

I) Vyhodnocení připomínek

Vyhodnocení připomínek podle § 172 odst. 4 správního řádu, podaných podle § 39 odst. 2 stavebního zákona k návrhu Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (dále jen „ZÚR“)

Občanské sdružení Klůček – připomínka ze dne 17. ledna 2011, Jana a Vladimír Vackovi, Pěkov – připomínka ze dne 11. ledna 2011, Růžena a Vladimír Vackovi, Pěkov – připomínka ze dne 11. ledna 2011

Vzhledem k tomu, že se jedná o věcně shodné připomínky, bylo jejich vyhodnocení provedeno souhrnně. Předmětem těchto připomínek byl požadavek na vypuštění územní rezervy koridoru pro komunikaci II/303 (DS2pr) a počítání s rozšířením a zkvalitněním stávající komunikace společně s vybudováním cyklostezky, propojující Polici nad Metují a Broumov.

Vyhodnocení připomínek Koridor územní rezervy silnice II/303 je do ZÚR přebírán na základě § 187 odst. 2 stavebního zákona bez věcné změny ze schváleného územního plánu velkého územního celku Adršpašsko – Broumovsko. Jak bylo nejenom v rámci této územně plánovací dokumentace velkého územního celku, ale i v dalších doposud pořízených oborových podkladech (například Generel dopravní infrastruktury ve vybraném území okresů Náchod a Trutnov z roku 2006) konstatováno, že silnice II/303 je nejvýznamnější komunikací v regionu broumovska a její stávající vedení je nevyhovující z mnoha hledisek (např. nedostatečná šířka jízdních pruhů, chybějící prostor pro dopravně bezpečnostní prvky a pohyb chodců atd.).

Jako možné řešení stávající nevyhovující situace byly již několikrát prověřovány dvě základní varianty. Tou první bylo rozšíření a lokální úpravy stávajícího průjezdního úseku, avšak tato varianta by vyvolala demolice objektů po obou stranách silnice a technicky náročná stavební opatření. Druhou variantou bylo vyhledání jiné trasy průchodu této komunikace předmětným územím. Za tímto účelem byla vymezena i předmětná územní rezerva, která má podle stavebního zákona účel prověřit možnosti budoucího využití, přičemž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně snížil prověřované budoucí využití. Účelem této územní rezervy je tedy ochrana území a tedy jedné z variant prověřovaného řešení. Záměr zařazený do územní rezervy není realizovatelný bez aktualizace ZÚR, ve které by tento záměr byl zařazen mezi zastavitelnou plochu nebo koridor, ke kterému by obec mohla uplatnit námitky. Výsledkem prověřování územní rezervy může být i vypuštění záměru ze ZÚR.

Jak vyplývá ze stanoviska odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 8. 2. 2011, č. j. 2543/DS/2011/MT, jako příslušného dotčeného orgánu podle § 40 odst. 3 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, uplatněného v rámci veřejného projednání ZÚR, v současné době by bylo možné uvažovat o vypuštění jižní části této územní rezervy – tzn. úsek v obci Bukovice, kde by se dopravní situace mohla řešit úpravou stávající trasy komunikace. Severní část koridoru územní rezervy, vedoucí přes katastrální území Pěkov (přibližně od křižovatky silnice II/303 s III/30322), považuje tento dotčený orgán za nezbytné nadále zachovat. Hodnocení této úpravy stávajícího koridoru územní rezervy bude odbor dopravy a silničního hospodářství prověřovat v rámci dílčí studie, která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR.

V současné době tedy nelze provést úpravu koridoru, neboť se bude tato varianta prověřovat v rámci připravované studie. Teprve na základě výsledků tohoto prověření bude možné provést úpravu koridoru v ZÚR, při jejich aktualizaci, jejíž termín je stanoven stavebním zákonem.

Koridor této územní rezervy je v rámci ZÚR vymezen na základě prověření a posouzení potřeb změn v území, veřejného zájmu na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.

Edita a Jiří Hilscherovi – připomínka ze dne 17. ledna 2011

Podmínka poskytnutí pozemku p. č. 106 v k. ú. Hony, potřebného pro realizaci záměru rozšíření komunikace II/303 v prostoru Police nad Metují (rozšíření o stoupací pruh na „Pasa“) (DS31) za předpokladu vypuštění územní rezervy koridoru pro komunikaci II/303 (DS2pr) v prostoru Pěkova.

Vyhodnocení připomínky Koridor územní rezervy silnice II/303 je do ZÚR přebírán na základě § 187 odst. 2 stavebního zákona bez věcné změny ze schváleného územního plánu velkého územního celku Adršpašsko – broumovsko. Jak bylo nejenom v rámci této územně plánovací dokumentace velkého územního celku, ale i v dalších doposud pořízených oborových podkladech (například Generel dopravní infrastruktury ve vybraném území okresů Náchod a Trutnov z roku 2006) konstatováno, silnice II/303 je nejvýznamnější komunikací v regionu broumova a její stávající vedení je nevyhovující z mnoha hledisek (např. nedostatečná šířka jízdních pruhů, chybějící prostor pro dopravně bezpečnostní prvky a pohyb chodců atd.). Informace o podmínce lze vzít na vědomí s tím, že koridor (DS31) je v ZÚR vymezen jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury ve smyslu § 170 stavebního zákona. Dle tohoto ustanovení lze práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle stavebního zákona odejmout nebo omezit. Řízení o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě je upraveno zákonem č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), potřebných pro realizaci staveb a není součástí procesu ZÚR.

