

OBSAH**TEXTOVÁ ČÁST**

I.	ZÁKLADNÍ INFORMACE.....	3
I.1	Východiska pro zpracování územní studie.....	3
I.2	Cíle a účel území studie.....	3
I.3	Řešené území	4
II.	SOUVISEJÍCÍ PODKLADY A JEJICH VYHODNOCENÍ	5
II.1	Politika územního rozvoje ČR 2008	5
II.2	Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje	6
II.3	Územní plán Kvasiny	11
II.4	Územní plán Solnice	17
II.5	Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje.....	23
II.6	Územně analytické podklady ORP Rychnov nad Kněžnou	24
III.	ANALÝZA ÚZEMNÍCH PODMÍNEK A ROZVOJOVÝCH PŘEDPOKLADŮ ÚZEMÍ	29
III.1	Řešené území a jeho poloha v sídelní struktuře	29
III.2	Sociodemografické podmínky	30
III.4	Hospodářské podmínky	37
III.5	Kulturní hodnoty	48
III.6	Příroda a krajina.....	49
III.7	Vodní režim	55
III.8	Půda a lesy	56
III.9	Horninové prostředí.....	58
III.10	Dopravní infrastruktura.....	59
III.11	Technická infrastruktura	69
III.12	Odpadové hospodářství	71
III.13	Hygienická kvalita životního prostředí.....	73
III.14	Zhodnocení záměrů potenciálních investorů v lokalitě Z8-1	80
III.15	Majetkové poměry lokality Z8-1	81
III.16	Zjištěné problémy.....	82
III.17	Swot analýza.....	84

IV. NÁVRH ROZVOJE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ PLOCHY Z8-1	90
IV.1 Základní východiska	90
IV.2 Širší vztahy a souvislosti.....	91
IV.3 Návrh uspořádání plochy Z8-1 včetně přilehlého prostoru	92
V. SOUHRNNÝ PŘEHLED NAVRHOVANÝCH ZÁMĚRŮ A OPATŘENÍ V PLOŠE Z8-1 A V SOUVISEJÍCÍM PROSTORU.....	109
PŘÍLOHA.....	112
A. Seznam použitých zkratk.....	113
B. Seznam použitých podkladů.....	114
C. Fotodokumentace.....	116
D. Vlastnické vztahy na ploše Z8-1 v Kvasinách	127
E. Dokladová část	128

GRAFICKÁ ČÁST

A. Koordinační a problémový výkres širších vazeb	1:25 000
B. Koordinační a problémový výkres širších souvislostí	1:5 000
C.1 Situační výkres řešeného území	1:2 000
C.2 Situační výkres řešeného území nad ortofotomapou	1:2 000
D. Situační výkres řešeného území - dopravní a technická infrastruktura	1:2 000

I. ZÁKLADNÍ INFORMACE

I.1 Východiska pro zpracování územní studie

Zpracování dokumentace „Územní studie pro zastavitelnou plochu Z8-1 v Kvasinách“ (dále pouze územní studie) vychází z požadavků Územního plánu Kvasiny (Regio, projektový atelier, s.r.o., 12/2011) vydaného dne 16.12.2011 s účinností od 31.12.2011 – dále ÚP Kvasiny. Pro vymezenou rozvojovou plochu Z8-1 je jako podmínka pro rozhodování stanoveno prověření změn jejího využití územní studií. ÚP Kvasin pro lokalitu Z8-1 stanovuje rámcové zadání územní studie takto:

1. Zástavba plochy Z8-1 bude řešena po etapách postupně od severu k jihu, s přednostním využitím zástavby proluk a evidenčně nevyřešených ploch ve stávajícím areálu závodu. Etapovitá zástavba plochy nesmí být zajišťována na úkor maximálního zahušťování volných proluk a ploch stávajícího areálu závodu, které již byly upraveny výsadbami a tvoří vnitropodnikovou zeleň.
2. Nepřípustným využitím přímo na terénu budou energetické zdroje nesouvisející a výrobní činnosti automobilky (případně jiného subjektu výroby) a plochy parkování obslužných vozidel (včetně vozidel zaměstnanců).
3. Pro lokalitu jsou dále stanoveny následující podmínky prostorového uspořádání:
 - ⇒ koeficient zastavěnosti do 0,8 a nezastavitelných ploch 0,2 s preferencí funkce ochranné zeleně;
 - ⇒ zástavba lokality bude řešena tak, aby bylo zabráněno zhoršování odtokových poměrů v území (posoudit i možnosti pro vsakování nebo zadržování dešťových vod v rámci nezastavěných ploch v lokalitě Z8-1, posoudit stávající retenční nádrž pod areálem ŠKODA AUTO, a.s. závod Kvasiny, která zajišťuje transformaci srážkových odtoků ze stávajících a z původně plánovaných ploch rozvoje této společnosti a navrhnout odpovídající opatření tak, aby nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů pod celým areálem);
 - ⇒ těžišť nezastavitelných ploch řešit podél východní a jižní hranice;
 - ⇒ výšková hladina halových objektů (budov) nepřesáhne výškovou hladinu halových objektů stávající plochy výroby a skladování (stávajícího areálu) bez nástaveb s tím, že tato zásada bude platit i pro ukazatele relativní výšky nad úrovní terénu (základovou spárou).

I.2 Cíle a účel území studie

Cílem územní studie je zpracování územně plánovacího podkladu, který prokáže podmínky a možnosti realizace záměrů staveb pro výrobu dle ÚP Kvasiny v celé navržené ploše Z8-1 v k.ú. Kvasiny, zpřesněné investičními záměry potenciálních investorů.

Podkladem pro zpřesnění investičních záměrů potenciálních investorů byly „Dotazníky pro zájemce o investování v rámci výrobní plochy Z8-1 v Kvasinách“ následujících potenciálních investorů (*dotazníky jsou dokladovány v příloze E. této územní studie*):

- ⇒ SKODA AUTO, a.s., tř. Václava Klementa 869; 293 60 MLADÁ BOLESLAV
- ⇒ ÚPSolution, s.r.o., U Stadionu 925, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
- ⇒ Prokop Energo, s.r.o., Na Vinici 275 517 73 Opočno

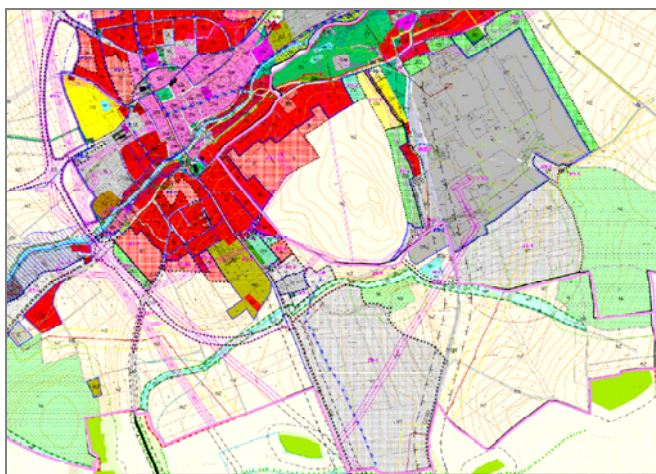
Územně plánovací podklad umožní definovat problémy a stanovit další postup při jejich řešení tak, aby výstavba včetně související infrastruktury mohla být projednána v navazujícím řízení, ve kterém by byly stanoveny podrobnější požadavky a podmínky pro realizaci jednotlivých staveb.

Účelem územní studie je i prověření a definování podmínek pro případné nové uspořádání širšího území dotčeného realizací záměrů staveb pro výrobu na ploše Z8-1 v jednotlivých pilířích udržitelného rozvoje. Územní studie jako územně plánovací podklad si současně klade za cíl vyhodnotit koncepci a uspořádání dotčeného území v souladu s územním plánem a navrhnout taková řešení, která v souladu s podporou udržitelného rozvoje území napomohou propojit a zkoordinovat veřejné zájmy se zájmy investorů.

Územní studie bude sloužit jako podklad pro zpracování projektové dokumentace jednotlivých objektů a pro rozhodování stavebního úřadu, případně i jako podklad pro pořízení změn ÚP Kvasiny, nebo ÚP dalších dotčených obcí, které mohou být v daném území vyvolány realizací záměrů staveb pro výrobu. V případě prokázání nadmístního významu záměrů, může být územní studie podkladem pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje (dále ZÚR KHK).

I.3 Řešené území

Řešeným územím je zastavitelná plocha označená Z8-1 (VT- plochy výroby a skladování – těžký průmysl), vymezená v ÚP Kvasiny, rozšířená o území k napojovacím bodům dopravní a technické infrastruktury, tj. jižní část obce Kvasiny s přesahem do jihovýchodní okrajové části sousední obce Solnice.



Řešené území – rozšířené (jižní část obce Kvasiny s přesahem do jihovýchodní okrajové části sousední obce Solnice)

II. SOUVISEJÍCÍ PODKLADY A JEJICH VYHODNOCENÍ

II.1 Politika územního rozvoje ČR 2008

(Usnesení vlády České republiky ze dne 20. července 2009 č. 929, o Politice územního rozvoje České republiky 2008; dále PÚR ČR 2008)

ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY

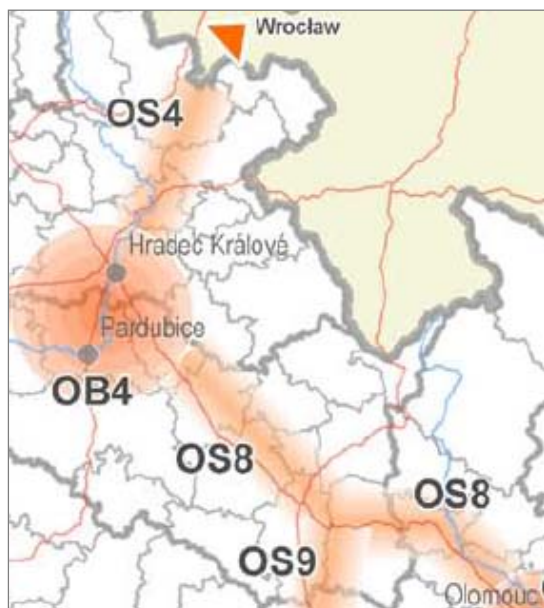
Západně od zájmového území je vymezená rozvojová oblast mezinárodního a republikového významu **OB4 Hradec Králové / Pardubice**.

Územní vymezení:

Území obcí z ORP Holice (bez obcí ve východní části), Hradec Králové, Chrudim (jen obce v severní a severovýchodní části), Jaroměř (jen obce v jižní části), Kostelec nad Orlicí (jen obce v západní části), Nová Bydžov (bez obcí v západní části), Pardubice, Přelouč (bez obcí v západní části).

Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajských měst Hradce Králové a Pardubic při spolupůsobení vedlejšího centra Chrudim. Jedná se o silnou dvoujadernou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem je poloha Pardubic na I. tranzitním železničním koridoru, dálnici D11 z Prahy do Hradce Králové s plánovaným pokračováním do Polska a perspektivní propojení rychlostní silnicí R35 s Olomoucí, které poskytne alternativu rychlého západovýchodního silničního spojení v ČR vedle dálnice D1.



Rozvojové oblasti a rozvojové osy - výřez; PÚR ČR 2008

II.2 Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje

(Vydány Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje dne 8. září 2011, nabyly účinnosti dne 16. listopadu 2011)

ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY

Řešené území se nachází v nadmístní rozvojové ose: **NOS5 Nové Město nad Metují - Rychnov nad Kněžnou.**

Územní vymezení:

Bílý Újezd, Dobruška, Kvasiny, Lupenice, Nové Město nad Metují, Podbřezí, Rychnov nad Kněžnou, Solnice.

Úkoly pro územní plánování:

- vymezením ploch a koridorů pro dopravní infrastrukturu vytvářet územní podmínky pro optimální dopravní dostupnost měst Nové Město nad Metují, Dobruška a Rychnov nad Kněžnou, jako polyfunkčních středisek z území NOS4 Jaroměř – Náchod – Hronov a NOS6 Kostelec nad Orlicí – Vamberk – Pardubický kraj,
- vymezovat zastavitelné plochy pro podporu ekonomického rozvoje a podporu rozvoje lidských zdrojů, především ve vazbě na zastavěné území obcí; pro tyto účely přednostně nově využívat území ploch přestavby,
- vymezením odpovídajících ploch změn a ploch a koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu zabezpečit územní podmínky rozvoje průmyslové zóny nadmístního významu Kvasiny - Rychnov nad Kněžnou – Solnice (PZ1).

SPECIFICKÁ OBLAST

Východně od zájmového území je vymezená specifická oblast nadmístního významu **NSO2 Orlické hory.**

Úkoly pro územní plánování:

- identifikovat hlavní póly a střediska ekonomického rozvoje oblasti a v nich poté vymezením ploch změn vytvářet podmínky pro ekonomický rozvoj a zkvalitnění veřejné infrastruktury, a to nejen v oblasti cestovního ruchu,
- vymezením plocha koridorů pro dopravní infrastrukturu vytvářet územní předpoklady pro zlepšení dopravní dostupnosti republikových a příhraničních tahů,
- koordinovat územně plánovací činnost a územní rozvoj oblasti s Polskou republikou a Pardubickým krajem, vytvářet předpoklady pro dosažení vyvážených podmínek udržitelného rozvoje území,
- plochy změn využití území koordinovat s jeho specifickými přírodními hodnotami,
- vytvoření předpokladů pro dosažení podmínek udržitelného rozvoje oblasti v souladu s ochranou přírody a krajiny,

- vytvoření podmínek pro stabilizaci a zlepšení životní úrovně obyvatelstva,
- zvýšení atraktivity podhorské části území pro investory,
- vytvoření podmínek pro vyvážené zajištění zájmů ekonomických a sociálních s výraznými zájmy ochrany přírody a krajiny,
- zlepšení dopravní dostupnosti území a příhraničních dopravních vazeb,
- respektování kulturních a civilizačních hodnot území, včetně urbanistického a archeologického dědictví.

PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

a) Plochy a koridory dopravní infrastruktury

Silnice II/321 v prostoru Solnice (nové napojení na silnici I/14 jižně od Solnice) - DS37

Úkoly pro územní plánování:

- koordinovat upřesnění koridorů s ostatními zájmy nadmístního významu v území,
- koordinovat návaznosti koridorů a ploch na hranicích obcí,
- zpřesnění ploch a koridorů, bude prováděno s ohledem na eliminaci negativních důsledků dopravy (hluk, imise z ovzduší) na životní prostředí a veřejné zdraví.

b) Plochy a koridory technické infrastruktury

Protipovodňová ochrana nadmístního významu: **PPO5 - Kvasiny**, opěrná zeď vodního toku Bělá.

Úkoly pro územní plánování:

- vytvářet územní předpoklady pro realizaci protipovodňové ochrany území,
- upřesnit a stanovit způsob realizace protipovodňové ochrany území v koordinaci s ostatními zájmy nadmístního významu.

c) Plochy pro podporu ekonomického rozvoje a podporu rozvoje lidských zdrojů

Pro podporu ekonomického rozvoje (výroba, výrobní služby, sklady, cestovní ruch) a podporu rozvoje lidských zdrojů (občanské vybavení) se na území kraje vymezují: **PZ1 - plocha průmyslové zóny Kvasiny - Rychnov nad Kněžnou – Solnice.**

Úkoly pro územní plánování:

- upřesnit a stabilizovat plochy a jejich optimální využití.

d) Územní systém ekologické stability

Zastupitelstvo Královéhradeckého kraje vymezuje pro ochranu typů biochor vyskytujících se v daném území tato **biocentra regionálního významu:**

RBC 1920 - Slavěnka

RBC 503 - Černíkovice

Úkoly pro územní plánování:

- respektovat plochy a koridory pro biocentra a biokoridory ÚSES na regionální a nadregionální úrovni jako nezastavitelné s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny,
- plochy vymezených biocenter a biokoridorů v případě, že jejich současný stav odpovídá cílovému, všestranně chránit. V případě, že neodpovídá, podporovat jeho urychlenou realizaci,
- u ostatních RBC je třeba dbát především na zachování reprezentativnosti z pohledu zastoupených stanovišť a cílových ekosystémů pro příslušné typy větve regionálního ÚSES a biochor a na zachování alespoň minimální požadované výměry (stanovené individuálně podle reprezentativnosti pro typy biochor a týkající se plochy cílových ekosystémů),
- stavby dopravní a technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES připouštět v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině.

CÍLOVÉ CHARAKTERISTIKY KRAJINY

Řešené území se nachází v oblasti krajinného rázu – **Opočensko** a **Orlicko**, podoblast **Podorlicko**, z hlediska krajinného typu je jedná o **lesozemědělské krajiny**

Obecné zásady:

- zemědělskou krajinu členit (ale neuzavírat) rozptýlenou zelení, umožňující průhledy krajinou pro zvýraznění její hloubky nebo různých dominant,
- nevytvářet nová urbanizovaná území.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

DS37; II/321 – v prostoru Solnice (nové napojení na silnici I/14 jižně od Solnice)

PPO5; Kvasiny, opěrná zeď vodního toku Bělá (protipovodňová opatření)

Úkoly pro územní plánování:

- v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí stabilizovat, zpřesňovat a územně koordinovat vymezené plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby.

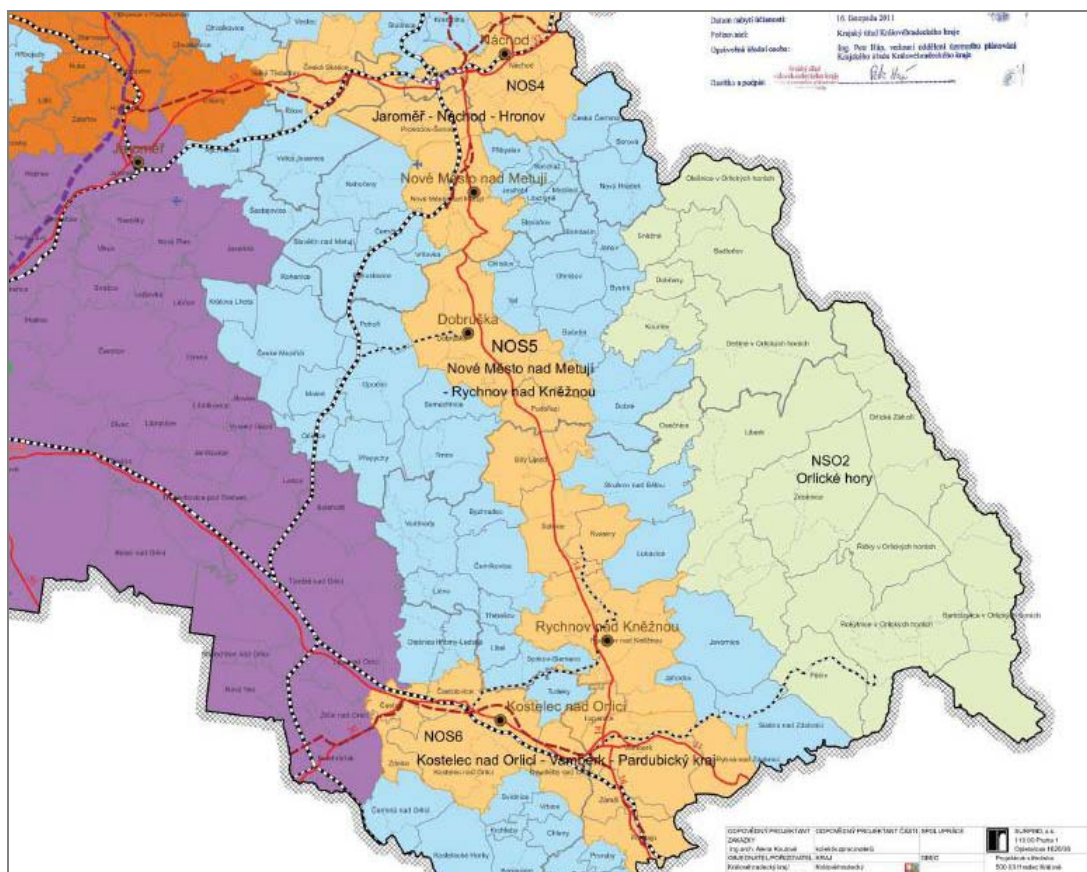
VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ

RBC 1920 - Slavěnka (dotčené území: Kvasiny, Lukavice, Skuhrov nad Bělou)

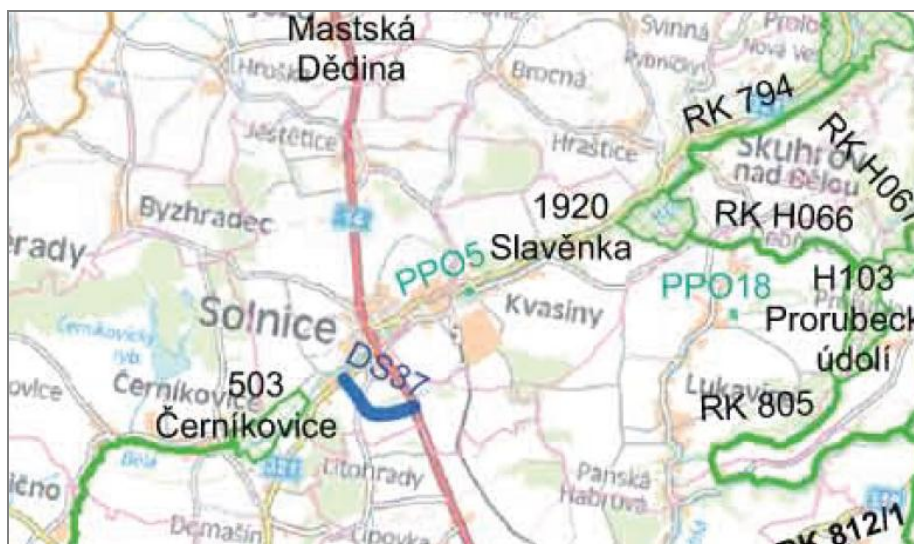
RBC 503 – Černíkovice (dotčené území: Černíkovice, Solnice)

Úkoly pro územní plánování:

- v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí stabilizovat, zpřesňovat a územně koordinovat vymezený systém ÚSES.



Uspořádání území kraje obsahující rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti – výřez; Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje



Veřejně prospěšné stavby, opatření a asanace nadmístního významu – výřez; Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje



Koordinální výkres – výřez; Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje

II.3 Územní plán Kvasiny

(vydaný dne 16.12.2011 s účinností od 31.12.2011)

Obec Kvasiny leží v Královéhradeckém kraji, v bývalém okrese Rychnov nad Kněžnou a má asi 1378 obyvatel (k 1.9.2011). Rozvíjí se spolu s městem Solnice (asi 1891 obyvatel), obě obce na sebe bezprostředně navazují a tvoří spolu souměstí. Dominantou Kvasin je zámecký areál s parkem, který vytváří předěl mezi Kvasinami a Solnicí. Přírodní hodnotou je řeka Bělá, která protéká celým územím obou obcí. Další rozvoj obytné zástavby je plánován hlavně na severním (plocha Z1-8) a západním okraji obce (plocha Z1-1). Významný je i plánovaný rozvoj průmyslové zóny (plocha Z8-1), který navazuje na areál automobilky.

KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ OBCE, OCHRANY A ROZVOJE JEHO HODNOT

Koncepce rozvoje území obce, hlavní cíle a principy rozvoje

Základní principy rozvoje obce Kvasiny:

- posílení významu souměstí Solnice - Kvasiny v rámci regionu a širších vazeb, zejména s ohledem na existenci areálu automobilky jako jednoho z nejvýznamnějších, zaměstnavatelů v regionu Východních Čech za současného posílení identity Kvasin jako samostatné územně správní jednotky,
- vytvoření podmínek pro optimální funkční a prostorový rozvoj obce s ohledem na uspokojení nabídky ploch bydlení a související vybavenosti, zejména v návaznosti na uvažovaný rozvoj průmyslu,
- ochrana přírodních, urbanistických, historických a kulturních hodnot a posílení krajinné složky prostředí, provázanost urbanizovaného území a volný přechod do krajiny.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Urbanistická koncepce

- budoucí rozvoj obce Kvasiny bude reflektovat historické urbanistické vazby, kdy se obec stala součástí souměstí Solnice – Kvasiny, zároveň jsou však územním plánem vytvořeny podmínky pro nutné výraznější prostorové a funkční posílení centra Kvasin, coby samostatné územně správní jednotky,
- konfigurace terénu nedává Kvasinám mnoho možností pro další plošný rozvoj. Stávající zástavba situovaná v údolí řeky Bělé nabízí pouze několik volných ploch, které jsou však většinou ovlivněny záplavovým územím. V centrální části Kvasin byly vymezeny plochy pro rozvoj občanského vybavení s ohledem na prostorové a funkční posílení centrálního prostoru; za účelem posílení centra je navržena plocha Z1-8 (strategického významu pro rozvoj obce), pro bydlení,
- další rozvojové plochy pro bydlení v Kvasinách jsou situovány ve vhodných lokalitách v prolukách stávající zástavby či na jejích okrajích, kde to prostorové a technické podmínky umožňují; v centrální části jsou vymezeny dvě plochy pro možnost realizace bytových domů, kde je takový charakter zástavby i z urbanistického hlediska vhodný,

- významnější rozvojová plocha bydlení je navržena na západním okraji řešeného území, kde funkčně a prostorově navazuje na rozvíjející se obytný celek města Solnice,
- územním plánem je umožněn **další prostorový rozvoj areálu automobilky** (rozvojové lokality **Z8-1**, Z8-2), současně jsou navržena opatření ke zmírnění negativních vlivů na okolí a to:
 - návrhem pásů izolační zeleně po obvodu stávajícího areálu,
 - stanovením podrobnějších podmínek využití nové zastavitelné plochy Z8-1.

Plochy s rozdílným způsobem využití

Plochy výroby a skladování; těžký průmysl – VT – jedná se o plochu stávajícího areálu automobilky a zastavitelnou plochu určenou k jejímu plošnému rozvoji v jižní části řešeného území.

Vymezení systému sídelní zeleně

Plochy zeleně – ochranná a izolační – ZO

- plochy ochranné a izolační zeleně navržené za účelem zmírnění negativních účinků výroby na zastavěné území Kvasin; povinnost realizace ochranné zeleně je předepsána rovněž v rámci podmínek využití zastavitelné plochy výroby Z8-1.

Vymezení zastavitelných ploch

DS Plochy dopravní infrastruktury – silniční:

- **Z5-5** Přeložka místní komunikace na jižní hranici areálu automobilky

ZV plochy zeleně – ochranná a izolační:

- **Z6-3,4** Plocha izolační zeleně navržena k ochraně zastavěného území Kvasin před negativními účinky výroby.

VT Plochy výroby a skladování – těžký průmysl:

- **Z8-1 Průmyslová zóna jižně od automobilky**

Pro lokalitu Z8-1 je stanovena podmínka zpracování územní studie, v rámci níž budou respektovány následující podrobné podmínky využití:

- ⇒ zástavba plochy Z8-1 bude řešena po etapách postupně od severu k jihu, s přednostním využitím zástavby proluk a evidenčně nedořešených ploch ve stávajícím areálu závodu. Etapovitá zástavba plochy nesmí být zajišťována na úkor maximálního zahušťování volných proluk a ploch stávajícího areálu závodu, které již byly upraveny výsadbami a tvoří vnitropodnikovou zeleň,
- ⇒ nepřípustným využitím přímo na terénu budou energetické zdroje nesouvisející s výrobní činností automobilky (případně jiného subjektu výroby) a plochy parkování obslužných vozidel (včetně vozidel zaměstnanců).

Pro lokalitu jsou dále stanoveny následující podmínky prostorového uspořádání:

- ⇒ koeficient zastavěnosti do 0,8 a nezastavitelných ploch 0,2 s preferencí funkce ochranné zeleně,
- ⇒ zástavba lokality bude řešena tak, aby bylo zabráněno zhoršování odtokových poměrů v území (posoudit i možnosti pro vsakování nebo zadržování dešťových vod v rámci nezastavěných ploch v lokalitě Z8-1, posoudit stávající retenční nádrž pod areálem ŠKODA AUTO, a.s., závod Kvasiny, která zajišťuje transformaci srážkových odtoků ze stávajících a z původně plánovaných ploch rozvoje této společnosti a navrhnout odpovídající opatření tak, aby nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů pod celým areálem),
- ⇒ těžiště nezastavitelných ploch řešit podél východní a jižní hranice,
- ⇒ výšková hladina halových objektů (budov) nepřesáhne výškovou hladinu halových objektů stávající plochy výroby a skladování (stávajícího areálu) bez nástaveb s tím, že tato zásada bude platit i pro ukazatele relativní výšky nad úrovní terénu (základovou spárou).

Z8-2 Lokalita pro rozšíření areálu automobilky

Vymezení ploch přestavby

Zeleň ochranná a izolační:

- **P6-1 Ochranná zeleň** mezi automobilkou a stávající obytnou zástavbou - navazuje na lokalitu Z6-3.

KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY

Doprava

Navrženo je doplnění sítě místních komunikací a to konkrétním návrhem ploch dopravních:

- **Z5-5** jižně areálu automobilky za účelem narovnání „šikany“ na místní komunikaci – či doplnění komunikační sítě v rámci rozsáhlejších rozvojových lokalit (nutno řešit v rámci předepsaných územních studií či navazujících projektových dokumentací).
- Navržena je **cyklostezka** propojující stávající cestu vedoucí podél tenisových kurtů a cyklostezku plánovanou podél příjezdové komunikace do automobilky.

Zásobování vodou

- **propojení hlavního zásobního řadu** od autobusového nádraží přes řeku směrem k automobilce včetně jeho zokruhování s řady dolního tlakového pásma na levém břehu Bělé. Navržený propoj se nachází na hranicích k.ú. Solnice a Kvasiny a kromě zvýšené bezpečnosti provozu vodovodního systému zlepší podmínky dodávky pitné vody pro závod Škoda Auto, a.s. a dodávku vody pro nové lokality bytové výstavby v lokalitě Zámecká,
- **zachování odběru průmyslové vody** pro závod Škoda Auto a.s. z řeky Bělé a odběr průmyslové vody pro závod Škoda Auto z průzkumných vrtů,

- řešit budoucí **zásobení lokality Z8-1** pomocí AT stanice.

Zásobování požární vodou

- novou **ATS** pro horní tlakové pásmo (lokality Zámecká, lokalita Z8-1) řešit tak, aby pokryla i požadavky na požární vodu v napojené zástavbě.

Odvedení a čištění odpadních vod

- pro závod **Škoda Auto a.s.** využít i nadále **vlastní čištění** odpadních vod.

Zásobování elektrickou energií

- pro obsluhu lokality Z8-1 bude vybudována **nová trafostanice T3**.

Zásobování plynem

- bude-li to vyžadovat charakter výrobních provozů, bude řešeno napojení výrobních areálů v průmyslové zóně na jižním okraji řešeného území prostřednictvím nové VTL/STL regulační stanice,
- jižně areálu automobilky vymezit koridor pro přeložku sítí technické infrastruktury související s narovnáním místní komunikace a rozšířením areálu automobilky (lokality Z5-5 a Z8-2) včetně přeložky VTL plynovodu.

KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY

Koncepce řešení krajiny

- založení pásu izolační zeleně podél západní, severní a východní hranice areálu automobilky.

Územní systém ekologické stability

Územní plán vymezuje s upřesněním skladebné prvky ÚSES regionálního a lokálního významu - plochy biocenter a trasy biokoridorů, které budou respektovány. Bude respektován ochranný režim pro ÚSES stanovený územním plánem. Prvky ÚSES jsou v řešeném území tvořeny:

- prvky regionálního charakteru – RBC 1920 Slavěnka – v souladu se ZÚR;
- prvky lokálního charakteru – LBC 5 - Šáchovna, LBK1 - Bělá, LBK 2 - Nad Dlouhou strouhou, LBK 12 - Hraštický potok a LBK 13 - Dlouhá strouha.

STANOVENÍ PODMÍNEK PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ:

Plochy výroby a skladování

Výroba a skladování - těžký průmysl - VT

hlavní využití:

- průmyslová výroba s případným negativním vlivem mimo hranice areálu.

přípustné využití:

- pozemky, stavby a zařízení a zařízení průmyslové výroby s příslušnou výrobou souvisejících staveb a zařízení,
- pozemky, stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury pro obsluhu řešeného území,
- plochy zeleně, vodní plochy,
- pozemky rekultivací, zalesnění.

nepřípustné využití:

- výroba hutní a slévárenská, chemická výroba a těžba rudných a nerudných surovin,
- rodinné a bytové domy,
- stavby a zařízení občanského vybavení (s výjimkou staveb a zařízení administrativních,
- obchodních a stravovacích, hygienických a sociálních sloužících pro obsluhu tohoto území),
- stavby a zařízení pro sport a rekreaci, školství, kulturu, zdravotnictví a sociální péči,
- stavby pro chov hospodářského zvířectva, hnojiště, silážní jámy,
- skládky odpadů,
- stavby fotovoltaických elektráren umístované přímo na terén.

podmínky prostorového uspořádání a ochrany krajinného rázu:

Pro lokalitu Z8-1 jsou dále stanoveny následující podmínky prostorového uspořádání:

- koeficient zastavěnosti do 0,8 a nezastavitelných ploch 0,2 s preferencí funkce ochranné zeleně,
- těžiště nezastavitelných ploch řešit podél východní a jižní hranice,
- výšková hladina halových objektů (budov) nepřesáhne výškovou hladinu halových objektů.

Stávající plochy výroby a skladování (stávajícího areálu) bez nástaveb s tím, že tato zásada bude platit i pro ukazatele relativní výšky nad úrovní terénu (základovou spárou).

Plochy zeleně

Plochy zeleně - ochranná a izolační - ZO

hlavní využití:

- plochy zeleně s funkcí ochrannou (odclonění okolí od zdrojů znečištění prostředí emisemi) a estetickou (zmírnění nepříznivého estetického působení staveb, areálů a činností v krajině).

přípustné využití:

- plochy zeleně specifické a izolační,
- pozemky, stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury pro obsluhu řešeného území.

podmíněně přípustné využití:

- stezky pro pěší a cyklisty, drobná vybavenost pro nepobytovou rekreaci obyvatel (odpočinkové plochy, amfiteátry, dětská hřiště apod.) za podmínky, že nebude narušena izolační funkce zeleně.

- **Nepřípustné využití:** jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití.

Plochy dopravní infrastruktury

Plochy dopravní infrastruktury - silniční – DS.

hlavní využití:

- plochy a koridory silniční dopravy, včetně dopravy v klidu a vybraných veřejných prostranstvích.

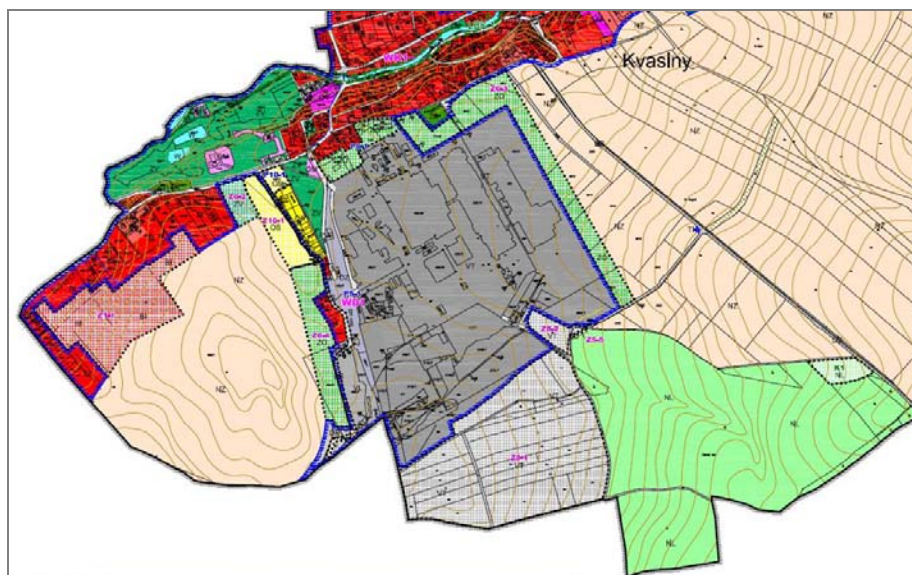
přípustné využití:

- pozemky, stavby a zařízení liniové silniční dopravy (silnice I., II., III., třídy, místní obslužné a účelové komunikace,
- komunikace pro pěší a cyklisty,
- odstavné a parkovací plochy,
- terminály hromadné dopravy včetně služeb pro cestující,
- pozemky, stavby a zařízení čerpacích stanic pohonných ploch včetně služeb pro motoristy,
- plochy zeleně na dopravních plochách (ostrůvky, rabátka apod.),
- pozemky, stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury pro obsluhu řešeného území.

- **Podmíněně přípustné využití:** garáže řadové a hromadné za podmínky umístění v ploše DS s indexem g.

nepřípustné využití:

- jiné využití, než je uvedeno jako hlavní, přípustné a podmíněně přípustné využití.



Hlavní výkres – výřez; ÚP Kvasín

II.4 Územní plán Solnice

(vydaný v prosinci 2009)

KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ OBCE, OCHRANY A ROZVOJE JEHO HODNOT

Základní principy rozvoje města Solnice:

- posílení významu aglomerace Solnice - Kvasiny v rámci regionu a širších vazeb, zejména s ohledem na existenci areálu automobilky jako jednoho z nejdůležitějších zaměstnavatelů v regionu východních Čech a na navrženou významnou rozvojovou plochu průmyslové výroby, energetiky, stavebnictví a skladů (v ÚP VÚC Orlické hory a podhůří).

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Urbanistická koncepce jednotlivých místních částí, včetně vymezení systému sídelní zeleně

- rozvoj Solnice je dále určován komunikačním obchvatem silnice I/14, který je veden po západním okraji města. Obchvat bude tvořit západní limit prostorového rozvoje Solnice, plochy mezi obchvatem a stávající zástavbou mohou být výhledově plošnou rezervou pro další rozvoj jednotlivých funkcí zastavěného území,
- řešení dopravní koncepce se odráží v respektování přeložky silnice I. třídy, která je vedena po západním okraji Solnice. Cílem řešení je ochrana bydlení před negativními vlivy z dopravy vymístěním tranzitu mimo zastavěné území města. Pro přeložku silnice II/321 je navrženo použít nově vybudovaný úsek komunikace na jižním okraji Solnice od křižovatky se silnicí I/14 k automobilce,
- územním plánem je vymezena rozvojová plocha průmyslu v návaznosti na areál automobilky Škoda auto a.s.

Vymezení zastavitelných ploch

BI bydlení - v rodinných domech - městské a příměstské

- **Z1-10,11** obě lokality jsou situovány severovýchodně od Solnice, prostorově navazují na zastavěné území Kvasin,
- **Z1-2** lokalita pro možnost výstavby 1 RD ve východní části Solnice směrem na Kvasiny.

DO dopravní infrastruktura – silniční

- **Z5-1** přeložka silnice I. třídy západně Solnice včetně vyvolaných přeložek, úprav a napojení silnic nižších tříd a místních komunikací,
- **Z5-2** navržené napojení rozvojové lokality vymezené pro rozšíření průmyslové zóny (mimo řešené území) jižně od areálu automobilky,
- **Z5-5** navržené cyklostezky podél silnic I/14 z Ještětic do Bílého Újezdu a podél obchvatu II/321 od křižovatky se silnicí I/14 k průmyslové zóně.

VL výroba a skladování - lehký průmysl

- **Z7-1,2** rozvojové lokality výrobního charakteru jsou situovány na jižním okraji Solnice v návaznosti na stávající podnikatelskou plochu a navrhovanou průmyslovou zónu.

VT výroba a skladování - těžký průmysl

- **Z8-1** navržená průmyslová zóna jižně od Solnice.

Vymezení ploch přestavby

DO dopravní infrastruktura – silniční

- **P5-2** Okrajová část koridoru přeložky silnice II. třídy, který do řešeného území zasahuje z k.ú. Kvasiny.

KONCEPCE VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY

Doprava

- západní obchvat silnice I/14 mimo zastavěné území, v jižním úseku mezi silnicemi II/321 a I/14 bude součástí obchvatu navržená přeložka silnice II/321, přičemž stávající průtah silnice I/14 je navržen rekonstruovat se zaměřením na zvýšení kvality uličního prostoru pro chodce (rozšíření chodníků, vložení středních dělicích ostrůvků, vysazené chodníkové plochy, apod.) ev. cyklisty při zachování průjezdnosti úseku pro nákladní soupravy,
- pro odvedení zejména tranzitní dopravy a dopravy do automobilky mimo zastavěné území je navržen obchvat Solnice a Kvasin, přeložka silnice II/321, která bude vedena na území města Solnice po stávající komunikaci odbočující ze silnice I/14 na jižním okraji Solnice k automobilce je rozdělena na čtyři etapy, přičemž na území Solnice zasahuje pouze I. etapa - využití stávající komunikace napojující automobilku Škoda, která byla vybudována v roce 2004,
- napojení průmyslové zóny v jižní části území je navrženo ze stávající komunikace k automobilce (I. etapa obchvatu silnice II/321),
- územním plánem je navržena cyklostezka vedoucí podél přeložky silnice II/321 od křižovatky se silnicí I/14 po parkoviště u automobilky,
- navrženo je dobudovat chybějící úseky chodníků: jedná se o chodníky při průtazích silnic I. - III. tříd a o chodník k hlavnímu vstupu do automobilky.

