

ÚZEMNÍ STUDIE SILNIC II. TŘÍDY V ÚZEMÍ OVLIVNĚNÉM ROZVODNOU 400/220/110 kV SOKOLNICE

ETAPA 2 – NÁVRH

TEXTOVÁ ČÁST



KNESL+KYNČL s.r.o.
architektonický ateliér
Šumavská 416/15
602 00 Brno

ÚNOR 2015

ÚZEMNÍ STUDIE SILNIC II. TŘÍDY V ÚZEMÍ OVLIVNĚNÉM ROZVODNOU 400/220/110 KV SOKOLNICE

OBJEDNATEL:

Jihomoravský kraj

Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

zastoupený:

JUDr. Michalem Haškem, hejtnanem Jihomoravského kraje

kontaktní osoba:

Ing. arch. Eva Hamřlová, vedoucí odboru územního plánování
a stavebního řádu KÚ JMK

ZHOTOVITEL:

KNESL+KYNČL s.r.o.

architektonický ateliér

Šumavská 416/15, 602 00 Brno

garant projektu:

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.

číslo autorizace ČKA: 02 672

urbanistická část:

Ing. arch. Jiří Knesl

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.

Ing. arch. Jan Špirit

Ing. arch. Bohuš Zoubek

Ing. arch. Jaroslava Soukupová

dopravní infrastruktura, odhad nákladů:

Ateliér DPK, s.r.o., Žižkova 506/5, 602 00 Brno

Ing. Petr Soldán

Ing. Jaromír Hájek

vodní hospodářství, zásobování plynem:

Ing. Vítězslav Vaněk

zásobování elektřinou:

ATELA spol. s r.o., Srbská 1784/9, 612 00 Brno

Ing. Karel Rychlý

vyhodnocení Natura 2000:

Ing. Pavel Kolář Ph.D.

vyhodnocení vlivu na životní prostředí:

INVEK s.r.o., Vinohrady 998/46, 639 00 Brno

Ing. Petr Mynář

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

1.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	1
1.1.	Cíl a účel územní studie	1
1.2.	Řešené území	1
1.3.	Postup prací	1
1.4.	Podklady	1
2.	ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU ÚZEMÍ – ZÁVĚRY 1. ETAPY (PRŮZKUMY A ROZBORY)	4
3.	NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VE VARIANTÁCH.....	6
3.1.	Úvod	6
3.2.	Varianta A	8
3.3.	Varianta A1	8
3.4.	Varianta B	9
3.5.	Varianta B1	9
3.6.	Etapizace	12
4.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA URBANISTICKÉHO (VLIV NA USPOŘÁDÁNÍ A ROZVOJ ÚZEMÍ)	15
4.1.	Sokolnice	15
4.2.	Telnice	15
4.3.	Újezd u Brna	16
4.4.	Žatčany	17
4.5.	Měnín	17
4.6.	Hostěrádky-Rešov	17
4.7.	Šaratice	18
5.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉHO	19
6.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA ENERGETICKÉHO ZÁKONA.....	25
7.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA EKONOMICKÉHO	26
8.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (VČETNĚ VLIVU NA SOUSTAVU NATURA 2000)	27
9.	POSOUZENÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA VLIVU NA SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL	29
10.	CELKOVÉ VYHODNOCENÍ.....	31
11.	DOPORUČENÁ NEJVÝHODNĚJŠÍ VARIANTA	34
12.	ZJEDNODUŠENÝ OBSAH VYJÁDRĚNÍ OBCÍ, DOTČENÝCH ORGÁNŮ A ORGANIZACÍ.....	38
12.1.	Vyjádření obcí k variantnímu řešení územní studie	38
12.2.	Vyjádření dotčených orgánů k variantnímu řešení územní studie	39
12.3.	Vyjádření organizací k variantnímu řešení územní studie	41