Koridor územní rezervy silnice II/303 (DS2pr) byl v ZÚR ponechán beze změny. Pokud jde o způsob řešení, tj. vymezení územní rezervy ve smyslu ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona, účelem tohoto řešení je prověřit možnosti budoucího využití, přičemž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně snížil prověřované budoucí využití. Záměr zařazený do územní rezervy není realizovatelný bez aktualizace ZÚR, ve které by tento záměr byl zařazen mezi zastavitelnou plochu nebo koridor, ke kterému by obec mohla uplatnit námitky. Výsledkem prověřování územní rezervy může být i vypuštění záměru ze ZÚR.

KSK Bono s. r. o., Heřmanice nad Labem – připomínka ze dne 24. ledna 2011

Požadavek na změnu vedení koridoru R11 (DS1p) tak, aby vlastnická a užívací práva společnosti KSK Bono s. r. o., k nemovitostem nebyla omezena nebo ohrožena (k. ú. Brod nad Labem, obec Heřmanice nad Labem).

Požadavek na zohlednění nemovitostí společnosti při zpřesňování tohoto koridoru v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace tak, aby nezasáhlo do koncepce areálu společnosti KSK Bono s. r. o.

Vyhodnocení připomínky Řešení koridoru rychlostní silnice R11 vedoucí prostorem obce Heřmanice zůstalo stejné jako tomu je ve schváleném územním plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko, neboť se jedná o převzaté řešení převzaté do ZÚR bez věcné změny podle § 187 odst. 2 stavebního zákona. Převzetí tohoto koridoru do ZÚR přecházelo projednání a schválení Zadání územního plánu velkého územního celku Královéhradeckého kraje v roce 2006. V tomto zadání bylo uvedeno, že s návrhem řešení rychlostní silnice R11 podle schváleného územního plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko se v daném území nadále počítá. Současně byl v Zadání územního plánu velkého územního celku Královéhradeckého kraje na straně č. 18 textu zadání stanoven požadavek zapracovat ze schváleného územního plánu VÚC trasu koridoru rychlostní silnice R11 v úseku Jaroměř – Královec. Návrh Zadání územního plánu velkého územního celku Královéhradeckého kraje byl dohodnut se všemi dotčenými orgány, jak vyplývalo z požadavku výše citovaného ustanovení § 20 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, zadání pak bylo schváleno Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje 24. 10. 2006. V souvislosti s účinností nového stavebního zákona, tedy zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu

k 1. 1. 2007, zahájil Královéhradecký kraj práce na pořízení ZÚR. Schválené Zadání územního plánu velkého územního celku Královéhradeckého kraje platilo podle ustanovení § 187 odst. 6 stavebního zákona za schválené zadání ZÚR s tím, že návrh koridoru rychlostní silnice R11 v úseku Jaroměř – Trutnov jako veřejně prospěšné stavby byl do ZÚR převzat podle ustanovení § 187 odst. 1 stavebního zákona bez věcné změny.

Pro jednotlivé koridory dopravní a technické infrastruktury se ve zmíněné kapitole d) textové části ZÚR stanoví jejich maximální šířka, která je pro dálnici a rychlostní silnici 600 metrů. Z toho vyplývá, že vedení koridoru rychlostní silnice R11 v ZÚR zobrazená v měřítku 1:100 000 neumožňuje promítnout detail budoucího umístění stavby. Nelze proto dopředu předvídat, zda a jakým způsobem se realizace tohoto záměru dotkne pozemků, které jsou ve vlastnictví společnosti KSK Bono s. r. o. Pokud však jde o požadavek této společnosti na zohlednění provozovny v navazující územně plánovací dokumentaci, je třeba uvést, že tato povinnost náleží obcím při pořizování územních plánů přímo z ustanovení § 43 odst. 3 stavebního zákona.

Pokud jde dopad řešení, které je předmětem ZÚR je také namístě poznamenat, že v kapitole d.1.1.2a) textové části označené jako „Silniční doprava – návrh“ je uveden v rámci tohoto navrhovaného koridoru mimo jiné následující úkol pro územní plánování: „*koordinovat upřesnění koridorů s ostatními zájmy nadmístního významu v území*“.

Problematikou dotčení rozvojových záměrů společnosti KSK Bono s. r. o. se Krajský úřad Královéhradeckého kraje zabýval rovněž v souvislosti s námitkou podanou obcí Heřmanice nad Labem. Nahlédl přitom do platné územně plánovací dokumentace obce Heřmanice nad Labem z roku 2001 (podle dostupných materiálů se jedná o územní plán obce Heřmanice nad Labem) a zjistil, že kromě zmíněných rozvojových záměrů v prostoru areálu společnosti KSK BONO s.r.o. tento platný územní plán obce řeší trasu předmětné rychlostní silnice R11 a ve svém území ji dále zpřesňuje.

K navrhované maximální šíři předmětného koridoru je také třeba doplnit, že ta byla mimo jiné stanovena proto, aby umožňovala obcím v rámci zpřesnění záměrů nadmístního významu v nadřazené územně plánovací dokumentaci vybrat optimální řešení a zároveň se neodchýlit od stanoveného rozsahu. Pokud by totiž došlo k nesouladu v řešení mezi ZÚR a územním plánem obce, pak by ve smyslu ustanovení § 54 odst. 5 stavebního zákona nebylo možno rozhodovat podle těch částí územního plánu, které jsou v rozporu s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem.

K podané připomínce bylo také uplatněno v rámci veřejného projednání dne 1. 2. 2011 stanovisko Ministerstva dopravy, které v obecné rovině poukazuje na platnost vedení tohoto koridoru ve schváleném územním plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko.