Zásobování vodou

Územním plánem se navrhuje:

- propojení zásobního řadu DN 250 do Kvasin přes řeku směrem k automobilce (zaokruhování vodovodního systému). Navržený propoj se nachází na hranicích k.ú. Solnice a Kvasiny a kromě zvýšené bezpečnosti provozu vodovodního systému zlepšit podmínky dodávky pitné vody pro závod Škoda Auto, a.s. Kvasiny a dodávku vody pro nové lokality bytové výstavby v Kvasinách.

Odvedení a čištění odpadních vod

- v souvislosti s nutností řešení problematiky dešťových vod v průmyslové zóně Kvasiny je navrženo rozšíření stávající retenční nádrže jižně od parkoviště u automobilky – rozvojová lokalita W1.

KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY

Návrh systému ekologické stability krajiny

Prvky ÚSES byly vymezeny jako **plochy přírodní – NP**.

Přehled prvků ÚSES (biocentra a biokoridory):

LBK 14 Pod průmyslovou zónou

- drobný upravený tok v zemědělských pozemcích jižně Solnice, prochází mezi navrženými plochami výroby ve směru V-Z,
- návrh: na ZPF částečně zalesnit v šířce min.15 m , doplnit břehový porost a ochranné zatravnění.

PODMÍNKY PRO VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

Plochy výroby a skladování (§ 11 vyhl. 501/2006 Sb.):

Výroba a skladování - lehký průmysl – VL

- je určeno pro umístování staveb a zařízení výroby nezemědělského charakteru a výrobních služeb, staveb pro skladování a servis, kde negativní důsledky provozu nepřesahují hranice jednotlivých areálů, resp. výrobních objektů.

hlavní využití:

- stavby a zařízení výroby nezemědělského charakteru a výrobních služeb a řemeslné výroby,
- stavby a zařízení pro skladování a manipulační a skladové plochy,
- stavby a zařízení pro servis a opravy.

přípustné využití:

- stavby a zařízení administrativní, obchodní a stravovací, hygienické a sociální sloužící pro obsluhu tohoto území,
- velkoplošná obchodní zařízení,
- stavby a zařízení nevýrobních služeb,
- stavby a zařízení zemědělské výroby rostlinné,
- čerpací stanice pohonných hmot,
- stavby a zařízení technického vybavení pro obsluhu řešeného území,
- stavby a zařízení provozního vybavení,
- příslušné účelové komunikace, obslužné místní komunikace, pěší a cyklistické trasy a odpočinkové plochy,
- odstavné a parkovací plochy osobních a nákladních automobilů, garáže pro služební, nákladní a speciální vozidla,
- zeleň veřejná a ochranná.

nepřípustné využití:

- stavby a zařízení těžké průmyslové výroby,
- stavby pro bydlení,
- stavby a zařízení občanského vybavení (s výjimkou staveb a zařízení administrativních, obchodních a stravovacích, hygienických a sociálních sloužících pro obsluhu tohoto území),

- stavby a zařízení pro sport a rekreaci, školství, kulturu, zdravotnictví a sociální péči,
- stavby pro chov hospodářského zvířectva, hnojiště, silážní jámy,
- skládky odpadů.

podmínky prostorového uspořádání:

- koeficient zastoupení ploch zeleně 0,2 (vztahuje se na ucelený výrobní areál, resp. pozemek výrobního areálu v rámci rozvojových lokalit),
- po obvodu rozvojových lokalit budou realizovány zelené pásy za účelem přirozenějšího zapojení do okolního prostředí a krajiny (Z7-1, Z7-2, Z7-3, Z7-4).

Výroba a skladování - těžký průmysl – VT (jedná se o areály těžkého průmyslu)

hlavní využití:

- stavby a zařízení průmyslové výroby,
- stavby a zařízení logistických center.

přípustné využití:

- stavby a zařízení administrativní, obchodní a stravovací, hygienické a sociální jako součást výrobních areálů,
- stavby a zařízení výrobních a nevýrobních služeb,
- stavby a zařízení zemědělské výroby rostlinné,
- čerpací stanice pohonných hmot,
- stavby a zařízení technického vybavení pro obsluhu řešeného území,
- stavby a zařízení provozního vybavení,
- železniční vlečky,
- příslušné účelové komunikace, obslužné místní komunikace, pěší a cyklistické trasy a odpočinkové plochy,
- odstavné a parkovací plochy osobních a nákladních automobilů, garáže pro služební, nákladní a speciální vozidla,
- zeleň veřejná a ochranná.

nepřípustné využití:

- výroba hutní a slévárenská, chemická výroba a těžba rudných a nerudných surovin,
- rodinné a bytové domy,
- stavby a zařízení občanského vybavení (s výjimkou staveb a zařízení administrativních, obchodních a stravovacích, hygienických a sociálních sloužících pro obsluhu tohoto území),
- stavby a zařízení pro sport a rekreaci, školství, kulturu, zdravotnictví a sociální péči,
- stavby pro chov hospodářského zvířectva, hnojiště, silážní jámy,
- skládky odpadů,
- stavby fotovoltaických elektráren umístované přímo na terén – platí pro pozemky v I. a II. třídě ochrany ZPF.

podmínky prostorového uspořádání:

- koeficient zastoupení ploch zeleně 0,2 (vztahuje se na ucelený výrobní areál, resp. pozemek v rámci rozvojových lokalit),
- po obvodu rozvojových lokalit budou realizovány zelené pásy za účelem přirozenějšího zapojení.

Plochy systému sídelní zeleně (plochy s jiným způsobem využití dle §3,odst.4 vyhl. 501/2006 Sb.)

Zeleň - přírodního charakteru – ZP; plochy zeleně v sídlech udržované v přírodě blízkém stavu.

hlavní využití:

- plochy zeleně v přírodě blízkém stavu.

přípustné využití:

- stavby a zařízení technické vybavenosti.

nepřípustné využití:

- stavby a zařízení neuvedené v přípustném využití.

Plochy dopravní infrastruktury - (§ 9 vyhl. 501/2006 Sb.)

Dopravní infrastruktura - silniční - DS

hlavní využití:

- stavby a zařízení silniční dopravy, včetně dopravy v klidu.

přípustné využití:

- liniové stavby dopravy silniční (silnice I., II., II., třídy, rychlostní komunikace, dálnice, obslužné místní a účelové komunikace),
- komunikace pro pěší a cyklisty,
- odstavné a parkovací plochy,
- čerpací stanice pohonných hmot,
- plochy zeleně na dopravních plochách (ostrůvky, rabátka apod.) a doprovodné stavby (přístřešky, čekárny apod.),
- nezbytné stavby a zařízení technického vybavení.

podmíněně přípustné využití:

- garáže řadové a hromadné za podmínky umístění v ploše DS s indexem g.

nepřípustné využití:

- rodinné a bytové domy,
- stavby a zařízení občanského vybavení,
- stavby a zařízení pro sport a rekreaci,
- stavby a zařízení průmyslové výroby, výrobních služeb, zemědělské výroby.

Plochy vodní a vodohospodářské (§ 13 vyhl. 501/2006 Sb.)

Plochy vodní a vodohospodářské – W

hlavní využití:

- řeky a drobné vodní toky, přehrady, rybníky, jezera, mokřady a ostatní vodní nádrže, které plní funkce vodohospodářské, ekologicko stabilizační, rekreační, estetické a hospodářské.

přípustné využití:

- vodní toky a plochy přírodní, upravené nebo uměle vybudované sloužící vodnímu hospodářství, ekologické stabilizaci, rekreaci a sportu, vodní dopravě, hospodářskému využití (chov ryb a ostatních vodních živočichů, výroba energií),
- technické stavby a zařízení pro obsluhu a ochranu území (jezy, jímání vody, výpusti, hráze, čepy, kaskády, ochranné a opěrné zdi, energetická zařízení aj.).

nepřípustné využití:

- veškeré stavby nesouvisející s přípustným využitím,
- stavby a zařízení s negativním vlivem na životní prostředí a na přírodní kvality území,
- skládky odpadu.

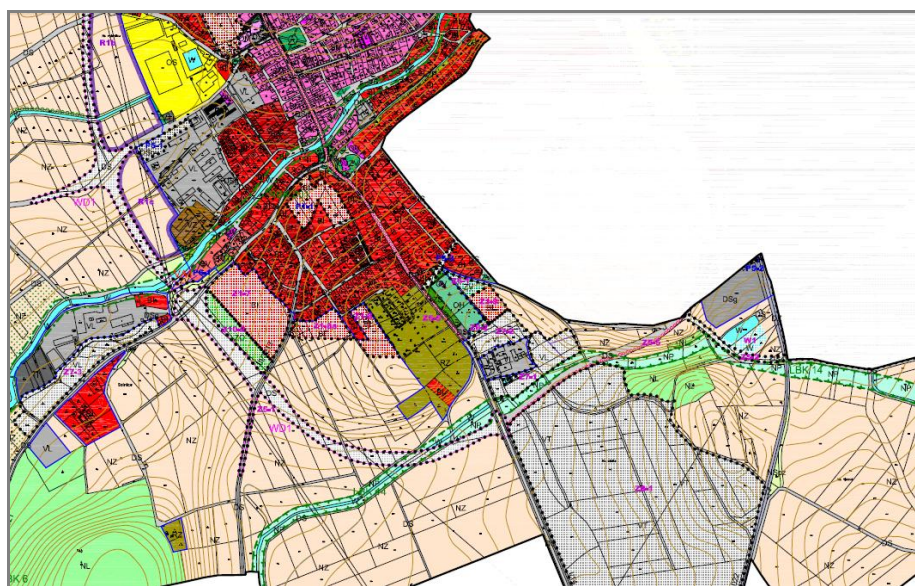
VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY, PLOCHY PRO ASANACI

Územním plánem jsou dle § 170 stavebního zákona stanoveny následující **veřejně prospěšné stavby:**

WD1 - Dopravní infrastruktura - přeložka silnice I/14

Územním plánem je dle § 170 stavebního zákona stanovena následující **plocha pro asanaci:**

- **VA1** - asanace území v místě střetu přeložky I/14 se stávající zástavbou



Hlavní výkres – výřez; ÚP Solnice

II.5 Územně analytické podklady Královéhradeckého kraje

(květen 2009)

Výtah z dokumentace

OVZDUŠÍ

Mezi nejvýznamnější **zdroje emisí** patří Škoda auto a. s., Mladá Boleslav – závod Kvasiny.

ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Staré ekologické zátěže:

Pod pojmem staré zátěže jsou zahrnuty staré skládky odpadů a kontaminované průmyslové objekty. Staré zátěže jsou členěny podle míry jejich závažnosti (Regionální seznam priorit pro odstraňování starých ekologických škod).

Priority pro odstraňování starých ekologických škod (POH KHK, 2004):

- ŠKODA AUTO - Kvasiny a.s. , druh znečištění: NEL, BTX, znečištění podzemních vod a horninového prostředí, sanace: ano, priorita: 3,4.

ÚZEMNÍ STŘETY ZÁMĚRŮ V ÚZEMÍ S HODNOTAMI A LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Záměry průmyslových zón a logistických center:

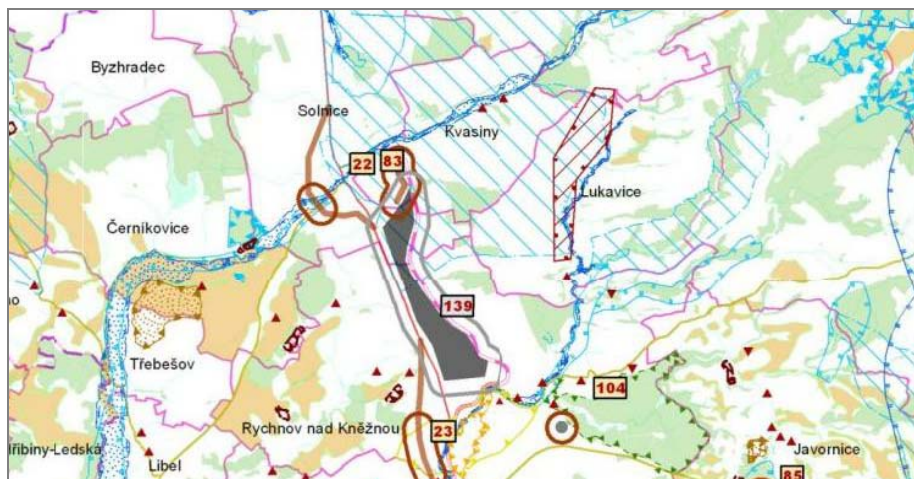
- č.139 - průmyslové zóny, log. centra / CHOPAV, OP vodního zdroje - PHO2b, PUPFL,
- dotčené území obce: Kvasiny, Rychnov nad Kněžnou, Solnice.

Záměry silnic I. a II. třídy (včetně územních rezerv):

- č. 22 - silnice I. třídy / RBK, dotčené území obce: Solnice,
- č. 83 - silnice II. třídy / OP vodního zdroje - PHO2b, dotčené území obce: Kvasiny.

ZÁVADY V ÚZEMÍ

- Kvasiny - sesuvné území,
 - záplavové území Q100,
 - celé území obce se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje.
- Lukavice - poddolované území.



Problémový výkres - územní střety; výřez (ÚAP Královéhradeckého kraje)

II.6 Územně analytické podklady ORP Rychnov nad Kněžnou

(aktualizace 2010)

Výtah z dokumentace

VODNÍ REŽIM

Území ORP má příznivý geomorfologický profil pro přirozenou akumulaci podzemních vod - vodohospodářský význam. Obec leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV Východočeská křída. Záplavami je ohrožena západní část území ORP. Zaznamenané rozlivy jsou také na řece Bělé.

HYGIENA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Stacionární zdroje znečištění REZZO 1 v ORP: **Kvasiny Škoda Auto**.

OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Významné krajinné prvky: Zámecký park v Kvasinách

ÚSES: RBC v údolí řeky Bělé.

VEŘEJNÁ DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Silnice II. třídy:

II/321 - Libel, Rychnov nad Kněžnou, Solnice, Kvasiny, Skuhrov nad Bělou, Liberk – dopravní zátěž v Solnici a Kvasinách

Do území je přivedena železniční doprava regionální tratí č. 022 Častolovice - Solnice a č. 023 Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách. Obě tyto železniční trasy mají hospodářský význam - **přivedení železniční dopravy do významných výrobních center v území - Kvasiny**, Rychnov nad Kněžnou, Vamberk.

Kanalizace

Obec Kvasiny má kanalizaci a vlastní ČOV, recipientem je řeka Bělá.

Zásobování energiemi

Vlastní transformaci a rozvody elektrické energie pro průmyslovou výrobu mají výrobní závody ve Vamberku a Kvasinách.

Území obce Kvasiny je plynofikované a má i regulační stanici plynovodu VTL/STL.

SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY

Pozitivní vývoj osídlení - Bílý Újezd, Solnice, **Kvasiny**, Říčky v Orlických horách. Výhledově je předpokládán růst počtu obyvatel v ORP : Solnice, **Kvasiny - pozitivní vývoj** v důsledku navýšení počtu pracovních míst.

Nejvyšší nárůst potřeby bytů k roku 2012 je předpokládán u sídel s vyšší hustotou zalidnění - Rychnov nad Kněžnou, Solnice, **Kvasiny**, Vamberk, Záměl, Potštejn. Solnice-Kvasiny jsou silným centrem osídlení.

HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY

V sekundéru, zahrnujícím průmyslovou a stavební výrobu, mají vysokou zaměstnanost Kvasiny, Solnice a Vamberk. Kvasiny jsou významným centrem průmyslové výroby. V rámci ORP vyjíždí za prací nejvíce ekonomicky aktivního obyvatelstva do Rychnova nad Kněžnou a Kvasin.

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ V ÚPD

Dopravní závady

- **PD6** - Průjezd dopravy zastavěným územím v celé délce obce Kvasiny, řešit přeložení silnice II/321.

Hygienické závady

- **PH4** – Znečištění obytného prostředí hlukem a zápachem v okolí závodu Škoda Kvasiny, hlukem, prachem, popílkem a zápachem ze závodu Alfa Solnice, navrhnout plochy sídelní zeleně jako hygienického filtru oddělujícího plochy výroby od ostatního okolí, stanovit hygienické pásmo výrobních areálů s omezením staveb pro bydlení, školství a zdravotnictví.

Ohrožení

- záplavové území toku Bělá,
- potenciální sesuvná území,
- staré zátěže území a kontaminované plochy.

Problémy (vyplývající ze závěrů SWOT analýz a závazných dokumentů):

- řešit rozvojové plochy pro bydlení v návaznosti na zastavěné území obce,
- řešit plochy sídelní zeleně,
- řešit protipovodňová opatření,

- zajistit podmínky pro eliminaci negativních dopadů z průmyslové výroby na hygienu obytného prostředí,
- zajistit podmínky pro eliminaci negativních dopadů z průjezdné dopravy na hygienu obytného prostředí, dořešit přeložení silnice II/321.

VYHODNOCENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK JEDNOTLIVÝCH PILÍŘŮ URÚ

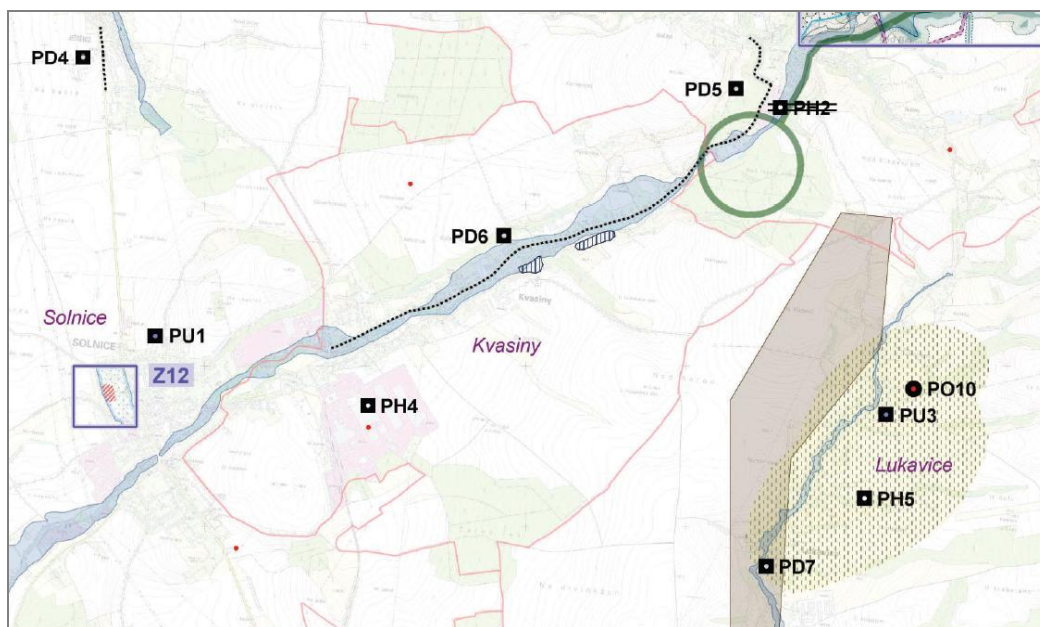
Obec **Kvasiny** byla zařazena do **skupiny 3b**. Ve skupině 3b jsou územní podmínky pro příznivé životní prostředí (**Z**) hodnoceny záporně, územní podmínky pro hospodářský vývoj (**H**) jsou hodnoceny kladně a územní podmínky pro soudržnost obyvatel v území (**S**) jsou hodnoceny záporně.

Odůvodnění hodnocení obcí ve skupině 3b:

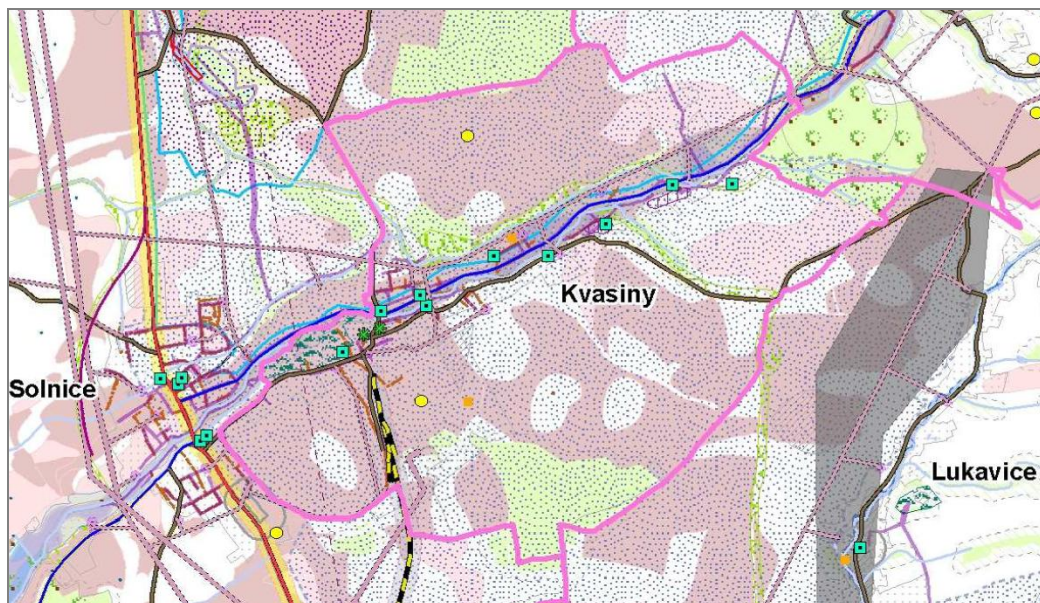
Z – Územní podmínky pro příznivé životní podmínky jsou zde hodnoceny záporně zejména z důvodu zatížení životního prostředí silniční dopravou. Záporné hodnocení je podpořeno také nízkou hodnotou KES.

H – Výskyt fungujících hospodářských subjektů vytvářejících pracovní příležitosti a vyhovující dopravní obslužnost vytvářejí předpoklady pro další hospodářský růst. V porovnání s ostatními obcemi v ORP lze tuto obec z pohledu hospodářského rozvoje hodnotit kladně.

S – Významnými faktory negativně ovlivňujícími soudržnost společenství obyvatel jsou především výrazné zatížení sídla dopravou a plošné omezení dalšího rozvoje obce ochrannými pásmy vedení technické infrastruktury. Pro záporné hodnocení podmínek pro soudržnost obyvatel v území svědčí i negativní saldo migrace.



Problémový výkres; výřez (ÚAP ORP Rychnov nad Kněžnou)



Výkres limitů využití území; výřez (ÚAP ORP Rychnov nad Kněžnou)

ANALYTICKÁ ČÁST

III. ANALÝZA ÚZEMNÍCH PODMÍNEK A ROZVOJOVÝCH PŘEDPOKLADŮ ÚZEMÍ

III.1 Řešené území a jeho poloha v sídelní struktuře

Širší rámec řešeného území z hlediska sídelní struktury nejlépe dokumentuje soustava rozvojových a specifických oblastí a os OB4, OS4 a OS8 vymezených v PÚR ČR 2008. Hlavním těžištěm této soustavy je rozvojová oblast OB4 Hradec Králové/Pardubice, charakteristická rozvojovým potenciálem obou krajských měst. Tato města a jejich aglomerace vytvářejí silnou dvoujadernou koncentraci obyvatel (odhadovaný počet obyvatel činí asi 250 000), ekonomických a společenských činností, z nichž část má i mezinárodní význam. Z těžiště OB4 vybíhá severním směrem, podél dálnice D11, rychlostní silnice R11 a podél železničních tratí rozvojová osa OS4, jejíž úsek severně od Jaroměře vykazuje významný vztah k řešenému území. V menší míře je tento vztah možno vysledovat i u druhé rozvojové osy OS8 v úseku Hradec Králové / Pardubice – Vysoké Mýto, která směřuje na jihovýchod podél rychlostní silnice R35 a podél železničních tratí, ale je již od řešeného území více vzdálena.

Uvnitř takto hrubě vymezeného prostoru leží v podhorském prostředí Orlických hor obce Solnice - Kvasiny, zahrnující výrobní plochu ŠKODA AUTO a.s. (rozvinutou zde z řady historických důvodů z původního malovýrobního zařízení do mohutného výrobního areálu) a rozvojovou plochu Z8 - 1. Řešený prostor je dále zapojen do systému rozvojových os krajského významu, vymezených v ZÚR Královéhradeckého kraje. Zatímco příznivější vnitrozemské podmínky a polabské prostředí daly vzniknout sídlům s významnou koncentrací obyvatel a aktivit ležících ve výše uvedené oblasti OB4 a na osách OS4, OS8, v podhorském prostředí Orlických hor má sídelní struktura rozdrobenější formu s četnějšími a menšími sídly. Jejím charakteristickým útvarem je rozvojová osa NOS5 navázaná na silnici I/14, táhnoucí se podél Orlických hor od Nového Města nad Metují, až po Rychnov nad Kněžnou a Vamberk. Součástí této osy dlouhé cca 30 km je kromě uvedených měst ještě Dobruška a též úzce provázané obce Solnice a Kvasiny. Osa NOS5 je k oblasti OB4 propojena dalšími kratšími rozvojovými osami. Na jihu podél silnice I/11 je to osa NOS6 Kostelec nad Orlicí – Vamberk – hranice Pardubického kraje. Na severu podél silnice I/33 se jedná o osu NOS4 Jaroměř – Náchod – Hronov. Největším sídlem celé této soustavy je město Náchod (cca 21 000 obyvatel), lidnatost ostatních sídel je nižší v rozmezí cca od 7 000 – 11 000 obyvatel. Celkový počet obyvatel v celé uvedené sídelní soustavě je asi 60 000.

Vzhledem k bariéře Orlických hor, které jsou v ZÚR Královéhradeckého kraje vymezeny jako specifická oblast NSO2, se mohou přilehlé oblasti v Polsku (zejména města Klodzko, Bystrzyca Klodska, Polanice-Zdrój aj.) k řešenému území připojovat převážně jen prostřednictvím uvedených os NOS4 a NOS6.

Nejbližší situovanými sídly vyšší velikostní kategorie vzhledem ke Kvasinám (cca 1 400 obyvatel) a Solnici (cca 2 000 obyvatel) jsou města Rychnov nad Kněžnou (cca 11 000 obyvatel), Vamberk (cca 4 500 obyvatel) a Kostelec nad Orlicí (cca 6 000 obyvatel).

V souhrnu má toto rozvolněné sídelní uskupení, včetně řady drobnějších sídel venkovského charakteru, přes 30 000 obyvatel. Do budoucna lze předpokládat, že zastavěné části Solnice - Kvasiny a Rychnova nad Kněžnou, vzdálené od sebe necelé 3 km, se postupem doby, vlivem vzájemné interakce a rozvojem mezilehlé zástavby zejména pro výrobu a logistiku, ještě více přiblíží a fakticky propojí.

III.2 Sociodemografické podmínky

ŠIRŠÍ VZTAHY

Obec Kvasiny a řešené území je součástí správního obvodu ORP Rychnov nad Kněžnou. Obvod zahrnuje 32 obcí a je z hlediska plochy čtvrtým největším obvodem v rámci Královéhradeckého kraje. Čítá celkem 35 tis. obyvatel. Dále je obvod členěn na tři POÚ (obvody obcí s pověřeným úřadem) a to Rychnov nad Kněžnou, Vamberk a Rokytnice v Orlických horách. Kvasiny přísluší do POÚ Rychnov nad Kněžnou, tak jako převaha obcí z ORP (celkem 19 obcí).

Obslužné ale i pracovní vazby spojují Kvasiny zejména s městem Rychnovem nad Kněžnou, Solnicí, ale také se Skuhrovem nad Bělou. Obslužné vazby jsou statisticky podchyceny pouze vyjížděnkou do škol, pracovní vztahy jsou řešeny v části hospodářství. Údaje o vyjížděnce do škol jsou z roku 2001, přesto předpokládáme, že zásadní směry se nezměnily.

Rychnov nad Kněžnou je především cílem vyjížděky do středních škol a učilišť, dalšími cíli jsou v severním směru Dobruška, Nové Město, v jihozápadním Kostelec nad Orlicí. Rychnov nad Kněžnou poskytuje obyvatelům Kvasin specializovanou nabídku lékařských služeb v Oblastní nemocnici Rychnov nad Kněžnou - lůžková a nelůžková specializovaná oddělení a v rehabilitačním středisku pro tělesně postižené.

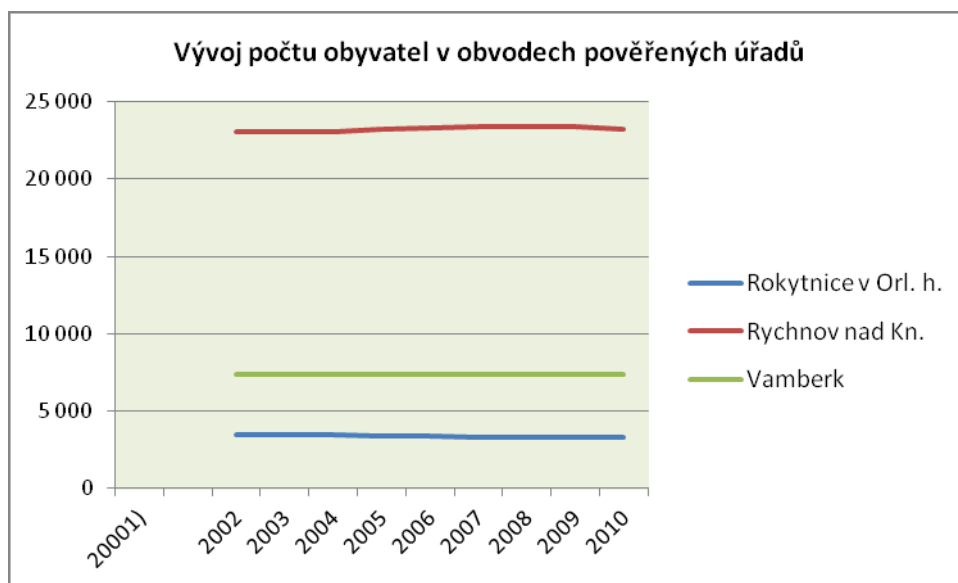
Téměř dvoutisícová Solnice vytváří, spolu s územně těsně navazujícími Kvasinami s necelými 1500 obyvateli, významné centrum osídlení s nabídkou základních služeb, ale zejména silné pracovní centrum, na jehož nabídce je závislé obyvatelstvo celé řady okolních obcí. Je to i důležitá křižovatka při cestě do Orlických hor.

Nejfrekventovanějším cílem vyjížděky žáků v roce 2001 byl Skuhrov nad Bělou. Je zde II. stupeň základní školy (Kvasiny mají pouze I. stupeň) a škola ve Skuhrově nad Bělou má i velmi dobré renomé. Přestože zde zanikla nabídka pracovních míst v kovovýrobě Porker, děti z Kvasin stále vyjíždějí do blízkého Skuhrova, ale také do sousedního města Solnice, kde je též základní škola 1. - 9. ročník.

Kvasiny	Vyjíždějící do škol a učilišť	
	abs.	%
obec dojížděky :		
Rychnov nad Kněžnou	18	14,0
Skuhrov nad Bělou	47	36,4
Solnice	42	32,6
vyjíždí v rámci okresu celkem	118	91,5
vyjíždí do jiných okresů celkem	10	7,8
vyjíždí do zahraničí	1	0,8
vyjíždějící z obce úhrnem	129	100,0

Vývoj početních stavů v ORP Rychnov nad Kněžnou je v období 2001-2011 stabilizovaný, ale územně mírně nerovnoměrný. Vývoj 2001-2010 na úrovni POÚ dokládá regresi početních stavů v POÚ Rokytnice v Orlických horách, mírný nárůst v POÚ Rychnov nad Kněžnou a stabilizaci početních stavů v POÚ Vamberk.

POÚ	2001	2010	Index vývoje obyvatel 2010/2000
Rokytnice v Orl. Horách	3 487	3 330	95,5
Rychnov nad Kněžnou	23 070	23 194	100,5
Vamberk	7 400	7 393	99,9



Převaha obcí v ORP Rychnov nad Kněžnou přitom vykazuje progresivní vývoj. Kvasiny patří k obcím s nevyššími relativními přírůstky. Úbytky obyvatel jsou evidovány zejména ve městech (Rychnov nad Kněžnou, Solnice, Vamberk, Rokytnice), ojediněle v malých venkovských obcích (Lično, Říčky, Orlické Záhoří).

Díky vývoji v městském prostoru patří ORP Rychnov nad Kněžnou v období 2001-2010 mezi několik málo obvodů kraje se záporným migračním saldem (-515 osob), které mají souběžně přírůstky přirozenou měnou (+428 osob). Tato bilance vedla pouze k velmi mírnému poklesu početních stavů obyvatel a vývoj lze považovat celkově za stabilizovaný.

Cizí státní příslušníci tvoří část trvale nebo dlouhodobě žijícího obyvatelstva. Růst počtu cizinců s trvalým nebo dočasným pobytem, kteří k nám přišli zejména za prací, je dalším obecným jevem, který se promítnul i do vývoje v zázemí obce. V některých městech ČR tento podíl dosahuje až několika desítek procent.

V ORP Rychnov nad Kněžnou sice také došlo k mírnému nárůstu počtu i podílu cizinců, z hlediska sociální soudržnosti území je jejich zastoupení velmi nízké (2%) a od r. 2005 došlo naopak k mírnému poklesu. Celkově se jedná o 668 osob. Největší skupinu tvoří

obyvatelé se státní příslušností Polskou a Slovenskou. V rámci skupiny cizinců je nezanedbatelná i skupina Ukrajinců.

Skladba obyvatel ORP Rychnov nad Kněžnou podle druhu pobytu a státního občanství				
Počet obyvatel s trvalým nebo dlouhodobým pobytem	druh pobytu	Trvalý	33543	98,8
		Dlouhodobý	404	1,2
	Souhrn	Celkem	33947	100
	stát. občanství (výběr)	Česká republika	33101	97,5
		Německo	14	0,0
		Polsko	213	0,6
		Rusko	19	0,1
		Slovensko	165	0,5
		Vietnam	61	0,2
		Ukrajina	132	0,4
		mimo ČR (cizinci)	668	2,0

Rozložení cizinců v území je nerovnoměrné, velká část z nich žije v Rychnově nad Kněžnou (32%), druhá největší skupina v Kvasinách (16%), dalších 10% v Solnici, obdobný 10% podíl i ve Vamberku. V poměru k celkovým počtům obyvatel má výrazně nejsilnější zastoupení obec Kvasiny.

Věková skladba obyvatel je v ORP Rychnov nad Kněžnou v porovnání s krajem relativně příznivá a i relativně vyvážená z hlediska krajních věkových skupin (0-14 let a 65 a více let).

Přesto je další budoucí vývoj celého území spojen s regresivním vývojem přirozenou měnou a se stárnutím populace, pokud nedojde k zlepšení situace v migračních procesech zejména ve městském prostoru.

Skladba podle základních věkových skupin 2011			
	ORP Rychnov		Kraj
0-14 let	4961	15,0	14,6
15-64 let	23096	69,7	68,6
65 a více let	5075	15,3	16,8
Celkem	33132	100,0	100,0
Index stáří	97,8		86,7

Venkovský prostor má celkově vitálnější obyvatelstvo než města a v některých obcích můžeme očekávat progresivní vývoj přirozenou měnou v dalších deseti letech. Ne vždy ale musí vést tento vývoj k zvýšení početních stavů obyvatel, jak to ostatně ukázal i vývoj v minulých letech např. u demograficky vitálního Orlického Záhoří.

K výraznému stárnutí a úbytkům obyvatel bude docházet zejména u některých malých obcí na Vamberecku a Rokytnicku, ale i v samotném Vamberku. V problematice situaci se

ocitnou i některé obce na Rychnovsku, týká se to zejména Solnice, Černíkovice, Lična ale i samotných Kvasin, kde se početní stavy zvyšují především migrací.

Obce s očekávaným progresivním a stabilizovaným vývojem přirozenou měnou				
POÚ	Název obce	Počet obyvatel	Index stáří	Index vývoje
		2011	2011	2011//2006
Obce s očekávaným progresivním vývojem přirozenou měnou				
Rokytnice v Orlických horách	Orlické Záhoří	193	175,0	93,7
Rokytnice v Orlických horách	Bartošovice v Orlických horách	224	169,6	112,0
Rychnov nad Kněžnou	Jahodov	94	160,0	114,6
Rychnov nad Kněžnou	Liberk	699	154,1	100,9
Rychnov nad Kněžnou	Třebešov	260	148,4	104,8
Vamberk	Polom	124	142,9	106,9
Obce s očekávaným stabilizovaným vývojem přirozenou měnou				
Rychnov nad Kněžnou	Libel	121	125,0	103,4
Rychnov nad Kněžnou	Javornice	950	123,5	105,9
Rokytnice v Orlických horách	Pěčín	528	121,0	106,2
Rychnov nad Kněžnou	Zdobnice	178	120,0	112,7
Rychnov nad Kněžnou	Lukavice	589	119,8	109,9
Vamberk	Lhoty u Potštejna	290	114,3	102,1

Vzdělanostní skladbu obyvatel příznivě ovlivnily v posledních 20ti letech společenské změny a částečně i vývoj věkové skladby. Došlo ke kvalitativnímu nárůstu potenciálu v lidských zdrojích, který je v ORP Rychnov nad Kněžnou v současnosti k dispozici.

Podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva 15 a více let vzrostl od r. 1991 z 4,8% na současných 9,5% - tedy téměř dvojnásobně, vysoký nárůst +8,4% bodu je evidován i u obyvatelstva s maturitou a vyšším odborným vzděláním. Naopak výrazně se snížil podíl obyvatel bez kvalifikace ale z části i podíl obyvatel s vyučením bez maturity. To ale není jednoznačně příznivý jev.

Kvalifikační skladba v spádovém obvodu ORP je dnes příznivá, podíl vysokoškoláků i obyvatel s maturitou je v ORP značně vyšší než okrese jako celku. Významně se na tom podílí zejména obyvatelstvo Rychnova nad Kněžnou, kde žije 1/3 obyvatelstva obvodu a další města, kde se vzdělanější obyvatelstvo tradičně koncentruje. Ve venkovském prostoru, který tvoří velkou část z oblasti pracovního spádu do Kvasin, je situace méně příznivá.

Skladba obyvatel 15 a více let v ORP Rychnov podle nejvyššího ukončeného vzdělání 2011		abs.	%
Obyvatelstvo celkem		27630	100,0
Nejvyšší ukončené vzdělání	základní vč. neukončeného	4978	18,0
	střední vč. vyučení (bez maturity)	10423	37,7
	úplné střední (s maturitou) a vyšší odborné	9319	33,7
	vysokoškolské	2632	9,5
	bez vzdělání	278	1,0

OBEC KVASINY

Vývoj početních stavů

V době sčítání měla obec 1446 obyvatel. Od roku 2001 se počet bydlících obyvatel zvýšil o 10% (+135 osob) od r. 1991 o 26% (299 osob). Nárůst početních stavů obyvatel je přiměřený a umožňuje integraci do sociálních struktur obce.

Přírůstky obyvatel jsou v posledním desetiletí zásadně ovlivněny migrací (+152 osob), zvýšené přírůstky jsou evidovány zejména v posledních třech letech (2009-2011). Vývoj přirozenou měnou je spíše vyrovnaný, resp. jen pouze mírně ziskový (+5 osob) a přírůstky jsou opět spojeny s kladným migračním saldem v zmiňovaném období 2009 -2011.

Pohyb obyvatel 2001-2011									
Rok	Stav 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistě- hovalí	Vystě- hovalí	Přírůstek přiroz.	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2001	1 312	10	13	31	21	-3	10	7	1 319
2002	1 319	7	11	29	32	-4	-3	-7	1 312
2003	1 312	17	13	61	28	4	33	37	1 349
2004	1 349	15	14	36	43	1	-7	-6	1 343
2005	1 343	14	15	42	34	-1	8	7	1 350
2006	1 350	11	11	31	29	-	2	2	1 352
2007	1 352	13	15	42	39	-2	3	1	1 353
2008	1 353	14	14	29	28	-	1	1	1 354
2009	1 354	13	10	39	15	3	24	27	1 381
2010	1 381	12	6	97	44	6	53	59	1 440
2011	1 440	12	11	65	37	1	28	29	1 469

Věková skladba

Obyvatelstvo obce poměrně rychle stárne. Během posledních 10 let se průměrný věk obyvatel zvýšil o 2 roky a je 40 let. Od r. 1991 se postupně snižuje podíl dětské složky 0-14 let a roste podíl obyvatel poproduktivního věku 65 a více let. Zatímco v roce 1991 měla dětská složka 21,5% zastoupení, v roce 2001 podíl poklesl na 16,7%, dnes je to pouze 13,5%. Naopak nejstarší složka 65 a více let se zvýšila z 11% na 12,4% v roce 2001 a v současnosti tvoří 15% z populace obce. Vývoj v posledním dvacetiletí současně charakterizuje růst složky produktivního věku (práceschopného obyvatelstva) a to jak v absolutních hodnotách, tak v relativním zastoupení (z 67% v roce 1991 na 71,4% v roce 2011).