OBSAH GRAFICKÉ ČÁSTI

01	DOPRAVNÍ SCHÉMA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ (VARIANTY A, A1, B, B1)	1 : 20 000
02	VÝKRES VYUŽITÍ ÚZEMÍ (VARIANTY A, A1, B, B1)	1 : 10 000
03	TECHNICKÁ SITUACE (VARIANTY A, A1)	1 : 10 000
04	TECHNICKÁ SITUACE (VARIANTY B, B1)	1 : 10 000
05	PODÉLNÉ PROFILY A DETAILS KŘIŽOVATEK (VARIANTY A, A1)	1 : 10 000, 1 : 1 000
06	PODÉLNÉ PROFILY A DETAILS KŘIŽOVATEK (VARIANTY B, B1)	1 : 10 000, 1 : 1 000
07	ZÁKRES DO ORTOFOTOMAPY (VARIANTY A, A1, B, B1)	1 : 10 000
08	DOPORUČENÁ VARIANTA – KOORDINAČNÍ VÝKRES	1 : 10 000
09	DOPORUČENÁ VARIANTA – KORIDORY PRO ZÚR JMK	1 : 50 000
10	SCHÉMA MOŽNÉHO VÝHLEDOVÉHO STAVU SILNIČNÍ SÍŤE	1 : 40 000

SAMOSTATNÉ PŘÍLOHY

Doklady

(Zápisy z jednání, vyjádření obcí, dotčených orgánů a organizací)

Odhad nákladů pro jednotlivé varianty

(Ateliér DPK s.r.o.)

Technické posouzení navržených tras s ohledem na el. vedení VVN 220/400 kV

(ATELA spol. s r.o., KNEŠL+KYNČL s.r.o.)

Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, včetně hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000

(INVEK s.r.o., Ing. Petr Mynář; Ing. Pavel Koláček, Ph.D., Mgr. Edita Ondráčková).

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1.1. Cíl a účel územní studie

Cílem územní studie je detailněji prověřit vedení přeložek silnic II/416, II/418 a II/380 krajského významu v území limitovaném vedeními tras VVN společnosti ČEPS. Vedení přeložek silnic II/380 a II/416 bylo dříve řešeno Územní studií silnice II/380 Sokolnice – Čejč (Urbanismus, architektura, design – studio, spol. s r.o., 2012) a Územní studií silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012), které jsou výchozími podklady. Řešení těchto studií nebylo možné z důvodu složitých územních podmínek (vyplývajících zejména z existence množství elektrických vedení VVN společnosti ČEPS) zkoordinovat, proto byla pro prověření přeložek silnic ve vymezeném zájmovém území zadána samostatná územní studie.

Územní studie bude sloužit jako podklad pro:

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje;
- územní plány obcí v řešeném území;
- projektovou přípravu realizace silnic v řešeném území.

1.2. Řešené území

Rozsah řešeného území vychází z dříve řešených územních studií na silnice II/380 a II/416. Z jejich řešení bylo z důvodu složitých územních podmínek vyjmuté území vzniklé jako obalová křivka hypotetických variant řešení silnic II. třídy (zejména II/380 a II/416), které zasahuje na území města Újezd u Brna a obcí Sokolnice, Telnice, Žatčany, Měnín, Hostěrádky-Rešov a Šaratice, které leží ve správním obvodu tří obcí s rozšířenou působností (SO ORP).

Řešeným územím jsou dotčeny tyto obce:

- ve správním obvodu ORP Šlapanice: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna;
- ve správním obvodu ORP Židlochovice: Žatčany, Měnín;
- ve správním obvodu ORP Slavkov: Hostěrádky-Rešov, Šaratice (okrajově).

1.3. Postup prací

Dle požadavku zadání byla územní studie zpracována ve dvou etapách.

Etapa 1 (průzkumy a rozbor) zahrnovala zjištění současného stavu území – hodnoty území, limity využití území, záměry v území a problémy k řešení (to vše zejména s ohledem na následující návrh nového dopravního řešení) a dále návrh variant dopravního řešení – trasování nových silnic II. třídy.

Etapa 2 (návrh) obsahovala posouzení jednotlivých variant dopravního řešení z různých hledisek (z pohledu urbanistického, dopravně-inženýrského, ekonomického, z pohledu splnění požadavků energetického zákona a také z pohledu vlivu na životní prostředí včetně vlivu na soustavu NATURA 2000), projednání variant s dotčenými orgány, organizacemi a obcemi a následné zpracování nejuhodnějších varianty.