Jiří Šrámek, Nové Město nad Metují – připomínka ze dne 26. ledna 2011

Požadavek na vyhledání optimálního koridoru pro trasu silnice I/14, a to, jako „velký obchvat celého města Nové Město nad Metují“ pro tranzitní dopravu s důrazem na variantnost návrhu; Požadavek na vypuštění koridoru (DS4p) a území prostorově regulovat jako územní rezervu.

Vyhodnocení připomínky Řešení koridoru silnice I. třídy I/14, vedoucího prostorem města Nové Město nad Metují zůstalo stejné, jako tomu je ve schváleném územním plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko, neboť se jedná o řešení, převzaté do ZÚR bez věcné změny podle § 187 odst. 2 stavebního zákona. Návrh tohoto územního plánu velkého územního celku (tedy i koridor přeložky silnice I/14 v prostoru města Nové Město nad Metují) byl dohodnut s dotčenými orgány. Vymezení předmětného koridoru v území bylo v minulosti provedeno v rámci pořízení Územního plánu sídelního útvaru Nové Město nad Metují, schváleného v roce 1996. V procesu pořízení územního plánu velkého územního celku Trutnovsko - náchodsko v pozdějším období bylo řešení přijaté územním plánem sídelního útvaru Nové Město nad Metují předmětem opětovného posouzení, a to nejen v rámci projektových prací autorizované osoby projektanta, ale i v rámci procesu projednání územního plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko, k němuž byla uplatňována stanoviska dotčených orgánů, ale i námítky a připomínky vlastníků pozemků a staveb dotčených jeho řešením. Výsledkem tohoto procesu, při němž byly uplatňovány odborné argumenty příslušných dotčených orgánů, ale i veřejnosti,

nebyla změna situování koridoru nového, ale naopak byla potvrzena stabilizace jeho stávající polohy bez potřeby nalézt jiné územní řešení.

V rámci pořízení citovaného územního plánu velkého územního celku byla zpracována dokumentace o hodnocení navrhovaného záměru z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (dokumentace byla zpracována v rámci projednání konceptu tohoto územního plánu v březnu 2000). Součástí tohoto vyhodnocení byla i předmětná přeložka silnice I/14. Nelze se však ztotožnit s tvrzením pana Jiřího Šrámka, že výsledek tohoto vyhodnocení „vyšel negativně“. Naopak v obsahu posouzení je mimo jiné k návrhu přeložky silnice I/14 uvedeno, že stavba silnice I/14 by neměla negativně zasahovat do životního prostředí. K územnímu plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí o hodnocení vlivů na životní prostředí (stanovisko ze dne 15. 10. 2002, č. j. NM700/2906/4368/OVPŽP/02HP). Řešení obsažené v územním plánu sídelního útvaru Nové Město nad Metují a územním plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko

V souvislosti s tím je třeba také uvést, že při veřejném projednání ZÚR dne 1. 2. 2011 uplatnilo Ministerstvo životního prostředí jako příslušný dotčený orgán ve svém stanovisku nesouhlas s připomínkou pana Jiřího Šrámka, tj. nesouhlas se zpochybněním provedení hodnocení navrhovaného záměru z hlediska vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí navíc vydalo podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k ZÚR, a tím i k návrhu koridoru silnice I/14 v prostoru města Nové Město nad Metují souhlasné stanovisko (stanovisko ze dne 23. 3. 2011 s č. j. 15607/ENV/11).

Ve vztahu k výše uvedenému je třeba dále poznamenat, že Krajský úřad Královéhradeckého kraje jako příslušný pořizovatel ZÚR v rámci jejich tvorby průběžně sledoval v prostoru města Nové Město nad Metují aktuálnost koncepce řešení přeložky silnice I/14 připravované Ministerstvem dopravy, popřípadě Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, do jejichž kompetence příprava a realizaci silnic I. tříd náleží. Je třeba uvést, že žádné nové koncepční řešení oproti obsahu územního plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko uvedeným ústředním orgánem státní správy navrženo nebylo. Krajskému úřadu Královéhradeckého kraje byly dopisem ze dne 25. 4. 2007 poskytnuty Ředitelstvím silnic a dálnic ČR údaje o sledovaných jevech v oblasti záměrů rozvoje dopravní infrastruktury pro potřeby pořizování územně analytických podkladů, mezi nimiž byl i údaj o přeložce silnice I/14 v prostoru města Nové Město nad Metují. Tento záměr se stal součástí Územně analytických podkladů Královéhradeckého kraje, projednaných Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje dne 28. května 2009 a je jejich součástí i po jejich aktualizaci, projednané Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje dne 16. 6. 2011. O tom svědčí mimo jiné i stanovisko Ministerstva dopravy uplatněné v rámci veřejného projednání dne 1. 2. 2011, v němž nesouhlasí s připomínkou a uvádí, že není jiná varianta sledována.

Koridor je vymezen s ohledem na výraznou konfiguraci terénu převážně mimo zastavěná území města a obcí tak, aby při respektování limitů využití území bylo minimalizováno dotčení jeho hodnot. Zásah do zastavěného území Nového Města nad Metují nebylo možno eliminovat, protože vymezení koridoru zcela mimo zastavěné území by bylo ekonomicky nereálné, nebo nemožné z hlediska složité konfigurace terénu a tedy nerealizovatelné. Převedením tranzitní dopravy do nové trasy koridoru silnice I/33 dojde k zásadnímu odlehčení současného základního komunikačního systému centrální části města. Tím dojde k výraznému zkvalitnění životního prostředí centrální části města a to zejména po hygienické stránce, tedy snížení hlukové, emisní zátěže a vibrací a k výraznému zvýšení bezpečnosti silničního provozu (nehodovost, pohyb pěších a podobně).