Z hlediska dalšího vývoje přirozenou měnou není tedy věková skladba obyvatel příznivá. Vzájemný poměr dětské a nejstarší složky charakterizuje populaci jako stárnoucí a mírně ztrátovou přirozenou měnou v následných deseti letech. Současně lze očekávat zastavení procesu nárůstu složky produktivního věku, vzhledem k silnému zastoupení poválečných ročníků (které se přesunou do složky poproduktivní) a k nízkému zastoupení dětské složky, která během následujících let naopak vstoupí do věku produktivního. Potenciál pracovní síly bude dále snižován prodlužováním doby přípravy na povolání růstem podílu mladých lidí s vyšší kvalifikací.

Omezení nebo zastavení procesu stárnutí obyvatel může ovlivnit imigrace mladých rodin, ale ve větším rozsahu (+50%), než tomu bylo v minulých deseti letech.

Obyvatelstvo podle základních věkových skupin – Kvasiny	2011		2001		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0 – 14 let	196	13,6	219	16,7	247	21,5
15 – 64 let	1033	71,4	930	70,9	774	67,5
65 a více let včetně nezjištěno	217	15,0	162	12,4	126	11,0
Celkem	1446	100,0	1311	100,0	1147	100

Autochtonnost a skladba obyvatel podle státního občanství

Obyvatelé narození v obci tvoří pouze 39,4%, více jak 60% obyvatel se do obce během svého života přistěhovalo. Obdobné zastoupení bylo evidováno i v roce 2001. Autochtonnost obyvatel je dlouhodobě snižena např. v porovnání s městem Rychnov nad Kněžnou, kde je v roce 2011 evidován 42,2% podíl obyvatelstva narozeného v obci, ale i se Solnicí s 45,5% a s ORP jako celek (46,8%).

V Kvasinách je vedle zcela dominantní 93% skupiny českých státních příslušníků přihlášeno k dlouhodobému nebo trvalému pobytu celkem 7,3% cizinců. Je to vysoký podíl (v Solnici tvoří cizinci pouze necelá 3% a v Rychnově nad Kněžnou 1,9%) a oproti r. 2001 došlo k nárůstu o 6%.

Největší skupinu cizinců tvoří Poláci (86%), v nízké četnosti zde žijí slovenští státní příslušníci, okrajově Ukrajinci. Přitažlivost obce pro bydlení cizinců je spojena především s nabídkou práce v průmyslu, skladbu cizinců ovlivňuje bezesporu poloha obce v dobré dostupnosti česko-polských hranic.

Další zvyšování podílu cizinců přináší spolu se sníženou autochtonností obyvatel určité riziko integračních problémů a možné narušení sociální soudržnosti obyvatel, zejména pokud se zásadním způsobem změní (v současnosti relativně příznivá) situace na trhu práce v regionu.

Obyvatelstvo s pobytem trvalým nebo dlouhodobým podle státního občanství 2011		
Stát	Abs.	%
Česká republika	1337	92,7
Polsko	90	6,2
Slovensko	10	0,7
Ukrajina	5	0,3
mimo ČR (cizinci)	105	7,3
Celkem	1442	100,0

Bydlení

Domovní fond 2011 je tvořen celkem 383 domy, z toho je 304 domů obydlených (79%). Oproti r. 2001 došlo k nárůstu počtu domů (obydleného i neobydleného) o 54 domů, tj. o 16% výchozího stavu. Obydlený bytový fond vzrostl o 32 domů, tj. o 12% výchozího stavu.

Rozvoj bydlení byl v Kvasinách v sledovaném období 2001-2011 orientován především na výstavbu rodinných domů, které tvoří převahu domovního fondu v Kvasinách. Jejich počet se během 10 let zvýšil o 42 domů, z toho je 38 evidováno jako obydlených.

Skladba domovního fondu				
Domovní fond	2011		2001	
	Abs.	%	Abs.	%
bytové domy	17	5,6	18	9,9
rodinné domy	287	94,4	245	90,1
domy celkem	304	100,0	272	100,0

Skladba domovního fondu podle období výstavby ukazuje na existenci 22% domovního fondu předválečného. Jeho zastoupení na obydleném domovním fondu se významně snížilo a to z 37,5% v roce 2001 na 22,3% v roce 2012. Snížil se současně i absolutní rozsah předválečného domovního fondu a to z 102 domů v roce 2001 na 68 domů v roce 2011. Odpad starého domovního fondu je značně vysoký.

Nejvyšší zastoupení obydlených domů z poválečné výstavby pochází z období 1981-1990 (18%), v dalším desetiletí je podíl domů mírně nižší. Z období 2001-2011 pochází 12,5% domů.

Skladba domů podle období výstavby - 2011		
Období r.	Abs.	%
1919 a dříve	36	11,8
1920-1945	32	10,5
1946-1960	16	5,3
1961-1970	38	12,5
1971-1980	43	14,1
1981-1990	54	17,8
1991-2000	47	15,5
2001 – 2011	38	12,5
Celkem	304	100,0

V domovním fondu je situováno 514 obydlených bytů, v roce 2001 to bylo 454 bytů. Celkový nárůst je tedy 60 bytů, tj. o 13% výchozího stavu.

Údaje o počtu dokončených bytů ukazují, že převaha nových bytů se postavila v posledních letech 2008-2011, kdy bylo v Kvasinách dokončeno 49 bytů, z toho 24 bytů v posledním roce. Jedná se zejména o výstavbu moderního bytového domu a další se budou stavět v centru obce. Výstavba souvisí bezpochyby s rozvojem závodu Škoda Auto a.s. Kvasiny. Intenzita bytové výstavby je v porovnání se zázemím obce velmi vysoká, jak ukazuje srovnání přepočtených hodnot na obyvatele v následující tabulce.

	Dokončené byty		Celkem	na 1000 obyvatel
	2008-2010	2011	2008 až 2011	
Kvasiny	25	24	49	33,9

	Dokončené byty		Celkem	na 1000 obyvatel
	2008-2010	2011	2008 až 2011	
Solnice	22	12	34	15,6
POÚ	176	86	262	11,2
ORP	278	114	392	11,6

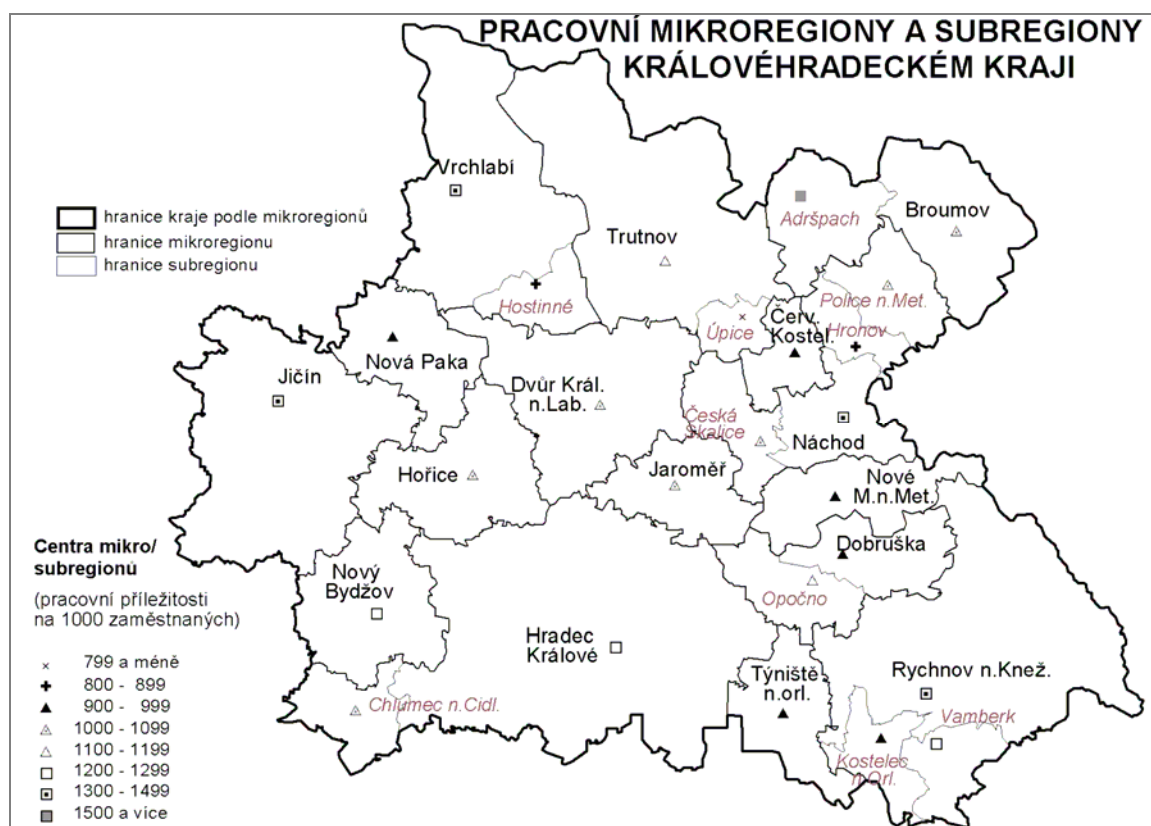
Velká část bytového fondu má charakter vlastnického bydlení (69%), nájemní byty tvoří necelých 15% a byty družstevní 8%. Relativně čteně jsou zde zastoupeny ostatní formy. Jedná se pravděpodobně o podnikové byty (8,4%).

Právní důvod užívání bytu	abs.	%
byt ve vlastním domě	284	55,3
byt v osobním vlastnictví	71	13,8
byt nájemní	75	14,6
byt družstevní	41	8,0
ostatní formy	43	8,4
celkem	514	100,0

III.4 Hospodářské podmínky

ŠIRŠÍ VZTAHY

Kvasiny jsou součástí pracovního mikroregionu Rychnov nad Kněžnou. Jeho rozloha, počet obcí a počet obyvatel je větší než vymezení spádového obvodu ORP a to o 140 km², 15 obcí a 13,3 tis. obyvatel. Přesahuje do ORP Dobruška a Kostelec nad Orlicí. Mikroregion Rychnov nad Kněžnou byl v roce 2001 výjimečný také tím, že v něm vyjížděl nejvyšší podíl osob za prací do ostatních obcí mikroregionu (45%, tj. o 19 bodů více než je krajský průměr). Na tomto pohybu se vedle samotného Rychnova nad Kněžnou zásadně podílejí i Kvasiny jako významné dojížděkové pracovní centrum. Solnice charakter dojížděkového pracovního centra v roce 2001 neměla.



Pracovní mikroregiony a subregiony Královéhradeckého kraje

Vyjíždka za prací z obce Kvasiny 2001 byla (vzhledem k vysoké nabídce pracovních míst v obci) překvapivě vysoká. Celkem vyjíždělo 314 osob, tj. 52% z ekonomicky aktivního obyvatelstva. Polovinu vyjíždějících tvořily ženy. Převaha pracovní vyjíždky se realizovala v rámci okresu (90%), hlavními cíli byl Rychnov nad Kněžnou, Solnice a Skuhrov nad Bělou. Vysoká vyjíždka souvisela se sníženou možností pracovního uplatnění v třetím sektoru. Relativně vysoký počet 129 (41,1%) vyjížděl i za průmyslovými aktivitami, zejména do Skuhrova nad Bělou a do Solnice. Ve Skuhrově nad Bělou se od té doby situace v nabídce zásadně změnila, zanikla kovovýroba Porker, která byla jediným velkým zaměstnavatelem v obci. To ovlivnilo zejména pracovní nabídku pro muže.

Kvasiny	Vyjíždka za prací 2001		z toho do průmyslu	
	Cekem	%	abs.	%
obec dojíždky:				
Rychnov nad Kněžnou	98	31,2	18	18,4
Skuhrov nad Bělou	59	18,8	47	79,7
Solnice	64	20,4	42	65,6
Vyjíždějící rámci okresu celkem	283	90,1	118	41,7
Vyjíždějící do jiných okresů	28	8,9	10	35,7
Vyjíždějící do zahraničí	3	1,0	1	33,3
Vyjíždějící z obce úhrnem	314	100,0	129	41,1

Dojíždka za prací do Kvasin zahrnovala vysoký počet 1561 osob, z toho byla převaha (90%) z okresu Rychnov nad Kněžnou, 10% dojíždělo z jiných okresů.

Spádový okruh obcí, ze kterých dojíždělo do Kvasin za prací alespoň 10 a více obyvatel čítal 23 obcí, z toho bylo 15 obcí z ORP Rychnov nad Kněžnou, ostatní z jiných obcí v okrese. Z mimookresních zdrojů nedosáhla žádná z obcí hodnotu 10 vyjíždějících.

V rámci ORP Rychnov nad Kněžnou se většina obcí s vyšší pracovní vazbou rekrutovala s vlastního POÚ Rychnov nad Kněžnou. Početně nejsilnějšími zdroji dojížděky jsou Rychnov nad Kněžnou, Solnice, Dobruška a Skuhrov nad Bělou. To ovšem nevypovídá o míře spjatosti těchto obcí s Kvasinami, jako dojížděkovým pracovním centrem. Ta je nejvyšší u Solnice (18,7% z EA), Byzhradce a Skuhrova nad Bělou, ze kterých dojíždí do Kvasin více jak 15% ekonomicky aktivních osob, relativně vysokou spjatost můžeme vidět i u Bílého Újezda, Černíkovice a Lukavice, kde počet dojíždějících do Kvasin přesahuje 10% z ekonomicky aktivních.

Intenzita pracovních vazeb 2001		
Obec	Počet dojíždějících do Kvasin za prací	Podíl z ekonomicky aktivních (%)
Solnice	200	18,7
Byzhradec	20	17,7
Skuhrov nad Bělou	79	15,1
Bílý Újezd	46	14,5
Černíkovice	45	13,1
Lukavice	30	10,0
Dobré	36	9,2
Synkov-Slemeno	19	8,6
Lično	26	8,2
Podbřezí	21	8,1
Rychnov nad Kněžnou	426	7,4
Liberk	27	7,2
Javornice	26	5,7
Trnov	21	5,6

Zcela dominantním odvětvím dojížděky do Kvasin byly průmyslové aktivity, kam směřovalo 82% dojíždějících, převážně mužů. Druhým, ale již výrazně méně přitažlivým odvětvím, je stavebnictví kam směřovalo 90 osob (5,8% z celkového počtu dojíždějících), třetí nejfrekventovanější oblastí dojížděky je zdravotnictví a sociální činnosti. Zde je patrný vliv existence zařízení sociální péče v obci

Sousední Solnici vykazovala v roce 2001 nižší pracovní přitažlivost než Kvasiny. Za prací sem dojíždělo pouze 675 osob, opět převážně z obcí v okrese Rychnov nad Kněžnou. Mimookresní dojížděka tvořila 11% z celkového objemu.

Nejvíce dojíždějících směřovalo za prací do průmyslových aktivit, ale ti mají již pouze 43,7% podíl na celkové dojížděce. Druhým oborem s nejsilnější dojížděkou bylo v roce 2001 stavebnictví.

Dojíždka podle odvětví 2001				
	Kvasiny		Solnice	
	Abs.	%	Abs.	%
Počet dojíždějících celkem:	1561	100	675	100
z toho ženy	258	16,5	282	41,8
v tom podle odvětví:				
zemědělství	4	0,3	10	1,5
průmysl	1282	82,1	295	43,7
stavebnictví	90	5,8	213	31,6
obchod	27	1,7	55	8,1
doprava	22	1,4	16	2,4
školství	9	0,6	27	4,0
zdravotnictví, sociální činnosti	37	2,4	10	1,5

Současný obraz o Kvasinách a jeho síle jako pracovního centra je zcela jiný. Nárůst počtu pracovních míst o cca 3 500 díky vývoji u největšího zaměstnavatele AUTO ŠKODA, závod Kvasiny je enormní. Musel vygenerovat vysokou pracovní dojíždku a zásadním způsobem rozšířit okruh pracovního spádu na jiné okresy než je Rychnov nad Kněžnou.

Podle podkladů předaných pro účely této studie společností ŠKODA AUTO (údaje k 11/2012) je aktuální dojíždka vázaná na největšího zaměstnavatele AUTO ŠKODA, závod Kvasiny následující:

Počet zaměstnanců celkem:	3499
⇒ z toho ze zahraniční:	276
➤ z toho z ČR:	3223
z toho: a) z okolí:	1200
b) ostatní:	2023

Ekonomicky aktivní obyvatelstvo tvoří základ pro bilanci potenciálu pracovních sil. V ORP Rychnov nad Kněžnou se v době sčítání podílelo na obyvatelstvu celkem 48,7%, což je srovnatelné s krajem, v okrese Rychnov nad Kněžnou to bylo 48,8%.

Oproti r. 2001 se počet ekonomicky aktivních v ORP snížil a to o 950 osob, tj, o 5,5% výchozího stavu. Regrese je zde vyšší než v okrese jako celku, kde byl pokles pouze 1,6%, i než v kraji s 2,3% poklesem.

Snižování podílu ekonomicky aktivního obyvatelstva na obyvatelstvu celkem je všeobecným jevem již od r. 1991 a bude pravděpodobně pokračovat i v dalších letech a to i přes mírný očekávaný nárůst obyvatelstva produktivního věku.

Ekonomická aktivita a zaměstnanost podle sčítání 2011			
	ORP Rychnov n. Kněžnou		Kraj
Obyvatelstvo celkem	33241	100,0	100,0
z toho ekonomicky aktivní	16198	48,7	48,4
v tom zaměstnaní	15081	93,1	91,7

Ekonomická aktivita a zaměstnanost podle sčítání 2011			
	ORP Rychnov n. Kněžnou		Kraj
v tom nezaměstnaní	1117	6,9	8,3

Ekonomická aktivita souvisí s věkovou skladbou. Je proto nižší ve městech než ve venkovském prostoru. Z ekonomicky aktivních bylo skutečně zaměstnaných 93,1%, zbývající podíl 6,8% jsou osoby hledající práci.

Nezaměstnaní v ORP Rychnov nad Kněžnou mají oproti kraji snížené zastoupení. Jejich podíl na ekonomicky aktivních je na srovnatelné úrovni s rokem 2006 – tedy před dopady ekonomické krize. V rámci kraje měl ORP Rychnov nad Kněžnou v roce 2001 druhou nejnižší míru nezaměstnanosti po ORP Nové Město nad Metují.

V rámci ORP existují dlouhodobé výrazné územní rozdíly na úrovni obcí, ale i na úrovni spádových obvodů POÚ. Trvale nejnižší míru nezaměstnanosti má POÚ Rychnov nad Kněžnou, nejvyšší venkovská oblast Rokytnice nad Jizerou. V POÚ Rychnov nad Kněžnou přitom došlo k významnému nárůstu míry nezaměstnanosti po r. 2008.

Míra nezaměstnanosti											
Správní obvody pověřených ObÚ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rokytnice v Orl. Horách	7,60	6,95	10,14	11,43	10,25	10,78	8,31	4,30	7,72	8,90	8,78
Rychnov nad Kněžnou	4,24	4,75	5,30	6,42	6,85	5,76	3,40	2,45	3,00	6,26	6,04
Vamberk	5,30	5,84	6,22	7,84	8,46	8,30	5,95	3,92	4,68	9,84	8,41

Podrobnější údaje a zejména údaje o strukturální zaměstnanosti zatím nejsou ze sčítání 2011 k dispozici. Okres Rychnov nad Kněžnou je vnímán jako výrazně průmyslová oblast mimo zemědělsky profilované Rokytnicko. V největší míře ovlivňuje zaměstnanost průmysl se strojírenským zaměřením s pracovními příležitostmi z větší části pro muže.

Orientace obyvatel ORP na práci v průmyslových aktivitách jednoznačně vyplývá ze skladby zaměstnanosti 2001, kdy v průmyslu pracovalo 36% ekonomicky aktivních. Tento podíl je srovnatelný s okresní hodnotou, Kvasiny mají podíl pracujících v průmyslu výrazně vyšší (50%).

Největší podíl zaměstnaných v průmyslu pracoval v ORP Rychnov nad Kněžnou ve výrobě kovů (26,9%) dopravních prostředků a zařízení (19,4%) a ve výrobě strojů a zařízení pro další výrobu (10,5%), tedy v oborech, které jsou na Rychnovsku tradiční.

Hodnocení podnikatelského prostředí je v širším zázemí obce celkově podprůměrné. Z aktuálních statistických údajů za podnikatelské prostředí podle ORP jsou k dispozici pouze počty podnikatelských subjektů celkem bez bližší specifikace. V přepočtu na obyvatele dosahuje v ORP v rámci kraje podprůměrných hodnot. Celkové hodnocení ovlivňuje zejména nižší celková rozvinutost podnikatelského prostředí v POÚ Rokytnice v Orlických horách.

Pozitivním jevem je nárůst počtu podnikatelských subjektů během 10 let o 18,9% v ORP Rychnov nad Kněžnou jako celku. Intenzita vývoje je ale v porovnání s krajem jako celkem

podprůměrná. V rámci obvodů POÚ je nejvyšší na Vamberecku, nejnižší na Rokytnicku, na Rychnovsku je na úrovni obvodu ORP.

Podnikatelské prostředí				
Správní obvody pověřených obecních úřadů	Počet obyvatel 2010	Počet subjektů zapsaných v RES 2010	Na 1000 obyvatel	Index vývoje 2010/2000
Rokytnice v Orł. horách	3 330	730	219,2	102,1
Rychnov nad Kněžnou	23 194	5 167	222,8	118,8
Vamberk	7 393	1 682	227,5	128,7
ORP Rychnov celkem	33 917	7 579	223,5	118,9
Kraj celkem	547920	132423	241,7	122,9

Podrobnější údaje o podnikatelské struktuře jsou k dispozici pouze v okresním členění. V celkové rozvinutosti podnikatelského prostředí je i pozice okresu Rychnov nad Kněžnou snižena, jak oproti kraji, tak zejména oproti okresům Hradec Králové a Náchod. Tuto pozici zaujímá okres i hlediska zastoupení malých a středních podniků, v kategorii velkých podniků 500-999 zaměstnanců zaujímá naopak pozici nadprůměrnou. Zatímco v kraji je evidováno 3,8 podniku této kategorie na 10000 obyvatel, na Rychnovsku to je 5,1 podniku.

V celkové skladbě podnikatelských subjektů v okrese tvoří 83% soukromé podnikatelské osoby. Podíl je nejvyšší v rámci okresů kraje. V přepočtu na obyvatele je ale intenzita podnikání soukromých osob výrazně podprůměrná a nejnižší v rámci okresního členění. Toto hodnocení platí i u právnických osob, kdy na 1000 obyvatel připadá 17,1 subjektu, zatímco průměr kraje je 20 subjektů, Obdobnou poslední a výrazně podprůměrnou pozici zaujímá okres z hlediska počtu zahraničních společností v přepočtu na obyvatele i v jejich podílu na celkové skladbě.

Území	Počet obyvatel	Podnikatelské subjekty 2010									
		v tom soukromí podnikatelé				Právnické osoby			v tom zahraniční osoby		
		Celkem	Celkem	%	na 1000 obyv.	Celkem	%	na 1000 obyv.	Celkem	%	na 1000 obyv.
Královéhradecký kraj	547920	132 423	105 959	80,0	193,4	26 464	20,0	48	4 012	3,0	7,3
v tom okresy:											
Hradec Králové	162662	41 924	32 138	76,7	197,6	9 786	23,3	60	1 504	3,6	9,2
Jičín	79703	18 858	15 283	81,0	191,7	3 575	19,0	45	772	4,1	9,7
Náchod	109555	25 401	20 835	82,0	190,2	4 566	18,0	42	684	2,7	6,2
Rychnov nad Kněžnou	78180	17 292	14 336	82,9	183,4	2 956	17,1	38	254	1,5	3,2
Trutnov	118172	28 948	23 367	80,7	197,7	5 581	19,3	47	798	2,8	6,8

OBEC KVASINY

Ekonomicky aktivní obyvatelstvo Kvasin se na celkovém počtu obyvatel podílí 45%. Ekonomická aktivita je snižena oproti okresu, ORP i proti Solnici a to o 3,5 - 3,8 procentního bodu. Mírně nižší zaměstnanost se na tomto deficitu podílí pouze částečně. Vysvětlení nepřináší ani věková skladba obyvatel (Kvasiny mají vyšší složku produktivního věku). Lze předpokládat vliv vyššího podílu studentů a žáků v produktivní složce a nižší zaměstnanost obyvatel postproduktivního věku a žen. Oproti roku 2001 celkový počet ekonomicky aktivního přítom mírně vzrost a to o +53 osob.

Skutečná zaměstnanost obyvatelstva je mírně nižší než ekonomická aktivita a zaměstnané osoby tvoří 92,5% z ekonomicky aktivních. Zbývající podíl tvoří osoby nezaměstnané (7,5%).

Zaměstnanost obyvatelstva					
	Obyvatelstvo 2011	EA	% z obyv.	Zaměstnaní	% z EA
Okres Rychnov nad Kněžnou	79 251	38 641	48,8	35 826	92,7
Kvasiny	1 446	655	45,3	606	92,5
Solnice	2 176	1 069	49,1	998	93,4
Celkem	3 622	1 724	47,6	1 604	93,0

Aktuální míra nezaměstnanosti 2011 uváděná v statistikách úřadů práce je nižší a to 5,3%. Jedná se ale pouze o tzv. dosažitelné uchazeče, kteří jsou evidováni v počtu 32 osob, z toho bylo dlouhodobě nezaměstnaných 6 osob, tj. 18,5%, což je v porovnání s ORP velmi nízký podíl. ORP Rychnov má 25% dlouhodobě nezaměstnaných uchazečů z celkového počtu dosažitelných. Určitým, ale nepříliš vyhoceným problémem je zvýšená míra nezaměstnanosti žen, které tvoří cca 55% z celkové nízkého počtu uchazečů. Je to dáno strukturální nabídkou pracovního uplatnění v obci s vyšším podílem nabídky práce pro muže.

V obci Kvasiny byla v roce 2001 a je zejména dnes výrazně zvýšená orientace na práci v průmyslových aktivitách oproti okresním hodnotám a naopak výrazně nižší podíl obyvatel zaměstnaných v třetím sektoru a snížený ve stavebnictví a zemědělství. V roce 2001 pracovalo průmyslu více jak 50% ekonomicky aktivních.

Skladba ekonomicky aktivních podle odvětví činnosti 2001				
	Kvasiny		Okres	
zemědělství	29	4,8	2899	7,4
průmysl	303	50,3	13943	35,5
stavebnictví	46	7,6	3168	8,1
obchod a opravy	32	5,3	3540	9,0
doprava a telekomunikace	28	4,7	2228	5,7
ostatní odvětví	134	22,3	11135	28,3
nezjištěno	30	5,0	2418	6,1
Celkem	602	100,0	39331	100,0
z toho ženy	262	43,5	17319	44,0

Vzdělání a kvalifikační potenciál

V Kvasinách je, tak jako jinde, patrný trvalý trend zvyšování vzdělanosti obyvatel, který se v období 2001-2011 projevil

- ve výrazném poklesu podílu obyvatel se základním vzděláním (-7,6%),
- v snížení složky obyvatel s vyučením bez maturity,
- v nárůstu zastoupení obyvatel s úplným středním vzděláním s maturitou a vyšším odborným a to o 5,7%,
- v nárůstu složky vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva a to o 1,2 procentního bodu.

V porovnání se Solnicí je přesto podíl obyvatel se střední a vyšší kvalifikací snížený. Zatímco v Kvasinách tvoří celkově necelých 36,9%, v Solnici je to 42,7%.

Pokud budeme oprávněně vnímat kvalifikační potenciál obyvatelstva Kvasin a Solnice jako společný základ využitelný pro další ekonomický rozvoj v Kvasinách, pak jsou zde vytvořeny dobré kvalitativní předpoklady v lidských zdrojích srovnatelné s úrovní v ORP.

Kvalifikační potenciál							
Skladba obyvatel 15 a více let podle nejvyššího ukončeného vzdělání	Kvasiny			Solnice		Kvasiny a Solnice celkem	
	2011		2001	2011		2011	
	abs.	%	%	abs.	%	abs.	%
Obyvatelstvo 15 a více let celkem	1250	100	100	1755	100	3005	100
V tom							
Základní včetně neukončeného	197	15,8	23,4	336	19,1	533	17,7
Střední s vyučením (bez maturity)	417	33,4	39,6	661	37,7	1078	35,9
Úplné střední a vyšší odborné včetně nástavbového	391	31,3	25,6	608	34,6	999	33,2
Vysokoškolské	70	5,6	4,4	142	8,1	212	7,1
Bez vzdělání	63	5	6,1	8	0,5	71	2,4

Podle podkladů předaných pro účely této studie společností ŠKODA AUTO (údaje k 11/2012) je vzdělanostní skladba zaměstnanců ŠKODA AUTO, závod Kvasiny následující:

Vzdělání (počet zaměstnanců – procentuelní podíl):

- vysokoškolské: 100 2,9%
- středoškolské: 1 090 31,1%
- učební obor: 2 168 62%
- základní: 141 4%

Pro další rozvoj ekonomických aktivit v Kvasinách je důležitý zejména kvalifikační potenciál obyvatelstva technicky vzdělaného. Z údajů o okresní skladbě z roku 2001 vyplývá, že dnes lze předpokládat cca 22% až 25% podíl ekonomicky aktivních obyvatel s technickým vzděláním a to v této struktuře:

Skladba obyvatel s technickým vzděláním v okrese 2001		
Celkem:	8651	100,0
v tom:		
učňovské	4391	50,8
střední odborné s maturitou	3400	39,3
vysokoškolské	860	9,9
z toho:		
strojírenství a strojí výroba	308	35,8

Pro technicky vzdělané obyvatelstvo, zejména se středním odborným učňovským (SOU) je v regionu dlouhodobě největší nabídka volných pracovních míst (67%). Velmi nízká nabídka je v poměru k rozsahu kvalifikační skupiny nabídka pracovních míst pro obyvatele se základním vzděláním (pouze 5%). Snižování podílu obyvatelstva s vyučením není tedy jednoznačně příznivým jevem a ovlivňuje i potenciál pracovních sil využitelných pro další rozvoj průmyslových aktivit tradičních strojírenských oborů a automobilového průmyslu.

Pracovní místa

V roce 2001 bylo v obci vytvořeno cca 1800 pracovních míst, z toho cca 1500 v průmyslových aktivitách. V průběhu dalšího desetiletí se počet pracovních míst enormně zvýšil a to zejména v automobilovém průmyslu.

Největším zaměstnavatelem v celém regionu je Škoda auto Kvasiny, závod, který se prudce rozvíjí od r.2000. V roce 2006 pracovalo v závodě 2700 a během dalšího roku došlo v souvislosti se zavedením třísměnného provozu k nárůstu o dalších 600 pracovních míst. Část zejména agenturních pracovníků tvoří občané z Polska, v roce 2006 to bylo cca 200-250 osob, z toho 200 agenturních pracovníků.

V současnosti informace od hlavního zaměstnavatele Škoda Auto a.s. Kvasiny uvádějí 5185 pracovních míst (4228 pracovních míst pro kmenový personál a dalších 957 míst pro agenturní personál). Takto progresivní rozvoj u hlavního zaměstnavatele musel od r. 2001 zákonitě vést i ke vzniku dalších aktivit navazujících výrobních i nevýrobních služeb a k rozvoji obchodních, ubytovacích a restauračních činností.

V současnosti se v obci Kvasiny se nachází tyto provozovny a podniky: montáž a oprava elektrických zařízení, autolakovna, mezinárodní automobilová doprava nákladní, modeláž nehtů, kadeřnictví, prodejna aut Škoda, zahradnictví, prodej palivového dřeva, provoz kovovýroby, prodejna medu, konzum, potraviny. K větším zaměstnavatelům v oblasti služeb budou dnes v obci patřit především sociální zařízení a základní škola. Jejich existence dává prostor pro zaměstnanost žen i vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva netechnických směrů.

Podnikatelské prostředí

Podnikatelské prostředí je díky existenci jednoho dominantního zaměstnavatele méně rozvinuté než na úrovni vyšší administrativně správních celků, které mají přitom v rámci kraje silně oslabenou pozici. Na 1000 obyvatel připadá v Kvasinách pouze 155,5 podnikatelského subjektu (v ORP 223,5). Je to především důsledek nízké rozvinutosti podnikání fyzických osob. Na 1000 obyvatel připadá 125,5 subjektů, (zatímco v okrese 183,4), Nižší rozvinutost

podnikání obecně charakterizuje obce s dlouhodobě vysokým převisem pracovní nabídky nad místní poptávkou (potřebou pracovních míst v obci) a jednostrannou oborovou orientací.

Podnikatelské subjekty v Kvasinách	
Právní forma	Počet subjektů
Státní organizace	2
Akciové společnosti	0
Obchodní společnosti	10
Družstevní organizace	1
Finanční podniky	0
Živnostníci	184
Samostatně hospodařící rolníci	0
Svobodná povolání	8
Zemědělští podnikatelé	7
Ostatní právní formy	16
Celkem	228

V skladbě podnikatelských subjektů podle oboru činnosti jsou (vedle obecně nejfrekventovanějších obchodních a opravárenských činností) nejčteněji zastoupeny průmyslové činnosti.

Skladba podnikatelských subjektů podle oboru činnosti		
Podnikatelské subjekty celkem:	228	100
v tom:		
velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	50	21,9
průmysl celkem	32	14,0
profesní, vědecké a technické činnosti	26	11,4
stavebnictví	23	10,1
zemědělství, lesnictví, rybářství	14	6,1
doprava a skladování	9	3,9
ubytování, stravování a pohostinství	8	3,5
činnosti v oblasti nemovitostí	7	3,1
peněžnictví a pojišťovnictví	6	2,6
zdravotní a sociální péče	5	2,2
informační a komunikační činnosti	3	1,3
administrativní a podpůrné činnosti	3	1,3
veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	3	1,3
kulturní, zábavní a rekreační činnosti	3	1,3
vzdělávání	1	0,4

POTENCIÁL A ZDROJE PRACOVNÍCH SIL PRO NOVÉ PRŮMYSLOVÉ AKTIVITY V OBCI KVASINY

Zdroje pracovních sil pro hospodářské aktivity v Kvasinách tvořili před 10 lety především obyvatelé relativně malého prostoru omezeného více méně na obce v POÚ Rychnov nad Kněžnou, zejména pak Rychnov a Solnice. Dojíždka za prací z jiných okresů byla nízká.

Pro rozšíření průmyslových aktivit zde byl volný potenciál pracovních sil i vhodná kvalifikační struktura daný dlouhodobou orientací na strojírenskou výrobu, hutnictví a kovoprůmysl. Oblast Rychnovska byla proto dlouhodobě zařazována mezi subregiony s příznivým hodnocením potenciálu pracovních sil a to při zohlednění ukazatelů jakými jsou vzdělanost, ekonomická aktivita, míra nezaměstnanosti a odvětvová zaměstnanost. V krajské analýze pro Strategický plán kraje je oceňována zejména celková vyrovnanost ukazatelů, kterými je potenciál hodnocen.

Dynamický vývoj u dominantního zaměstnavatele ŠKODA AUTO, a.s. závod Kvasiny zásadně rozšířil okruh pracovního spádu do Kvasin nejen na další obce na Rychnovsku, ale i na další okresy, zejména na okres Náchod.

V současnosti (k 31.12. 2011) je pracovní síla v obou okresech bilancována úřadem práce v rozsahu 98,2 tis. osob, s tím že volná pracovní síla tvoří 6,6%. Dohromady se jedná o potenciál 6,4 tis. volných pracovníků, z toho tvoří 448 absolventi škol a učilišť.

Celkové využití potenciálu pracovní síly pro nové aktivity v Kvasinách je ale limitováno gendrovou skladbou (vysokým podílem ženské složky), kvalifikačními předpoklady a vzdělanostní skladbou, ale také dopravní dostupností z oblastí, kde je problematická situace na trhu práce.

Potenciál pracovní síly		
Okres	Pracovní síla	Volná pracovní síla
Náchod	56611	4153
Rychnov nad Kněžnou	41508	2279
Celkem	98119	6432

V rámci okresu Rychnov nad Kněžnou patří mezi problémové oblasti Rokytnicko a Vamberecko. Celkový rozsah volných pracovních sil je nízký (vzhledem k nízkým početním stavům obyvatel) a pohybuje se kolem 400 osob, z toho cca 1/3 tvoří nezaměstnaní na Rokytnicku. Využití volného potenciálu pracovních sil na Rokytnicku komplikuje nejen problém dopravní obslužnosti v pohraniční části Orlických hor ale také dlouhodobá zemědělská orientace a s tím související nízký podíl technicky vzdělaného obyvatelstva. Vamberecko jako průmyslová oblast se strojírenským zaměřením má lepší předpoklady.

Okresní zdroje volné pracovní síly mohou tedy vytvářet především tradiční oblasti dojíždky za prací do Kvasin, kterými jsou mikroregiony Dobruška, Opočno, Kostelec nad Orlicí a samotné Rychnovsko ale i Novoměstsko.

U hlavních zdrojů dojíždky, kterými jsou Rychnov nad Kněžnou, Solnice a Skuhrov nad Bělou je volný potenciál pracovní sil dnes velmi nízký a očekávaný demografický vývoj

přirozenou měnou povede spíše k jeho snižování, zejména v Rychnově nad Kněžnou. Situaci může mírně zlepšit vyšší dynamika bytové výstavby.

Volný potenciál pracovní síly	
Obce	Volné pracovní síly 2011
Skuhrov nad Bělou	29
Rychnov nad Kněžnou	277
Kvasiny	32
Solnice	45
Celkem	383

V okrese Náchod patří k částem s vysokou mírou nezaměstnanosti nad 10% Jaroměřicko a Broumovsko s celkovým volným potenciálem cca 1800 pracovníků. Jaroměřsko je regionem spíše zemědělským, v průmyslových aktivitách orientovaným na textilní výrobu, Broumovsko je odlehlou oblastí s velmi obtížnou dojížděnkou za prací do Kvasin a s nízkým kvalifikačním potenciálem obyvatel.

Vzhledem k poloze Kvasin je podle celkového vývoje situace na trhu práce možné předpokládat rozšíření pracovního spádu z Pardubického kraje, zejména na blízké Ústecko Orlicko s téměř 10% mírou nezaměstnanosti nebo na oblast České Třebové s 11% mírou nezaměstnanosti nebo i na vzdálenější další oblasti s tradiční zaměstnaností v průmyslových aktivitách včetně strojírenské výroby a kovovýroby jako je Šumpersko a Zábřežsko.

Plánovaný nárůst počtu pracovníků o dalších cca 2450 osob bude narážet na vyčerpaný potenciál volných pracovních sil v dosavadní oblasti pracovního spádu a bude jej nutno hledat v stále širším územním okruhu, překračujícím hranici kraje event. i v Polsku. Dokládají to bilance současné volné pracovní síly i málo optimistický výhled demografického vývoje obyvatel, který povede k poklesu složky ekonomicky aktivního obyvatelstva. Také problém nízké orientace mladých obyvatel na technické vzdělání a útlum učebních oborů spjatých se strojírenskou výrobou a kovovýrobou může ovlivnit využitelnost současného disponibilního i budoucího potenciálu pracovních sil.

III.5 Kulturní hodnoty

První písemné zmínky o obci Kvasiny se datují k roku 1544, avšak její založení je s velkou pravděpodobností mnohem staršího data. Ves byla vysazena v tzv. ulicovém potažmo lánovém půdorysném systému, kdy byly jednotlivé usedlosti stavěny podél řeky Bělé, od které kolmo na ves vybíhaly do krajiny jednotlivé lány zemědělské půdy. Dodnes je tato půdorysná struktura Kvasin patrná. Písemné zmínky o Solnici jsou datovány k roku 1321, oproti Kvasinám se zde vývoj ubíral spíše v městském duchu. Tzn. orientaci semknutější zástavby okolo centrálního prostoru náměstí (dnes Masarykovo náměstí).

Urbanistické hodnoty se nacházejí především v historickém centru Solnice, Kvasin tvořeném zámek a jeho přílehlým parkem, lokalitou Šárka podél Dlouhé strouhy a dále prvotně

osídleným územím podél řeky Bělé. V obcích byly některé objekty prohlášeny za kulturní nemovité památky, které jsou zapsány v Ústředním seznamu kulturních památek. Svůj význam mají však i ostatní historické cenné objekty a stavby dokládající historický vývoj. Na území Kvasin jsou to především drobné sakrální stavby (krucifix u č.p. 158, kaple se zvoničkou a kaple Sv. Jana Nepomuckého), kamenný most přes řeku Bělou, mlýn s č.p. 17 a další objekty dochovaného lidového stavitelství. Kvasiny převážně spadají do Území s výskytem archeologických nálezů třetí kategorie ÚAN III, tzn. oblasti, kde se výskyt nálezů nepředpokládá, avšak nelze ho zcela vyloučit. Lokalita, kde již byl učiněn nález (ÚAN I) se nachází pouze v malém rozsahu ve stávajícím areálu Škoda Auto, a.s., zde však již lze předpokládat, že území bylo celé prozkoumáno. Centrum Solnice spadá do kategorie ÚAN II, kde prozatím nález nebyl učiněn, ale existuje určitá pravděpodobnost jeho výskytu.

V ploše Z8-1 ani jejím bezprostředním okolí se objekty památkové péče nenacházejí, jediným limitem je její přítomnost v oblasti ÚAN III. Tzn. dle památkového zákona č. 20/1987 Sb. v platném znění je nutno umožnit záchranný archeologický výzkum.