1.4. Podklady

1.4.1. Územně plánovací dokumentace

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, Atelier T-plan, s. r. o., 2011 (zrušeny dne 21. června 2012 rozsudkem Nejvyššího správního soudu)
- ÚP Sokolnice, Jarmila Haluzová, Atelier Projektis, 2014
- ÚP Telnice, AR projekt s.r.o., 2013
- ÚP Měnín, Ing. arch. Ivo Kabeláč, LAND Studio, 2013
- ÚP Žatčany, Ing. arch. Jiří Hála, 2013
- ÚP Újezd u Brna, ALFING Zlín, spol. s r.o., 2012

- ÚP Hostěrádky-Rešov, LÖW & spol., s.r.o., 2012
- ÚP Šaratice, Urbanismus, architektura, design – studio s.r.o., 2013

1.4.2. Územně analytické podklady

- ÚAP Jihomoravského kraje, 2. úplná aktualizace, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2013
- ÚAP ORP Šlapanice, 2. aktualizace, Městský úřad Šlapanice, odbor výstavby, oddělení územního plánování a památkové péče, 2012
- ÚAP ORP Židlochovice, 2. / 3. úplná aktualizace, Městský úřad Židlochovice, odbor územního plánování a stavební úřad, 2012 / 2014
- ÚAP ORP Slavkov u Brna, 2. aktualizace, Arch. Design, s.r.o., 2012

1.4.3. Územní studie

- Územní studie silnice II/380 Sokolnice – Čejč, Urbanismus, architektura, design – studio, spol. s r.o., 2012
- Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012
- Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, Atelier ERA, 2010

1.4.4. Další podklady

- Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje, HBH Projekt, spol. s r.o., 2014
- Litava – přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř. km 5,000 (Měnin) až ř. km 16,000 (Újezd u Brna)“, AgPol s.r.o. Olomouc, 2011
- Litava II – přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř.km 16,000 (Újezd u Brna) až ř. km 24,000 (Slavkov u Brna), AgPol s.r.o. Olomouc, Šindlar s.r.o. Hradec Králové, 2013
- vybraná aktuální data, zejména záměry a limity v území, JMK, 2014
- podélné profily elektrických vedení VVN společnosti ČEPS, a.s., ČEPS, 2012
- Celostátní sčítání dopravy 2010, Ředitelství silnic a dálnic, 2010, <http://scitani2010.rsd.cz>
- Plán Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, KORDIS, 2014
- Interní technická norma „Požadavky na digitální formu zpracování díla (ITN@Jihomoravský kraj)“
- Mapa Stabilního katastru (1825-1826), ČÚZK, <http://archivnimapy.cuzk.cz>
- data Českého statistického úřadu, ČSÚ, 2014, <http://vdb.czso.cz>, www.czso.cz
- koordinace rozvoje cyklistických tras v Jihomoravském kraji, ADOS, 2015

1.4.5. Mapové podklady

- Účelová katastrální mapa, JMK, 02/2013
- Výškopis ZABAGED, ČÚZK
- Databázový soubor správních a katastrálních hranic ČR, ČÚZK
- Barevné rastrové ortofoto snímky, GEODIS Brno
- Základní mapa ČR ZM 50, ČÚZK
- Základní mapa ČR ZM 20, ČÚZK (WMS)
- Základní mapa ČR ZM 10, ČÚZK
- Turistická mapa, Seznam.cz, a.s., 2014, www.mapy.cz