Občanské sdružení Zemědělská krajina – připomínka ze dne 26. ledna 2011

Požadavek na vypuštění koridoru (DS7p) – přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda, a to zejména z důvodu možného zásahu záměru do krajiny a do zemědělského půdního fondu a dále, v souvislosti s realizací D11/R11, jako záměru nevýhodného z hlediska strategického (dále navrhovaný obchvat neřeší dopravní situaci v centru Náchoda) a z hlediska ekonomického.

Vyhodnocení připomínky Pokud se týká zásahu do krajiny nebo záboru zemědělského půdního fondu lze k tomuto bodu připomínky uvést následující. Koridor přeložky silnice I/33 byl do ZÚR územního rozvoje převzat bez věcné změny ze schváleného územního plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko. K této územně plánovací dokumentaci bylo v roce 2002 vydáno souhlasné stanovisko podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Vymezení tohoto koridoru bylo provedeno v koordinaci s Územním plánem sídelního útvaru Náchod, schváleným v roce 1998, který „severní objezd Náchoda“ obsahuje. Hlavním důvodem pro návrh přeložky silnice I/33 na území Náchoda byla skutečnost, že stávající silnice I/33 prochází intravilánem města Náchoda, přičemž po komunikaci se odehrává tranzitní doprava na blízký hraniční přechod Běloves. Hraniční přechod na sebe váže dopravní vztahy, které ze západní a jižní Evropy směřují do Polské republiky. Tato okolnost má za následek, že stávající průtahová komunikace nevyhovuje těžké nákladní dopravě. Na základě těchto skutečností se hledala nová trasa silnice I/33, která by odvedla tuto tranzitní dopravu.

Záměr přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda byl posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí a v rámci tohoto procesu bylo v roce 2006 vydáno i souhlasné stanovisko podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva životního prostředí, uplatněného k této připomínce, vzhledem k tomu, že bylo již vydáno souhlasné stanovisko, není nutné přehodnocovat záměr přeložky I/33 – obchvat Náchoda z hlediska jeho zásahu do krajiny.

Pokud se týká ekonomického a strategického hlediska záměru, lze uvést, že nositelem záměru je Ministerstvo dopravy, resp. Ředitelství silnic a dálnic, které dopravní situaci v Náchodě v minulých letech prověřovalo v rámci dílčích oborových studií, které byly zohledněny v navazujících dokumentacích. Z pohledu ZÚR je možné konstatovat, že ze strany Ministerstva dopravy je nadále požadováno, řešit v jejich obsahu koridor přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda, což potvrzují nejenom Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje, ale i stanoviska tohoto ústředního orgánu státní správy, uplatněná v rámci pořízení ZÚR.

Obchvat Náchoda je součástí připravované *Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025* (Seznam potřebných staveb bez pokrytí finančními prostředky pro realizaci do roku 2025) a je jedním ze záměrů, u kterých bude provedeno multikriteriální hodnocení. Z uvedeného vyplývá, že je tento záměr z pohledu Ministerstva dopravy nadále sledován.

Koridor je vymezen převážně mimo zastavěná území města a obcí s ohledem na výraznou konfiguraci terénu tak, aby při respektování limitů využití území bylo minimalizováno dotčení jeho hodnot. Převedením tranzitní dopravy do nové trasy koridoru silnice I/33 dojde k zásadnímu odlehčení současného základního komunikačního systému města. Tím dojde k výraznému zkvalitnění životního prostředí města a to zejména po hygienické stránce, tedy snížení hlukové, emisní zátěže a vibrací a k výraznému zvýšení bezpečnosti silničního provozu (nehodovost, pohyb pěších apod.). Převedení tranzitní dopravy mimo centrální část města bude významné i po realizaci trasy rychlostní silnice R11, čímž sice dojde k přesměrování tranzitní dopravy do nového koridoru, ale především v dálkových vazbách. V trase silnice I/33 nadále zůstane vedena tranzitní doprava především v regionálních vazbách a to jak ve směru do Polska, tak i ve směru na Hronov a dále do Broumovského výběžku.

Miroslav Satori, Hradec Králové – připomínka ze dne 30. ledna 2011 a Viktor Satori, Stěžery – připomínka ze dne 30. ledna 2011

Vzhledem k tomu, že se jedná o věcně shodné připomínky, bylo jejich vyhodnocení provedeno souhrnně. Předmětem těchto připomínek byl nesouhlas s koridorem pro přeložkou silnice II/324 – obchvat Stěžer (DS44) a požadavek na jeho vypuštění. Důvodem je dotčení pozemků p. č. 193/11 a 182/1 v k. ú. Stěžery.

Vyhodnocení připomínek Koridor pro přeložku silnice II/324 byl do ZÚR zapracován na základě požadavku odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, který je zároveň pořizovatelem Generelu silniční dopravy Královéhradeckého kraje, ve kterém je tato přeložka obsažena. Velikost a lokalizace pozemku p. č. 193/11 v k. ú. Stěžery

vzhledem k vymezenému koridoru, neumožňuje jeho posun tak, aby tento pozemek nebyl dotčen. Řešení přeložky silnice II/324 obsahuje i Územním plán obce Stěžery, schválený Zastupitelstvem obce Stěžery dne 7. 10. 2005. Řešení koridoru pro tuto přeložku, kterou je sledováno zejména snížení dopravního zatížení stávajícího nevyhovujícího průtahu zastavěným územím, bylo v ZÚR ponecháno beze změny.