Nemovité kulturní památky na území obcí Kvasiny a Solnice			
Číslo rejstříku	Obec	č.p.	Památko
27701 / 6-2317	Kvasiny	-	sousoší Kalvárie
25190 / 6-2320	Kvasiny	-	vodní kanál napájecí - Dlouhá strouha
27396 / 6-2316	Kvasiny	čp.1	areál zámku
46166 / 6-2318	Kvasiny	čp. 87	venkovská usedlost
15986 / 6-2319	Kvasiny	čp. 118	venkovská usedlost
32200 / 6-2431	Solnice	-	areál kostela Stětí sv. Jana Křtitele
16772 / 6-2433	Solnice	-	sloup se sochou Panny Marie
41373 / 6-2434	Solnice	čp. 1	radnice
15372 / 6-5018	Solnice	čp.54	zámek - zámeček
39628 / 6-2432	Solnice	čp. 203	fara

III.6 Příroda a krajina

ÚZEMNÍ OCHRANA PŘÍRODY

V ploše Z8-1 se nenacházejí prvky ochrany přírody zapsané v Ústředním seznamu a vyplývající ze zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění.

CHKO Orlické hory se nachází cca 2,5 km na východ od správní hranice obce Kvasiny. V tomto výběžku ochraně podléhá Antoniino údolí, tvořené hluboce zaříznutou řekou Bělou, dle významnosti je území členěno do I., II. a III. zóny ochrany. Územní systém ekologické stability (ÚSES) je v širších souvislostech na území obcí Solnice a Kvasiny vymezen na regionální a lokální úrovni, do plochy Z8-1 nezasahuje. Regionální segmenty ÚSES jsou vázány na řeku Bělou (RBC 1920 Slavěnka a RBC 503 Černíkovice). Regionální biokoridor RBK 801 Bělá původně vymezený podél stejnojmenného toku byl z důvodu průchodu zastavěným územím v úseku Solnice-Skuhrov nad Bělou a nereálného zajištění jeho funkčnosti zrušen (ZÚR KHK na základě zpracované studie nadregionálního a regionálního ÚSES nevynechávají). Lokální úroveň je zpravidla vymezena podél zbývajících říčních sítí,

především Dlouhé strouhy, Lokotského, Ještětického potoka a jejich bezejmenných přítoků. Výjimkou je LBK 1 vymezený na místě bývalého koridoru RBK 801 Bělá. Do blízkosti plochy Z8-1 se dostává pouze lokální koridor LBK 14, který vede v blízkosti správní hranice obou obcí na území Solnice a je ukončen jižně pod Černým lesem. Úsek v blízkosti řešeného území lze hodnotit jako nefunkční, bez vegetace (viz. problém P6 vyjádřený v grafické části ve výkrese B.). V zastavěném území Kvasin jsou vyhlášeny dva památné stromy, Lípa srdčitá a Lípa velkolistá.

Výběr některých skladebných prvků ÚSES na území Kvasin a Solnice		
Úroveň	Kód	Název
Regionální	RBC 1920	Slavěnka
	RBC 503	Černíkovice
Lokální	LBK 1	Bělá
	LBK 2	Nad Dlouhou strouhou
	LBK 7	Ještětický potok
	LBK 13	Dlouhá strouha
	LBK 14	Pod Průmyslovou zónou
	LBC 1	Na Kopcích
	LBC 5	Šachovna

Památné stromy na území obce Kvasiny			
Český název	Latinský název	Pozemek	Poznámka
Lípa velkolistá	<i>Tilia platyphyllos</i>	105/8	v obci, nad strojírnami
Lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>	92	v obci, po pravé straně od silnice do Skuhrova

BIOTA

Koeficient ekologické stability (KES) je na území obce Kvasiny 0,34 a na území obce Solnice 0,43. Hodnota je výsledkem podílu ekologicky stabilních (zahrady, ovocné sady, trvalé travní porosty, vodní a lesní plochy) a nestabilních ploch (orná půda, zastavěné a ostatní plochy), které se v území vyskytují. Tzn. jde převážně o intenzivně či nadprůměrně využívanou krajinu, jejíž přírodní struktury jsou poškozeny.

V širších souvislostech Kvasiny a Solnice spadají do bioregionu č. 1.9 Cidlinsko - Chrudimského, většina území Kvasin je dále součástí biochory 3BD (erodovaných plošin na opukách).

Bioregion je tvořen termofilním křídlem středoevropské vegetace, v některých okrajových částech mohou převládat mezofity. Území se nachází na okraji teplé České kotliny, v rámci flóry jsou zastoupeny především subatlantské druhy. Nižší polohy jsou již silně kulturně ovlivněny s ochuzenou faunou hercynského původu. Menší říčky a potoky zpravidla náležejí do pstruhového, případně parmového pásma.

V rámci plochy Z8-1 tvořené především nestabilní ornou půdou je ekologicky stabilnějším prvkem zatravněný průleh s vzrostlými ovocnými stromy (cca 80 ks). Pásky ruderalních společenstev se vyskytují především podél polních cest, náspu železniční tratě a jižní

oplocené hranice areálu ŠKODA AUTO, a.s. Jejich výskyt lze také předpokládat v zatravněném průlehu.

KRAJINA, OCHRANA KRAJINNÉHO RÁZU

Významnými krajinnými prvky (VKP) ze zákona (č. 114/1992 Sb. v platném znění) na území Kvasin a Solnice jsou především lesy a vodní toky a plochy. Registrovaným VKP je areál zámeckého parku v Kvasinách.

Území spadá dle ZÚR Královéhradeckého kraje do oblasti krajinného rázu (OKR) č. 9 Opočensko, sousední oblast č. 11 Orlické hory (její podoblast 11b Podorlicko) s Opočenskem sousedí z východní strany. Území CHKO Orlické hory je dále podrobněji členěno na jednotlivé oblasti a místa krajinného rázu (MKR). Nejbližše řešenému území se nachází MKR 3.6 Antoniino údolí (součást OKR 3 Deštersko) tvořené řekou Bělou a zalesněnými svahy údolí pouze s občasným výskytem samot či osad a MRK 4.1 Uhřínov (součást OKR 4 Libersko) s dominantou kostela Sv. Vavřince v sídle. Kulturní dominantou v krajině mimo CHKO je dále věž kostela Stětí Sv. Jana Křtitele v Solnici.

Dle způsobu využití lze území Kvasin a Solnice v širších souvislostech charakterizovat jako krajiny lesozemědělské. Tzn. jsou tvořeny mozaikou lesů a zemědělské půdy přičemž jejich vzájemný poměr může být místy velmi proměnlivý. Směrem k Orlickým horám se mozaika mění, dochází k nárůstu lesních ploch před zemědělskými, které jsou zprvu vázané na vodní toky a jejich údolní polohy (např. Bělá, Kněžná) a posléze přecházejí v zalesněná území většího významu. Púdorysný průmět sídelních útvarů, který je v zemědělských polohách zpravidla návesního či ulicového typu, s narůstající nadmořskou výškou přechází v lánový systém. Tzn. v širších souvislostech lze na Rychnovsku pozorovat přechod od zemědělské struktury krajiny ke krajině podhorské a posléze horské.

V ploše Z8-1 a jejím blízkém okolí se uplatňuje především orná půda, její monotónnost je narušena Černým lesem, lesíkem v blízkosti kóty 363 m n.m., lesíky ve směru na Rychnov nad Kněžnou, v omezené míře nelesní zelení podél polní cesty Solnice – Kvasiny - Lukavice, v průlehu plochy Z8-1 a zatravněné údolnici jižně pod ní.

VIZUÁLNÍ SCÉNA

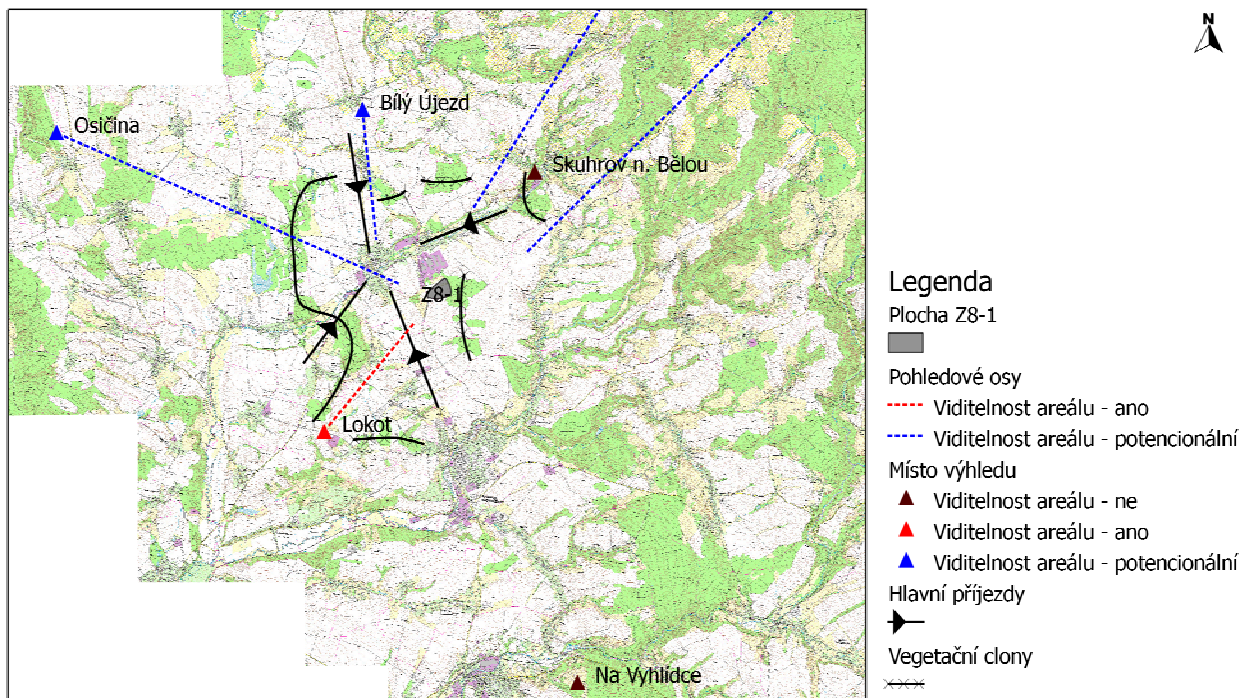
Dálkové pohledy

Potencionální viditelnost plochy Z8-1 z dálkových pohledů, při dodržení výškových regulativů, lze předpokládat spíše v ojedinělých případech. Sama plocha je umístěna v dolíku s otevřenou expozicí pouze k jihu. Z východní strany je území kryto Černým lesem, ze západní strany částečně zalesněnou kótou 363 m n.m. a dále prstencem lesních porostů táhnoucích se od Litohrad k Byzhradci. Ze severní strany je plocha Z8-1 kryta stávajícím areálem ŠKODA AUTO, a.s. Vzhledem k velikosti stávajícího areálu a přímo navazující rozvojové plochy Z8-1 lze předpokládat uplatňování vizuálních vlivů především v nočních hodinách vlivem světelného znečištění (třísměnný provoz).

Místa rozhledu identifikovaná terénním průzkumem jsou následující:

- Na Vyhlídce: z vyhlídkového bodu u chaty Merklovice stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. a rozvojová plocha Z8-1 nejsou díky vegetačnímu krytu pohledově exponovány. Vizuálně se uplatňuje zejména těleso komína na východním okraji Rychnova nad Kněžnou a výrobní haly v k.ú. Lipovka u Rychnova ležící v blízkosti silnice I/14.
- Lokot: ze směru stoupání od sídla Lokot ke křižovatce U Sloupu existuje průhled přes zástavbu Litohrad na areál ŠKODA AUTO, a.s. Plocha Z8-1 je částečně skryta za kótou 363 m n.m., lesíkem v její blízkosti a potažmo další rozptýlenou nelesní zelení, přesto však lze viditelnost navrhované rozvojové plochy předpokládat.
- Skuhrov nad Bělou: z rozhledny ve Skuhrově nad Bělou území Kvasin a Solnice není lokalita viditelná, je kryta lesním porostem. Existence výhledů pouze proti proudu Bělé směrem k Orlickým horám.
- Silnice I/14: ze silnice I/14 ve směru od Rychnova nad Kněžnou a od Ještětíc výrobní zóna s rozvojovou plochou Z8-1 není viditelná. Její stopa vede nižšími polohami, které neumožňují výhledy na areál ŠKODA AUTO, a.s.
- Silnice II/321: ze silnice II/321 od křižovatky U Sloupu směrem k Solnici a od Skuhrova nad Bělou směrem do Kvasin nejsou výhledy na výrobní areál. Území je kryto lesním porostem u Litohrad a vegetací, případně urbanizovanými plochami podél toku Bělé.
- Bílý Újezd: ze silnic III. třídy (III/3219, III/29846, III/29840 a III/29845) vedoucích severně nad Kvasinami a Solnicí, které spojují Hraštice, Brocnou, Bílý Újezd, Hrošku a Byzhradec nebyla viditelnost továrny či plochy Z8-1 identifikována. Vegetační krytem je především lesní porost u samoty Borovina, lesík u Ještětíc a les Dobravská u Byzhradce. Potencionální viditelnost Solnice lze předpokládat od křižovatky silnic I/14 a III/3219 jižně od Bílého Újezdu.
- Osičina: z rozhledny Osičina ve Vojenicích nedaleko Voděrad lze za jasného počasí a dobré viditelnosti předpokládat, i přes značnou vzdálenost, viditelnost areálu ŠKODA AUTO, a.s. Plocha Z8-1 bude s největší pravděpodobností skryta za stávajícími halami.
- Orlické hory: z odlesněných vrcholů Orlických hor (Šerlich, Velká Deštná) je pohledová exponovanost stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. potencionálně možná především v nočních hodinách z důvodu světelného znečištění. Vzhledem k lesnímu krytu (Černý les) plochy Z8-1 z východní strany bude její viditelnost omezena.

Vizuální schéma širšího okolí



Výhledy z území Kvasin a Solnice

Zástavbou v rozvojové ploše Z8-1 lze předpokládat vizuální ovlivnění krajiny především v lokálním měřítku. Tzn. změnou krajinné mozaiky, kdy bude stávající území vyňato ze ZPF a urbanizováno. Pohledovými bariérami, které území Z8-1 významně kryjí, jsou především Černý les a kóta 363 m n.m., v její vrcholové partii se vizuálně uplatňuje elektrické vedení 110 kV.

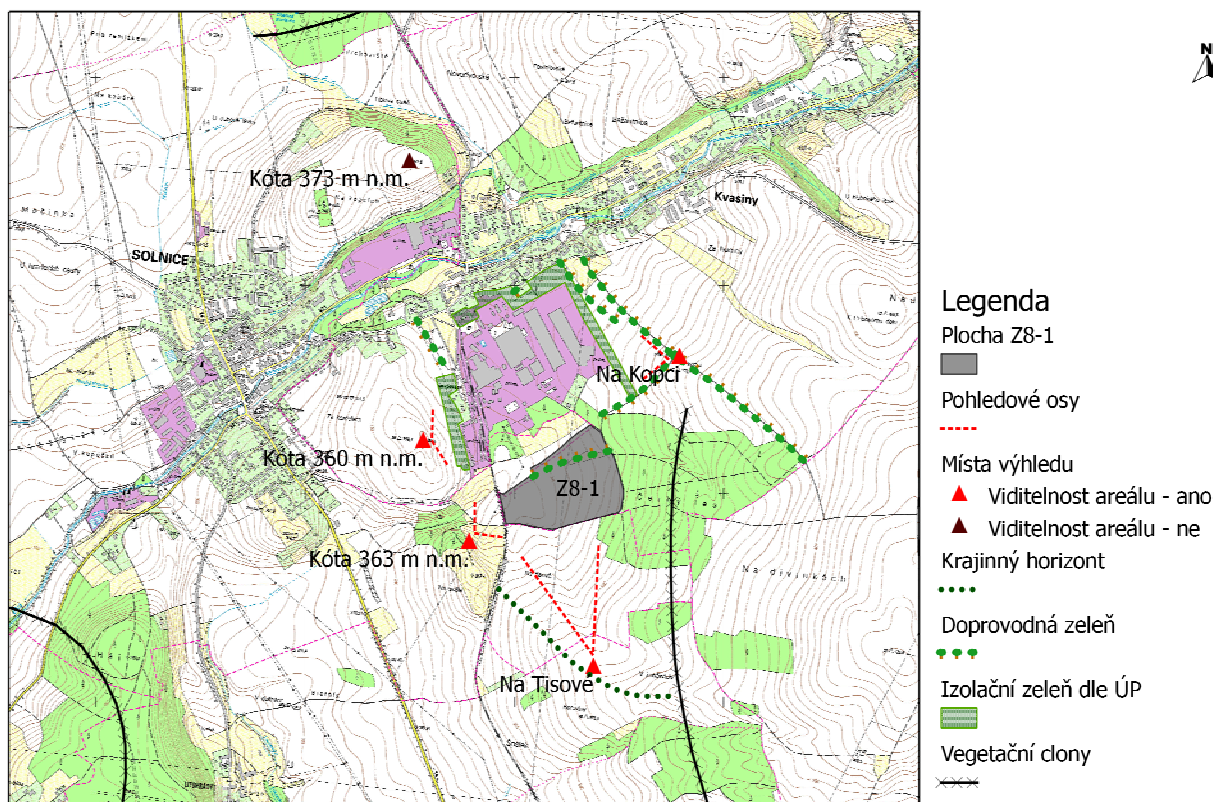
K narušení krajinného rázu továrnou dochází především z odkryté východní a jižní strany. V rámci terénních průzkumů byla identifikována následující místa rozhledu (viz bod P3 problémového výkresu):

- Kóty 363 a 360 m n. m.: plocha Z8-1 a stávající výrobní areál jsou viditelné z východního svahu kóty 363 m n. m. ležícího západně od rozvojového území, výhled z jejího vrcholu je částečně kryt nelesní zelení a dále ze zorněné kóty 360 m n. m. západně od železniční stanice Solnice. Místo výhledu dále existuje z lokality Na Tisové, kterou prochází krajinný horizont místního významu vzdálený cca 500 - 600 m jižně od území Z8-1.
- Na Tisové: místo výhledu na továrnu a rozvojovou plochu dále existuje z lokality Na Tisové, kterou prochází krajinný horizont místního významu vzdálený cca 500-600 m jižně od území Z8-1.
- Na Kopci: stávající haly ŠKODA AUTO, a.s. jsou viditelné především z východní odkryté strany. Tzn. z lokality Na Kopci (376 m n.m.) v blízkosti regulační stanice

VTL/SLT a dále ve stopě polní cesty směrem do Kvasin potažmo také z území obce Lukavice. Plocha Z8-1 je kryta Černým lesem.

- **Kóta 373 m n.m.:** z kóty 373 m n.m. v nejvyšších partiích svahu ležícího těsně za severním okrajem Kvasin stávající výrobní areál a rozvojová plocha Z8-1 nejsou viditelné. Místo rozhledu je kryto doprovodnou zelení Dlouhé strouhy, která celkově neumožňuje výhledy na obec. Tuto pohledovou bariéru lze předpokládat ve všech místech podél Dlouhé strouhy, kde se tato vzrostlá zezeň vyskytuje.

Vizuální schéma blízkého okolí



Izolační zeleň okolo stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s.

Platný územní plán Kvasin z východní, západní a severní strany vymezuje pásy izolační zeleně. Ty prozatím reálně neexistují. K dílčím výsadbám došlo ze severní strany mezi zástavbou Kvasin a výrobními halami, tzn. podél protihlukové stěny a následně v prostoru mezi stávajícím vzrostlým sadem a novou zemní vodní nádrží (viz bod P5 problémového výkresu).

Z východní odkryté strany částečné vizuální zjemnění kontrastu industriální plochy a okolní krajiny umožňuje doprovodná zeleň podél polních cest a torza slepé polní cesty vedoucí z obce v jejich souběhu. Tato zeleň však neplní funkci izolační, ale spíše krajinnotvornou.

Ze západní strany je areál částečně kryt vzrostlou zelení podél tenisových kurtů a plochami pro bydlení v rodinných domech s ojedinělým výskytem zeleně na zahradách. Na zbývajícím úseku se nachází místy pouze keřová vegetace náletového charakteru.

Jižní strana je značně odkrytá, podobně jako na východě i zde je kontrast pouze částečně zjemněn průlehem se vzrostlými ovocnými stromy. Zde ÚP izolační zeleň vzhledem k přítomnosti rozvojové plochy Z8-1 nenavrhuje. Ta bude předmětem řešení této územní studie.

III.7 Vodní režim

ÚZEMNÍ OCHRANA

Území je součástí Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Východočeská křída vyhlášené nařízením vlády č. 85/1981 Sb. Ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně PHO 2b (vnější) je stanoveno na širším území obou břehů řeky Bělé, které chrání vodní zdroje v lokalitě Císařská Studánka jihovýchodně pod Ještěticemi. Celé území plochy Z8-1 se nachází ve vnějším ochranném pásmu 2. stupně vodního zdroje Ještětice. Dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění, je v ochranném pásmu zakázáno vykonávat činnosti, které mohou mít za následek ohrožení vydatnosti, jakosti či zdravotní nezávadnosti vodního zdroje. Obce Kvasiny a Solnice spadají do zranitelné oblasti, tzn. území s vyššími koncentracemi dusičnanů vznikajících zpravidla intenzivní zemědělskou činností, které mohou negativně ovlivňovat jakost povrchových a podzemních vod (viz. bod P2 problémového výkresu). Obcí Kvasiny protéká řeka Bělá (dílčí povodí č.h.p. 1-02-01-60). Podél řeky Bělé je stanoveno záplavové území Q₁₀₀ identifikující potencionální rozliv 100 leté vody. Území Kvasin je navrženo na úseku cca 600 m k ochraně protipovodňovou hrází podél Dlouhé strouhy.

POVRCHOVÉ VODY

V širších souvislostech území spadá do oblasti povodí Horního a Středního Labe, subpovodí Orlice. Útvar povrchových vod tekoucích „Bělá po soutok s tokem Kněžná“ je součástí ekoregionu Centrální Vysočina.

Jižní hranicí stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. prochází rozvodnice. Rozvojová plocha Z8-1 spadá do povodí 4. řádu Lokotského potoka (1-02-01-065/0) s recipientem v Bělé. Pramenné místo tohoto toku se nachází v místě okružní křižovatky na silnici I/14, přeložky II/321 a přístupové komunikace do areálu ŠKODA AUTO a.s., poté teče jihozápadním směrem k silnici III/3213 vedoucí do Litohrad, podél které směřuje dále na jih. Hlavním tokem protékajícím údolím je řeka Bělá (1-02-01-060/0) pramenící v Orlických horách, vlévá se do Divoké Orlice. Součástí jejího povodí je většina zastavěného území Kvasin i s areálem ŠKODA AUTO a.s a Solnice. Vodní tok (dílo) Dlouhá strouha (1-02-01-062/0) je zásobována vodou z Bělé v Kvasinách, protéká podél ní jihozápadním až západním směrem. Jejím recipientem je potok Chobot. Síť vodních toků je poté doplněna bezejmennými přítoky menšího významu. Z vodních ploch se v řešeném území nacházejí dvě malé nádrže v zámeckém parku a dále pro potřeby bezpečného odvodu atmosférických srážek z výrobní zóny se uvnitř a vně u jižního parkoviště nacházejí retenční nádrže.

Plochou Z8-1 prochází odvodňovací strouha (v některých podkladech označovaná jako „průleh“), která tvoří občasný tok navazující na počáteční úsek Lokotského potoka. Dráha povrchového odtoku ze zemědělských ploch na území Z8-1 je ovlivněna zatravněným průlehem se vzrostlými, převážně ovocnými stromy, kde dochází k jeho částečnému vsaku (viz. bod P1 problémového výkresu). Průleh je dále dotován odvodem vod z Černého lesa. Je tedy lokálním recipientem, který odvádí přívalové srážky směrem k železniční trati a posléze do vybudované retenční nádrže. Podél jižního okraje parkoviště a autobusového stanoviště prochází odvodňovací příkop, skrz propustek podchází železniční trať, je zaústěn do retenční nádrže.

PODZEMNÍ VODY

Podzemní vody proudí v prostředí hydrogeologického rajonu základní vrstvy Podorlická křída v povodí Orlice (4222) tvořeného především sedimenty svrchní křída. Jeho součástí je pouze jeden hlavní kolektor B ležící v Bělohorském souvrství spodnoturonského stáří, který spočívá na předkřídovém podloží, stropní izolátor je tvořen mladším křídovým souvrstvím. Hladina podzemní vody je napjatá, puklinová propustnost kolektoru způsobuje vysokou průtočnost. Nádrže jsou omezeny na deprese Ústecké a Jaroměřské synklinály, východní zdvižená část kolektoru je oblastí stoku, není nasycena. Podzemní voda je doplňována infiltrací atmosférických srážek popřípadě influkcí z vodních toků přitékajících z Orlických hor, především Bělé a Dědiny. Umělé odvodnění je způsobováno především jímáním pro vodárenské účely místního charakteru, kterými jsou vodárenské skupiny Rychnova, Dobrušky a Kostelce, tak i pro Vodárenskou soustavu východní Čechy v prameništi Litá. Kvantitativní zásoby vody v kolektoru jsou spíše nedostatečné, chemický stav je setrvalý se zhoršenými podmínkami pro vodárenské účely, nutná úprava. Území náleží do zranitelné oblasti.

III.8 Půda a lesy

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Rozvojová plocha Z8-1 je na většině své plochy zorněna, její severní část byla v minulosti odvodněna. Výjimkou je travnatý průleh (dle KN trvalý travní porost a zahrada) a zatravněná plocha jižně od parkoviště směrem k průlehu. Celkově na území Kvasin významně převažuje zastoupení ZPF, který tvoří 72,7% celkové výměry obce. Ze 79,6% náleží do orné půdy a z 13% do trvalých travních porostů.

Území plochy Z8-1 se nachází v 7. klimatickém regionu, tzn. s mírně teplými a vlhkými podmínkami. Průměrný roční úhrn srážek činí 650 - 750 mm s průměrnou roční teplotou vzduchu 6 - 7°C. Průběh terénu je rovinný až mírně sklonitý ve směru stoupání k jihu a Černému lesu, expozice není jasně orientována a lze ji chápat jako všesměrnou. Půdní profil je převážně středně hluboký (30 - 60 cm) se slabou až střední příměsí skeletu. Je tvořen modálními, vyluhovanými, pelickými, eubazickými až mezobazickými kambizeměmi (HPJ 25) a pelickými pseudogleji, vyluhovanými a oglejenými pelozeměmi, případně pelickými pararendziny (HPJ 54). Vzhledem k výše popsaných charakteristikám půdního profilu spadá ZPF na území lokality Z8-1 do 3. a 5. třídy ochrany. Tzn. průměrně produkčních a velmi málo

produkčních půd. Pozemek určený pro výstavbu polní cesty (dle katastru nemovitostí - ostatní plocha), navržený v rámci komplexních pozemkových úprav (KPÚ) Kvasiny, je v současné době zemědělsky obhospodařován.

ZPF nacházející se jižně a západně (u retenční nádrže) od plochy Z8-1 je především v blízkosti zatravněné údolnice a v blízkosti správní hranice obce chráněn II. třídou. Tzn. je tvořen nadprůměrně produkčními půdami. Půdy při okraji Černého lesa a lesního porostu u jižního parkoviště areálu ŠKODA AUTO, a.s. jsou již méně úrodné (III. a IV. třída ochrany). Hlavním využitím je také převážně orná půda, pouze kóta 363 m n.m. v blízkosti lesíka je zatravněna. Vlastnosti půdního profilu jsou velmi podobné jako v případě plochy Z8-1, svažítost terénu dále mírně stoupá jižním směrem, výjimkou je větší sklon kóty 363 m n.m. Západně až jihozápadně od rozvojového území dochází ke změně klimatického regionu na č.5 mírně teplý, mírně vlhký.

Z širších souvislostech jsou k.ú. Kvasiny a Solnice mírně ovlivněny vodní erozí. V případě konkrétních lokalit a jejich specifických podmínek však může být situace odlišná. V ploše Z8-1 je maximální přípustný smyv půdy stanoven na 4 t/ha. Vyšší riziko vzniku vodní eroze lze předpokládat na svazích jižně pod Z8-1, především v linii údolnice (navržené dle KPÚ Solnice k zatravnění), kde dochází ke stoku atmosférických srážek s následným urychleným povrchovým odtokem směrem k severu. Ohrožení větrnou erozí se nepředpokládá.

Druhy pozemků v ploše Z8-1					
BPEJ	HPJ	Třída ochrany	Druh pozemku	Plocha (m ²)	Parcelní číslo pozemku
72504	25	3	orná půda	118 309,7	5333, 5352, 5223, 5326, 5331, 5329, 5322, 5315, 5337, 5339, 5326, 5325, 5334, 5314, 5316, 5317, 5319, 5318, 5320, 5321, 5338
			trvalý travní porost	1 065,8	5332
			zahrada	5 056,3	5324, 5325, 5328, 5330
75411	54	5	orná půda	55 705,8	5333, 5323, 5331, 5329, 5322, 5337, 5339, 5336, 5335, 5334, 5314, 5316, 5317, 5318, 5320, 5321
			trvalý travní porost	116,6	5332
			zahrada	693,6	5324, 5330
-	-	-	ostatní plocha	1 939,6	5340
Celkem				182 888 m ²	

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

V širších souvislostech celé Rychnovsko spadá do přírodní lesní oblasti č. 26 Předhoří Orlických hor. Přirozená skladba lesů pro toto území by měla být tvořena 76% listnatých a 24% jehličnatých dřevin. V současné době však převládají jehličnany, které jsou zastoupeny na cca 81% plochy oblasti. Kvasiny se nacházejí na přechodu 2. bukodubového a 3. dubobukového lesního vegetačního stupně, celkově se na území obce nacházejí zpravidla lesy hospodářské, které pokrývají 9,6% její rozlohy.

V ploše Z8-1 se PUPFL nevyskytují, avšak na východním okraji sousedí s Černým lesem (smrk, borovice, příměs dubu), který území limituje ochranným pásmem 50 m (viz. bod P4

problémového výkresu). Lesní porost malého významu, který se také nachází v blízkosti řešeného území, leží jihozápadně pod jižním parkovištěm v blízkosti kóty 363 m n.m. Zdravotní stav těchto porostů v roce 2011 byl vyhodnocen z hlediska poškození, defoliace a následné mortality převážně jako mírný, místy střední či bez významných zdravotních problémů.

Soubory lesních typů na PUPFL v blízkosti plochy Z8-1	
Označení	Popis
2O	Jedlo (buková) doubrava
3O	Jedlodubová bučina
2H	Hlinitá (sprašová) buková doubrava
3H	Hlinitá dubová bučina
3I	Uléhavá kyselá dubová bučina
3D	Obohacená dubová bučina
3V	Vlhká dubová bučina
3K	Kyselá dubová bučina

III.9 Horninové prostředí

GEOMORFOLOGIE A GEOLOGICKÉ SLOŽENÍ

V širších souvislostech Kvasiny i Solnice náleží do provincie Česká Vysočina. Přímo plochou Z8-1 však již prochází geomorfologický předěl mezi Českou tabulí a Krkonoško-Jesenickou soustavou, který dále určuje nižší geomorfologickou hierarchii. Tento zlom se však v ploše Z8-1 významně vizuálně neuplatňuje a lze ho předpokládat spíše blíže k Orlickým horám. Přechod je lépe identifikovatelný geologickým složením, kdy se z jílovců vytrácejí mladší vápencové polohy a dále ústupem spraší.

Rychnovský úval se vyznačuje plochým pahorkatinným reliéfem, v oblasti Ústecké synklinály tvořeným plošinami, vrchy a hřbety, říčními terasami a říčními nivami. Spočívá především na zpevněných sedimentech, kterými jsou slínovce a spongility středního turonu a pleistocenní štěrky a písky podél vodních toků. Možný je také výskyt spraší.

Ohnišovská pahorkatina se vyznačuje již větší členitostí s významnějšími hřbety a suky, denudačními plošinami či hluboce zaříznutými údolími vodních toků. Geologické podloží je tvořeno fility, permskými pískovci a jílovcí, slínovci, spongility a pískovci spodního turonu s lokalitami štěrků a písků. Především podél vodotečí lze předpokládat výskyt fluviálních sedimentů.

Geomorfologické složení					
Provincie	Subprovincie	Oblast	Celek	Podcelek	Okrsek
Česká Vysočina	Česká tabule	Východočeská tabule	Orlická tabule	Třebechovická tabule	Rychnovský úval
	Krkonoško-Jesenická soustava	Orlická oblast	Podorlická pahorkatina	Náchodská vrchovina	Ohnišovská vrchovina

GEOFAKTORY

V ploše Z8-1 se rizikové geofaktory nevyskytují. Dvě sesuvná území se nacházejí na levém břehu Bělé ve východní polovině Kvasin, stupeň aktivity těchto dvou ploch je klasifikován jako potenciální.

III.10 Dopravní infrastruktura

SILNIČNÍ DOPRAVA

V širším prostoru lokality Z8-1 se nacházejí následující silnice I. – III. třídy:

- I/14 Liberec (I/13) – Tanvald (I/10) – Vrchlabí – Trutnov (I/16, I/37) – Náchod, Staré Město (I/33) – Vamberk(I/11) – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová - Třebovice (I/43)
- II/321 Častolovice - Deštné v Orlických horách
- III/3213 Domašín - Solnice
- III/3216 Ještětice - Kvasiny
- III/29845 Solnice - Trnov
- III/31817 Solnice - Kvasiny - Debřece
- III/31818 Kvasiny - žst. Kvasiny

a dále:

- místní komunikace funkční třídy C a D
- účelové komunikace (polní a lesní cesty)

Silnice I/14 tvoří hlavní dopravní osu oblasti, v širších vztazích propojuje podhorský pás Orlických hor, Krkonoš a Jizerských hor s návazností na významná centra osídlení Liberec – Trutnov – Rychnov nad Kněžnou – Ústí nad Orlicí a dále. Silnice je hlavní propojovací osou mezi závody ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách a Vrchlabí. Na území města Solnice je vedena v průtahu centrální částí sídla, v návrhu ÚP Solnice s vymezením koridoru pro přeložku silnice s obchvatem sídla. Přeložka je rozdělena do čtyř etap. První etapa je již v provozu v kategorii S7,5/60 a je dočasně vedena jako součást silnice II/321.

Hlavní problémy na průjezdech zastavěnými částmi sídel v širším prostoru se soustřeďují do Solnice a severní části Rychnova nad Kněžnou. Intenzita dopravy na silnici I/14 na průjezdu Solnicí dosahuje dle výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti v r. 2010 hodnoty cca 9,02 tis. voz/24 hod., na průjezdu Rychnovem nad Kněžnou cca 13,9 - 14,5 tis. voz/24 hod. Zde je zvláště problematický průjezd severní částí města, kde jsou podél silnice I/14 situována školská a zdravotnická zařízení.



Intenzita dopravy na silnici I/14 na průjezdu Rychnovem nad Kněžnou v r. 2010 (CSD 2010, ŘSD ČR, 2011)

Silnice II/321 zajišťuje hlavní napojení řešeného prostoru Kvasin a Solnice na silnici I/11, v opačném směru přenáší přepravní vztahy vázané na rekreační oblasti Orlických hor s přeshraniční návazností na Polsko – směr Duszniki Zdrój a silnici č. 8 E67 směr Klodzko. Silnice II. třídy je mimo jiné využívána pro každodenní i sezónní dojížďku polských zaměstnanců do firmy ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách. Silnice II/321 v průtahu Kvasinami tvoří hlavní dopravně urbanistickou osu zastavěné části sídla. V prostoru Solnice byla realizována 1. etapa obchvatu Solnice (jihozápadní sektor), která je v současné době evidována jako přeložka silnice II/321 (kategorie S7,5/60) s napojením na silnici I/14 okružní křižovatkou. V cílové podobě tvoří součást celého obchvatu Solnice, který je v ÚP sledován jako přeložka silnice I/14. Pro zpřístupnění jižní brány (č. 1) výrobního závodu ŠKODA AUTO, a.s. od okružní křižovatky silnic I/14 a přeložky silnice II/321 byla realizována samostatná dvoupruhová obousměrná přístupová komunikace, která dle původní koncepce měla současně tvořit součást přeložky silnice II/321. Od této původní koncepce bylo na základě projednávání ÚP Kvasin upuštěno. V současné době tato silnice zajišťuje zpřístupnění jižní brány - brány č. 1 (hlavní vstup do areálu ŠKODA AUTO, a.s.) a zařízení a vybavenosti vázané na výrobní zónu (parkoviště pro osobní automobily, autobusové nádraží apod.). Jako silnice II/321 je v současné době evidován úsek od okružní křižovatky na silnici I/14 po původní odbočku přeložky II/321, následující úsek po železniční přejezd je evidován

jako místní komunikace a navazující úsek po bránu do areálu ŠKODA AUTO, a.s. je účelová komunikace.

Silnice I/14 a II/321 představují základní nadřazený dopravní systém, na který jsou napojeny silnice III. třídy, místní a účelové komunikace, jež zajišťují plošnou obsluhu řešeného území a jeho širších vazeb.

Stavebně-technické parametry a stav jednotlivých silnic I. - III. třídy uvádí následující tabulka.

Stavebně-technické parametry silnic I. – III. třídy					
Třída silnice	Číslo silnice	Vozovka živičná	Jízdní pruhy	Šířka od [m]	Šířka do [m]
I	14	těžká	2	6,5 (Solnice)	7,7 (v extravilánu)
II	321	střední	2	6,2 (Skuhrov)*	7,0 (Solnice - západ)*
III	3213	lehká-střední	2	5,0	6,0
III	3216	lehká	2	5,2	5,2
III	29845	střední	2	5,8	7,5
III	31817	střední	2	5,0	6,0
III	31618	střední	2	5,5	5,5

V následující tabulce jsou uvedeny intenzity dopravy z Celostátního sčítání dopravy (dále CSD) z let 2005 a 2010 (Ředitelství silnic a dálnic ČR) v prostoru Solnice - Kvasiny, tabulka je následně převedena do grafické formy pomocí diagramů intenzit.

Intenzita dopravy v pětiletém období r. 2000 - 2010							
Silnice	Profil	CSD 2000		CSD 2005		CSD 2010	
		[voz/24h]	[voz/24h]	[voz/24h]	NA [%]	[voz/24h]	NA [%]
I/14	Solnice - sever	5000	12	5838	20	5287	20
I/14	Solnice - jih	7607	9	8556	15	9027	14
II/321	Solnice - západ	2197	22	2676	24	608	18
II/321	Kvasiny - východ	519	15	778	18	445	10

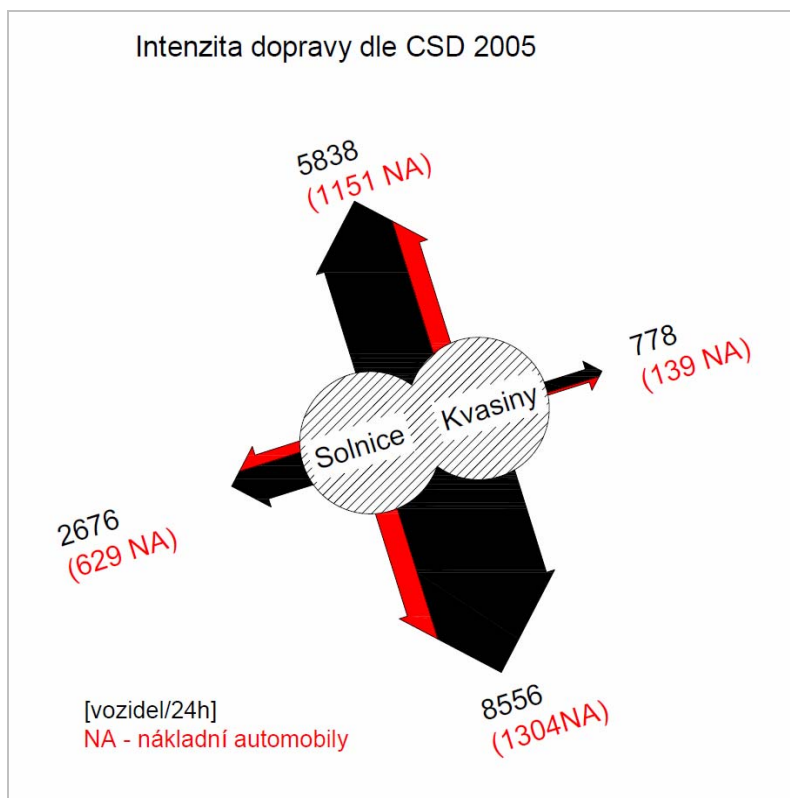


Diagram intenzit dopravy na silniční síti v prostoru Solnice – Kvasiny dle Výsledků CSD 2005

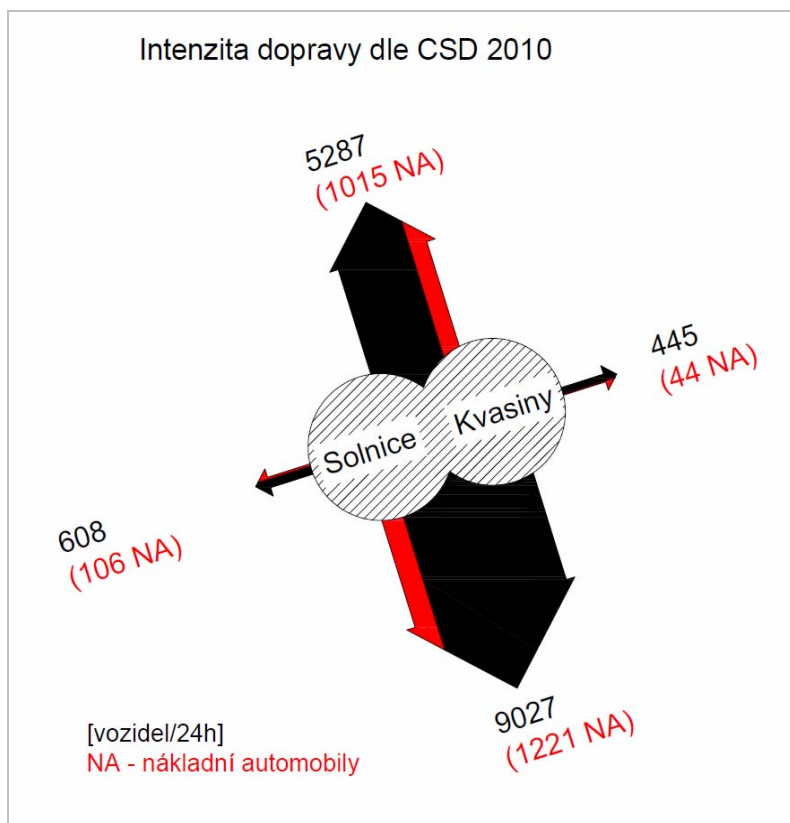


Diagram intenzit dopravy na silniční síti v prostoru Solnice – Kvasiny dle Výsledků CSD 2010

Z diagramů intenzit je patrné rozhodující dopravní zatížení zejména ve směru sever – jih, převáděné po silnici I/14 dále s převažujícím podílem v úseku Kvasiny – směr Rychnov nad Kněžnou. Pokles intenzity dopravy v prostoru Solnice – Kvasiny (necelé 4000 vozidel/24h pro oba směry) signalizuje poměrně významný podíl automobilové dopravy se zdrojem a cílem v prostoru Solnice - Kvasiny. Tento stav je z největší pravděpodobností způsoben dopravou generovanou potřebami závodu ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách. Intenzita dopravy na silnici I/14 mezi roky 2005 a 2010 dle výsledků CSD vzrostla, naopak na silnici II/321 intenzita dopravy mezi těmito roky poklesla. Zvláště výrazný pokles dopravy v r. 2010 oproti r. 2005 (cca 2000 voz/24hod.) je patrný na silnici II/321 v prostoru Solnice, což by mohlo být způsobeno chybou měření, nebo výjimečným stavem způsobeným rozestavěností přeložky silnice II/321 v jihozápadní okrajové části Solnice (přeložka II/321 zprovozněna na přelomu let 2011/2012).