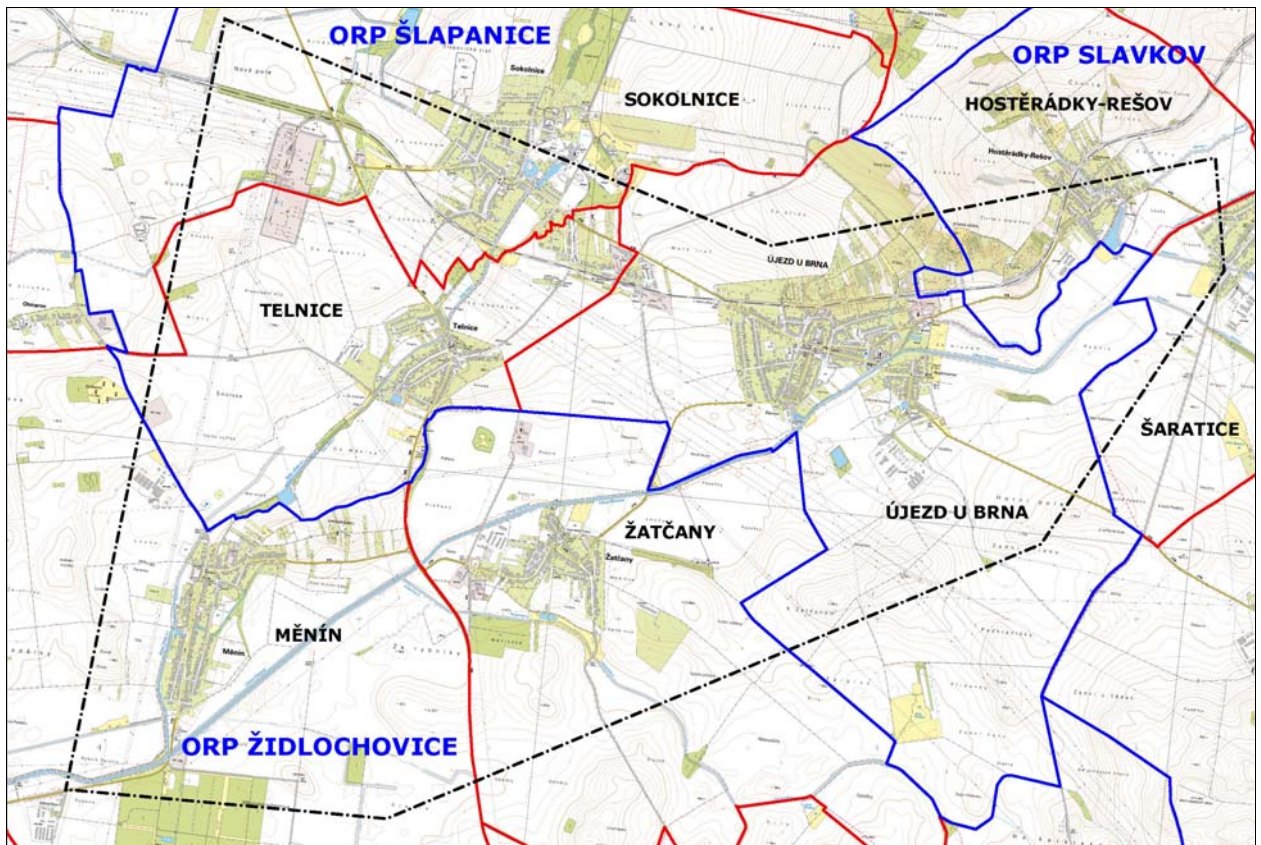


Schéma řešeného území (modře jsou znázorněny hranice správních obvodů ORP, červeně zbývající katastrální hranice)



Ortofotomapa řešeného území (žlutě jsou znázorněny hranice katastrálních území)

2. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU ÚZEMÍ – ZÁVĚRY 1. ETAPY (PRŮZKUMY A ROZBORY)

Osídlení a obce

Řešené území leží v jihovýchodním segmentu Brněnské aglomerace, jeho dopravní páteř tvoří tři silnice II. třídy, které zde svými směry vytvářejí trojúhelník. Nejvýznamnějším tahem je směr silnice II/380 Brno – Hodonín, další dva směry vytváří silnice II/416 Pohorelice (I/53, R52) – Židlochovice – Blučina (D2) – Slavkov u Brna (I/50) a silnice II/418 Sokolnice (II/380) – Újezd u Brna – Krumvíř (II/380). Významnou osou pro předpokládaný rozvoj urbanizace území je směr Sokolnice – Slavkov u Brna (kombinace silnic II/418 a II/416), který je podpořen také existencí železniční tratě č. 300, která by mohla být v tomto území hlavním nositelem regionální dopravy do Brna (rozvojová osa G1 dle Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, Atelier ERA, 2010).