Koridor je vymezen s ohledem na konfiguraci terénu v závislosti na nutnosti dodržet potřebné návrhové parametry silnice, která je významnou trasou umožňující dopravní vazby z prostoru Hradce Králové na Nový Bydžov, a která umožňuje napojení širšího území na nadřazený systém silnic I. třídy a dokonce s vazbou na budoucí dálnici D11. Koridor je tak vymezen východně od současné trasy s tím, že je veden mimo zastavěné a zastavitelné území obce tak, aby při respektování limitů využití území bylo minimalizováno dotčení jeho hodnot (především ZPF a PUPFL). Zároveň tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy dopravy, zejména hygienické (hluková, emisní zátěž a vibrace), z nové trasy na zastavěné území a již vymezené zastavitelné plochy. Dále bylo přihlédnuto k tomu, že rozvoj obce se předpokládá v ÚPD v opačném směru (západním) a tedy navrhovaný koridor není s rozvojem obce v kolizi.

Občanské sdružení R11 – Kocbeře – připomínka ze dne 21. 1. 2011, obec Kocbeře – připomínka ze dne 26. 1. 2011 a 104 fyzických osob: František Hroneš, Kocbeře (19.1.2011); Jana Čapková, Kocbeře (21.1.2011); Jaroslav Hroneš (nar. 1941), Kocbeře (17.1.2011); Zdeněk Krejčí, Kocbeře (7.1.2011); Jarmila Čapková, Vrchlabí (19.1.2011); Zdeněk Šestok, bydliště neuvedeno (19.1.2011); Jaroslav Makeš a Milena Makešová, Kocbeře (18.1.2011); Jaroslava Makešová, Kocbeře (21.1.2011); Josef Franc a Jiřina Francová, Kocbeře (bez data); Milan Šesták (nar. 1967), Kocbeře (21.1.2011); Marie Teuberová a Petr Teuber, Kocbeře (21.1.2011); Tomáš Šilhavý, Kocbeře (bez data); Libuše Staňková, Kocbeře (31.1.2011); Tomáš Pozděna, Nové Kocbeře a Leoš Drbohlav, Kocbeře a Hana Svobodová, Nové Kocbeře a Jan Hynek, Nové Kocbeře (21.1.2011); David Krejčí, Kocbeře (7.1.2011); Josef Kumprecht, Kocbeře Nová Ves (21.1.2011); Věra Pešková, Kocbeře (27.1.2011); Dana Hofmanová, Kocbeře a Roman Hejzlar, Nová Ves (21.1.2011); Jiří Cerman a Vlastimil Hušek a František Louda a Ivo Šesták, Kocbeře (bez data); Jaroslav Hroneš (nar. 1967) a Jitka Hronešová a Lenka Sychrová a Václav Sychra a Marie Králová, Kocbeře a Petr Jirásek, Trutnov a Stanislav Fátor, Dvůr Králové nad Labem (21.1.2011); Lukáš Krejčí, Kocbeře (7.1.2011); Jana Svatošová, Kocbeře (30.1.2011); Jiří Hejduk, Nové Město nad Metují (17.1.2011); Milan Kröner a Jana Krönerová a Ladislav Svatoš a Jana Svatošová, Kocbeře (30.1.2011); Petra Kissová (nar. 1966), bydliště neuvedeno (26.1.2011); Hana Cejnarová, Nové Kocbeře (26.1.2011); Ivana Vávrová, Kocbeře (21.1.2011); Zdenka Zítková, Kocbeře (22.1.2011); Růženka Lindušková a Vendula Lindušková a Alena Písecká a Milan Písecký a Pavel Linduška, Kocbeře (bez data); Kateřina Dufková, Nové Kocbeře (26.1.2011); Romana Dufková, Nové Kocbeře (26.1.2011); Lucie Kostolanská, Kocbeře (22.1.2011); Zdeněk Havel a Eva Havlová, Dvůr Králové nad Labem (21.1.2011); Josef Vávra a Věra Čápková a Luboš Čáp, Kocbeře (bez data); Marcela Šestáková, Kocbeře (21.1.2011); Milan Šesták (nar. 1934) a Vladimír Šesták a Božena Drápalíková a Josefa Nováková a Stanislav Fátor a Milan Fátor a Drahuše Fátorová a Antonín Novák a Enid Černovská a Marta Loudová, Kocbeře (21.1.2011); Pavel Samek a Hana Samková a Jaroslav Kavan, Kocbeře (bez data); Michaela Pitřmanová a Lukáš Pitřman, Nová Ves (21.1.2011); Jana Schejbalová a Vlastimil Schejbal, Kocbeře (21.1.2011); Miloš Hejzlar, Nová Ves (21.1.2011); Miroslav Hofman, Kocbeře (26.1.2011); Petra Kissová (nar. 1988), Kocbeře (25.1.2011); Jiří Kiss (nar. 1986), Kocbeře (25.1.2011); Anna Baudischová a Petr Baudisch, Kocbeře (21.1.2011); Zdeněk Cejnar, Nové Kocbeře (26.1.2011); Jitka Badischová a Petr Baudisch, Kocbeře (26.1.2011); Jaroslava Bosáková, Nové Kocbeře (26.1.2011); Jan Schejbal a Milan Schejbal a Edita Schejbalová a Martin Schejbal a Simona Schejbalová, Kocbeře (bez data); Taťána Masaříková a Vladimír Masařík, Kocbeře (21.1.2011); Eva Rezková a Radek Rezek, Kocbeře (31.1.2011); Pavel Kejzlar (nar. 1944) a Eliška Kejzlarová a Pavel Kejzlar (nar. 1992), Nové Kocbeře (24.1.2011); Jiří Kiss (nar. 1958), Kocbeře (24.1.2011); Marie Bukovská, Kocbeře (26.1.2011); Václav Bukovský, Kocbeře (25.1.2011); Věra Cejnarová, Nové Kocbeře (26.1.2011).