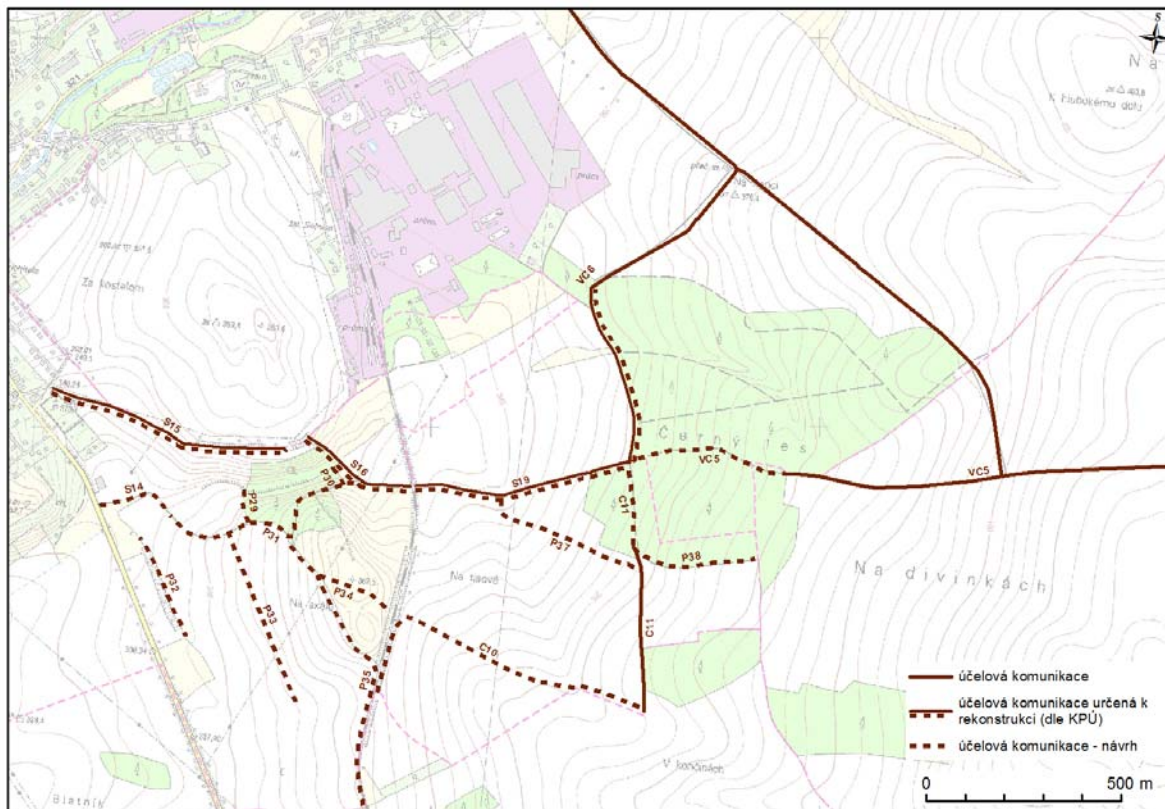
Pro přístupovou komunikaci k jižní bráně (č. 1) závodu ŠKODA AUTO, a.s. (v současné době evidována jako II/321) nejsou k dispozici žádné výsledky z celostátního sčítání dopravy a není ani známo, zda bylo sčítání dopravy někdy prováděno. Přesto je patrné, že doprava na této komunikaci vykazuje relativně vysoké hodnoty, které ovlivňují i dopravní situaci v místě napojení na silnici I/14 (okružní křižovatka).

Z tohoto důvodu bylo pro účely této studie provedeno zjednodušené měření vzdutí kolony vozidel na okružní křižovatce I/14 - II/321 a přístupové komunikaci vedené k jižní bráně areálu ŠKODA AUTO, a.s.. Měření bylo provedeno po konci dopolední směny v závodě ŠKODA AUTO, a.s., tj. v časovém rozmezí 14,00 – 14,55 hod. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v následující tabulce.

Vzdutí kolony		
Čas 14 hod. xx min.	V metrech cca [m]	V počtech jednotkových vozidel [jvoz]
00	0	0
05	0	0
10	50	8
15	140	20
20	450	60
25	10	2
30	5	1
35	0	0
40	0	0
45	0	0
50	0	0
55	0	0

Z tabulky vzdutí kolon je zřejmé, že odjezd zaměstnanců osobními automobily, případně autobusy z pracoviště vytváří na okružní křižovatce krátkodobou kongesci, trvající v řádu minut. Stávající silniční infrastruktura svoji kapacitou a uspořádáním však v převažujícím rozsahu dne plně dostačuje. Okamžitým řešením takovéto situace by bylo přijmout určitá organizační opatření v ukončení pracovní doby, dlouhodobějším pak postupný přesun části zaměstnanců na kvalitní prostředky hromadné dopravy osob (autobus, vlak).

Pro hospodářskou dopravu slouží síť **účelových komunikací**, které jsou postupně v souladu se zpracovanými komplexními úpravami k.ú. Kvasiny a k.ú. Solnice realizovány (viz obrázek a grafická část dokumentace).



Přehled polních cest (účelových komunikací) a jejich označení dle Komplexních pozemkových úprav na k.ú. Kvasiny a k.ú. Solnice

Již realizované účelové komunikace ve spojení Lukavice - Kvasiny v návaznosti na místní komunikaci vedenou mezi okrajem obytné zástavby v Kvasinách a severním okrajem areálu ŠKODA AUTO, a.s. jsou i přes omezení vjezdu motorových vozidel využívány osobními automobily zaměstnanců automobilky pro každodenní dojížděku. To nežádoucím způsobem zatěžuje především dotčené obytné území na okraji Kvasin (vyhodnoceno jako jeden ze závažných problémů – D7 nutný k řešení).

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční infrastruktura

Na území Kvasin a Solnice zasahuje regionální železniční trať č. 022 Častolovice - Solnice. Trať byla zprovozněna v roce 1893 a slouží zejména ke spojení Rychnova nad Kněžnou s celostátní tratí č. 021 (Týniště nad Orlicí - Letohrad). Na trati jsou celkem 3 stanice (Častolovice, Rychnov nad Kněžnou a Solnice) a 5 zastávek.

Technické parametry železniční trati č. 022	
Parametr	Trať č. 022 (513C)
Počátek trati	Častolovice
Konec trati	Solnice
Délka	15,381 km
Kategorie dle z. 266/1994 Sb.	Regionální
Rozchod	1435 mm
Vlastník	SŽDC, s.o.
Počet kolejí	1
Trakce	nezávislá
Traťová rychlost	60 km/h (Častolovice - Rychnov n. K.) 50 km/h (Rychnov n. K. - Solnice)
Traťová třída zatížení	C2 (20 t / 6,4 t)
Řízení provozu	D2 s dopravními s kolejovým rozvětvením
Zabezpečení provozu	telefonické dorozumívání
Kategorie provozovaných vlaků	Os + nákladní + vlečkové
Maximální podélný sklon	18 ‰
Zábrzdňá vzdálenost	400 m
Traťový radiový systém	VHF - 150 MHz
Nadmořská výška trati	270 m - 350 m

Zájmové území je obsluhováno železniční stanicí Solnice a zastávkou Solnice. Železniční stanice Solnice je koncová stanice se smíšeným provozem a je vybavená staničním zabezpečovacím zařízením I. kategorie, návěstidla jsou nezávislá na poloze výměn. Stanice je obsazena výpravčím a případně dozorcem výhybek.

Stanice má celkem 3 dopravní koleje (nejdelší s užitečnou délkou 386 m), do liché skupiny zleva jsou zaústěny celkem 3 vlečkové koleje a do sudé skupiny zleva jsou zaústěny 3 koleje kolejiště závodu ŠKODA AUTO, a.s.. Ve stanici je zřízena remíza pro osobní železniční motorové vozy.

Ve stanici jsou zřízeny dvě nástupiště:

- ⇒ č. I - úroňové vnější, typ SUDOP T + desky K230, délka 45 m,
- ⇒ č. II - úroňové jednostranné vnitřní sypané, délka 50 m.

V běžném provozu je využíváno zejména nástupiště č. I, neboť má bezpečný přístup pro cestující a vyšší úroveň nástupní hrany nad TK.

Železniční zastávka Solnice je zřízena nedaleko jižní brány (č. 1) závodu ŠKODA AUTO. Zastávka je vybavena nástupištěm délky 45 m (typ SUDOP T + desky K230) a přístřeškem typu "MHD".

Z hlediska nákladního provozu se jedná o stanici s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, vybavenou boční rampou a třemi manipulačními místy:

- ⇒ Solnice, VNVK - 3. kolej,
- ⇒ Solnice, M. Preymesser logistika,
- ⇒ Solnice, ŠKODA AUTO,
- ⇒ Solnice, ALFA.

Výhledově se nepočítá s modernizací tratě, bude však nutná rekonstrukce tratě včetně její racionalizace (dle směrnice SŽDC č. 22).

Železniční provoz

Na trati jsou provozovány vlaky osobní a nákladní dopravy. Podrobnější údaje o počtu vlaků uvádí následující tabulka.

Traťový úsek	Počty vlaků			
	Osobní	Nákladní	Sv, Lv	Celkem
Častolovice - Rychnov nad Kněžnou	40	8	1	49
Rychnov nad Kněžnou - Solnice	8	8	0	22

Do žst. Solnice tedy zajíždí pouhé 4 páry spojů osobní dopravy v pracovní den. Nabízená kapacita se pohybuje mezi 303 - 334 cestujících v jednom směru za pracovní den (obsaditelnost je počítána pouze pro sedící cestující).

Většina spojů je obsluhována vozy řady 810 a jejich derivátů, část spojů pak také modernizovanými jednotkami 814 Regionova.

Z hlediska délky provozovaných vlaků (délka nástupištní hrany je pouze 45 m) je délka vozu řady 810 14 m a délka nejdelšího vlaku je tedy cca 29 m, v ekvivalentech řady 810 lze případně provozovat soupravy maximálně 3 vozů řady 810, případně jednotku řady 814 Regionova Trio.

Výhledově se nepočítá se zásadními změnami v organizaci drážní dopravy

VEŘEJNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

V Královéhradeckém a Pardubickém kraji je zřízen integrovaný dopravní systém IREDO, jehož linky mimo jiné zajíždějí k závodu Kvasiny. Oblast okresu Rychnova nad Kněžnou se nachází v tarifních zónách řady 200.

Před jižní bránou (brána č.1) závodu SKODA AUTO, a.s. v Kvasinách bylo pro potřeby závodu realizováno malé autobusové nádraží s 15ti stáními pro klasické autobusy délky 12 m. Část nástupišť je obsazena pro využití veřejnou linkovou dopravou, zbývající část je v současné době nevyužívána. Nástupiště mají zvýšenou chodníkovou hranu, jsou zastřešena, opatřena řádnými označnickými, lavičkami.

Přehled provozovaných linek s přímou obsluhou areálu ŠKODA AUTO, a.s.:

- Linka IREDO 210 Týniště nad Orlicí – Křivice – Lično – Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou
- Linka IREDO 250 Skuhrov nad Bělou – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou – Vamberk – Potštějn – Ústí nad Orlicí
- Linka IREDO 261 Dobruška – Opočno – Trnov – Solnice – Rychnov nad Kněžnou

Další linky veřejné autobusové dopravy zastavují v Kvasinách na nedaleké zastávce Kvasiny, konzum, a to:

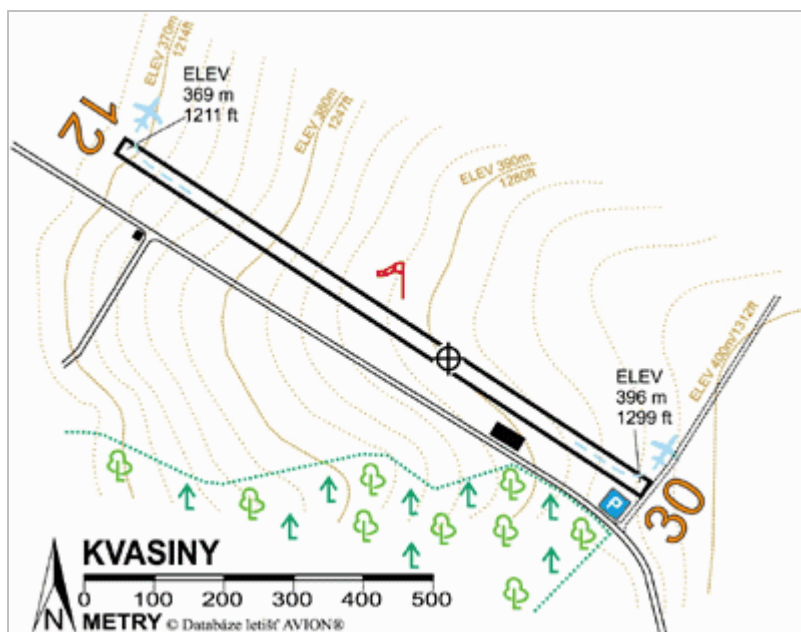
- Linka IREDO 204 Rychnov nad Kněžnou – Solnice – Skuhrov nad Bělou – Osečnice - Lomy
- Linka IREDO 225 Častolovice – Kostelec – Tutleky – Rychnov nad Kněžnou – Solnice – Skuhrov – Deštné
- Linka IREDO 260 Dobruška – Dobré – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou

V rámci integrovaného dopravního systému se plánuje jeho další zkvalitňování a zefektivňování. Organizátorem IREDO je společnost OREDO, která je z 50% vlastněna Pardubickým krajem a z 50% Královéhradeckým krajem.

LETECKÁ DOPRAVA

Ve vzdálenosti cca 1 km severovýchodně od plochy Z8-1 je umístěna plocha pro vzlet a přistání Kvasiny (plocha SLZ). Plocha SLZ Kvasiny je neveřejná s travnatou vzletovou a přistávací dráhou (dále RWY) směru 12/30, plocha je uzpůsobena pouze pro VFR přiblížení (let za viditelnosti) a není tak vybavena žádnými technickými zařízeními.

Plocha RWY12 má stoupání 3,5 %, nadmořská výška THR RWY12 - 369 m, nadmořská výška THR RWY30 - 398 m. Není povolen nízký přelet přes zastavěná území okolních obcí. Plocha SLZ je v majetku firmy UPSolution s.r.o.



Plocha pro vzlet a přistání Kvasiny (Aerobáze, 2012)

V souladu s ÚP Kvasiny je plocha SLZ včetně provozu respektována. Rozšíření leteckého provozu je limitováno blízkostí obytné zástavby a podmínkou dodržení požadovaných hygienických limitů.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Zájmovým územím prochází 2 cyklotrasy IV. třídy:

- č. 4241 Skuhrov - Solnice – Černíkovice – Týniště n. O. (koup.)
- č. 4245 Solnice, žst – Kvasiny – Proloh, rozc.

Obě cyklotrasy jsou vedeny z části po silnicích III. třídy a z části po účelových komunikacích.

Významnou, avšak do systému celorepublikových tras nezahrnutou (a tudíž neočíslovanou), je stezka pro pěší a cyklisty, vedená podél silnice I/14 z Rychnova nad Kněžnou a dále podél přístupové komunikace (II/321) k jižním bráně (č. 1) do areálu ŠKODA AUTO, a.s. Stezka pro pěší a cyklisty je v současné době ukončena u parkoviště osobních vozidel pro zaměstnance závodu. V přípravě je prodloužení této cyklostezky s ukončením u jižní brány (č. 1) závodu ŠKODA AUTO, a.s.

PĚŠÍ DOPRAVA

V Kvasinách a Solnici se nachází velké množství chodníkových ploch, případně několik málo zklidněných komunikací. V blízkosti zájmové lokality prochází dvě turistické trasy KČT (zelená a modrá turistická značka) vedené zejména po polních a lesních účelových komunikacích.

Pro pěší a vstup do závodu automobilky severní bránou (č. 2) od silnice II/314 z centra Kvasin a od autobusové zastávky je využíván chodník šíře cca 2 m vedený jednostranně podél silnice III. třídy. Přístup z jihu je rovněž možný po společné stezce pro pěší a cyklisty z Rychnova nad Kněžnou, která je zmíněna i v části cyklistická doprava.

Přístup pro pěší k železniční stanici Solnice je zajištěn po chodníku a přes kuse ukončenou místní komunikaci vedenou paralelně s železniční drahou od severní brány (brány č.2). Přístup k zastávce Solnice je zajištěn od jižní brány (č. 1) po chodníku.

STATICKÁ DOPRAVA

Důležitou součástí dopravní infrastruktury jsou plochy pro odstavování a parkování vozidel. V prostoru před jižní bránou (bránou č.1) závodu ŠKODA AUTO, a.s. jsou zřízena následující parkoviště a stání:

- ⇒ 15 stání pro klasické autobusy délky 12 m v rámci zastávek autobusového nádraží, které vzhledem k současnému využití nádraží lze částečně využít i k odstavení autobusu,
- ⇒ 29 stání pro těžká nákladní vozidla délky 20 m (návěsové soupravy), z toho 7 stání podélných a 22 šikmých,
- ⇒ 40 stání pro osobní automobily návštěvníků a krátkodobé parkování,
- ⇒ cca 950 stání pro osobní automobily zaměstnanců – parkoviště při přístupové komunikaci (II/321).

Před severní bránou (brána č.2) je zřízeno několik menších parkovišť (brána je určena především pro pěší přístup):

- ⇒ cca 135 stání pro osobní automobily zaměstnanců přímo před bránou,
- ⇒ cca 28 stání pro osobní automobily návštěvníků a pro krátkodobé parkování,
- ⇒ cca 77 stání pro osobní automobily zaměstnanců.

Na všech plochách pro parkování se nachází vyhrazená parkovací stání pro osoby tělesně postižené.

U železniční stanice Solnice se nachází zpevněná plocha, kterou lze využít pro parkování typu P+R (není označeno příslušným dopravním značením jako parkoviště typu P+R). Kapacita této plochy je cca 35 osobních automobilů.

V případě potřeby dalších míst pro parkování a odstavení osobních automobilů je uvažováno navýšení kapacity největšího parkoviště před jižní bránou (brána č.1) a to formou víceúrovňového parkování. Zřízením nadzemního patra pro parkování, případně parkovacího domu by měla být pokryta veškerá poptávka po parkování i v dlouhodobějším horizontu.

III.11 Technická infrastruktura

Zásobování pitnou vodou

Obec Kvasiny je zásobována pitnou vodou ze skupinového vodovodu Rychnov – Císařská Studánka, který pokrývá většinu centrální části okresu Rychnov nad Kněžnou. Z vodovodní sítě města je napojen zásobovací řad PVC 225 vedoucí do stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. V areálu je umístěn vodojem a čerpací stanice pitné vody, z níž jsou napojeny areálové rozvody. Stávající přívod pitné vody má dostatečnou kapacitu i pro případné rozšíření závodu, s přípojkou je počítáno jako s jedním ze záložních zdrojů provozní vody.

Zásobování provozní vodou

Stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. je zásobován provozní vodou z řeky Bělé. Vodní zdroj (čerpací stanice) se nachází na levém břehu řeky na okraji zámeckého parku. Přívodní řad z čerpací stanice vede podél hranice parku směrem k severní bráně do závodu a dále v areálu k objektu vodojemu provozní vody. V současné době byl realizován nový vodojem provozní vody o objemu 2 x 2 500 m³ nacházející se v severním výběžku stávající areálu ŠKODA AUTO, a.s. Pro zásobování závodu provozní vodou mohou být využity tři zdroje – stávající čerpací stanice na břehu Bělé, vrty v areálu závodu a stávající přívod pitné vody.

Kanalizace splašková

Pro závod ŠKODA AUTO, a.s. byla realizována průmyslová areálová čistírna odpadních vod o projektované kapacitě max. 25 m³/h. Odpadní vody z výroby (lakovny) jsou po předčištění čištěny v areálové ČOV společně se splaškovými odpadními vodami. Kapacita stávající ČOV nebude dostačovat pro případné rozšíření závodu do plochy Z8-1, čistírnu bude nutno intenzifikovat. Vyčištěné odpadní vody z ČOV jsou odváděny společně s dešťovou kanalizací ze severní části závodu samostatnou stokou DN 1000 do řeky Bělé.

Dešťové odvodnění

Stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. má velký rozsah zpevněných ploch. Dešťové odvodnění areálu a přilehlých parkovacích ploch je řešeno systémem dešťové kanalizace, povrchových příkopů a dvou dešťových zdrží. Severní část areálu je několika větvemi dešťové kanalizace odvodněna do dešťové zdrže umístěné u severní hranice areálu v sousedství vodojemů provozní vody. Z dešťové zdrže je vedena stoka, která se napojuje na potrubí vyčištěné vody z ČOV.

Dešťová voda z jižní části závodu a parkovišť na jihozápadě je svedena systémem dešťových kanalizací a otevřených příkopů do strouhy vedoucí podél jižního oplocení

stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. Strouha je ukončena propustkem pod železniční tratí, odkud pokračuje v zatrubněném úseku do retenční nádrže, která je umístěna za jižní hranou parkoviště. Před zaústěním strouhy do zatrubněného úseku je na strouze vybudován lapač splavenin, v zatrubněném úseku před zaústěním do retenční nádrže je osazen odlučovač ropných látek. Retenční nádrž slouží k zadržení odtoku povrchové vody v případě vydatných srážek a plní tak protipovodňovou funkci v povodí Lokotského potoka.

Retenční objem nádrže je 2 113 m³ při hloubce 1,61 m, zatopená plocha 1 590 m². Neovladatelný prostor o výšce 0,48 m má objem 740 m³. Celkový objem retenční nádrže je tedy 2 853 m³. Z retenční nádrže je do Lokotského potoka vypouštěn spodní výpustí se škrťicím uzávěrem pouze regulovaný odtok.

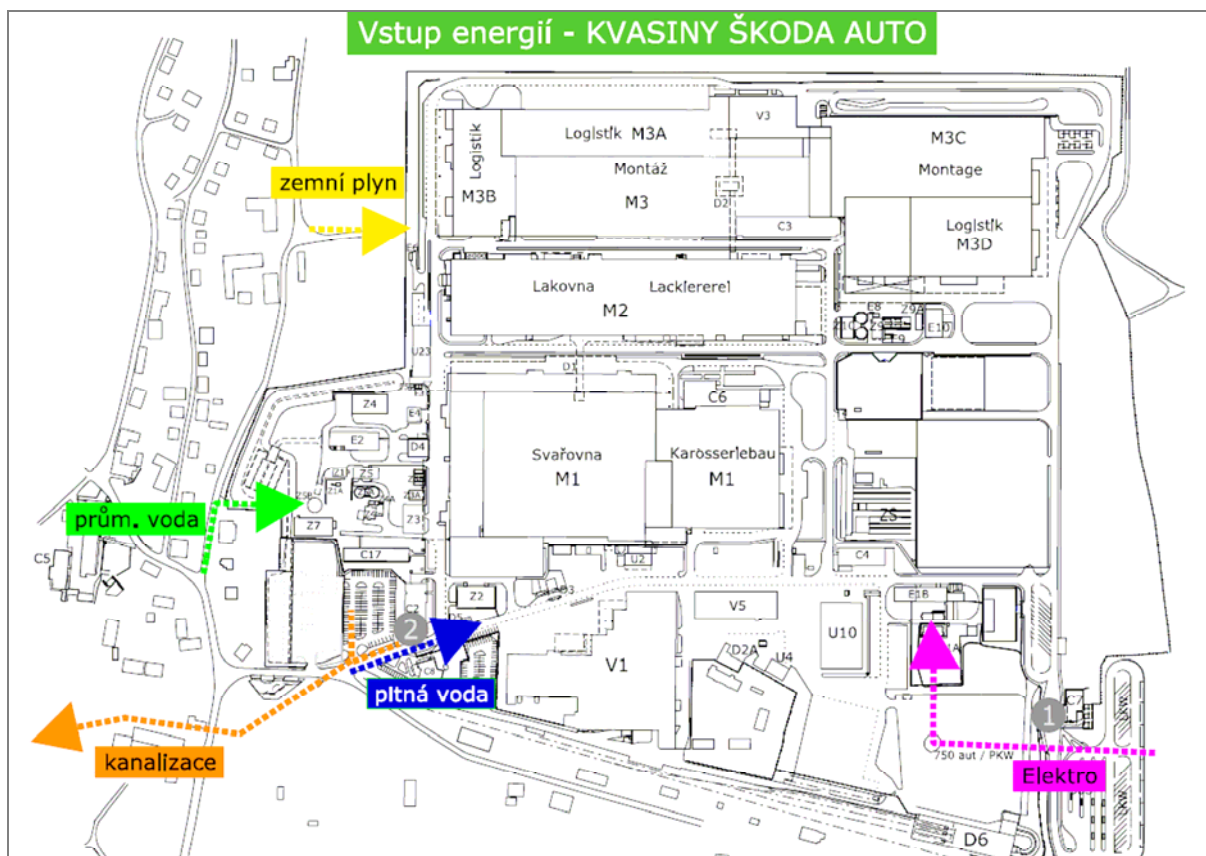
Zásobování plynem

Stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. je zásobován zemním plynem STL plynovodní přípojkou DN 200 napojenou ze STP distribuční sítě. Přívodní potrubí je přivedeno k severovýchodnímu rohu areálu, kde je umístěna odběratelská regulační stanice, z níž jsou rozvedeny areálové rozvody.

Přes plochu Z8-1 vede diagonálně stávající VTL plynovod DN 150 s ochranným pásmem 4 m na obě strany od okraje potrubí a s bezpečnostním pásmem 20 na obě strany od okraje potrubí. Pro možné využití plochy Z8-1 bude stávající potrubí přeloženo mimo navrhovanou plochu tak, aby v pásmech navrhované přeložky nebyly realizovány žádné stavby. Z hlediska možného přeložení VTL plynovodu byly prověřovány tři varianty možných tras přeložky – podrobněji v kap. IV. Návrh rozvoje území a uspořádání lokality Z8-1.

Zásobování elektrickou energií

Do stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. je přivedeno nadzemní vedení VVN 110 kV, které je ukončeno v areálové odběratelské transformovně 110/6 kV. V případě rozšíření závodu do plochy Z8-1 může být ze stávající transformovny proveden i areálový přívod do nově navrhované plochy.



Vstup systémů technické infrastruktury do areálu ŠKODA AUTO v Kvasinách. (Zdroj: ŠKODA AUTO, a.s. 2012)

III.12 Odpadové hospodářství

Výchozím podkladem pro nakládání s odpady v dotčeném regionu je Plán odpadového hospodářství (dále pouze POH) Královéhradeckého kraje. Byl zpracován v roce 2004 firmou ISES, s.r.o., schválen 05/2004. Nakládání s odpady je upraveno obecně závaznými vyhláškami o stanovení systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů na území jednotlivých obcí.

Na území obce Kvasiny a města Solnice je uskutečňován ucelený systém nakládání s komunálním odpadem. Odděleně jsou shromažďovány recyklovatelné složky komunálních odpadů, a to buď odvozem, nebo donáškou do sběrných dvorů (Kvasiny i Solnice disponují sběrnými dvory, kde je shromažďován tříděný odpad i nebezpečné složky komunálních odpadů).

V Kvasinách je nakládání s odpady smluvně zajištěno firmou Marius Pedersen, zbytkový komunální odpad je svážen na skládku Křovice u Dobrušky. V Solnici zajišťuje nakládání s odpady z komunální sféry místní firma Odpady, s.r.o.

Firmy provozující svou činnost na území obcí mají své odpadové hospodářství smluvně zajištěno s odbornými partnery, v případě největší firmy, ŠKODA AUTO, a.s., závod Kvasiny zajišťuje veškeré činnosti firma .A.S.A., spol. s r. o., Ďáblická 791/89, 182 00 Praha 8.

Nebezpečný odpad je zneškodňován po vyřídění využitelných složek na skládce nebezpečného odpadu Lodín (Nechanice, k.ú. Lodín), příp. na dekontaminační ploše v k.ú. Dolní Přím) nebo jiných zařízení.

Následující tabulka obsahuje údaje o celkové produkci odpadů v tunách za rok 2011, z toho množství nebezpečných, ostatních komunálních odpadů, resp. směsného komunálního odpadu (dle údajů z hlášení, ORP Rychnov nad Kněžnou):

Údaje o celkové produkci odpadů za rok 2011				
Subjekt	Celkem odpadů (v t)	Nebezpečné odpady (v t)	Komunální odpad (celá skupina 20, včetně separovaných odpadů) - (v t)	Směsný komunální odpad (20 03 01) (v t)
Obec Kvasiny	330,603	0,126	305,045	257,445
Město Solnice	378,172	3,233	361,999	224,175
Škoda Auto a.s., provozovna Kvasiny	4362,564	1922,553	61,750	0
Alfa Plywood, a.s.	95,192	3,168	9,360	9,360
ASV výrobní družstvo, Solnice, Školní 71	50,853	1,047	1,075	1,075
Josef Strnad, spol. s.r.o. (koželužna), V řečách 222, Solnice	157,057	125,113	21,807	19,267
Odpady, s.r.o. (zařízení pro nakládání s odpady a sběrný dvůr)	1440,427	25,251	1370,223	660,050

Pozn.: Katalog odpadů stanovuje vyhláška č. 381/2001 Sb., skupina 20 zahrnuje komunální odpady (z domácností a podobné živnostenské, průmyslové a z úřadů), včetně složek odděleného sběru. Odpady 20 03 01 zahrnují pouze směsný komunální odpad, který zbude po vyřídění.

Zbytkové komunální odpady jsou předávány tzv. oprávněné osobě ke konečnému zneškodnění (pro Kvasiny Marius Pedersen, pro Solnici firma Odpady, a.s.).

Nebezpečné složky komunálních odpadů jsou shromažďovány ve sběrných dvorech (sběrné dvory jsou v Kvasinách i v Solnici) a odtud odváženy do míst recyklace nebo zneškodnění.

Další zařízení pro nakládání s odpady na území Kvasin a Solnice provozovány nejsou. Nenachází se zde žádná skládka ani spalovna.

Podmínky pro nakládání s odpady z lakovny ŠKODA AUTO, a.s. jsou specifikovány v integrovaném povolení. Nakládání s nebezpečnými odpady spočívá v jejich shromažďování, třídění a následném předání oprávněné osobě k zajištění jejich využití nebo odstranění v souladu s platnou legislativou.

ŠKODA AUTO, a.s. závod Kvasiny má vypracován Plán odpadového hospodářství a schválen provozní řád skladu nebezpečných odpadů. Veškeré odpady jsou na základě uzavřených smluvních vztahů předány oprávněným osobám – převážně firmě A.S.A..

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí vydal pod zn.: 9442/ZP/2007/Le/3 ze dne 28.6.2007 souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady pro celý areál závodu.

II.13 Hygienická kvalita životního prostředí

OVZDUŠÍ

V širším zájmovém území rozvojové plochy Z 8-1 v Kvasinách leží několik zdrojů znečišťování ovzduší. Jde jednak o velké zdroje (REZZO1), u kterých produkci emisí škodlivin do ovzduší zpoplatňuje Krajský úřad Královéhradeckého kraje, dále několik zdrojů středních (REZZO2), jejichž zpoplatnění má na starosti ORP Rychnov nad Kněžnou.

Emise hlavních škodlivin do ovzduší jsou obsaženy v níže uvedených tabulkách. Emise velkých zdrojů (REZZO1) je za rok 2010 (údaje ČHMÚ, EMIS), emise středních zdrojů (REZZO2) je z údajů ORP Rychnov nad Kněžnou.

Znečišťující látky – údaje v tunách za rok (2011)	Velké zdroje znečišťování ovzduší					
	Název firmy					
	ŠKODA AUTO, a.s., Kvasiny	Alfa Plywood, a.s. Solnice	DŽV Rychnov n.Kněžnou - provozovna Ještětice	Tepelné hospodářství Rychnov n. Kněžnou, s.r.o.	BOHEMILK, a.s., Opočno	LUNY, s.r.o. LUKAVICE
	výroba motorových vozidel a jejich motorů	výroba dých, překližek a aglomerovaných dřevařských výrobků	chov prasat	výtopna Draha, ulice Mírová	zpracování mléka, výroba mlékár. výrob. a zmrzliny	rostlinná výroba kombinovaná se živočišnou výrobou
TZL	7,836	20,753		1,555	2,518	0,055
SO ₂	0,132	0,420		78,755	8,808	0,013
NO _x	32,015	9,958		18,299	5,643	1,596
CO	3,686	35,636		7,387	0,725	1,550
TOC	0,566	0,622		3,389	0,265	2,436
VOC	393,053	0,000				0,006
PAU	0,000259000					
benzen	0,000112					
F	0,159000					
amoniak			3,762			2,160
Druhy technologie	- Zařízení na povrch. úpravu kovů a plastů s elektrolytickými nebo chemickými postupy, - Svařování kovových materiálů, - ČOV, - ČSPH	- Zpracování dřev, - ČSPH				

Znečišťující látky – údaje v tunách za rok (2011)	Velké zdroje znečišťování ovzduší					
	Název firmy					
	ŠKODA AUTO, a.s., Kvasiny	Alfa Plywood, a.s. Solnice	DŽV Rychnov n. Kněžnou - provozovna Ještětice	Tepelné hospodářství Rychnov n. Kněžnou, s.r.o.	BOHEMILK, a.s., Opočno	LUNY, s.r.o. LUKAVICE
Výkon zdroje	73,8 MW	13,5 MW		26,1 MW	18,8 MW	
Médium – spalovací procesy	nafta, zemní plyn	dřevní odpad, zemní plyn		hnědé uhlí prachové	těžký topný olej, zemní plyn	
Médium - technologie	zemní plyn					

Znečišťující látky – údaje v tunách za rok (2011)	Název firmy – střední zdroje znečišťování ovzduší					
		Ústav sociální péče Kvasiny	Základní škola Solnice, Dobrušská	Východočeská stavební, a.s., Solnice	Benzinka SMR, s.r.o., Dobrušská, Solnice	Josef Strnad, s.r.o., V řekách 222, Solnice
	2 kotle na zemní plyn	3 kotle na zemní plyn	3 kotle na zemní plyn	ČSPH	výroba usní, kotelna	1 kotel na zemní plyn
NOx	0,055	0,059	0,046		0,248	0,012
CO	0,020	0,0126	0,0005		0,001	0,000
VOC				0,001		
Druhy technologie				ČSPH		
médium – spalovací procesy	ZP	ZP	ZP			

Nejvýznamnějšími zdroji v nejbližším okolí rozvojové plochy Z 8-1 je závod ŠKODA AUTO, a.s. s významnými emisemi těžkých organických látek (VOC), dále též oxidů dusíku a tuhých látek.

V rámci provozu závodu ŠKODA AUTO, a.s. jsou provozovány velké, střední i malé zdroje znečišťování ovzduší. Kategorizace zdrojů z lakovny, jejich emisní limity a podmínky provozu těchto zdrojů znečišťování ovzduší jsou stanoveny v integrovaném povolení a jeho změnách.

Dalším z významnějších zdrojů znečišťování ovzduší v území je dřevovýroba Alfa Plywood, a.s. Solnice (výroba dých, překližek a aglomerovaných dřevařských výrobků) s významnými emisemi oxidu uhelnatého a tuhých látek.

Do tabulky zdrojů REZZO 1 byly zahrnuty též některé zdroje širšího zájmového území, které by se dálkovými přenosy mohly podílet na znečištění ovzduší daného území. Z širšího zájmového území jsou nejvýznamnějšími znečišťovateli ovzduší Tepelné hospodářství Rychnov nad Kněžnou, s.r.o. (výtopna Draha, ulice Mírová) a BOHEMILK, a.s. Opočno (zpracování mléka, výroba mlékárenských výrobků a zmrzliny). Ze vzdálenějších zdrojů při určitém směru větru mohou přispívat též vzdálenější zdroje: Elektrárny Chvaletice a Opatovice.

Lze předpokládat, že ovlivnění dálkovými přenosy je v území Kvasin a Solnice zanedbatelné. Ve směru převládajících větrů od SZ leží Dobruška a Opočno. Hlavní tepelný zdroj v Dobrušce Centrální zdroj tepla Dobruška, a.s. - centrální kotelna tvoří topné médium zemní

plyn. Z výše uvedené tabulky je patrné, že emise do ovzduší jsou s výjimkou NO_x z hlediska širšího dosahu zanedbatelné.

Rozptylové studie pro území Kvasin byly zpracovány např. v souvislosti s posuzovanými záměry firmy Škoda Auto, a.s. (v rámci posuzování konkrétních záměrů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů – tzv. EIA a v rámci změn integrovaného povolení dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů, v platném znění. Byly stanoveny podmínky, které se týkaly změn technologií i způsobů a četnosti měření škodlivin.

Z hlediska hodnocení kvality ovzduší je možno konstatovat, že na území obcí Kvasiny a Solnice není prováděno měření imisí škodlivin v ovzduší. Nejbližší měřicí stanicí na území jsou stanice ČHMÚ v Rychnově nad Kněžnou (ISKO 1353) a na Šerlichu (ISKO 1111).

Z údajů za rok 2011 vyplývá, že znečištění ovzduší je u všech měřených látek pod úrovní nejvyšších přípustných koncentrací (u PM_{10} nedosahuje průměrná roční koncentrace ani poloviny limitních koncentrací, u ostatních škodlivin jsou koncentrace ještě výrazně nižší).

Z imisních ročenek ČHMÚ a Věstníku MŽP 2/2012 (OZKO za rok 2010) vyplývá, že území Kvasin a Solnice nenáleží k oblastem se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO), nedochází zde k překračování limitních hodnot škodlivin (imisních limitů včetně mezí tolerance).