Řešené území poměrně hustě osídleno, sídla jsou umístěna blízko u sebe a jsou dost velká. Celkový počet obyvatel v řešeném území je přes 10 000 (i s ohledem na to, že Šaratice a Hostěrádky-Rešov leží v řešeném území pouze částečně), což představuje hustotu osídlení přes 300 obyvatel/km² (to je více než dvojnásobek průměru ČR). Historicky to vychází zejména z kvalitních podmínek pro zemědělství a z existence historických dopravních tras (spojení dolnorakouského Podunají se střední Moravou a Slezskem a „Uherská“ císařská silnice Brno – Hodonín – Senica – Trnava – /Budapešť/).

Blížkost Brna pak v posledních dvaceti letech způsobila významný nárůst počtu obyvatel ve většině obcí, zejména těch, které jsou dobře dopravně dostupné a nabízejí kvalitní podmínky pro život (včetně občanského vybavení a technické infrastruktury). Významnou roli v dostupnosti území z Brna hraje železniční trať č. 300, která prochází severní částí území, a částečně také dálnice D2 (v případě jihozápadní části území). Největší nárůst je tak možné sledovat v Sokolnicích, které leží nejbližší k Brnu. Další obce pak rostly maximálně polovičním tempem. Nejmenší rozvoj se odehrál v Žatčanech, které jsou společně s Hostěrádkami-Rešovem nejmenšími obcemi v řešeném území.

Železnice na trase Slavkov u Brna – Brno má hrát v rozvoji regionu významnou roli i v budoucnosti, proto se uvažuje se zvýšením její kapacity a lepší napojení na vlárskou trať č. 340. Ve vzdálenější budoucnosti je možné také její zdvojkolejnění v souvislosti se stavbou tzv. Severojižního kolejového diametru, který zásadním způsobem zlepší podmínky pro dojíždění do Brna. To s sebou může nést další tlak na rozvoj území přilehlého k této železniční páteři. Obce vzdálenější od tohoto rozvojového koridoru budou muset spoléhat na autobusovou dopravu nebo individuální automobilovou dopravu.

Rozvoj trojice největších sídel v řešeném území (vyjma Měnina) Sokolnic, Telnice a Újezd u Brna, je zásadně ovlivněn širokým koridorem elektrických vedení VVN, které tvoří nezastavitelný pás mezi těmito třemi sídly. Rozvoj sídel (zvláště Telnice) tak nemůže probíhat dostředným směrem k telnickému nádraží, ale na stranu opačnou. Část území je limitována existencí krajinné památkové zóny KPZ „Bojiště bitvy u Slavkova“. Památkovou hodnotu zde tvoří historická osobitost místa, historické vazby sídel, krajiny a terénních útvarů a krajinný obraz daného území.

Obec	1. 1. 2014	k 1. 1. 2004	k 1. 1. 1994	k 1. 1. 1971	Minimum mezi léty 1971 a 2014	
					počet	rok
Sokolnice	2 313	1 761	1 658	1 839	1 658	1994
Telnice	1 494	1 296	1 230	1 342	1 215	1993
Újezd u Brna	3 203	2 861	2 656	2 945	2 522	1991
Žatčany	794	785	745	855	727	1998
Měnín	1 828	1 657	1 623	1 497	1 450	1985
Hostěrádky-Rešov	838	764	740	811	711	1987
Šaratice	1 027	889	897	968	874	1997
Celkem	11 497	10 013	9 549	10 257	9 157	–

Tabulka s počty obyvatel v obcích v řešeném území (údaje k 1. 1. daného roku, zdroj ČSÚ)

Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura v řešeném území nevykazuje zásadní kapacitní problémy. Naznačené dopravní problémy se týkají bodových záležitostí, které je možno řešit „drobnými“ úpravami či opravami. Z diskuze se zástupci obcí Újezd u Brna, Žatčany a Telnice se jeví jako značný problém průjezd těžkých nákladních vozidel společnosti „Beton Brož“ obcemi. Z hlediska dopravní nehodovosti se v řešeném území nenachází konkrétní místo, které by vykazovalo nadměrný výskyt dopravních nehod. Sledovaná dopravní síť zcela postačuje dopravním nárokům v území a dle doložených výhledových intenzit dopravy i nadále postačovat bude. Obsluha území hromadnou dopravou je uspokojivá a vychází zejména z požadavků na propojení území s Brnem jako významným regionálním centrem s množstvím pracovních příležitostí a správních, kulturních i vzdělávacích institucí.