Občanské sdružení R11 Kocbeře, obec Kocbeře (pořizovatel ZÚR obdržel od obce Kocbeře dvě písemnosti, z nichž ta ze dne 26. 1. 2011, byla označena jako „*Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje*“ a ze dne 18. 1. 2011 jako „*Námítky proti návrhu Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje*“) a 104 fyzických osob ve svých připomínkách namítají, že stanovení koridoru pro rychlostní komunikaci R11 (DS1p) je nesprávné a nezákonné a žádají, aby nebyl schválen koridor rychlostní silnice R11 v úseku Jaromeř – Trutnov tak, jak je nyní řešen v ZÚR, a aby byl tento koridor veden ve variantní trase, jak je uvedeno v obsahu připomínek.

Vyhodnocení připomínek Vzhledem k tomu, že se jednalo o věcně shodné připomínky, které byly uplatněny v rámci námitek obcí Choustníkovo Hradiště a Kocbeře, lze uvést, že i jejich vyhodnocení je věcně shodné s obsahem odůvodnění rozhodnutí o námítkách těchto dvou obcí, uvedených v kapitole k) odůvodnění ZÚR.

Občanské sdružení Ochrana lokality za Rybníkem – připomínka ze dne 29. ledna 2011

Požadavek na vypuštění koridoru pro přeložku silnice I/33 – obchvat Náchoda (DS7p), a to zejména z důvodu možného zásahu záměru do krajiny a narušení klidové zóny lokality od Vojenského hřbitova po tunel v Dolní Radechové a negativního dopadu záměru na obyvatele a vlastníky obhospodařovaných pozemků a zahrad. Dále, s ohledem na realizaci komunikace R11, jako záměru nevýhodného z hlediska strategického a ekonomického (strategický plán Ministerstva dopravy, zveřejněný v lednu 2011).

Vyhodnocení připomínky Pokud se týká zásahu do krajiny lze k tomuto bodu připomínky uvést následující. Koridor přeložky silnice I/33 byl do ZÚR převzat bez věcné změny ze schváleného územního plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko. K této územně plánovací dokumentaci bylo v roce 2002 vydáno souhlasné stanovisko podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Vymezení tohoto koridoru v této územně plánovací dokumentaci kraje bylo provedeno v koordinaci s Územním plánem sídelního útvaru Náchod, schváleným v roce 1998, který „severní objezd Náchoda“ obsahuje. Hlavním důvodem pro návrh přeložky silnice I/33 na území Náchoda byla skutečnost, že stávající silnice I/33 prochází intravilánem města Náchoda, přičemž po komunikaci se odehrává tranzitní doprava na blízký hraniční přechod Běloves. Hraniční přechod na sebe váže dopravní vztahy, které ze západní a jižní Evropy směřují do Polské republiky. Tato okolnost má za následek, že stávající průtahová komunikace nevyhovuje těžké nákladní dopravě. Na základě těchto skutečností se hledala nová trasa silnice I/33, která by odvedla tuto tranzitní dopravu.

Záměr přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda byl posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí a v rámci tohoto procesu bylo v roce 2006 vydáno i souhlasné stanovisko podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva životního prostředí, uplatněného k této připomínce, vzhledem k tomu, že bylo již vydáno souhlasné stanovisko, není nutné přehodnocovat záměr přeložky I/33 – obchvat Náchoda z hlediska jeho zásahu do krajiny.

Pokud se týká ekonomického a strategického hlediska záměru, lze uvést, že nositelem záměru je Ministerstvo dopravy, resp. Ředitelství silnic a dálnic ČR, který dopravní situaci v Náchodě v minulých letech prověřovalo v rámci dílčích oborových studií, které byly zohledněny v navazujících dokumentacích. Z pohledu zásad územního rozvoje je možné konstatovat, že ze strany Ministerstva dopravy je nadále požadováno, řešit v jejich obsahu koridor přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda, což potvrzují nejenom Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje, ale i stanoviska tohoto ústředního orgánu státní správy, uplatněná v rámci pořízení ZÚR.

Obchvat Náchoda je součástí připravované *Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025* (Seznam potřebných staveb bez pokrytí finančními prostředky pro realizaci do roku 2025) a je jedním ze záměrů, u kterých bude provedeno multikriteriální hodnocení. Z uvedeného vyplývá, že je tento záměr z pohledu Ministerstva dopravy nadále sledován.

Obchvat Náchoda je součástí připravované *Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025* (Seznam potřebných staveb bez pokrytí finančními prostředky pro realizaci do roku 2025) a je jedním ze záměrů, u kterých bude provedeno multikriteriální hodnocení. Z uvedeného vyplývá, že je tento záměr z pohledu Ministerstva dopravy nadále sledován.