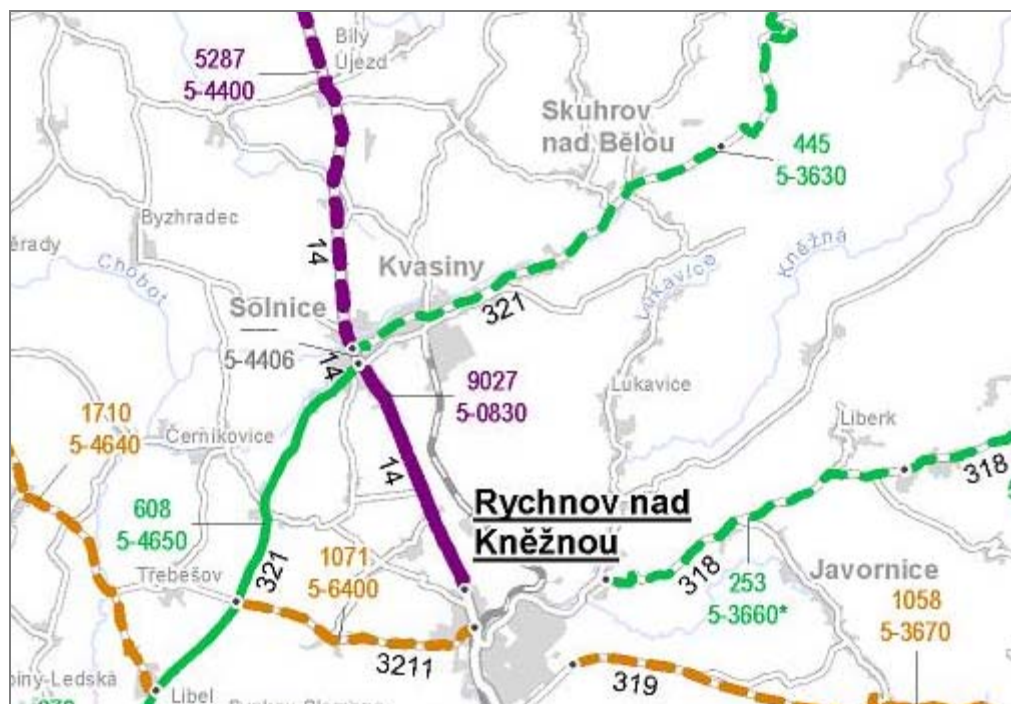
HLUK

Hluk ze silniční dopravy je dán intenzitou dopravy, podílem těžké nákladní dopravy, vychází z druhu zástavby, povrchu vozovky, příčného a podélného uspořádání silnice.

Hygienické požadavky přípustných hladin hluku vycházejí ze současně platného Nařízení vlády č. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ze dne 24.8.2011 s nabytím účinnosti dnem 1.11.2011. Dle § 12 se hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $L_{\text{Aeq,T}}$.

Podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku stanoví jako součet základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{\text{Aeq,T}}}$, který se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

Nejzatíženější silnicí je v řešeném území silnice I. třídy č. 14. Z výsledků Celostátního sčítání dopravy z roku 2010 (ŘSD ČR, 2011) vyplývá na silnici I/14, úseku 5-0830 následující dopravní zátěž: celkem vozidel za 24 hodin: 9 027, z toho těžkých: 1 221, osobních: 7 741, motocyklů 65.



Intenzita dopravy na silniční síti dle Výsledků celostátního sčítání v roce 2010 (ŘSD ČR, 2011)

Z výsledků orientačních akustických výpočtů (programem Hluk+) vyplývá, že limitní izofona 60 dB ve volné krajině prochází ve vzdálenosti 16 m od osy silnice I/14.

Na průtahu silnice I/14 zastavěnou částí Solnice (ulice Rychnovská) dochází již při současných intenzitách dopravy v některých místech k velmi vysokým hodnotám hlukové zátěže (okolo 70 dB před fasádami nejtěsněji přimknutých objektů ke komunikaci, jde o limit pro starou hlukovou zátěž). Zásadní nárůst dopravy na stávající silnici I/14 je z hlediska zvýšené nadlimitní hlukové zátěže obytného území bez potřebných opatření nepřijatelný. Potřebné snížení hlukové zátěže na silnici I/14 by umožnila realizace dlouhodobě sledovaného západního obchvatu Solnice.

Vlivy výroby na akustickou situaci v Kvasinách a Solnici byly několikanásobně vyhodnocovány v rámci procesu posouzení vlivů na životní prostředí – tzv. EIA (podle zákona č. 100/2001. Sb.). V roce 2004-5 byl vyhodnocován záměr rozšíření haly montáže a svařovny z důvodu dosažení cílové kapacity závodu 700 vozů/den, v letech 2008-9 byl vyhodnocován záměr „Zvýšení flexibility lakovny v Kvasinách a odstavná plocha pro hotové vozy“. Jako součást dokumentací EIA, příp. následných podmínek vydání souhlasného stanoviska bylo zpracování akustických studií, příp. kontrolních měření (převážně prováděla firma EMPLA, spol. s r.o., Hradec Králové, později ECO-ENVI-CONSULT, Jičín).

Problematika hluku z provozů v areálu ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách byla rovněž jedním z důvodů řízení o změnách integrovaného povolení (IP) ve smyslu zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci. Od prvního vydání IP (v roce 2003) bylo vydáno v souvislosti se změnami technologie několik změn.

Konflikty s pohodou bydlení a kvalitou životního prostředí ve vztahu k poloze areálu ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách byly postupně řešeny v rámci všech vyhodnocení vlivů na životní prostředí a k nim zpracovávaných hlukových studií i hlukovými kontrolními měřeními.

Výsledkem procesu EIA (posudek 11/2008) byla mj. podmínka provedení autorizovaných měření hluku v rámci zkušebního provozu.

Na základě výstupů z procesu EIA při posuzování vlivů záměru „Zvýšení flexibility lakovny v Kvasinách a odstavná plocha pro hotové vozy“ byla vypracována komplexní akustická studie na celý areál závodu v Kvasinách, včetně vyhodnocení všech stacionárních (technologických) a liniových zdrojů hluku (EMPLA, spol. s r.o., Hradec Králové, 06/2009). Byl proveden modelový výpočet požadovaných protihlukových opatření (na JZ okraji areálu protihluková stěna 5 m vysoká), na severním rohu areálu 3 m vysoká stěna a zakrytování manipulačního prostoru na SZ okraji areálu závodu).

Vzhledem k tomu, že rozvojová plocha Z8-1 nesousedí s žádnou plochou pro rozvoj bydlení a leží od areálu závodu ŠKODA AUTO, a.s. jižním směrem, lze předpokládat, že ovlivnění obytných území a obyvatelstva nebude významné.

STARÉ ZÁTĚŽE

Staré zátěže a kontaminované plochy jsou místa, na kterých se v minulosti nacházely skládky odpadů nebo areály průmyslové nebo zemědělské, kde se nacházely čerpací stanice pohonných hmot nebo jiné možnosti úniků škodlivých látek do půdního prostředí, především z průmyslové činnosti.

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (MŽP ČR) jsou v území 2 významnější lokality starých zátěží:

- Lokalita ŠKODA AUTO, a.s., závod Kvasiny

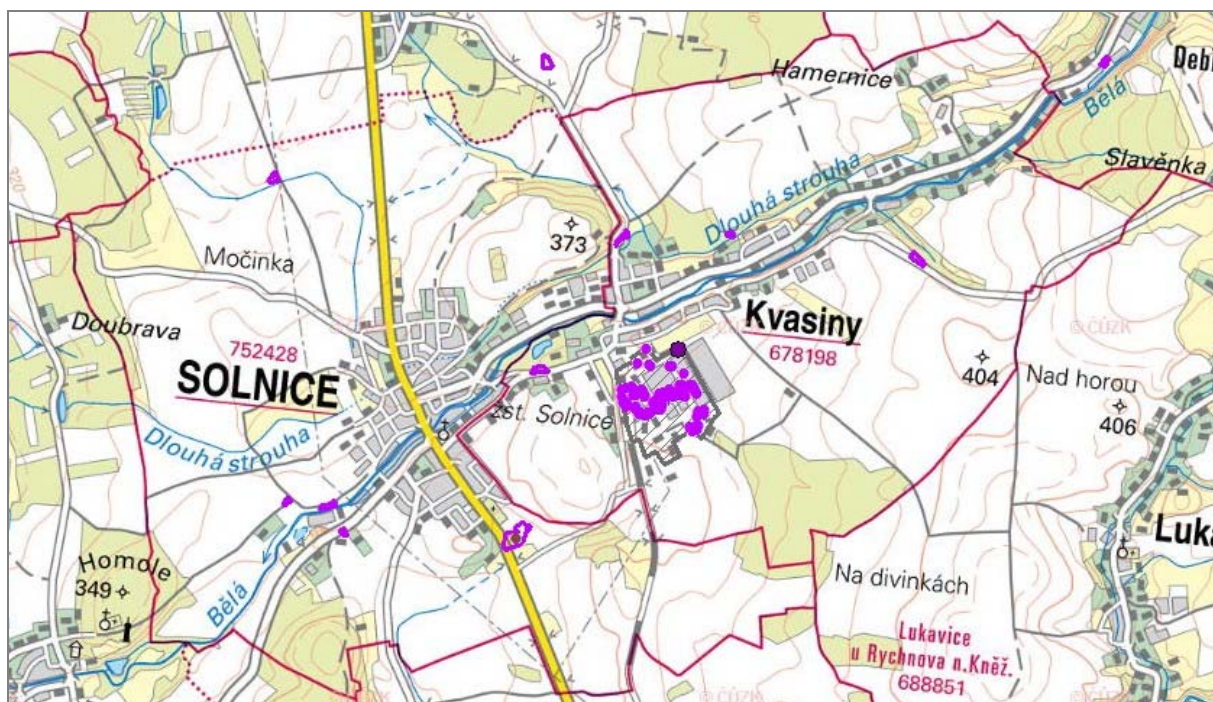
V závodě Kvasiny byla zjištěna kontaminace zemin NEL (nepolárních extrahovatelných látek) - celkem cca 80 t - ve více ohniscích. Místy se na kontaminaci zemin ropnými látkami podílely i aromatické uhlovodíky. Byl vybudován monitorovací systém kvality podzemní vody (interval odběrů - 12 měsíců). Hodnocení zpracovala v roce 2010 Ing. Petra Otmarová, RMT VZ, a.s. Sanace byla provedena.

Znečištění v závodě AUTO ŠKODA, a.s. bylo odstraněno a nepředstavuje v současnosti se stávajícím využitím riziko pro člověka a ekosystémy.

- Lokalita Za hřbitovem, k.ú. Solnice

Na ploše bývalé skládky komunálních odpadů se dnes nachází bazar s prodejem průmyslových strojů, v blízkosti Rychnovské ulice. Z kontrolního odběru vyplynulo, že kvalita podzemní vody pod skládkou je mírně ovlivněna výluhy z uložených odpadů. Zvýšil se obsah amonných iontů, které však nemusí pocházet pouze ze skládky. Byl doporučen monitoring 1x ročně. Hodnocení zpracovala v roce 2009 Ing. Petra Otmarová, RMT VZ, a.s.

Dle databáze „Systém evidence kontaminovaných míst“ (SEKM), resp. aktualizovaná verze této databáze z roku 2010 jsou v území též další menší lokality skládek, u kterých data nejsou k dispozici:



Lokality staré zátěže a kontaminovaných míst v r. 2010 (Geoportal CENIA)

SVĚTELNÉ OBTĚŽOVÁNÍ

Zákon č. 385/2005 Sb. (úplné znění zákona č. 86/2002 Sb. bylo vyhlášeno pod číslem číslo 472/2005 Sb.) upravuje světelné znečištění (světelné obtěžování) takto: „*Jde o viditelné záření umělých zdrojů světla, které může obtěžovat osoby nebo zvířata, způsobovat jim zdravotní újmu nebo narušovat některé činnosti a vychází z umístění těchto zdrojů ve vnějším ovzduší nebo ze zdrojů světla, jejichž záření je do vnějšího ovzduší účelově směřováno.*“ Obec může obecně závaznou vyhláškou regulovat v oblasti opatření proti světelnému znečištění promítání světelných reklam a efektů na oblohu.

V případě významného ovlivnění světelných poměrů může docházet k ovlivňování fauny a flory daného území, mohlo by jít o vliv na přírodní prostředí, zejména pak, pokud by v území byly chráněny některé druhy volně žijících živočichů (ptáci, noční lovci), kterým by noční světlo narušovalo přirozené prostředí.

Ovlivnění konstrukce světel tak, aby rušení nad horizontem bylo minimalizováno, bude nesporně pozitivním požadavkem pro přípravu a povolovací řízení staveb. Je třeba omezit vyzařování svítidel do nežádoucích směrů a respektovat zásadu: svítit jen tam, kam je třeba. Tento požadavek tak může významně přispět k minimalizaci vlivů zástavby a provozu výrobních činností na krajinný ráz.

POLOHA PLOCHY Z8-1 Z HLEDISKA SYNERGIÍ S OKOLNÍMI VÝROBAMI A Z HLEDISKA MOŽNÉHO OVLIVNĚNÍ OBYTNÝCH ÚZEMÍ V OKOLÍ

Rozvojová plocha Z8-1 sousedí s plochou stávající výroby firmy ŠKODA AUTO, a.s., závod Kvasiny.

V areálu firmy ŠKODA AUTO, a.s. je umístěna řada činností ovlivňujících kvalitu životního prostředí. Zařízení lakovny kompletních karoserií podléhá integrovanému rozhodnutí v souladu se zákonem č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Poslední změna integrovaného povolení (původní IP z roku 2003) byla provedena Rozhodnutím Krajského úřadu Královéhradeckého kraje ze dne 18.4.2012 (Odbor životní prostředí a zemědělství, Oddělení EIA a IPPC, č.j. 23468/ZP/2011-12).

Integrované povolení stanovuje závazné podmínky provozu: dodržení emisních limitů, způsoby měření emisí (pro lakovnu i kotelnu), podmínky z hlediska ochrany před nadlimitním hlukem i pro ochranu vod, podmínky při nakládání s odpady, pro předcházení haváriím aj.

Dokumentace záměru „Zvýšení flexibility lakovny v Kvasinách a odstavná plocha pro hotové vozy“ byla v roce 2008 zpracována v členění podle přílohy č. 4 Zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Hodnocení vlivů záměru na imisní situaci je zpracováno v rozptylové studii ve formě imisních příspěvků k imisní zátěži NO₂, PM₁₀, CO, VOC, HF a benzenu ze zdrojů znečišťování ovzduší související s posuzovaným záměrem – bodové zdroje (energetické a technologické), liniové zdroje (automobilová doprava – osobní doprava zaměstnanců a návštěv a nákladní doprava a železniční doprava – expedice automobilů) a plošné zdroje (pohyby automobilů v rámci areálu závodu). Výpočet znečištění byl řešen pro časový horizont roku 2009, kdy se předpokládalo plné navýšení provozu na uvažovanou kapacitu.

Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo provedeno ve studii hodnocení rizik na podkladě hodnocení rizik hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší (NO₂, PM₁₀, CO, VOC, HF a benzen).

Souhlasné stanovisko k záměru „Zvýšení flexibility lakovny v Kvasinách a odstavná plocha pro hotové vozy“ vydalo MŽP ČR 13. ledna 2009. Vydané souhlasné stanovisko obsahuje podmínky, jako např. technická opatření – instalace zařízení ke snížení emisí VOC (v souladu s integrovaným povolením), protihluková opatření (blíže specifikovaná a později doplňovaná během procesu EIA).

V rámci zpracovávaného územního plánu Kvasiny (společně s ÚP města Solnice) v roce 2006 bylo požadováno posouzení vlivů této koncepce na ŽP. Bylo zpracováno SEA hodnocení. Souhlasné stanovisko však nebylo vydáno k ÚP Kvasiny a v rámci navazujících jednání bylo pro plochu Z8-1 zpracován doplněk SEA hodnocení (08-09/2009).

Podmínkou naplnění lokality Z8-1 je v rámci doplňku SEA uvedený požadavek, aby rozhodnutí o realizaci jakékoliv aktivity v rámci realizace náplně plochy před vydáním stavebního povolení na navrhovanou výrobní aktivitu bylo doloženo rozptylovou, resp. akustickou studií, která bude dokladovat akustickou situaci u nejbližších objektů obytné zástavby a změny imisní situace v území. Každý další záměr realizovaný v rámci uvedené lokality musí v rozptylové, resp. akustické studii zahrnovat již existující zdroje emisí nebo hluku pro synergické vyhodnocení vlivů. Technologické celky produkující emise do ovzduší budou řešeny na principu BAT technologií (tzn. při porovnání nejlepších dostupných technik).

U analýzy rozvojových podmínek nově navrhované plochy Z8-1 z hlediska vlivů na hygienickou kvalitu životního prostředí není možno specifikovat, o jaký druh výroby na dané

rozvojové ploše půjde. Způsob využití – konkrétní aktivity, typ průmyslové výroby může do určité míry ovlivnit životní prostředí. Vznikne nový zdroj znečišťování ovzduší, zdroj akustické zátěže, zdroj znečišťování vodního prostředí, producent odpadů, potenciální zdroj kontaminace prostředí.

Při vyhodnocení vlivů konkrétního záměru na životní prostředí v režimu zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění bude třeba posuzovat rovněž synergie s okolními plochami.

Plocha Z8-1 bezprostředně nesouvisí s žádnými obytnými plochami, z těchto důvodů je předběžně možno předpokládat, že nedojde k nadlimitnímu (z hlediska hygienických limitů) ovlivnění obyvatel okolních území.

Podmínkou naplnění lokality Z8-1 je řešení procesu projektové EIA s důrazem na hodnocení vlivů na veřejné zdraví, akustickou a imisní situaci, hydrologické a hydrogeologické poměry včetně nároků na zdroje vody a řešení odpadních a technologických vod, vlivů na lesní porosty a vlivů na krajinný ráz, se synergickým zapracováním aktuálních vlivů stávajícího areálu automobilky a komplexní řešení integrovaného povolení.

III.14 Zhodnocení záměrů potenciálních investorů v lokalitě Z8-1

Pro zpracování územní studie a zpřesnění investičních záměrů potenciálních investorů byly objednatel této územní studie předány „Dotazníky pro zájemce o investování v rámci výrobní plochy Z8-1 v Kvasinách“, a to následujících třech potenciálních investorů:

- ⇒ SKODA AUTO, a.s., tř. Václava Klementa 869; 293 60 MLADÁ BOLESLAV
- ⇒ UPSolution, s.r.o., U Stadionu 925, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
- ⇒ Prokop Energo, s.r.o., Na Vinici 275 517 73 Opočno

Dotazníky všech třech potenciálních investorů jsou součástí Přílohy této dokumentace

V průběhu prací byly záměry jednotlivých investorů osobní konzultací projektanta se zástupci investorů upřesněny a investorem doplněny tak, aby mohly být podkladem pro variantní návrh zonace a prostorového uspořádání plochy Z8-1.

Kromě záměrů ŠKODA AUTO, a.s. kdy byl deklarován zájem rozšíření stávajícího provozu automobilky v celé ploše Z8-1, byl zájem zbývajících dvou investorů pouze o dílčí části plochy Z8-1. Podrobnější informace o záměrech původních potenciálních investorů dokladují „Dotazníky pro zájemce o investování v rámci výrobní plochy Z8-1 ÚP Kvasiny“.

V průběhu prací na územní studii došlo k vývoji zájmů potenciálních investorů o investování v ploše Z8-1, které přes změnu vlastnických vztahů (viz dále) vyústilo v záměr jediného investora, a to ŠKODA AUTO, a.s. Výsledkem je záměr na rozšíření stávajícího areálu automobilky ŠKODA AUTO, a.s., závod Kvasiny na plochu Z8-1 vymezenou v ÚP Kvasiny a to v jejím celém rozsahu.

V současné době ŠKODA AUTO, a.s. nemá zpracovanou projektovou dokumentaci, která by jednoznačně vymezila zonaci vnitřního areálu a dispoziční uspořádání zástavby plochy Z8-1. Lze však předpokládat, že na ploše Z8-1 budou umístěny dva základní výrobní objekty a

odstavná plocha pro hotová vozidla, jejichž poloha bude závislá na stanoveném technologickém toku.

Zájmy společnosti UPSolution budou dle výsledků jednání a uzavřené dohody s obcí Kvasiny soustředěny do prostoru stávající plochy pro vzlet a přistání Kvasiny, která v současné době slouží společnosti UPSolution jako zkušební dráha. Pro tyto účely bude plocha pro vzlet a přistání využívána i nadále. Tato plocha není předmětem zpracovávané územní studie a nebude tedy v další části dokumentace dále řešena.

III.15 Majetkové poměry lokality Z8-1

V rámci zpracovávání územní studie a v souladu se zadáním byla provedena analýza vlastnických vztahů pozemků v lokalitě Z8-1. Ty byly v počáteční fázi prací na územní studii jedním z rozhodujících kritérií pro prověření investičních záměrů potenciálních investorů a pro možnou variantní zonaci plochy Z8-1.

Původní počet vlastníků pozemků v ploše Z8-1 byl dle listů vlastnictví ke dni 11.10. 2012 – 15. To dokumentuje obrázek v příloze D této dokumentace: „Vlastnické vztahy na ploše Z8-1 v Kvasinách k 11.10.2012“.

V průběhu prací na územní studii došlo v oblasti vlastnických vztahů k rozhodujícímu vývoji (viz výše kap. III.14). Ke dni 18.12.2012 je jediným vlastníkem pozemků v ploše Z8-1, kromě parcely číslo 5338 (Pozemkový fond České republiky), ŠKODA AUTO, a.s. To dokumentuje obrázek v příloze D této dokumentace: „Vlastnické vztahy na ploše Z8-1 v Kvasinách k 18.12.2012“.

Tato skutečnost mimo jiné zásadním způsobem ovlivňuje navrhované využití a možnou zonaci plochy Z8-1. Její využití bude při dodržení všech podmínek stanovených v ÚP Kvasiny, ve zpracovaném doplňku SEA hodnocení dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění a zákona č. 138/2006 Sb. (RNDr. Milan Macháček – EKOEX Jihlava; srpen – září 2009) a v doporučení této územní studie ovlivňováno jediným investorem a současně vlastníkem pozemků v ploše Z8-1, tj. ŠKODA AUTO, a.s.

III.16 Zjištěné problémy

PROBLÉMOVÉ OKRUHY		
Skupina	Označení problému ¹	Specifikace problému
Urbanismus a územní podmínky	U1	Aktuální změna vlastnické vztahy v ploše Z8-1.
	U2	Podmínky prostorového uspořádání plochy Z8-1 stanovené v ÚP Kvasiny..
	U3	Současný limit rozvoje areálu ŠKODA AUTO, a.s.
	U4	Nedostatečně využitý prostor ve vazbě na jižní bránu (bránu č. 1) u areálu ŠKODA AUTO, a.s.
	U5	Rozvojové možnosti a nabídka ploch ve výrobní zóně Solnice - příznivé podmínky pro provázanost a kooperační vztahy s výrobní zónou Kvasiny.
	U6	Možné umístění výrobních ploch UpSolution do blízkosti stávající plochy pro vzlet a přistání - nové souvislosti (ochrana přírody a krajiny, hygiena životního prostředí, dopravní a technická infrastruktura).
Ochrana přírody a krajiny, hygiena životního prostředí	P1	Zatravněný průleh s převážně ovocnými stromy v ploše Z8-1; odvod přívalových srážek z Černého lesa s částečným vsakem.
	P2	Vymezená ochrana vod v celém řešeném území - CHOPAV, ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně, zranitelná oblast..
	P3	Vizuální uplatnění areálu ŠKODA AUTO a plochy Z8-1 v krajinném obraze - riziko narušení krajinného rázu.
	P4	Jihovýchodní okraj plochy Z8-1 - limit ochranného pásma lesa.
	P5	Nedostatečná izolační zeleň podél stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. v kontaktu se zástavbou rodinnými domy (v ÚP Kvasiny navrhovaná).
	P6	Nefunkční lokální biokoridor LBK 14 - nežádoucí ovlivnění zvýšeným automobilovým provozem a celkovou intenzifikací rozvojového území.
	P7	Výrazný terénní předěl.
Dopravní infrastruktura	D1	Západní okraj plochy Z8-1 - limit ochranného pásma dráhy.
	D2	Riziko výraznějších krátkodobých kongescí na přístupové komunikaci (II/321) k areálu ŠKODA AUTO, a.s. na okružní křižovatce a na silnici I/14 v severní části Rychnova nad Kněžnou, vyvolané zvýšením přepravních objemů generovaných rozvojem výrobních aktivit.
	D3	Zvýšený automobilový provoz na stávající, šířkově limitované místní komunikaci podél areálu ŠKODA AUTO, a.s. v kontaktu s obytnou zástavbou (hluková zátěž, snížená bezpečnost) - denní dojíždka Lukavice - Kvasiny.

¹ Označení problému koresponduje s označením problémů v grafické části – výkres B. Koordinační a problémový výkres širších souvislostí 1:5000.

PROBLÉMOVÉ OKRUHY			
Skupina	Označení problému ¹	Specifikace problému	
	D4	Nevhodné uspořádání komunikace vedené od II/321 ve spojení Kvasiny, centrum – severní brána (č. 2) ŠKODA AUTO, a.s. – žst. Kvasiny – bydlení včetně navazujícího nedefinovaného prostoru v návaznosti na přístupovou komunikaci od I/14 k jižní bráně (koncová II/321).	
	D5	Žádoucí regulace parkování a příjezdu automobilů k severní bráně areálu ŠKODA AUTO, a.s. a k přilehlému prostoru.	
	D6	Parkoviště u jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. - hlavní příjezd k výrobní zóně; zvýšené nároky na parkovací kapacity vyvolané výrobními aktivitami v ploše Z8-1.	
	D7	Účelové komunikace ve spojení Lukavice – Kvasiny v návaznosti na místní komunikaci vedenou podél areálu ŠKODA AUTO, a.s. v kontaktu s obytnou zástavbou; nežádoucí průjezd osobních vozidel a využívání pro každodenní dojíždku do zaměstnání.	
	D8	Stávající plocha pro vzlet a přistání Kvasiny - nároky na komunikační zpřístupnění posílené nároky předpokládaného umístění výrobního areálu UPSolution.	
	D9	Neusměrněný dopravní prostor v místě bývalé manipulační plochy Dřevařských závodů a chybějící cyklostezka Kvasiny, centrum - žst. Kvasiny - jižní brána (č. 1) ŠKODA AUTO a.s. s vazbou na stávající cyklostezku do Rychnova nad Kněžnou.	
	D10	Jižní brána (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. – hlavní a dále posilovaný vjezd do výrobní zóny.	
	D11	Možnosti využití účelových komunikací pro každodenní dojíždku do zaměstnání v relaci Lukavice – Kvasiny (osobní automobilová doprava s regulovaným provozním režimem).	
	Technická infrastruktura	T1	Vedení VTL plynovodu v diagonále středem plochy Z8-1 - podmínka přeložení plynovodu – možné varianty.
		T2	Severozápadní okraj plochy Z8-1 - limit vedení VVN a jeho ochranného pásma; nutnost rozšíření stávající odběratelské transformovny 110/6kV v areálu závodu.
		T3	Zaústění vodoteče z plochy Z8-1 do retenční nádrže - požadavek zvětšení jejího objemu pro zajištění odtokových podmínek (v ÚP Kvasiny návrh na rozšíření). Zatrubnění stávajícího odvodňovacího příkopu vedoucího podél oplocení areálu.
T4		Nové umístění čerpací stanice provozní vody a přivaděče provozní vody do areálu, zrušení stávající trasy přivaděče vedoucí soukromými pozemky po okraji zámeckého parku.	
T5		Nutnost zkapacitnění stávající ČOV v areálu závodu.	
T6		Realizace nové regulační stanice VTL/STL napojené z překládaného VTL plynovodu.	

Zjištěné problémy jsou zpracovány v grafické části ve výkresech *A. Koordinační a problémový výkres širších vazeb* a *B. Koordinační a problémový výkres širších souvislostí* a dále dokladovány fotodokumentací v příloze C této územní studie.

III.17 Swot analýza

SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Progresivní vývoj početních stavů obyvatel v letech 2001-2011 díky zvýšeným migračním ziskům, stabilizovaný vývoj přirozenou měnou v sledovaném období 2001-2011. • Relativně vyvážená věková skladba, progresivní vývoj ve vzdělanostní skladbě. • Velikost obce umožňující existenci plně základní vybavenosti a možnost kompenzací vyšší a specializované vybavenosti v navazujícím osídlení města Solnice i blízkém Rychnově nad Kněžnou se statutem okresního města. • Dobrá společensko kulturní vybavenost obce a četné kulturní akce – integrační faktor a kladný vliv na soudržnost. • Dynamický rozvoj obytné funkce v posledních letech a nárůst počtu obydlených domů a bytů. • Převažující poválečná výstavba domovního fondu s dobrým technickým standardem. • Převažující vlastnické a družstevní formy bydlení (včetně družstevních), které vedou ke stabilizaci obyvatel při souběžné existenci dostatečně velkého podílu nájemních bytů a jiných forem vlastnictví (podnikových bytů), které umožňují obměnu pracovní síly. • Nabídka specifických forem bydlení a zařízení sociální péče. 	<ul style="list-style-type: none"> • Snížená autochtonnost obyvatelstva oproti regionu. • Snížený kvalifikační potenciál obyvatel oproti regionu jako celku, nízký podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva ale i obyvatelstva s maturitou. • Trvalé stárnutí obyvatel – zvyšování průměrného věku. • Nedostatečná nabídka zařízení volnočasových aktivit. • Nespokojenost velké části obyvatel s řešením zeleně a obecně s životním prostředím. • Absence základní školy II. stupně.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Realizovaná i připravovaná výstavba bytových domů s vysokým standardem bydlení – dobré předpoklady pro stabilizaci současných nebo příchod nových vzdělaných skupin mladých lidí a rodin. • Atraktivní nabídka nových pracovních míst pro absolventy škol v ŠKODA AUTO, a.s., závod Kvasiny. • Prosperita dominantního zaměstnavatele a jeho participace na zlepšení obytných kvalit obce a životního prostředí (vyřešení preferovaných problémů a nedostatků). 	<ul style="list-style-type: none"> • Rychlé stárnutí obyvatel při omezení bytové výstavby a imigračních procesů. • Snižování sociální kontroly a pocitu bezpečnosti života v obci při výrazném nárůstu složky pracovníků dojíždějících za prací. • Narušení sociální soudržnosti obyvatel a integrační problémy v souvislosti s nadměrným nárůstem podílu cizinců žijících trvale na území obce, který nastane s růstem pracovních příležitostí v obci.

HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Kvasiny jsou silné pracovní centrum s územně širokým pracovním spádem, který v současnosti překračuje hranice okresu a zasahuje až do Polska. • Dominantní oblastí pracovního uplatnění obyvatel je automobilový průmysl s vysokou přidanou hodnotou – kladný vliv na životní úroveň obyvatel. • Dlouhodobě stabilní a rostoucí nabídka pracovních příležitostí v ŠKODA AUTO, a.s. závod Kvasiny. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jednooborová orientace hospodářské základny, • Příliš velká závislost obce na jednom velkém zaměstnavateli. • Nízká rozvinutost podnikatelského prostředí jako důsledek vysokého převisu nabídky pracovních míst nad místní poptávkou (platí pro obec i celé Rychnovsko). • Snížený kvalifikační potenciál v obci pro

HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY	
<ul style="list-style-type: none"> Nabídka atraktivního pracovního uplatnění pro absolventy škol a učilišť, kteří bez praxe nalézají obtížně uplatnění na trhu práce. Velmi nízká míra nezaměstnanosti v obci i v širším regionu i v období hospodářské krize. Dobré předpoklady pro další rozvoj obce v kvalifikačním potenciálu lidských zdrojů v zázemí (Solnice a Rychnov nad Kněžnou). 	<p>sofistikovanější aktivity.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vyčerpaný potenciál pracovních sil v bezprostředním zázemí obce. Nedostatečné ubytovací kapacity pro pracovníky z větších vzdáleností a z nočního provozu.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> Využití volných ploch v nových zónách pro rozšíření spektra ekonomických aktivit a rozvoj malého a středního podnikání. Rozvoj ubytovací funkce, hotelových služeb a podnikání v CR. Rozvoj dopravní obslužnosti v POU Rokytnice nad Jizerou, Vamberk s vyšší mírou nezaměstnanosti a využití tamních zdrojů pracovních sil. 	<ul style="list-style-type: none"> Další pokračování trendu poklesu potenciálu pracovní síly v důsledku demografického vývoje a dalších společenských procesů zejména prodlužování období přípravy na povolání. Pokračující útlum zájmu o technické učební obory i technicky zaměřené maturitní obory. Nedostatek pracovní síly pro další rozvoj ekonomických aktivit v časoprostorově přijatelné denní dojíždě. Rozšiřování nabídky pracovních míst a zvyšování akčního rádia pracovní dojíždě, která vyvolá nutnost výstavby ubytoven a přenocování velkého rozsahu pracovníků. Zvýšení rozsahu pracovní dojíždě zvýší i dopravní zátěže, vznik problémů s parkováním, dopravní špičky. Negativní vlivy na životní prostředí v případě necitlivého ekonomického rozvoje. Odchod hlavního zaměstnavatele ŠKODA AUTO, a.s. (nebo výrazné omezení aktivit) v důsledku nemožnosti realizovat rozvojové záměry na nových plochách s katastrofálními důsledky pro celý region (nezaměstnanost, zánik dodavatelských firem apod.).

KULTURNÍ HODNOTY	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> Nemovité kulturní památky v Kvasínách a Solnici. Historický potenciál obou obcí. Plocha Z8-1 bez významných limitů. 	<ul style="list-style-type: none"> Pohledové uplatnění komínu odvodušnění lakovny v obrazu Kvasin a Solnice. Narušení půdorysné struktury sídla velkovýrobními plochami .
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> Předpoklad pro posílení kvality a úrovně života obyvatel a jeho návštěvníků (obec nemusí být pouze noclehárnou zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO, a.s., případně dalších velkých výrobních firem). 	<ul style="list-style-type: none"> Nedodržení výškových regulativů - vznik nevhodných industriálních dominant.

PŘÍRODA A KRAJINA	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> Vymezené skladební prvky ÚSES, krajina podhůří Orlických hor. Výšková regulace plochy Z8-1 zakotvena v ÚP Kvasiny. Pohledové bariéry lesním porostem z východu a západu. Ze severu plocha Z8-1 kryta stávající 	<ul style="list-style-type: none"> Nízký koeficient KES. Nefunkční LBK 14 podél jižní hranice Z8-1. Absence izolační zeleně okolo stávajícího areálu Škoda Auto (kromě severní hranice). Narušení krajinného rázu továrnou z exponované jižní a východní strany.

PŘÍRODA A KRAJINA	
<p>továrnou.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plocha Z8-1 bez významných limitů. • Malá pohledová exponovanost areálu Škoda Auto a plochy Z8-1 z hlavních příjezdových komunikací. 	a východní strany.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Spoluúčast firmy ŠKODA AUTO, a.s. při realizaci izolační zeleně. • V rámci nových výsadeb podél polních cest a v LBK 14 posílení krajinnotvorných funkcí, vizuální uzavření izolační zelení celé otevřené jižní strany. • Možnost realizace záměrů z plánů společných zařízení KPÚ, jejich vzájemné provázání s budoucí izolační zelení areálu a zapojení LBK 14 do této zeleně. • Zvýšení ekologické stability novými výsadbami v území, především v LBK 14. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedodržení výškových regulativů a následné negativní vizuální ovlivnění krajiny podhůří Orlických hor. • Kvůli vlastnickým poměrům vznik patové situace vzhledem ke vzniku izolační zeleně a její výsledné nerealizaci. • Nevhodným hospodařením v lesích pohledové „otevření“ rozvojové plochy. • Nárůst světelného znečištění.

PŮDA A LESY	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Zemědělské půdy v ploše Z8-1 pouze v III. a V. třídě ochrany. 	<ul style="list-style-type: none"> • Potencionální riziko vodní eroze v ploše Z8-1 a na zemědělských půdách jižně pod touto rozvojovou plochou. • Ochranné pásmo lesa zasahující plochu Z8-1.
Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • Trvalý zábor cca 18 ha zemědělské půdy.

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Absence rizikových geofaktorů v ploše Z8-1 	
Příležitosti	Hrozby

VODNÍ REŽIM	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Regulace zastavitelných a nezastavitelných ploch v ÚP Kvasiny v ploše Z8-1 (možnost částečného vsaku atmosférických srážek). • Stávající retenční nádrže a odvodňovací příkop, ÚP Solnice retenční nádrž u jižního parkoviště navrhuje k rozšíření. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně PHO 2b. • CHOPAV Východočeská křída. • Zranitelná oblast. • Přítomnost průlehu a jeho odvodňovací funkce plochy Z8-1.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Vybudováním nových cestních příkopů podél polních cest možnost bezpečného odvedení vod z přivalových srážek ze zemědělských a lesních ploch. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zhoršení kvality povrchových a podzemních vod. • Změna odtokových poměrů v krajině nárůstem zpevněných ploch a likvidací průlehu v ploše Z8-1 bez vzniku alternativního řešení odvodnění lokality. • Nárůstem zpevněných ploch bez možností vsaku omezení dotace kolektoru podzemních vod infiltrací atmosférických srážek.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Poloha lokality Z8-1 při silnici I. třídy s dostatečně kapacitní přístupovou komunikací. • Kapacitní parkovací plocha pro osobní automobily zaměstnanců automobilky při hlavní přístupové komunikaci s příznivou vazbou na hlavní vstup (jižní brána – č.1) do automobilky, případně k ploše Z8-1. • Předpoklad pro vyšší využívání hromadné dopravy (kolejové a autobusové) pro každodenní dojíždku zaměstnanců s optimální docházkovou vzdáleností od žst. a autobusového stanoviště k lokalitě Z8-1. • Optimální podmínky pro zvýšení objemů přepravy nákladu po železnici (stávající vlečková kolej do areálu). • Cyklistická stezka podél silnice I/14 v úseku Rychnov nad Kněžnou – parkoviště u jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepříznivé zatížení silnice I/14 především v severní zastavěné části Rychnova nad Kněžnou (cca 14,0 – 14,5 tis. voz/24 hod.) – situováno školské a zdravotnické zařízení. • Ve špičkových hodinách krátkodobá dopravní kongesce na přístupové komunikaci do areálu (jižní brána – č.1), na silnici I/14 především na průjezdu Rychnovem nad Kněžnou. • Nedokončený obchvat Solnice s přeložkou silnice I/14 v plném rozsahu. • Nestabilizovaný západní obchvat Rychnova nad Kněžnou, dokončený obchvat Solnice (silnice I/14) - potřebné stavby nejsou zařazeny do investičních záměrů ŘSD na nejbližší období. • Nežádoucí využívání místní komunikace podél severního okraje areálu ŠKODA AUTO, a.s. v doteku s obytnou zástavbou a v návaznosti na účelové komunikace pro každodenní dojíždku v relaci Lukavice – Kvasiny (obytná ulice s nežádoucím zatížením průjezdnou dopravou). • Funkčně a dopravně neuspořádaný prostor západně podél železniční tratě a železniční stanice Solnice. • Nedokončená cyklistická stezka Rychnov nad Kněžnou – jižní brána (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. v úseku parkoviště – jižní brána; chybějící stezka spojující jižní (brána č.1) a severní bránu (bránu č. 2) podél železniční tratě.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Přístupová komunikace (II/321) od okružní křižovatky na silnici I/14 k jižní bráně areálu ŠKODA AUTO, a.s. využitelná pro hlavní zpřístupnění plochy Z8-1. • Předpoklad zkvalitnění nadřazené silniční sítě realizací plánovaného dokončení obchvatu Solnice a navrhovaného západního obchvatu Rychnova nad Kněžnou přeložkou silnice I/14 (v ÚP Solnice a Rychnova nad Kněžnou). • Příznivé podmínky pro navýšení kapacity parkování osobních automobilů zaměstnanců výstavbou parkovacího domu v místě stávajícího parkoviště u jižní brány (č. 1) závodu ŠKODA AUTO, a.s.. • Využitelnost vybraných účelových komunikací navržených k přestavbě v rámci komplexních pozemkových úprav pro regulovanou osobní automobilovou dopravu zaměstnanců v relaci Lukavice – jižní brána (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. 	<ul style="list-style-type: none"> • Výrazné navýšení automobilové dopravy postupným naplňováním všech navržených rozvojových ploch při silnici I/14, komunikačně zpřístupněných přímo ze silnice I/14. • Obchvat Rychnova nad Kněžnou nebude realizován v nejbližším období – riziko zhoršování situace na průjezdu severní částí města se školskými a zdravotnickými zařízeními (zhoršování kvality životního prostředí, degradovaná funkce městského prostředí, dopravní kongesce, snížená bezpečnost motorového i nemotorového provozu). • Nadměrné využívání účelových komunikací pro každodenní automobilový provoz ve spojení Kvasiny - jižní brána (č. 1) ŠKODA AUTO, a.s. – Lukavice, případně Rychnov nad Kněžnou. • Rostoucí nároky automobilové dopravy zaměstnanců pro každodenní dojíždku bez motivace k vyššímu využívání veřejné autobusové nebo železniční dopravy – trvale rostoucí intenzita automobilové dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Dostatečné zdrojové krytí a kapacita přívodu pitné vody do stávajícího areálu umožňující zásobování areálu i po rozšíření do plochy Z8-1. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vedení VTL plynovodu v diagonále středem plochy Z8-1 - podmínka přeložení plynovodu. • Nedostatečná kapacita stávající areálové ČOV pro

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	
<ul style="list-style-type: none"> • Dostatečné zdrojové krytí a kapacita přívodu průmyslové vody do stávajícího areálu umožňující zásobování areálu i po rozšíření do plochy Z8-1. • Existence systému odkanalizování stávajícího areálu nezávislého na kanalizační síti obce. • Kapacitní přívod VVN 110 kV. • Existující retenční nádrž využitelná pro zaústění vodoteče z plochy Z8-1, s dostatečnou prostorovou rezervou zahrnutou v ÚP Kvasiny. 	<p>plánované rozšíření areálu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečná transformační kapacita stávajících transformátorů 110/6 kV. • Dojde k lokálnímu zásahu do vodního režimu v ploše Z8-1.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Vytvoření nového spolehlivého napojení areálu na zemní plyn ze sítě VTL realizovaného v rámci přeložky VTL plynovodu. • Rozšířením stávající retenční nádrže a realizací vsakovací zdrže, nedojde ke zhoršení odtokových poměrů v povodí Lokotského potoka. 	<ul style="list-style-type: none"> • V případě těsné přeložky plynu kolem plochy Z8-1 vytvoří trasa přeložky bariéru pro případné další rozšiřování areálu.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Obce mají zajištěn komplexní systém nakládání s odpady, včetně sběrných dvorů. • Existuje dostatek firem zajišťujících komplexní nakládání s odpady, včetně zařízení pro jejich úpravu či zneškodnění. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jakákoliv nová průmyslová činnost způsobí zvýšení zátěže na životní prostředí a požadavky na minimalizaci kolizí při nakládání s odpady.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Průmyslové aktivity na ploše Z8-1 budou mít odpadové hospodářství smluvně zajištěno s odbornými firmami. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hrozby havárií vyplývají z každé průmyslové činnosti, zvláště pak, je-li nakládáno s nebezpečnými odpady (postup řeší havarijní plány).

