraznou přírodní dominantu.

Z hlediska dopravní obslužnosti se jako problém u varianty D, vedoucí dále od stávající I/37, jeví nebezpečí převedení jen části dopravní zátěže na novou komunikaci. Vzhledem k dopravně územním vztahům by tak tranzitní doprava byla převedena po nové komunikaci a doprava zdrojová i cílová především ve vztahu k sídlu Dvůr Králové nad Labem by dále využívala stávající silnici I/37 a dále by tak zatěžovala obce hlukem a emisemi.

Nespornou výhodou varianty D je také fakt, že by se trasa téměř vyhýbala Šporkovu panství Choustníkovo Hradiště a byla by také téměř mimo dohled NKP Kuks. Zatímco všechny tři varianty vedoucí v západním koridoru zasahují do ochranného pásma památkové rezervace Kuks – Betlém, i když varianta A se zde ze všech tří variant nejvíce odklání od stávající silnice I/37 a do ochranného pásma tak na rozdíl od zbývajících dvou variant zasahuje pouze okrajově.

Pro samotnou výstavbu dopravní cesty, především pak její projektovou přípravu, také není zanedbatelný počet vlastníků dotčených pozemků. Zatímco stávající varianta A se dotkne 72 různých vlastníků u varianty D je to 48 vlastníků + vlastníci lesa.

Z hlediska negativních dopadů na obyvatele se jako příznivější jeví vedení dopravní cesty ve východním směru od obcí. S ohledem na převládající západní větry lze snížit nejen množství škodlivých látek emitovaných do ovzduší, ale také výrazně omezit hlukovou zátěž obyvatel.

V případě realizace varianty A doporučujeme ještě jednou přezkoumat výškový průběh navrhované komunikace a prověřit možnost vedení převážně v zářezu, aby nedocházelo k tak výraznému ovlivnění krajinného rázu a vizuálního kontaktu s okolní krajinou. Vedení komunikace v zářezu také přispěje ke snížení negativních dopadů na obyvatele v přilehlé obytné zástavbě. Z důvodu vedení silnice v blízkosti NP Kuks by bylo vhodné vzhledem k možnostem stavebního provedení redukovat výšku mostní konstrukce přes Labe.

Zdroje:

[1] <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit>

[2] Rychlostní silnice R11, Stavba 1108 (oznámení dle přílohy č. 32 zákona č. 100/2001 Sb.), Evernia, Liberec, 2007

[3] Mapové podklady Rychlostní silnice R11 stavba 1108 Jaroměř – Trutnov. Zhotovitel: Valbek spol.s.r.o., Evernia s.r.o.

[4] Mapové podklady Dálnice D11- úsek 1108 Jaroměř – Výšinka, varianta D. Zhotovitel: Ing. Martin Robeš, Ministerstvo životního prostředí