Koridor je vymezen převážně mimo zastavěná území města a obcí s ohledem na výraznou konfiguraci terénu tak, aby při respektování limitů využití území bylo minimalizováno dotčení jeho hodnot. Převedením tranzitní dopravy do nové trasy koridoru silnice I/33 dojde k zásadnímu odlehčení současného základního komunikačního systému města. Tím dojde k výraznému zkvalitnění životního prostředí města a to zejména po hygienické stránce, tedy snížení hlukové, emisní zátěže a vibrací a k výraznému zvýšení bezpečnosti silničního provozu (nehodovost, pohyb pěších apod.). Převedení tranzitní dopravy mimo centrální část města bude významné i po realizaci trasy rychlostní silnice R11, čímž sice dojde k přesměrování tranzitní dopravy do nového koridoru, ale především v dálkových vazbách. V trase silnice I/33 nadále zůstane vedena tranzitní doprava především v regionálních vazbách a to jak ve směru do Polska, tak i ve směru na Hronov a dále do Broumovského výběžku.

Josef Špryňar, Nové Město nad Metují – připomínka ze dne 25. ledna 2011

Požadavek na vyhledání optimálního koridoru pro trasu silnice I/14, a to jako úplný obchvat celého města Nové Město nad Metují pro tranzitní dopravu s důrazem na variantnost návrhu.

Požadavek na posouzení dříve nedostatečně posouzených variant vedení koridoru pro přeložku silnice I/14, včetně dalších možných variant řešení pokračování silnice I/14.

Vyhodnocení připomínky Řešení koridoru silnice I. třídy I/14 vedoucího prostorem města Nové Město nad Metují zůstalo stejné, jako tomu je ve schváleném územním plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko, neboť se jedná o řešení převzaté do ZÚR bez věcné změny podle § 187 odst. 2 stavebního zákona. Návrh tohoto územního plánu velkého územního celku (tedy i řešení přeložky silnice I/14 v prostoru města Nové Město nad Metují) byl dohodnut s dotčenými orgány.

Příprava koncepce řešení a následná realizace tohoto záměru jako silnice I. třídy spadá do kompetence Ministerstva dopravy. Krajský úřad Královéhradeckého kraje jako příslušný pořizovatel ZÚR v rámci jejich tvorby průběžně sledoval v prostoru města Nové Město nad Metují aktuálnost koncepce řešení přeložky silnice I/14 připravovanou Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Během pořizování zásad v rámci toho nedošlo k žádnému novému koncepčnímu řešení, které by pořizovatel mohl do jejich obsahu zapracovat. Od počátku tvorby ZÚR v roce 2007 byly Královéhradeckému kraji Ředitelstvím silnic a dálnic ČR poskytovány údaje o sledovaných jevech v oblasti záměrů rozvoje dopravní infrastruktury pro potřeby pořizování územně analytických podkladů, mezi nimiž byl i údaj o přeložce silnice I/14 v prostoru města Nové Město nad Metují. Tento záměr se stal součástí Územně analytických podkladů Královéhradeckého kraje projednaných Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje. Ředitelství silnic a dálnic ČR pravidelně potvrzuje jejich aktuálnost. O tom svědčí mimo jiné i stanovisko Ministerstva dopravy uplatněné v rámci veřejného projednání dne 1. 2. 2011, v němž nesouhlasí s připomínkou a uvádí, že není jiná varianta sledována.

V rámci pořizení výše citovaného územního plánu velkého územního celku Trutnovsko - náchodsko byla zpracována dokumentace hodnocení navrhovaného záměru z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dokumentace byla zpracována v rámci projednání konceptu tohoto územního plánu velkého územního celku v březnu 2000). Součástí tohoto hodnocení byla i předmětná přeložka silnice I/14. V obsahu posouzení je mimo jiné k návrhu přeložky silnice I/14 uvedeno, že stavba silnice I/14 by neměla negativně zasahovat do životního prostředí. K územnímu plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko bylo vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí o hodnocení vlivů na životní prostředí (stanovisko ze dne 15. 10. 2002, č. j. NM700/2906/4368/OVPŽP/02HP).

Ministerstvo životního prostředí navíc vydalo dne 23. 3. 2011 s č. j. 15607/ENV/11 podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k ZÚR, a tím i k návrhu řešení silnice I/14 v prostoru města Nové Město nad Metují souhlasné stanovisko.

Koridor je vymezen s ohledem na výraznou konfiguraci terénu převážně mimo zastavěná území města a obcí tak, aby při respektování limitů využití území bylo minimalizováno dotčení jeho hodnot. Zásah do zastavěného území Nového Města nad Metují nebylo možno eliminovat, protože vymezení koridoru zcela mimo zastavěné území by bylo ekonomicky nereálné, nebo nemožné z hlediska složité konfigurace terénu a tedy nerealizovatelné. Převedením tranzitní dopravy do nové trasy koridoru silnice I/33 dojde k zásadnímu odlehčení současného základního komunikačního systému centrální části města. Tím dojde k výraznému zkvalitnění životního prostředí centrální části města a to zejména po hygienické stránce, tedy snížení hlukové, emisní zátěže a vibrací a k výraznému zvýšení bezpečnosti silničního provozu (nehodovost, pohyb pěších a podobně).

František Jampílek, Lázně Toušeň – připomínka ze dne 1. února 2011

Upozornění na text odůvodnění ZÚR, kde se mimo jiné uvádí, že za velmi perspektivní ložisko k využití jako náhrada za ložiska dotěžená a dotěžovaná se na rozdíl od ostatních vyjmenovaných jeví podrobně prozkoumané ložisko štěrkopísků Lhota pod Libčany (č. D 5273500). Upozornění na absenci zákresu ložiska nevyhrazených nerostů – štěrkopísků Lhota pod Libčany v koordinačním výkresu.