HYGIENA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Území je relativně málo zatíženo z hlediska imisí škodlivin v ovzduší (nenáležejí do OZKO). • Rozvojová plocha Z8-1 leží mimo obytná území obcí. 	<ul style="list-style-type: none"> • Do doby realizace úplného obchvatu města Solnice navýší aktivity související s rozvojovou plochou provoz na silnici I/14 a zvýší se tak hluková i imisní zátěž v obytných územích, které jsou již v současné vysoce zatíženy. • Jakákoliv nová průmyslová činnost způsobí zvýšení zátěže na životní prostředí (emise do ovzduší, produkce odpadů, hluková zátěž).
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Kvalitní legislativa, posuzovací a povolovací řízení (včetně EIA, IPPC) i systémy monitoringu a kontroly poskytují rámce pro omezování negativních vlivů výroby na životní prostředí. 	<ul style="list-style-type: none"> • Každé průmyslové a výrobní činnosti přináší riziko možné havárie a negativních vlivů na životní prostředí.

NÁVRHOVÁ ČÁST

IV. NÁVRH ROZVOJE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ PLOCHY Z8-1

IV.1 Základní východiska

Návrh rozvoje řešeného území a prostorového uspořádání plochy Z8-1 vychází ze skutečností, které vznikly v průběhu prací na územní studii (viz kap. III.14 a III.15). Plocha Z8-1 bude využita v plném rozsahu jedním investorem a to ŠKODA AUTO, a.s. pro rozšíření stávajícího areálu automobilky v Kvasinách. To bylo potvrzeno i na jednání se zástupci společnosti ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách dne 04.12.2012 (viz záznam v Příloze této územní studie).

Zjištěné skutečnosti a další postup prací na návrhové části územní studie byly projednány a odsouhlaseny objednatelem této územní studie, tj. obcí Kvasiny, zastoupenou Ing. Ivanem Ešpandrem, starostou obce Kvasiny, na pracovním jednání na Obecním úřadě v Kvasinách dne 04.12.2012 za přítomnosti pana Ladislava Kubíčka, starosty města Solnice.

Návrh rozvoje řešeného území a uspořádání plochy Z8-1 je zpracován invariantně s předpokladem rozšíření stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. závod Kvasiny kontinuálně jižním směrem s rozvinutím výrobních objektů a veškerého souvisejícího zařízení na plochu Z8-1. Podmínkou je plné respektování požadavků a regulativů v ploše Z8-1, které jsou definované v ÚP Kvasiny a v požadavcích na zpracování územní studie takto:

1. Zástavba plochy Z8-1 bude řešena po etapách postupně od severu k jihu, s přednostním využitím zástavby proluk a evidenčně nevyřešených ploch ve stávajícím areálu závodu. Etapovitá zástavba plochy nesmí být zajišťována na úkor maximálního zahušťování volných proluk a ploch stávajícího areálu závodu, které již byly upraveny výsadbami a tvoří vnitropodnikovou zeleň.
2. Nepřípustným využitím přímo na terénu budou energetické zdroje nesouvisející a výrobní činnosti automobilky (případně jiného subjektu výroby) a plochy parkování obslužných vozidel (včetně vozidel zaměstnanců).
3. Pro lokalitu jsou dále stanoveny následující podmínky prostorového uspořádání:
 - ⇒ koeficient zastavěnosti do 0,8 a nezastavitelných ploch 0,2 s preferencí funkce ochranné zeleně;
 - ⇒ zástavba lokality bude řešena tak, aby bylo zabráněno zhoršování odtokových poměrů v území (posoudit i možnosti pro vsakování nebo zadržování dešťových vod v rámci nezastavěných ploch v lokalitě Z8-1, posoudit stávající retenční nádrž pod areálem ŠKODA AUTO, a.s. závod Kvasiny, která zajišťuje transformaci srážkových odtoků ze stávajících a z původně plánovaných ploch rozvoje této společnosti a navrhnout odpovídající opatření tak, aby nedocházelo ke zhoršení odtokových poměrů pod celým areálem);
 - ⇒ těžiště nezastavitelných ploch řešit podél východní a jižní hranice;
 - ⇒ výšková hladina halových objektů (budov) nepřesáhne výškovou hladinu halových objektů stávající plochy výroby a skladování (stávajícího areálu) bez nástaveb

s tím, že tato zásada bude platit i pro ukazatele relativní výšky nad úrovní terénu (základovou spárou).

IV.2 Širší vztahy a souvislosti

Řešení územní problematiky rozvoje areálu ŠKODA AUTO, a.s. na ploše Z8-1 nelze pojímat pouze v rozsahu správních hranic propojených obcí Kvasiny a Solnice. Areál ŠKODA AUTO, a.s., rozvinutý z řady historických důvodů mezi obcemi Solnice a Kvasiny z původního malovýrobního zařízení do mohutného výrobního areálu, ovlivňuje svým provozem široké okolí již dnes a tím více po jeho rozšíření na plochu Z8-1 (tj. o téměř polovinu současné rozlohy). Navíc záměr na využití plochy Z8-1 částečně již iniciuje a do budoucna předznamenává další rozšiřování výrobních a logistických aktivit v širší oblasti.

Jak již bylo uvedeno, lze předpokládat, že zástavba Solnice, Kvasin a Rychnova nad Kněžnou se bude postupem doby vzájemně přibližovat a časem se tak vytvoří těsnější sídelní uskupení s cca 16 000 obyvateli (včetně dalších okolních navazujících obcí venkovského charakteru). Svědčí o tom platné územní plány všech tří jmenovaných sídel, které obsahují rozvojové záměry výrobního a logistického zaměření, podle kterých se postupem doby může podél silnice I/14, železniční trati č. 022 a svazků vedení technické infrastruktury vytvořit urbanizovaný pás, jehož součástí je i stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. s rozvojovou plochou Z8-1.

Z tohoto zjištění vyplývá nutnost přistupovat při řešení problematiky rozvoje areálu ŠKODA AUTO, a.s. k potřebám této soustavy sídel jako k celku, provázanému různými vztahy. Jedná se zejména o hlediska silniční i železniční dopravy, technické infrastruktury, ale i o hlediska výstavby bytů, občanské vybavenosti a dalších sídelních funkcí.

Jako jeden z dokladů nutnosti řešit rozvojové záměry výroby a logistiky v širších souvislostech se jeví urbanistická problematika severní části Rychnova nad Kněžnou, ve které jsou situována významná městská zařízení pro zdravotnické, sociální a kulturní služby. V této části města by se vlivem nárůstu automobilové dopravy, vyvolané především výrobními a logistickými aktivitami, bez přijetí potřebných opatření, dále zhoršovaly sídelní a dopravní podmínky. Situace je řešitelná přípravou a realizací přeložky silnice I/14 v poloze západního obchvatu Rychnova nad Kněžnou, jejíž koridor je již částečně sledován v územním plánu města, není ale územně dořešen a není zahrnut do územního plánu sousedící obce, jakož ani do nadřazené dokumentace ZÚR Královéhradeckého kraje.

Dalšími náměty řešení situace, které naznačuje územní studie, je zřízení distribuční komunikace paralelní se železniční tratí a silnicí I/14 a doplňkové napojení venkovských obcí a místních částí Rychnova nad Kněžnou situovaných na východním okraji řešené oblasti (Lukavice, Panská Habrová, Městská Habrová) na areál ŠKODA AUTO, a.s. prostřednictvím některých účelových komunikací, které jsou již rekonstruovány, nebo jsou připravovány k přestavbě v rámci pozemkových úprav.

Širší vztahy a územní souvislosti areálu ŠKODA AUTO, a.s. a rozvojové plochy Z8-1, v oblasti dopravní a technické infrastruktury, ochrany přírody a krajiny (např. předpokládané působení budoucí zástavby Z8-1 na krajinný ráz z dálkových pohledů), sociálně

ekonomických hledisek aj., lze vysledovat v rozsahu zmíněné sídelní struktury vázané na rozvojové osy krajského významu NOS5 a NOS4 a na specifickou oblast NOS2 Orlické hory.

Širší vztahy řešeného území vyššího řádu se váží na soustavu rozvojových oblastí a rozvojových os republikového významu s označením OB4, OS4 a OS8, vymezených v PÚR ČR 2008. Za specifické širší vztahy je možno považovat vazby provozního charakteru mezi výrobním závodem v Kvasinách, hlavním sídlem společnosti ŠKODA AUTO, a.s. v Mladé Boleslavi a výrobním závodem ve Vrchlabí.

IV.3 Návrh uspořádání plochy Z8-1 včetně přilehlého prostoru

IV.3.1 ZÁKLADNÍ KONCEPCE URBANISTICKÉHO USPOŘÁDÁNÍ

Rozvojová plocha Z8–1 v rozsahu cca 18,3 ha, představuje téměř polovinu stávající rozlohy areálu ŠKODA AUTO, a.s. Konkrétní způsob využití a uspořádání zástavby na ploše není dosud stanoven. To bude předmětem podrobnější projektové přípravy, při které by se měly prověřit již detailní možnosti řešení s ohledem na podmínky zástavby i technologické toky, které jsou prozatím variantně uvažovány. V současné době jsou zvažovány pouze základní varianty koncepce uspořádání.

O volbě způsobu prostorového uspořádání rozvojové plochy Z8–1 bude nutné rozhodovat s ohledem na minimálně tři následující požadavky a podmínky:

- ⇒ Dodržení parametrů stanovených schváleným územním plánem Kvasiny – zejména určené funkční využití plochy, maximální výška zástavby která nepřekročí výšku objektů ve stávajícím areálu ŠKODA AUTO, a.s., maximální zastavěnost plochy 80%, zachování 20% volných nezastavěných a nezpevněných ploch s preferencí ochranné zeleně, situování těžiště nezastavěných ploch podél východní a jižní hranice rozvojové plochy, etapizace výstavby ve směru od severu k jihu.
- ⇒ Zohlednění podmínek a územních limitů, které se reálně vztahují k rozvojové ploše Z8-1: protáhlý tvar pozemku ve směru západ – východ, jeho terénní konfigurace, geotechnické vlastnosti základových podmínek, vodohospodářské a odtokové poměry, krajinářská hlediska - vztah k přilehlému lesnímu porostu, omezení vyvolaná zde situovanou nadřazenou liniovou technickou infrastrukturou a možnosti přeložení těchto liniových vedení.
- ⇒ Návaznost zástavby na provozy stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. - rozvojové potřeby výroby, možnosti a podmínky výstavby a použité technologie, místa napojení na technickou infrastrukturu a další hlediska. V rámci tohoto problémového okruhu mohou hrát roli i strategické úvahy – jako např. vazby areálu na průmyslovou zónu Solnice, možnosti dalšího eventuelního rozvoje areálu apod.

Územní studie může v tomto ohledu pouze naznačit hrubé schematické principy řešení zástavby v ploše Z8–1 tak, jak vyplývají z podkladových materiálů poskytnutých společností ŠKODA AUTO, a.s. V principu se jedná o dvě základní variantní možnosti. Orientace

provozů a objektů ve směru sever – jih, tj. v návaznosti na dosavadní způsob zástavby areálu (varianta A), nebo změna způsobu zástavby v rozvojové ploše a její orientace ve směru západ – východ, kolmo na dosavadní uspořádání zástavby ve stávajícím areálu (varianta B). Z hlediska prostorového a vizuálního působení lze mezi oběma variantami vysledovat některé rozdíly.

Varianta A

Při zástavbě řešené ve směru sever – jih (varianta A) – viz obrázek níže, je možno předpokládat, že na pozorovatele z vnějšku i z vnitřku areálu bude zástavba působit členitěji a méně objemně než u varianty B. Způsob zástavby umožní více průhledů dovnitř i navenek z areálu. Na druhé straně se mohou nadměrně prodlužovat ulicové prostory uvnitř areálu až na téměř 1000 m délky.



Modelové ověření orientace a hmotového uspořádání výrobní plochy Z8-1 - varianta A

Varianta B

Prostorové řešení podle varianty řešení západ – východ (varianta B) naopak uzavře cca 600 m dlouhé ulicové prostory mezi halami stávajícího areálu a vytvoří sevřenější prostor kolem vstupní jižní brány (č. 1). Varianta západ – východ více vyhovuje respektování jednoho z pravidel stanovených v územním plánu Kvasin, který požaduje aby zástavba byla řešena po etapách postupně od severu k jihu.



Modelové ověření orientace a hmotového uspořádání výrobní plochy Z8-1 - varianta B

IV.3.2. PROSTOROVÉ ŘEŠENÍ PŘILEHLÉHO PROSTORU

Plocha Z 8–1 je situována ve výhodné pozici jak vůči potřebám a rozvojovým záměrům areálu ŠKODA AUTO, a.s., tak i z hlediska řešení přilehlého prostoru. Je situována tak, že její vlastní provoz nebude nepříznivě zasahovat do života obyvatel v Kvasinách a v Solnici. Poloha je výhodná dostatečnou vzdáleností (cca 700 m) od nejbližší obytné zástavby obce. Dále má rozvojová plocha optimální vazbu na již provedené přeložky přístupových komunikací, na železniční trať, na provozně rozhodující a preferovanou jižní vstupní bránu do areálu (brána č.1) s kapacitním parkovištěm pro kamiony i osobní vozidla, s možností dalšího navýšení kapacity. Poloha Z8–1 vyhovuje i předpokladu posílení využití veřejné nebo podnikové hromadné dopravy zaměstnanců (železniční a autobusová doprava).

Územní studie naznačuje možnost zlepšení přístupu osobními vozidly k rozvojové ploše Z8–1 s využitím některých upravených účelových komunikací z okolních sídel venkovského charakteru, čímž přispívá k ochraně dotčené obytné zástavby Rychnova nad Kněžnou a Kvasin před průjezdnou dopravou a omezuje nežádoucí kumulaci dopravy na přístupové komunikaci od silnice I/14 k jižní bráně (bráně č.1) automobilky. V tomto smyslu je dalším námětem územní studie výhledové vedení tzv. distribuční komunikace, která by v severním prostoru Rychnova nad Kněžnou navazovala na výhledový západní obchvat Rychnova nad Kněžnou a pokračovala ve východním souběhu s železniční tratí k areálu ŠKODA AUTO a.s. (podrobněji viz kap. IV.3.6 Dopravní infrastruktura).

Otevřené možnosti využití se týkají prostoru mezi parkovištěm u severní brány (brány č.2) areálu ŠKODA AUTO, a.s. a okrajem obytné zástavby, tzn. oboustranně v doteku s protihlukovou stěnou (lokalita „U Kochů“) a dále v současné době zanedbaného prostoru v místě manipulační plochy bývalého dřevařského závodu.

Prostor mezi parkovištěm u severní brány (brány č.2) areálu ŠKODA AUTO, a.s. a okrajem obytné zástavby (lokalita „U Kochů“) - funkční využití prostoru, ve kterém byla realizována protihluková stěna, je v ÚP Kvasin navrženo jako izolační zeleň (Zi). Vzhledem ke sledované koncepci přesunu hlavního příjezdu do areálu k jižní bráně (č.1) je navrženo i omezení automobilové dopravy a parkovacích ploch v přilehlém prostoru severní brány (č.2). Jako protihlukové a izolační opatření je za tohoto předpokladu zcela dostatečná stávající protihluková stěna. Funkční využití plochy navržené pro izolační zeleň mezi parkovištěm a protihlukovou stěnou je územní studií doporučeno k převedení do formy veřejného prostranství - veřejné zeleně (VP) s možností parkové úpravy a doplněním mobiliáře pro presentaci ŠKODA AUTO a.s., relaxaci zaměstnanců i návštěvníků apod. Plochu mezi okrajem obytného území a protihlukovou stěnou územní studie doporučuje částečně využít pro rozšíření stávající zahrad přilehlé obytné zástavby s ponecháním pásu izolační zeleně, která bude mít především pohledovou funkci oddělující zahrady od protihlukové stěny. Rozšíření zahrad u stávajících rodinných domů na úroveň hranice sousedního pozemku 501/4, se týká parcelních čísel 501/6, 1414, 501/1 a 501/9.

Manipulační plocha bývalého dřevařského závodu - prostor je zajímavý svou bezprostřední návazností na jižní vstupní bránu (č.1) do areálu ŠKODA AUTO, a.s. a na velkokapacitní parkoviště pro osobní automobily. Z možných variant využití přichází v úvahu – výrobní a logistické účely, eventuelně vhodná zařízení občanského vybavení, zejména pro zaměstnance ŠKODA AUTO a.s., či využití pro pohotovostní bydlení pracovníků areálu a kombinace různých způsobů využití.

Rozvojová plocha Z8–1 vstupuje do nezastavěného území a musí se dosažitelnou měrou citlivě chovat k okolní volné krajině. Tím je zejména míněno respektování ochranného pásma lesního porostu na východním okraji a provedení krajinářských úprav v rámci plochy a v celém jejím okolí, včetně přilehlé retenční nádrže, výsadbou dostatečně působící izolační a okrasné zeleně. Za výhodné lze v této souvislosti pokládat korekci vedení lokálního biokoridoru, kterou územní studie navrhuje. Předložené řešení, při dodržení parametrů platných pro navrhování ÚSES, se odklání od rozvojové plochy Z8–1 jižním směrem. Návrh účelně propojuje drobné plochy rozptýlené zeleně, je veden po krajinném horizontu, čímž se zdůrazňuje jeho vizuální působení a účinnost. V širších vztazích návrh navazuje na již provedené krajinářské úpravy ÚSES.

IV.3.3 VODNÍ REŽIM

Z hlediska vodního režimu jsou návrhem dotčeny především povrchové vody, kdy dojde ke změně trasy povrchového odvodnění plochy Z8-1.

Povrchové vody

Z plochy Z8-1 a Černého lesa jsou přívalové srážky v současnosti odvodňovány průlehem (odvodňovací strouhy) s vzrostlými ovocnými stromy směrem k železniční trati. Nová trasa tohoto odvodnění bude koordinována komplexně s celkovým odvodem dešťových srážek v rámci celého rozvojového území. Jeho konkrétní stopu je vhodné přizpůsobit vnitřnímu uspořádání jednotlivých stavebních objektů v ploše Z8-1. Zachování stávající trasy odtoku a jeho povrchový charakter je z hlediska umístění uvnitř výrobní zóny komplikovaný. Je navrženo jeho napojení na stávající odvodňovací příkop pod jižním parkovištěm s výsledným zaústěním do retenční nádrže.

Návrh na rozšíření areálu ŠKODA AUTO, a.s. bude z hlediska vodního režimu koncipován tak, aby nedocházelo ke zhoršení stávajících odtokových poměrů. Bude realizováno rozšíření stávající retenční nádrže (obsaženo v ÚP Solnice) tak, aby bylo umožněno zachycení celé přívalové srážky z rozvojové plochy Z8-1 a nedošlo ke zvýšení stávajícího regulovaného odtoku z dešťové zdrže. Aby nedocházelo k výraznému snižování infiltrace srážkových vod v řešeném území a jejich rychlému odvádění bude v území plochy Z8-1 navržen vsakovací akumulací objekt, který umožní vsakování srážkových vod v místě a omezí nároky na rozšíření retenční nádrže. Před vsakovacím objektem bude nutno realizovat odlučovač ropných látek. Přístup pro požární techniku k retenční nádrži zůstane zachován dle stávající situace, tzn. pod jižním parkovištěm. Při návrhu je nutné zohlednit stávající elektrické vedené 110 kV s ochranným pásmem a ochranné pásmo dráhy.

Stávající otevřené odvodňovací strouhy v ploše Z8-1 (např. strouha vedoucí podél stávajícího oplocení areálu) se nachází v místě, kde budou umístěny stavební objekty, strouha bude proto přeložena do nové trasy vedoucí podél severního okraje plánované zástavby v ploše Z8-1 a bude v některých úsecích zatrubněna. Strouha v nové trase bude zaústěna do stávající strouhy vedoucí ke stávající retenční nádrži.

Údolnice (protierozní opatření) je navržena k rekonstrukci dle KPÚ Solnice se zaústěním do svodného cestního příkopu. Tzn. v min. šířce 20 m se zastoupením keřového patra. V rámci rekonstrukce účelových komunikací - polních cest (včetně cestních příkopů) pro potřeby hospodářské, případně regulované dopravy osobních automobilů bude do těchto příkopů (beze změny oproti současnému stavu) zaústěno odvodnění horních poloh lokality V Končinách vedoucí podél navrhované účelové komunikace - polní cesty, dle KPÚ Solnice s označením P 37.

Podzemní vody

Díky zpevněným povrchům bude ovlivněna dotace kolektoru podzemní vody atmosférickými srážkami a potencionálně také zásoby vodního zdroje Císařská Studánka. Z tohoto důvodu je nutno respektovat nezastavitelných 20% z plochy Z8-1 určených pro infiltraci srážek. Dále je vhodné ponechat jako nezpevněné ty plochy, které zůstanou nevyužity pro výrobní účely. Atmosférické srážky z odstavňových a parkovacích ploch je potřeba předčistit z důvodu možného úniku chemických látek (ropný odlučovač). Tyto plochy nejsou doporučeny z nezpevněných materiálů, přes které by cizorodé látky potencionálně pronikly do podzemních vod. U železniční tratě je navržen zasakovací objekt dešťové kanalizace s předčištěním v ropném odlučovači pro podporu větší dotace podzemních vod. Jeho bezpečnostní odvodnění je zaústěno do retenční nádrže.

IV.3.4 PŘÍRODA A KRAJINA

Vzhledem k požadavkům vyplývajícím ze zadání územní studie, plánu společných zařízení KPÚ (především cestní sítě a protierozních opatření) a z ÚPD obou obcí, návrh řešení počítá se vzájemným provázáním a funkčním skloubením jednotlivých prvků.

Krajinná zeleň

Jediným limitem s územním průmětem v blízkosti plochy Z8-1 je lokální biokoridor LBK 14. V současné době, dle platného ÚP Solnice, je ukončen pod Černým lesem bez další návaznosti. Odtud směřuje západním až severozápadním směrem podél navrhované cesty P 37 k páteřní polní cestě Solnice-Kvasiny-Lukavice, přechází železniční trať a dále pokračuje okolo lesíka u kóty 363 m n.m. k příjezdové komunikaci do areálu ŠKODA AUTO, a.s. U navrhovaných ploch pro výrobu a skladování jí přechází, dále vede na západ k silnici I/14, propustkem jí podchází a napojuje se na Lokotský potok, propustkem opět podchází jižní oblouk obchvatu Solnice a pokračuje dále podél jeho toku a směřuje dále na Litohrad.

Současná stopa biokoridoru je vedena v těsné blízkosti ploch, u kterých lze očekávat intenzivní rozvoj. Tzn. v blízkosti plochy Z8-1 a účelové komunikace - polní cesty Solnice – Kvasiny - Lukavice doporučené kromě hospodářské dopravy pro částečné využití pro osobní dopravu zaměstnanců společnosti ŠKODA AUTO, a.s. ve směru od Lukavice k jižní bráně. Z tohoto důvodu je nová stopa LBK 14 vedena více jižním směrem, tj. od propustku pod silnicí I/14 vede ve stopě dle ÚP Solnice až k lesíku u kóty 363 m n.m. Tímto porostem prochází a navazuje na nelesní zeleň, podél které vede k železniční trati, zde se přibližuje k polní cestě P 34 a poté se přimyká k cestě C 10 (dle KPÚ Solnice). Je vhodné dle možností a místních podmínek udržet alespoň částečný odstup od výrobní zóny na území Solnice. Dále pokračuje v souběhu s komunikací C 10 po zemědělské půdě k částečně zatravněné údolnici a k menším lesním porostům pod Černým lesem. Odtud přes tyto lesní pozemky a dále po zemědělské půdě směřuje k prvkům ÚSES v k.ú. Lukavice, na které se napojuje. V úseku souběhu s cestou C 10 je nutná koordinace s potencionální přeložkou VTL plynovodu, které jsou ve variantách 2 a 3 navrhovány do tohoto prostoru, tzn. minimalizovat počet přetnutí biokoridoru.

V pohledově exponovaném úseku od kóty 363 m n.m. k porostům pod Černým lesem je biokoridor navržen jako pohledově izolační (krajinotvorný) společně s nezbytnou funkcí ekologickou a potažmo také protierozní. Jeho stopa je vedena v horních partiích okolních svahů. Tímto opatřením dojde k pohledovému uzavření z jižní strany a vizuálnímu odizolování, jak stávajícího výrobního areálu, tak i rozvojové plochy Z8-1 od okolí. Úsek polní cesty vedoucí mimo LKB 14 po obvodě rozvojového území Z8-1 směrem k Černému lesu je vhodné doplnit doprovodnou zelení. Od silnice I/14 směrem k lesu na kótě 363 m n.m. lze uvažovat s vizuálně izolační funkcí biokoridoru průmyslové zóny od Solnice. ÚP Solnice s izolační zelení mezi plochami výroby nepočítá.

V rámci rozvojové plochy Z8-1 je nutné respektovat výškové limity stanovené ÚP Kvasiny, tzn. nepřekročit stávající úroveň hal z důvodu minimalizace negativních dopadů na krajinný ráz.

K zajištění funkčnosti biokoridoru je dále nutné jeho napojení na skladebné prvky ÚSES v obci Lukavice a v k.ú. Litohrady. V této jeho délce je potřeba uvažovat s vložení lokálního biocentra z důvodu dodržení maximální délky 2 km. Jako vhodné bylo vyhodnoceno území

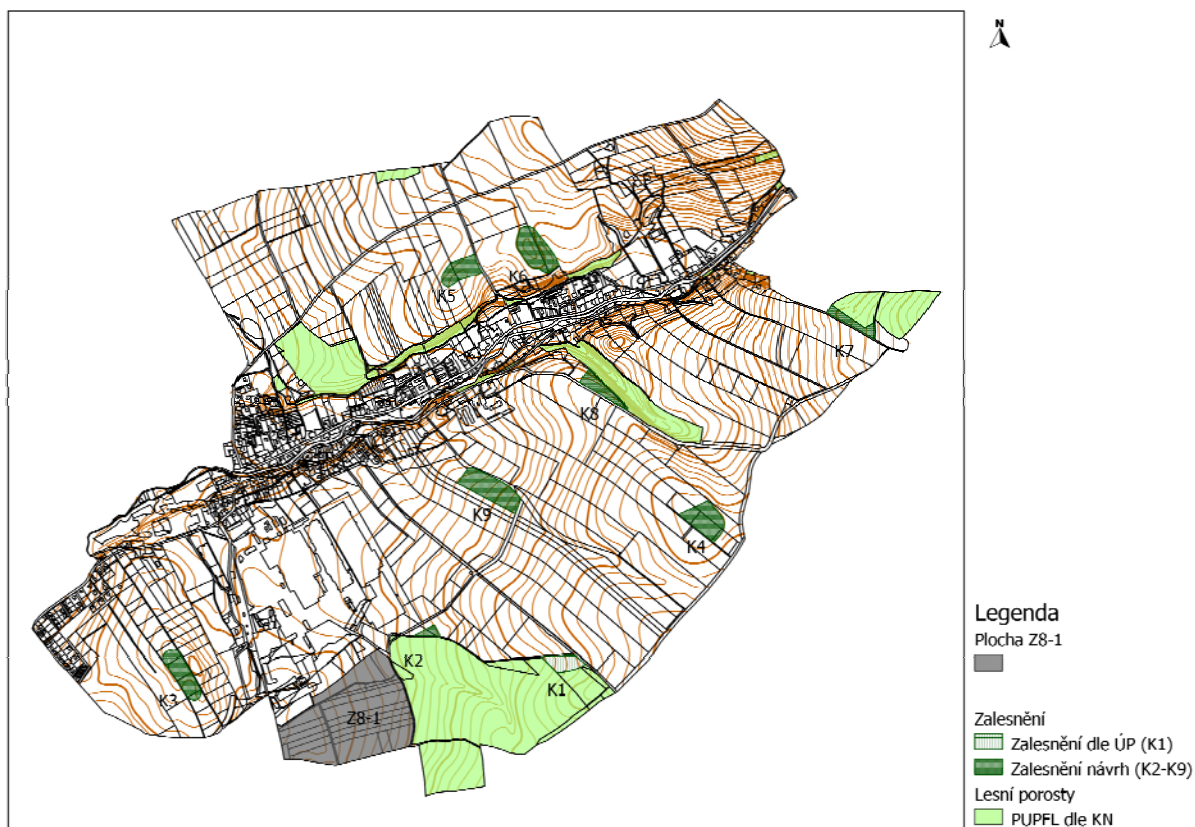
kóty 363 m n.m. a lesních porostů pod Černým lesem. Prvně jmenovaná lokalita vzhledem k těsnému sousedství s plochami pro výrobu, dopravní infrastrukturu a dále s průchodem VVN 110 kV byla vyhodnocena jako méně vhodná s předpokladem větší pravděpodobnosti budoucích urbanizačních zásahů. Z tohoto důvodu je pro umístění lokálního biocentra navržena lokalita V Končinách s výskytem lesních a trvalých travních porostů s menší pravděpodobností významnějších urbanistických hrozeb. Zbývající úseky LBK 14 procházejí zemědělskou krajinou či v blízkosti ploch navržených k urbanizaci, z tohoto důvodu jsou pro vymezení biocentra méně vhodné.

Porostní skladbu je vhodné přizpůsobit pohledově izolačním požadavkům, tzn. preferovat především autochtonní listnaté druhy přirozeně se vyskytující v bukodubovém a dubobukovém lesním vegetačním stupni, kam řešené území spadá, vytvářející dostatečný kryt. Stromové patro je vhodné doplnit především v obvodových partiích biokoridoru také patrem keřovým. Pod vedením VVN 110 kV je potřeba zohlednit výškovou regulaci vegetace vyplývající z platné legislativy. Biokoridor je navržen v šířce cca 15-20 m. Pro dosažení cílové porostní skladby je nutná povýsadbová péče a oplocení lokality z důvodu minimalizace potencionálních škod páchaných lesní zvěří.

Realizací krajinné zeleně lze předpokládat zvýšení ekologické stability a biodiverzity v novém úseku biokoridoru procházejícího po orné půdě. Výrobní plochy v Kvasinách, jakožto industriální prvky v krajině, je možné výhledově těmito vegetačními opatřeními pohledově uzavřít ze západní, jižní a východní strany vegetací (Černý les, kóta 363 m n.m. a stopa biokoridoru LBK 14). Pouze v trasách dopravní a technické infrastruktury procházející přes biokoridor dojde k přerušení tohoto zeleného pásu. Ze strany severní je pohledovou clonou stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. Potenciální větší intenzitu světelného znečištění nárůstem výroby je možné vegetačními opatřeními částečně omezit (za předpokladu její realizace).

Realizaci izolační zeleně okolo stávajícího závodu dle ÚP Kvasiny lze považovat za problematickou především z hlediska vlastnického. Částečným východiskem bez nutnosti odkupu dotčených pozemků je nová výsadba či doplnění zeleně na obecním pozemku s p.č. 3035 ležícím na východ od stávajícího areálu automobilky. Dalším možným opatřením je doplnění doprovodné zeleně podél účelových komunikací - polních cest z obou jejich stran. Již existující nelesní a lesní zeleň je vhodné zachovat.

Z hlediska posílení lesních ekosystémů je na území obce vymezeno cca 12 ha pro rozšíření pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Tyto lokality jsou zpravidla situovány do horních poloh (kót) z důvodu narušení monotónnosti velkých ploch zemědělské půdy s cílem posílení pestrosti stávající krajinné mozaiky. Tzn. z estetického a vizuálního hlediska, kdy výše položená místa v celkovém krajinném obraze vyniknou. Lokalita K9 je záměrně navržena do exponovaných míst, dle místopisu Za Humny, z kterých je v současné době dobře viditelný výrobní komplex automobilky narušující krajinný ráz, tj. ze směru stoupání silnice III/31817 směrem na západ až jihozápad.



Navrhované plochy pro zalesnění

Vnitropodniková zeleň

Požadavkem ÚP Kvasiny je nezastavitelných min. 20% z plochy Z8-1. V rámci vnitřního prostoru Z8-1 lze uvažovat např. o zatravněných pásích s možnou výsadbou solitérů či keřů vhodných do průmyslového prostředí. Tzn. odolných vůči emisím, prašnosti či zasolení. V případě vnitropodnikové zeleně je možné využít i introdukované druhy.

Zatravněné pásy je vhodné umístit podél páteřních komunikací rozvojového území, podél průčelí budov nebo odstavných a parkovacích ploch a stání. K zatravnění jsou dále doporučeny zbytkové a pro výrobní účely nevyužitelné plochy. Konkrétní umístění této zeleně je však nutno koordinovat s celkovým umístěním objektů v ploše Z8-1, které prozatím není známo a nelze ho konkrétně specifikovat. Návrh bude zpřesněn v rámci projektové dokumentace pro záměr rozšíření areálu ŠKODA AUTO, a.s. na plochu Z8-1.

K ozelenění jsou navrženy břehové hrany rozšířené retenční nádrže, z důvodu respektování ochranných pásem železniční tratě a elektrického vedení 110 kV pouze keři (výšková regulace).

IV.3.5 ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A PUPFL

Zemědělský půdní fond

ZPF bude trvale odejmut v celé ploše Z8-1, tzn. cca 18,3 ha zejména orné půdy v III. a V. třídě ochrany. Další záborů ZPF budou nutné pro zvětšení stávající retenční nádrže (cca 1 ha půd v II. a částečně v IV. třídě ochrany) a potencionálně také pro potřeby rozšíření účelových komunikací - polních cest uvažovaných k rekonstrukci. Pro izolační zeleň ve stopě LBK 14 (prvku ÚSES) se zábor nevyhodnocuje, lze ho chápat jako změnu kultury, kdy jeho trasa bude osázena novou vegetací. V nově navrženém úseku biokoridoru, oproti stopě původní, budou cenné zemědělské půdy v II. třídě ochrany vhodné pro zemědělskou činnost dotčeny jen minimálně a bude umožněno jejich další využívání. Nová trasa biokoridoru prochází převážně po průměrně produkčních půdách, jeho délka v porovnání s původním umístěním je srovnatelná.

Potencionální ovlivnění území Z8-1 důsledky vodní eroze (smyvem orné půdy) ze zemědělských ploch na území Solnice bude minimalizováno obnovou a zaústěním údolnice (dle KPÚ Solnice PEO 2) do rekonstruovaných svodných cestních příkopů a dále pásem izolační zeleně ve stopě LBK 14. Tzn. změnou kultury v těchto pásech bude posílena infiltrační schopnost půdy umožňující lepší však atmosférických srážek a přerušení drah jejich povrchového odtoku.

Navrhované lesní porosty jsou vymezeny zpravidla na půdách III. a V. třídy ochrany. Výjimkou je lokalita K7 v II. třídě ochrany, která se však nachází na úzkém zemědělsky těžko využitelném pozemku mezi lesním porostem a navrhovanou místní komunikací. Jsou respektována protierozní opatření vyplývající z KPÚ Kvasiny. Zalesněním dojde k záboru cca 12 ha ZPF tvořeného zejména ornou půdou a v menší míře trvalými travními pozemky.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

K záborům lesních pozemků samotnou výstavbou výrobních objektů nedojde. Je vhodné trasu přeložky VTL plynovodu umístit mimo lesní pozemky z důvodu minimalizace zásahů do lesních porostů (území CHOPAV). Průchod přeložky VTL plynovodu ochranným pásmem lesa není kolizní (potencionální varianta 1), je však dobré respektovat potřebný odstup potrubí od lesního porostu tak, aby nedošlo k jeho poškození kořenovým systémem dřevin. V opačném případě, aby novým výkopem přeložky nedošlo k poškození kořenového systému porostu podél lesního okraje a jeho následné mortalitě. Navrhovaná přeložka ve variantě 3 se lesním pozemkům vyhýbá, v případě variant 1 a 2 může být teoreticky dotčeno pouze ochranné pásmo lesa – riziko omezených prostorových podmínek pro koordinaci všech liniových vedení a tras vedených podél okraje lesa při východní hranici Z8-1 a účelové komunikaci – polní cestě navrhované v rámci KPU k rekonstrukci. Navrhované rozšíření účelové komunikace - polní cesty vedené po východním okraji plochy Z8-1 s předpokladem možného využívání nejen pro hospodářskou dopravu ale i pro regulovanou osobní dopravu, je vhodné usměrnit mimo les. Dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění, je na území CHOPAV zakázáno významně zmenšovat rozsah lesních pozemků.

Procentním zastoupením PUPFL, tzn. celkovou lesnatostí, obec Kvasiny zaostává za okolními obcemi, ORP Rychnov nad Kněžnou, Královehradeckým krajem, tak i lesnatostí ČR, která činí cca 34%. ÚS ve vztahu k řešenému území a požadavkům na opatření v krajině z toho vyplývajících, potažmo i na zbývajících místech obce, klade důraz na

posílení lesních ekosystémů. Tzn. vymezuje lesíky a remízy, případně dotváří tvary stávajících lesních porostů (K2 – K9). Nově navrhované lokality pro lesní porosty pokračují ve značení zavedeném ÚP.

Nově navrhovaná přeložka biokoridoru LBK 14 o šířce 15-20 m má charakter liniové lesní zeleně, je vedena zpravidla po zemědělské půdě. Svým umístěním spadá již do obce Solnice, tento krajinný prvek je tedy možné chápat ve vztahu ke Kvasinám spíše v širších souvislostech.

Stávající ÚP Kvasin navrhuje k zalesnění část orné půdy o rozloze 0,87 ha v západním cípu Černého lesa (K1). Prostor K2, tvořený dle KN trvalými travními porosty a ornou půdou, se nachází na severním okraji téhož lesního porostu a napojuje se na izolační zeleň východní strany areálu ŠKODA AUTO, a.s.. Je respektována trasa VTL plynovodu.

Lokalita K3 se nachází v blízkosti kóty 360 m n.m. západně od areálu automobilky, zalesněný vrch K4 leží v místě Nad Horou na kótě 404 m n.m. v blízkosti biokoridoru LBK 12 (respektuje ochranné pásmo VTL plynovodu), K5 a K6 jsou navrženy severně nad vodotečí Dlouhá strouha do horních poloh bloků orné půdy (jejich budoucí ochranná pásma lesa nezasahují do zastavitelných a stabilizovaných území). Lokalita K7 doplňuje stávající lesní porost na území RBC Slavěnka k navrhované místní komunikaci (dle KPÚ). K8 doplňuje stávající lesní porost k silnici III/31817, respektuje 50 m odstup od zastavitelné plochy pro bydlení. Návrhová plocha K9 je situována do území Za Humny v blízkosti protierozního opatření PEO 02 (zatravnění) východně od areálu továrny.

Všechny navrhované plochy pro zalesnění jsou situovány tak, aby byly dostupné po stávající či navrhované (dle KPÚ) cestní síti tvořené zpravidla účelovými komunikacemi. Lesní porosty jsou celkově navrženy k rozšíření o cca 12 ha.

IV.3.6 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Silniční doprava a infrastruktura

Plocha Z8-1 a přilehlý prostor

Stávající a aktuálně sledovaná koncepce silničního napojení areálu ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách včetně rozšířené plochy Z8-1 (součástí vnitřního areálu závodu) na silnici I/14, bude i výhledově bez zásadních změn. Hlavní přístupovou komunikací pro automobilovou dopravu od silnice I/14 a okružní křižovatky bude stávající dvoupruhová přístupová komunikace (koncová silnice II/231) s napojením parkoviště pro osobní automobily, přecházející v místní a účelovou komunikaci s úrovnovým křížením s železniční tratí a s vazbou na jižní bránu (bránu č. 1) závodu. Jižní brána (č. 1) závodu bude hlavní vstupní bránou do areálu ŠKODA AUTO, a.s. pro nákladní a osobní automobilovou dopravu i po rozšíření závodu do plochy Z8-1. Severní brána (č. 2) bude sloužit pouze pro nemotorovou dopravu.