Vyhodnocení připomínky První část předmětné připomínky se týkala upozornění na doplnění, popř. upřesnění stávajícího obsahu textu odůvodnění, jehož znění bylo v minulých etapách pořízení ZÚR dohodnuto s příslušnými dotčenými orgány. Toto doplnění mělo charakter vyzdvižení ložiska Lhota pod Libčany (mocnost ložiska, skrývkový poměr) v rámci koncepce postupného otevírání a těžby štěrkopísků za ložiska ukončovaná a či ukončená, oproti ostatním zde uvedeným ložiskům. ZÚR stanovují obecnou základní koncepci na úseku ochrany a využití nerostných surovin a nestanoví pořadí či priority ve využívání konkrétních ložisek. Vzhledem k tomu, že v obsahu textu odůvodnění ZÚR je předmětné ložisko uvedeno jako jedna z disponibilních rezerv s dostatečnými objemy zásob za dotěžená ložiska, nebude se text odůvodnění zásad měnit. Do koordinačního výkresu ZÚR byl doplněn zákres všech nevyhrazených ložisek nerostů, včetně ložiska štěrkopísků Lhota pod Libčany.

Občanské sdružení Spolek dobrovolných občanů – připomínka ze dne 1. února 2011

Požadavek na zrušení koridoru pro silnici I/33 v prostoru Náchoda (DS7p) v celé délce, tj. od Vysokova, přes katastrální území Kramolna, Dolní Radechová, Babí u Náchoda a končící na katastrálním území Běloves u Náchoda. Důvodem je: nesoulad záměru se změnou podmínek v území (v souvislosti s realizací D11 a R11), absence vyhodnocení nulové varianty, narušení dnešní klidové zóny, přírody a krajiny v důsledku realizace záměru, nekoordinace záměru s budoucím využitím území v oblasti Bělovse (narušení ložisek minerální vody, znemožnění využití území k výstavbě nových budov lázní v Bělovsi dle platného územního plánu sídelního útvaru Náchod), riziko zmaření výstavby železničního propojení mezi ČR a Polskem, cena, potřebnost a dopady stavby a narušení stávajících klimatických podmínek území města z hlediska výskytu škodlivých látek v ovzduší.

Vyhodnocení připomínky Koridor přeložky silnice I/33 byl do ZÚR převzat podle § 187 odst. 2 stavebního zákona bez věcné změny ze schváleného územního plánu velkého územního celku Trutnovsko – náchodsko. Vymezení tohoto koridoru bylo provedeno v koordinaci s Územním plánem sídelního útvaru Náchod, schváleným v roce 1998, který „severní objezd Náchoda“ obsahuje. Hlavním důvodem pro návrh přeložky silnice I/33 na území Náchoda byla skutečnost, že stávající silnice I/33 prochází intravilánem města Náchoda, přičemž po komunikaci se odehrává tranzitní doprava na blízký hraniční přechod Běloves. Hraniční přechod na sebe váže dopravní vztahy, které ze západní a jižní Evropy směřují do Polské republiky. Tato okolnost má za následek, že stávající průtahová komunikace nevyhovuje těžké nákladní dopravě. Na

základě těchto skutečností se hledala nová trasa silnice I/33, která by odvedla tuto tranzitní dopravu.

Záměr přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda byl posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí a v roce 2006 bylo vydáno i souhlasné stanovisko podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Jak vyplývá ze stanoviska Ministerstva životního prostředí, uplatněného k této připomínce, vzhledem k tomu, že bylo již vydáno souhlasné stanovisko, není nutné přehodnocovat záměr přeložky I/33 – obchvat Náchoda z hlediska jeho zásahu do krajiny.

Pokud se týká ekonomického a strategického hlediska záměru, lze uvést, že nositelem záměru je Ministerstvo dopravy, resp. Ředitelství silnic a dálnic, které dopravní situaci v Náchodě v minulých letech prověřovalo v rámci dílčích oborových studií, které byly zohledněny v navazujících dokumentacích. Z pohledu ZÚR je možné konstatovat, že ze strany Ministerstva dopravy je nadále požadováno, řešit v jejich obsahu koridor přeložky silnice I/33 – obchvat Náchoda, což potvrzují nejenom Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje, ale i stanoviska tohoto ústředního orgánu státní správy, uplatněná v rámci pořízení ZÚR.

Obchvat Náchoda je součástí připravované *Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025* (Seznam potřebných staveb bez pokrytí finančními prostředky pro realizaci do roku 2025) a je jedním ze záměrů, u kterých bude provedeno multikriteriální hodnocení. Z uvedeného vyplývá, že je tento záměr z pohledu Ministerstva dopravy nadále sledován.

Koridor je vymezen převážně mimo zastavěná území města a obcí s ohledem na výraznou konfiguraci terénu tak, aby při respektování limitů využití území bylo minimalizováno dotčení jeho hodnot. Převedením tranzitní dopravy do nové trasy koridoru silnice I/33 dojde k zásadnímu odlehčení současného základního komunikačního systému města. Tím dojde k výraznému zkvalitnění životního prostředí města a to zejména po hygienické stránce, tedy snížení hlukové, emisní zátěže a vibrací a k výraznému zvýšení bezpečnosti silničního provozu (nehodovost, pohyb pěších apod.). Převedení tranzitní dopravy mimo centrální část města bude významné i po realizaci trasy rychlostní silnice R11, čímž sice dojde k přesměrování tranzitní dopravy do nového koridoru, ale především v dálkových vazbách. V trase silnice I/33 nadále zůstane vedena tranzitní doprava především v regionálních vazbách a to jak ve směru do Polska, tak i ve směru na Hronov a dále do Broumovského výběžku.