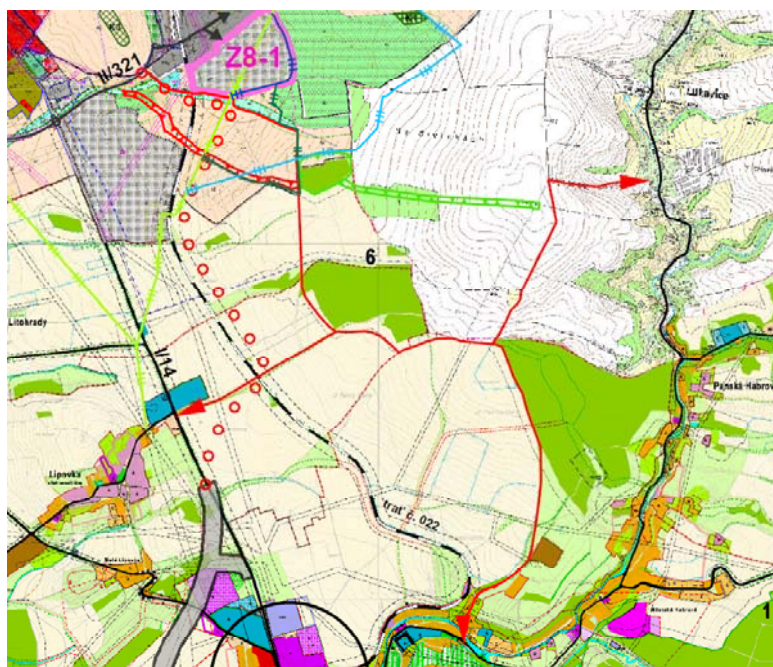
Dvoupruhová přístupová komunikace (II/321) v úseku od okružní křižovatky po parkoviště, jižní brána (č. 1) v kategorii S7,5 je i výhledově pro předpokládané přepravní nároky svoji kapacitou a uspořádáním v převažujícím rozsahu dne plně dostačující. Přesto je nezbytné i výhledově počítat s krátkodobými kongescemi na této komunikaci i okružní křižovatce, které

jsou a budou způsobeny kumulací odjezdů zaměstnanců osobními automobily a autobusy z pracoviště v době ukončení směny. Při zvýšených objemech dopravy ve špičkách bude vhodné prověřit možnosti určitých organizačních opatření v ukončení pracovní doby, případně časově (světelnou regulací) usměrňovat výjezdy vozidel z parkoviště či navrhovaného parkovacího domu. Podstatným pro trvalé zmírnění či eliminaci těchto problémů je však koncepční řešení na silnici I/14, především na průtahu Rychnovem nad Kněžnou, druhotně na průtahu Solnicí po silnici I/14 (viz dále – širší souvislosti)

V souvislosti s návrhem nového využití v současné době zanedbaného prostoru v místě manipulační plochy bývalého dřevařského závodu (lehká výroba, logistika, občanské vybavení) je navrženo i zpřístupnění této plochy od silnice I/14 s využitím přístupové komunikace k jižní bráně (bráně č.1) areálu ŠKODA AUTO, a.s.. Vjezd do tohoto prostoru je situován vstřícně proti vjezdu na parkoviště osobních vozidel, v budoucnu případně do navrhovaného parkovacího domu.

Pro hospodářskou dopravu jsou respektovány rekonstrukce vybraných polních cest – účelových komunikací, navrhovaných v rámci komplexních pozemkových úprav na k.ú Kvasiny a k.ú Solnice. Některé z nich jsou vedeny v doteku s výrobní plochou Z8-1 a tvoří součást propojené cestní sítě, navazující na již realizované účelové komunikace obou sousedících k.ú. ve směru na Lukavici a Rychnov nad Kněžnou.

Projektant této studie doporučuje využít vybrané účelové komunikace již realizované nebo připravované k rekonstrukci pro regulovaný provoz osobní dopravy pro dojíždku zaměstnanců z prostoru Lukavice a východní části Rychnova nad Kněžnou k jižní bráně (bráně č.1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. Doporučená spojení jsou patrná z předloženého schématu.



Vybrané účelové komunikace doporučené k využití pro dojíždku do zaměstnání osobními automobily. Námět na tzv. „distribuční komunikaci“ ve spojení Rychnov n. K., sever – jižní brána (č.1) ŠKODA AUTO, a.s.

V rámci této studie byly prověřovány územní podmínky a koncepční předpoklady pro vedení samostatné tzv. „distribuční komunikace“ v parametrech dvoupruhové účelové (příp. místní)

komunikace, která by v severním prostoru Rychnova nad Kněžnou navazovala na výhledový západní obchvat města, přeložku silnice I/14 (viz předchozí schéma a grafická část dokumentace - A. *Koordinální a problémový výkres širších vazeb*).

Námět na vymezení „distribuční komunikace“ vychází z předpokladu postupného rozšiřování výrobních a logistických ploch podél silnice I/14, které budou pravděpodobně úzce navázány na přímou kooperaci s firmou ŠKODA AUTO, a.s. Distribuční komunikace by tak nezávisle na silnici I/14 umožnila komunikační propojení areálu ŠKODA AUTO, a.s. a souvisejících areálů s přímou návazností na silnici I/14 v trase obchvatu Rychnova nad Kněžnou. Ideální poloha této „distribuční komunikace“ západně podél železnice s možným „zadním“ napojením výrobních a logistických areálů podél silnice I/14 je nereálná z důvodu neprůchodnosti tímto územím. Její polohu bude nezbytné prověřit v území východně podél železniční tratě (podmíněno úrovňovým křížením s tratí) s napojením na přístupovou komunikaci k jižní bráně (bráně č.1) od silnice I/14 v blízkosti stávající retenční nádrže (využití dílčího úseku koridoru stávající účelové komunikace). Pozitivní přínos této distribuční komunikace je podmíněn realizací západního obchvatu Rychnova nad Kněžnou s přímým napojením na silnici I/14 přes křižovatkový uzel v severní části Rychnova nad Kněžnou (prostorové rozložení dopravy dle charakteru a cíle cest). Bez realizace obchvatu Rychnova nad Kněžnou funkce distribuční komunikace může být naopak značně problematická ve vztahu k nežádoucímu dalšímu zatížení průjezdné silnice I/14 v zastavěném území severní části Rychnova nad Kněžnou.

Širší souvislosti – silnice I/14

Z analýzy vyplývají největší problémy z nárůstu dopravy generované stávajícími a postupně naplňovanými výrobními aktivitami v prostoru Kvasiny – Solnice – Rychnov nad Kněžnou. Problémy se koncentrují na silnici I/14 a to především v severním úseku průtahu Rychnovem nad Kněžnou s oboustrannou zástavbou, školským a zdravotnickým zařízením a s napojením obslužných komunikací přes světelnou signalizaci. Druhotný problém je na silnici I/14 v průtahu Solnicí.

Platný ÚP a související změny vymezuje koridor pro západní obchvat Rychnova nad Kněžnou přeložkou silnice I/14. Podle dostupných informací byl dílčí úsek obchvatu navrhován v tunelové trase, což z hlediska technické a investiční náročnosti zásadním způsobem oddalovalo možnou přípravu a realizaci stavby. Již stávající intenzita dopravy na průtahu Rychnovem jednoznačně signalizuje vyčerpanou kapacitu stávající infrastruktury a dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic sníženou úroveň kvality dopravy na této trase. Je tedy nezbytné zahájit všechny kroky vedoucí ke stabilizaci reálného obchvatu Rychnova nad Kněžnou a jeho přípravě k postupné realizaci.

V souladu s platným ÚP Solnice, ve kterém je vymezen koridor západního obchvatu města, navazující na již realizovaný úsek v jihozápadním sektoru (v současné době evidováno jako II/321), je nezbytné urychlit zahájení projektové dokumentace pro přípravu a realizaci obchvatu Solnice jako součást kontinuální trasy silnice I/14.

Zpracovatel územní studie doporučuje následující přímo související koncepční řešení a postupy v oblasti silniční dopravy a infrastruktury:

- ⇒ Stabilizace koridoru obchvatu Rychnova nad Kněžnou s reálným technickým řešením přeložky silnice I/14 ve zpracovávaném ÚP Rychnova nad Kněžnou a urychlení navazující projektové dokumentace pro přípravu a realizaci záměru v co nejkratším termínu.
- ⇒ Urychlení přípravy a realizace západního obchvatu Solnice s dokončením přeložky silnice I/14 v plném rozsahu.
- ⇒ Prověření možného vedení a trasy tzv. „distribuční komunikace“ s napojením na trasu obchvatu Rychnova nad Kněžnou (doporučeno prověřit v rámci zpracovávaného ÚP Rychnova nad Kněžnou)
- ⇒ Urychlení přípravy a realizace rekonstrukce vybraných účelových komunikací s návazností na parkoviště u jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. a koncovou silnicí II/321 pro souběžné využití pro osobní automobilovou dopravu zaměstnanců automobilky ve spojení Rychnov nad Kněžnou, východ / Lukavice – parkoviště u jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s.
- ⇒ Vytvoření takových podmínek a pobídek pro dojíždějící zaměstnance, které by svoji atraktivitou umožnily plynulé převedení výraznějšiho podílu každodenní dopravy zaměstnanců na veřejnou dopravu, prioritně železnici, autobus, zčásti a sezónně kolo (podmíněno dokončením propojeného systému cyklostezek).

Železniční doprava a infrastruktura

Stávající železniční trať č. 022 využívaná pro nákladní, částečně osobní dopravu je z hlediska kapacitního dostatečná i pro doporučené zvýšení objemu osobní přepravy. V současné době je zpracovávána dokumentace na modernizaci tratě (SUDOP Praha, a.s.), která představuje zlepšení stavebně technického stavu bez územních nároků.

V souladu se záměry společnosti ŠKODA AUTO, a.s. zůstanou významné objemy nákladní přepravy po železnici zachovány, výhledově s rostoucí tendencí. V osobní dopravě je ze strany společnosti ŠKODA AUTO, a.s. podpora pro vyšší využití železnice pro přepravu zaměstnanců. Pro tuto strategii má stávající dráha příznivé předpoklady, včetně umístění železniční zastávky v přímé návaznosti přes navrhovanou cyklistickou a pěší stezku na jižní bránu (bránu č. 1) areálu.

Veřejná autobusová doprava a infrastruktura

Stávající autobusové nádraží před jižní bránou areálu ŠKODA AUTO, a.s. představuje dostatečnou kapacitu a kvalitativní úroveň i pro případné výhledové rozšíření spojů vázaných na dojížděku zaměstnanců rozšířené automobilky autobusovou dopravou.

Letecká doprava a infrastruktura

Rozvojová strategie stávající vzletové a přistávací dráhy Kvasiny přímo nesouvisí s řešeným územím a není tedy předmětem řešení v této územní studii. Lze však očekávat rozvoj v souvislosti s umístěním záměrů společnosti UPSolution do bezprostředního kontaktu s dráhou. Zpřístupnění tohoto prostoru bude nezávislé na řešeném území, tzn. na prostoru plochy Z8-1 a jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. Podle dostupných informací je dohodnuto, že komunikační zpřístupnění této rozvojové plochy bude zajištěno od silnice III/31817 navazujícími účelovými komunikacemi SV od plochy SLZ. Toto řešení nevyvolává nové nároky na přístupové komunikace přímo související s řešeným územím.

Cyklistická a pěší doprava a infrastruktura

K zajištění infrastruktury pro cyklistickou a pěší dopravu je v souladu se záměry závodu ŠKODA AUTO, a.s. navrhováno prodloužení stávající stezky pro cyklisty a pěší Rychnov nad Kněžnou – parkoviště, jižní brána (č. 1) v úseku mezi parkovištěm pro osobní automobily u jižní brány (č. 1) a jižním vstupem do areálu ŠKODA AUTO, a.s. s úrovnovým přechodem přes železniční trať.

Pro napojení stávající stezky pro cyklisty a pěší vedené od Rychnova nad Kněžnou k parkovišti pro osobní automobily u jižní brány (č. 1) - v návrhu s prodloužením k jižní bráně - je směrem do centra obce Kvasiny v souladu se záměry ÚP Kvasiny navrhováno propojení samostatnou stezkou pro cyklisty a pěší vedenou západně podél železniční tratě a podél sportovišť s napojením na silnici III/31817 a zámecký park. Územní studií je navrhovaná stezka pro cyklisty a pěší, oproti návrhu dle ÚP Kvasiny, více přimknuta ke stávající železniční trati. Návrh stezky by měl svými parametry respektovat požadavky a parametry TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

Statická doprava a infrastruktura

Parkování vozidel zaměstnanců ŠKODA AUTO, a.s. i po jeho rozšíření do plochy Z8-1 bude zajištěno výhradně mimo areál závodu a to v prostoru stávajícího parkoviště pro osobní automobily u jižní brány (č. 1), jehož kapacita v současné době (cca 950 stání) ve vztahu k současným nárokům vykazuje určité rezervy. Navýšené nároky na parkování vozidel zaměstnanců generované rozšířením závodu a počtu zaměstnanců, které budou překračovat stávající kapacitu parkoviště, budou zajištěny ve stávající ploše rozšířením parkoviště o jedno nadzemní podlaží – parkovací dům. Konkrétní návrh a technické řešení parkovacího domu bude předmětem samostatné projektové dokumentace.

Pro parkování nákladních vozidel vázaných na potřeby ŠKODA AUTO, a.s. bude i výhledově zajištěno vně areálu závodu, v blízkosti jižní brány (č. 1) a v návaznosti na autobusové nádraží. Kapacita parkoviště vykazuje značné rezervy a bude dostatečná i po zvýšený provoz generovaný rozšířením závodu do plochy Z8-1.

IV.3.7 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Zásobování pitnou vodou

Stávající koncepce zásobování pitnou vodou areálu ŠKODA AUTO, a.s. nebude ani po rozšíření do plochy Z8-1 měněna. Stávající přívod pitné vody má dostatečnou kapacitu i pro plánované rozšíření areálu. Případně je po upřesnění nároků nových provozů na pitnou vodu počítat s rozšířením stávajícího vodojemu pitné vody, které by bylo realizováno v sousedství vodojemu stávajícího. Přívod pitné vody do lokality bude veden ze stávajícího areálu v nových plochách bude vytvořen vodovodní okruh umožňující lepší zabezpečení dodávky vody.

Zásobování provozní vodou

Nově rozšířený systém zásobování provozní vodou vodojemem o objemu $2 \times 2500 \text{ m}^3$ je dostatečný a není nutné ho v rámci rozšíření areálu do plochy Z8-1 koncepčně měnit. Přívod provozní vody do lokality bude veden ze stávajícího areálu a v nové ploše bude rozveden v areálových komunikacích tak, aby provozy s nárokem na průmyslovou vodu byly optimálně napojeny.

Je připravován záměr přemístění vodního zdroje (čerpací stanice) u řeky Bělé k silničnímu mostu a s tím související nové trasování přivaděče průmyslové vody v souběhu s přivaděčem pitné vody. Uvedený záměr přímo nesouvisí s plánovaným rozšířením areálu do plochy Z8-1 a není tudíž předmětem této studie.

Kanalizace splašková a průmyslová

Rozšířením závodu ŠKODA AUTO, a.s. do plochy Z8-1 nedochází k nutnosti koncepční změny stávajícího kanalizačního systému. Pouze kapacita stávající ČOV nebude dostačovat pro rozšíření závodu a čistírnu bude nutno intenzifikovat. Je počítáno s rozšířením čistírny v návaznosti na stávající technologii.

Odpadní vody z výrobních objektů v ploše Z8-1 a splaškové odpadní vody bude nutno do areálového kanalizačního systému čerpat. Proto je v ploše Z8-1 navržena čerpací stanice odpadních vod a výtlačné potrubí, které bude napojeno do gravitačního areálového rozvodu.

Odvod vyčištěných odpadních vod stokou DN 1000 do řeky Bělé zůstane beze změny.

Dešťové odvodnění

Po rozšíření areálu do plochy Z8-1 bude v principu zachována stávající koncepce dešťového odvodnění.

Odvodnění severní části areálu nebude rozšířením areálu prakticky dotčeno. Změny se budou týkat odvodnění jižní části areálu a plochy Z8-1. Koncepce dešťového odvodnění vychází ze skutečnosti, že se v území nenachází žádný kapacitnější recipient, stávající strouha procházející plochou Z8-1 je napojena do Lokotského potoka v jeho pramenní oblasti. Zástavbou lokality Z8-1 dojde k výraznému zvýšení rozsahu zpevněných ploch a tím ke zrychlení odtoku srážkových vod z území. V území je proto navržena kombinace vsakovací retenční zdrže v ploše Z8-1 a rozšíření stávající retenční nádrže tak, aby odtok z návrhových srážek byl zadržen v dešťové zdrži, případně zasáknut v území a nedocházelo tak ke zvyšování stávajícího regulovaného odtoku z retenční nádrže.

Je navrženo zatrubnění stávající odvodňovací strouhy, která prochází podél stávající jižní hranice areálu ŠKODA AUTO, a.s.. Po jeho rozšíření by vytvářela v území komunikační bariéru. Zatrubnění bude řešeno společně s přeložkou stávající odvodňovací strouhy vedoucí plochou Z8-1. Tato strouha bude přeložena mimo plochy určené k zástavbě a zatrubněna. Bude vedena podél jejich severního okraje a zaústěna do stávající strouhy vedoucí podél stávajícího oplocení areálu.

Dešťové odvodnění z plochy Z8-1 bude svedeno přes odlučovač ropných látek do zakryté vsakovací zdrže, odkud bude proveden odtok do stávající retenční nádrže. Stávající retenční nádrž bude rozšířena tak, aby umožňovala zachycení objemu návrhové srážky sníženého o podíl vody vsáknuté ve vsakovací zdrži.

Návrh na rozšíření retenční nádrže je schematicky znázorněn v grafické příloze. Při posouzení rozsahu potřebného rozšíření retenční nádrže je počítáno s celkovou plochou nového rozšíření 20,8 ha a redukovanou plochou 12,48 ha (část pozemku nebude zpevněna a část vody bude vsakována v navrhované vsakovací zdrži). Pro objem retenční nádrže je rozhodující intenzita návrhového deště delšího trvání (byla zvolena srážka o trvání 120 min a periodicitě 0,5, s intenzitou $31 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{ha}^{-1}$). Z této návrhové srážky vychází potřebný objem na rozšíření retenční nádrže na cca $2\,786 \text{ m}^3$, což při hloubce 1,6 m představuje plošné rozšíření o cca $1\,800 \text{ m}^2$.

Zásobování plynem

Stávající zásobování zemním plynem ze středotlakého plynovodu bude po rozšíření areálu do plochy Z8-1 koncepčně změněno.

Přes plochu Z8-1 vede diagonálně stávající VTL plynovod DN 150 s ochranným pásmem 4 m na obě strany od okraje potrubí a s bezpečnostním pásmem 20 m na obě strany od okraje potrubí. Stávající potrubí bude přeloženo mimo navrhovaný areál tak, aby v pásmech navrhované přeložky nebyly realizovány žádné stavby.

Dle poskytnutých podkladů společnosti ŠKODA AUTO, a.s. byly v minulosti prověřovány tři varianty přeložky VTL plynovodu, lišící se svojí délkou a vzdáleností od plochy Z8-1.

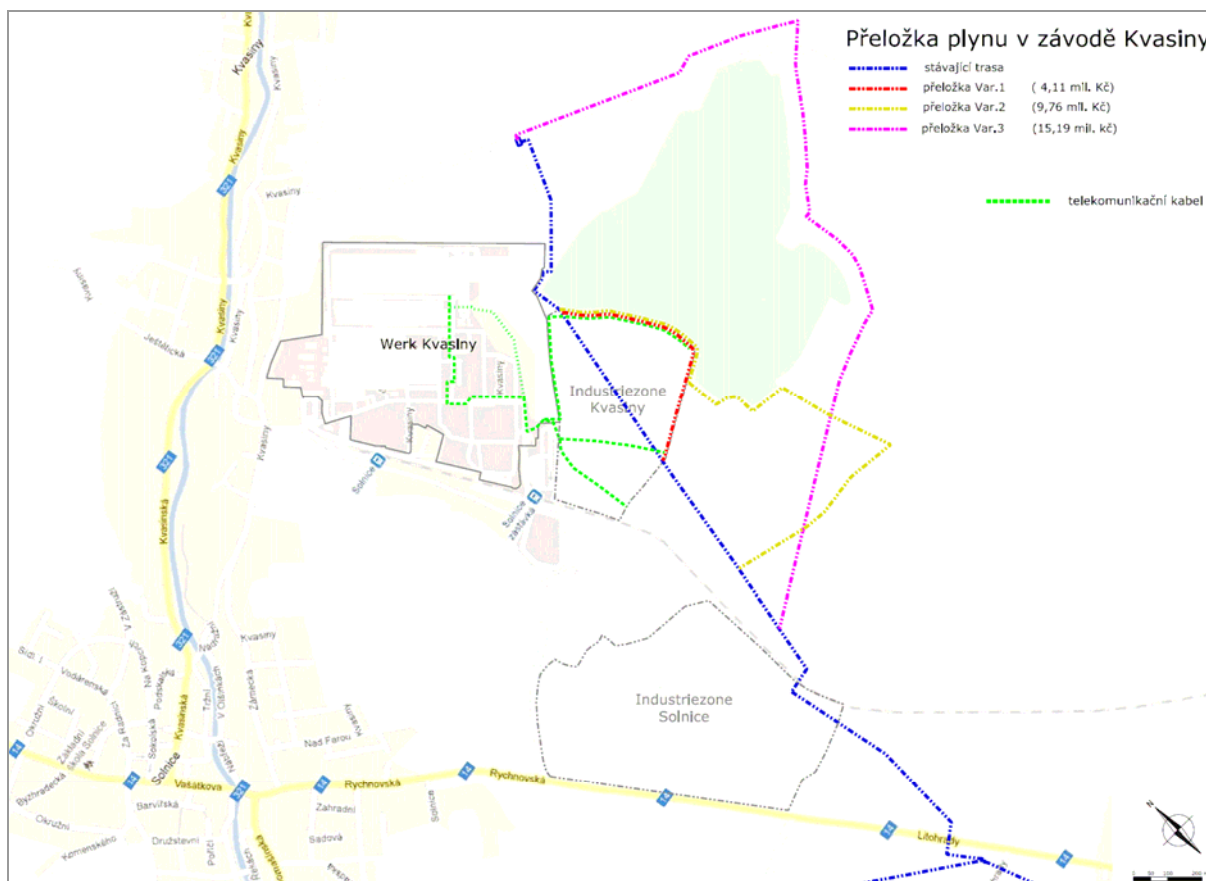
Varianta 1 je navrhována podél komunikace vedoucí po okraji plochy Z8-1. Jedná se o nejkratší a investičně nejméně náročnou variantu. Trasu však bude nutno koordinovat se stávající trasou optického kabelu, který vede v souběhu s trasou navrhované přeložky a s navrhovanou odvodným příkopem vedeným podél účelové komunikace pro odvodnění Černého lesa. Varianta 1 přeložky rovněž nejvíce svým bezpečnostním pásmem zasahuje do plochy Z8-1.

Varianta 2 vychází z předpokladu neblokovat jižní hranici plochy Z8-1, je vedena ve větší vzdálenosti a přimyká se pouze k východní hranici plochy Z8-1. Zde platí obdobně jako u varianty 1 nezbytná koordinace se stávající trasou optického kabelu, který vede v souběhu s trasou navrhované přeložky a s navrhovanou odvodným příkopem vedeným podél účelové komunikace pro odvodnění Černého lesa. Varianta 2 přeložky rovněž svým bezpečnostním pásmem zasahuje do plochy Z8-1.

Varianta 3 je nejvelkorysejší a je vedena mimo kontakt s plochou Z8-1 za lesním pozemkem, který s plochou sousedí. Varianta není v kontaktu ani s ostatními liniovými stavbami či vedením. Koordinaci bude vyžadovat v prostoru stávající plochy pro vzlet a přistání (SLZ) Kvasiny a s navrhovanou plochou společnosti ÚP Solution, která je přesměrována do okrajového prostoru stávající plochy SLZ.

Z technického hlediska jsou všechny tři varianty reálné, v grafické části územní studie je v měřítku 1:2000 zakreslena varianta 1, která má největší územní důsledky v ploše Z8-1.

Podmínky přeložky VTL plynovodu jsou upřesněny ve vyjádření správce plynovodu (RWE), které je dokladováno v příloze E této územní studie.



Varianty přeložky VTL plynovodu v ploše Z8-1 (ŠKODA AUTO, a.s., 2012)

Z překládaného plynovodu bude napojena VTL plynovodní přípojkou (je možné využít úsek stávajícího řadu) navrhovaná odběratelská regulační stanice VTL/STL umístěná v severovýchodním rohu plochy Z8-1. Z nové regulační stanice bude areálovými středotlakými rozvody provedeno napojení jak nové zástavby v lokalitě Z8-1, tak STL plynovodní sítě ve stávajícím areálu ŠKODA AUTO, a.s.

Stávající napojení STL plynovodní přípojkou DN 200 napojenou ze STP distribuční sítě bude ponecháno jako rezerva.

Zásobování elektrickou energií

Stávající koncepce zásobování areálu ŠKODA AUTO, a.s. elektrickou energií ze sítě VVN 110 kV zůstává i po rozšíření areálu do plochy Z8-1 nezměněna. Do stávajícího areálu ŠKODA AUTO, a.s. je přivedeno nadzemní vedení VVN 110 kV, které je ukončeno v areálové odběratelské transformovně 110/6 kV s výkonem 2×25 MW. Stávající odběr areálu činí cca 17 MW, po rozšíření by však zatížení transformovny dosáhlo více než povolených 80 % výkonu, proto je navrženo rozšíření transformovny o dalších 25 MW. Z VN rozvodny stávající transformovny bude proveden areálový přívod kabely 6 kV do nově navrhovaného rozšíření v ploše Z8-1.

V. SOUHRNNÝ PŘEHLED NAVRHOVANÝCH ZÁMĚRŮ A OPATŘENÍ V PLOŠE Z8-1 A V SOUVISEJÍCÍM PROSTORU

PLOCHA BYDLENÍ

- V okrajovém prostoru obytné zástavby v Kvasinách, severně od protihlukové stěny u severní brány (č.2) areálu ŠKODA AUTO, a.s., návrh na rozšíření zahrad u stávajících rodinných domů na pozemcích parcelní číslo 501/6, 1414, 501/1 a 501/9 do úrovně hranice sousedního pozemku parcelní číslo 501/4 se zachováním pásu izolační zeleně směrem ke stávající protihlukové stěně.

PLOCHA VÝROBY, LOGISTIKY A OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

- Návrh na přestavbu a funkční využití bývalé manipulační plochy dřevařského závodu v prostoru západně podél železniční tratě v Kvasinách pro lehkou výrobu, logistiku a občanské vybavení

VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ - ZELEŇ

- Změna funkční plochy mezi parkovištěm u severní brány (č.2) areálu ŠKODA AUTO, a.s. v Kvasinách a protihlukovou stěnou, která je v ÚP navrhovaná jako izolační zeleň (Zi), na veřejné prostranství – veřejnou zeleň (ZV) s předpokladem parkové úpravy a doplnění vybavenosti pro prezentaci, posezení a odpočinek.

PŘÍRODA A KRAJINA

- Nové vymezení nefunkčního lokálního biokoridoru LBK 14 včetně lokálního biokoridoru.

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

- Doplnění nových ploch zalesnění v přilehlém prostoru plochy Z8-1 a dále v širším prostoru území Kvasin.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Silniční doprava

- Komunikační napojení bývalé manipulační plochy dřevařského závodu v prostoru západně podél železniční tratě v Kvasinách, navrhované pro lehkou výrobu, logistiku a občanské vybavení, z přístupové komunikace vedené od silnice I/14 k jižní bráně (č.1) areálu ŠKODA AUTO, a.s
- Rekonstrukce účelových komunikací dle komplexních pozemkových úprav s předpokladem využití vybraných účelových komunikací vedených jižně od plochy Z8-1 k dojíždce do zaměstnání v ose Lukavice – Kvasiny, jižní brána (č. 1).

Cyklistická a pěší doprava

- Stezka pro cyklisty a pěší v úseku parkoviště pro osobní automobily, jižní brána (č. 1) - vstup do areálu ŠKODA AUTO, a.s. vedená pravostranně podél příjezdové komunikace.
- Stezka pro cyklisty a pěší vedená západně podél železniční tratě v návaznosti na stezku od Rychnova nad Kněžnou v úseku parkoviště pro osobní automobily u jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s. k silnice III/31817 severní brána (č. 2).

Statická doprava

- Rozšíření stávajícího parkoviště pro osobní automobily u jižní brány (č. 1) areálu ŠKODA AUTO, a.s.; 1 nadzemní podlaží – parkovací dům.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Odvodnění, kanalizace, zásobování vodou

- Zkapacitnění retenční nádrže - rozšíření
- Přeložka a zatrubnění odvodňovací strouhy v ploše Z8-1
- Zatrubnění odvodňovací strouhy ve stávajícím areálu závodu ŠKODA AUTO, a.s.
- Rozšíření stávající ČOV v areálu závodu ŠKODA AUTO, a.s.
- Kanalizace výtlačná včetně čerpací stanice odpadních vod
- Kanalizace dešťová s napojením do rozšířené retenční nádrže
- Vsakovací akumulací objekt s ropným odlučovačem v ploše Z8-1
- Areálový přívod pitné vody do plochy Z8-1
- Areálový přívod provozní vody do plochy Z8-1

Zásobování plynem

- Vysokotlaký plynovod, přeložka (var. 1 – 3)
- Regulační stanice na plynovodu v ploše Z8-1 včetně středotlakého plynovodu

Zásobování elektrickou energií

- Rozšíření transformovny o 25 MW a areálový přívod kabely 6kV k ploše Z8-1

PODMÍNKY FUNKČNÍHO VYUŽITÍ A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ PLOCHY Z8-1 VYCHÁZEJÍCÍ Z ÚP KVASINY

- Plocha Z8-1 bude využita v souladu s ÚP Kvasiny jako výrobní plocha.
- Nepřípustným využitím plochy Z8-1 přímo na terénu budou energetické zdroje nesouvisející s výrobní činností automobilky (případně jiného subjektu výroby) a plochy parkování obslužných vozidel (včetně vozidel zaměstnanců).

- Prostorového uspořádání plochy Z8-1 bude respektovat následující podmínky:
 - ⇒ koeficient zastavěnosti do 0,8 a nezastavitelných ploch 0,2 s preferencí funkce ochranné zeleně,
 - ⇒ zástavba lokality bude řešena tak, aby bylo zabráněno zhoršování odtokových poměrů v území,
 - ⇒ těžišť nezastavitelných ploch bude podél východní a jižní hranice plochy Z8-1,
 - ⇒ výšková hladina halových objektů (budov) nepřesáhne výškovou hladinu halových objektů stávající plochy výroby a skladování stávajícího areálu ŠKOPDA AUTO, a.s. bez nástaveb s tím, že tato zásada bude platit i pro ukazatele relativní výšky nad úrovní terénu (základovou spárou).

PŘÍLOHA

A. Seznam použitých zkratk

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
CSD 2005 / 2010	Celostátní sčítání dopravy na silniční síti v roce 2005 / v roce 2010
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSPH	čerpací stanice pohonných hmot
HPJ	hlavní půdní jednotka
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
JPÚ	jednoduchá pozemková úprava
KES	koeficient ekologické stability
KHK	Královéhradecký kraj
KN	katastr nemovitostí
KPÚ	komplexní pozemková úprava
k.ú.	katastrální území
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MKR	místo krajinného rázu
OKR	oblast krajinného rázu
ORP	obec s rozšířenou působností
PHO	pásmo hygienické ochrany
POH	plán odpadového hospodářství
POÚ	pověřený obecní úřad
PÚR ČR 2008	Politika územního rozvoje České republiky z roku 2008
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
RWY	vzletová a přistávací dráha
SLZ	plocha pro vzlet a přistání
STL	středotlaký (plynovod)
ÚAN	území s archeologickými nálezy
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚS	územní studie
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VTL	vysokotlaký (plynovod)
VVN	velmi vysoké napětí
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

B. Seznam použitých podkladů

Literatura

- 1) Culek, M. a kol., 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha
- 2) Český statistický úřad, 2006: Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005 I. díl, ČSÚ, Praha
- 3) Demek, J. a kol., 1987: Zeměpisný lexikon ČSR, Hory a nížiny, Academia, Praha.
- 4) Demek J. a kol., 1973: Regionální členění reliéfu ČSR, Geografický ústav ČSAV v Brně
- 5) CHKO Orlické hory, 2009: Preventivní hodnocení krajinného rázu CHKO Orlické hory
- 6) Olmer M., Kessler J. a kol. 1990: Hydrogeologické rajony, VÚV ve spolupráci s ČHMÚ a Státním zemědělským nakladatelstvím Praha

Dokumentace a data

- Územní plán Kvasiny
- Územní plán Solnice
- Územní plán Rychnov nad Kněžnou včetně změn
- Komplexní pozemková úprava – k.ú Kvasiny; Ing. Miroslav Charvát, INGEOS Teplice, 2007
- Komplexní pozemková úprava – k.ú Solnice; Kadlec K.K.Nusle, spol. s r.o., 2005
- Celostátní sčítání dopravy 2005, ŘSD ČR, 2006
- Celostátní sčítání dopravy 2010, ŘSD ČR, 2011
- GIS databáze Silniční databanky Ostrava, SDB ŘSD ČR, 2010
- Tabulky traťových poměrů (ttp) SŽDC, 2012
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Královéhradeckého kraje
- „Optimalizace zásobování areálu Kvasiny vodou z důvodu navýšení výroby“, projektová dokumentace
- Tabulka intenzit návrhového deště v povodí Labe dle Trupla
- Stavební povolení na stávající retenční nádrž
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 2009

Internetové zdroje

- Agentura ochrany přírody a krajiny (<http://ochranaprirody.cz>)
- Hydroekologický informační systém VÚV TGM (<http://heis.vuv.cz>)
- Česká geologická služba (www.geology.cz)
- Česká informační agentura životního prostředí (<http://www1.cenia.cz>)

Internetové zdroje

- Český statistický úřad (<http://www.czso.cz>)
- Český úřad zeměměřičský a katastrální (<http://www.cuzk.cz>)
- Národní památkový ústav (<http://www.npu.cz>)
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (<http://www.rsd.cz>)
- Správa železniční dopravní cesty (<http://www.szdc.cz>, <http://provoz.szdc.cz>)
- Ústav pro hospodářskou úpravu lesů (<http://www.uhul.cz>)
- Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, v.v.i. (<http://www.sowac-gis.cz>)

C. Fotodokumentace

STÁVAJÍCÍ SITUACE V ÚZEMÍ

Územní podmínky

Rozvojová plocha Z8-1, v pozadí vegetační kryt lokality Černým lesem



Stávající areál ŠKODA AUTO, a.s. s parkovištěm u jižní brány (č. 1)



Prostor příjezdu k jižní bráně do areálu ŠKODA AUTO a.s.

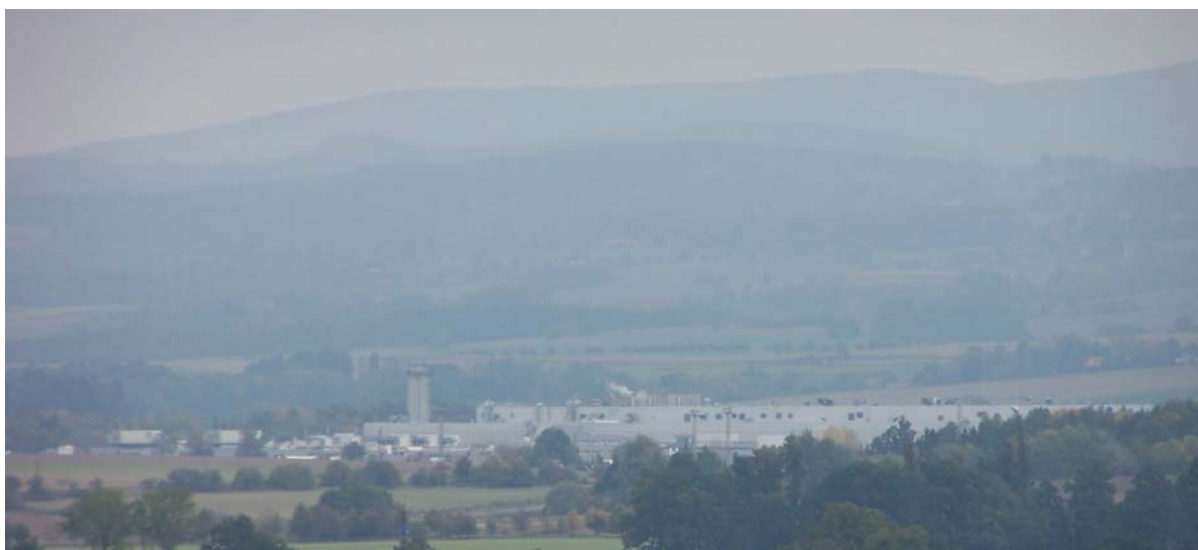


Prostor mezi železniční stanicí Solnice a plochami pro bydlení



Ochrana přírody a krajiny, hygiena prostředí

Uplatnění areálu SKODA AUTO, a.s. v krajinném obraze z dálkového pohledu ve směru stoupání ke křižovatce U Sloupu, plocha Z8-1 schována za lesním porostem



Prostor mezi protihlukovou stěnou a plochami pro bydlení s částečnou výsadbou



Kóta 363 m n.m. s lesíkem kryjící plochu Z8-1 ze západní strany, podél polní cesty vede LBK 14



Plocha Z8-1 rozdělená odvodňovacím průlehem, v pozadí pohledový horizont



Zatrávněná údolnice odvádějící přívalové srážky ze zemědělské půdy pod plochou Z8-1



Těsné přimknutí stávajícího areálu SKODA AUTO, a.s. k plochám bydlení v rodinných domech



Dopravní infrastruktura

Polní cesta vedoucí po obvodu plochy Z8-1 dle KPÚ navržena k rekonstrukci



Autobusové nádraží v areálu SKODA AUTO, a.s.



Železniční zastávka Solnice u jižní brány (č. 1) SKODA AUTO, a.s.



Příjezdová komunikace k severní bráně areálu ŠKODA AUTO, a.s.



Okružní křižovatka silnice I/14 se silnicí II/321



Technická infrastruktura

Svodný příkop pod jižním parkovištěm



VYBRANÉ PROBLÉMY V ÚZEMÍ K ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIÍ

Územní podmínky a rozvojové předpoklady

Současný limit rozvoje SKODA AUTO, a.s. (U3²)



Nevyužitá manipulační plocha bývalého dřevařského závodu s vazbou na jižní bránu (bránu č. 1) areálu ŠKODA AUTO a.s., předpoklad budoucího využití pro lehkou výrobu, logistiku nebo občanské vybavení (U4)



² Označení problému koresponduje s označením a specifikací problému v textové části-kap. III.16 a v grafické části-výkres B.

Ochrana přírody a krajiny, hygiena prostředí

Zatravněný průleh s ovocnými stromy (v současnosti již vykáceny), odvodňující Černý les, vedoucí přes plochu Z8-1, nutné zajištění odtokových poměrů (P1)



Úsek biokoridoru LBK 14 vedoucí v blízkosti území budoucích urbanizačních aktivit (polní cesty s potencionální vyšší dopravní zátěží a výrobní plochy Z8-1 (P6)



Absence izolační zeleně z východní strany areálu SKODA AUTO, a.s., pohledové uplatnění továrny v krajinném obraze (P3, P5)



Ochranné pásmo lesa zasahuje do plochy Z8-1 (P4)



Dopravní infrastruktura

Rizika krátkodobých kongescí na okružní křižovatce se silnicí I/14 (D2)



Parkoviště u jižní brány (č. 1), předpoklad navýšení jeho kapacity (D6)



Místní komunikace využívaná pro dojížďku v relaci Lukavice - Kvasiny (D3)



Plocha pro vzlet a přistání v Kvasinách, požadavky na bezpečné komunikační napojení (D8)



Zpevněná polní cesta nežádoucím způsobem využívaná pro každodenní dojížďku v relaci Lukavice-Kvasiny (D7)



Technická infrastruktura

Stávající retenční nádrž, kterou je nutno rozšířit z důvodu zajištění bezpečného odtoku povrchových vod z rozvojové plochy Z8-1(T3)



Průchod VVN 110 kV a jeho ochranného pásma západním okrajem plochy Z8-1 (T2)



Průchod VTL plynovodu a jeho ochranného pásma plochou Z8-1, nutná přeložka (T1)



D. Vlastnické vztahy na ploše Z8-1 v Kvasinách

1. Vlastnické vztahy na ploše Z8-1 v Kvasinách ke dni 12.10.2012 - obr. 1
2. Vlastnické vztahy na ploše Z8-1 v Kvasinách ke dni 18.12.2012 - obr. 2

E. Dokladová část

1. Dotazníky pro zájemce o investování v rámci výrobní plochy Z8-1 Kvasiny;
 - SKODA AUTO, a.s., tř. Václava Klementa 869; 293 60 MLADÁ BOLESLAV
 - ÚPSolution, s.r.o., U Stadionu 925, 516 01 Rychnov nad Kněžnou
 - Prokop Energo, s.r.o., Na Vinici 275 517 73 Opočno

2. Záznamy z jednání
 - Správa CHKO Orlické hory ze dne 12.10.2012
 - SKODA AUTO, a.s., (ze dne 15.10.2012 a ze dne 4.12.2012)
 - Obec Kvasiny ze dne 4.12.2012

3. Stanovisko RWE k přeložce VTL plynovodu ze dne 23.11.2012