Technická infrastruktura

Území je obsluženo technickou infrastrukturou na standardní úrovni. Všechny obce jsou elektrifikovány, plynofikovány a zásobovány pitnou vodou z nadmístních vodovodních systémů. Většina obcí v řešeném území je napojena na čistírnou odpadních vod, ve zbývajících obcích se splašková kanalizace a ČOV realizuje.

Specifikem území je existence elektrické rozvodny Sokolnice, která je součástí republikové přenosové soustavy a je propojena i se slovenskou a rakouskou přenosovou sítí. Umístění rozvodny s sebou přináší vysokou koncentraci elektrických vedení VVN, která k ní směřují. Umístění rozvodny a elektrických koridorů do takto hustě osídleného území (největší svazek vedení VVN o celkové šířce zhruba 500 m prochází středem trojúhelníku obcí Sokolnice – Telnice – Újezd, které mají dohromady cca 7 000 obyvatel) bylo zřejmě ovlivněno hlavně blízkostí železniční tratě č. 300, ze které je rozvodna napojena vlečkou. Umístění rozvodny a trasování přicházejících vedení VVN tak zásadně ovlivňuje rozvoj na území přilehlých obcí, včetně případného řešení přeložek silnic II. třídy.

Při návrhu komunikací je vhodné respektovat dvě základní pravidla, a to že komunikaci navrhovanou v souběhu s elektrickým vedením je nutné umísťovat mimo ochranné pásmo tohoto vedení a že trasu elektrického vedení je vhodné křížit pokud možno poblíž sloupů z důvodu zajištění dostatečné vzdálenosti povrchu komunikace od prověšených vodičů (tato vzdálenost musí být minimálně 7 m pro vedení 220 kV a 8 m pro vedení 400 kV).

Příroda a krajina

Nejvýznamnější přírodní hodnotu území tvoří kvalitní zemědělské půdy, které jsou také významným limitem využití území. Velmi výrazným limitem využití území je pak záplavové území Litavy a Říčky, které z části zasahuje obytné území některých obcí. Pro ochranu krajinného rázu je významné území KPZ „Bojiště bitvy u Slavkova“, které do řešeného území zasahuje od severu. Od jihu pak do území zasahuje ochranné pásmo lázeňských zdrojů – šaratických zřídél. Ostatní přírodní záležitosti mají minoritní zastoupení, kostru přírodních prvků tvoří územní systém ekologické stability zastoupený nadregionálním biokoridorem NRBK 06 a navazující sítí lokální úrovně, která prochází zejména podél toků.

3. NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VE VARIANTÁCH

3.1. Úvod

S ohledem na intenzity provozu na jednotlivých silnicích dle sčítání ŘSD v roce 2010, lze v této chvíli jen těžko obhájit přeložky jakýchkoliv silnic v řešeném území. Nejzatíženějším silničním průtahem v řešeném území je silnice II/380 v Telnici (zde projíždělo 5 491 vozidel, z toho 1 038 těžkých), následuje souběh silnic II/416 a II/418 v Újezdě u Brna (4 396 vozidel, z toho 875 těžkých) a silnice II/418 v Telnici (4 290 vozidel, z toho 823 těžkých). Uvažovaný návrh řešení silniční sítě tak slouží spíše pro zajištění a ochranu vytipovaných koridorů pro případné budoucí využití (pokud by se intenzity dopravy na dotčených silnicích v budoucích letech zvýšily, případně z jiných důvodů). Výhledové intenzity dopravy zpracované v modelu dopravy Jihomoravského kraje (HBH Projekt, 2014) nedosahují hodnot, které by stávající komunikační síť kapacitně vyčerpaly. V řešeném území vykazuje pro rok 2035 (2.2 Koncepční varianta A) nejvyšší intenzity dopravy silnice II/380 v obci Telnice a to 9.700 vozidel za 24 hodin, na silnici II/418 v obcích Sokolnice a Újezd u Brna vykazuje model dopravy nárůst intenzit na cca 6.500 vozidel za 24 hodin.

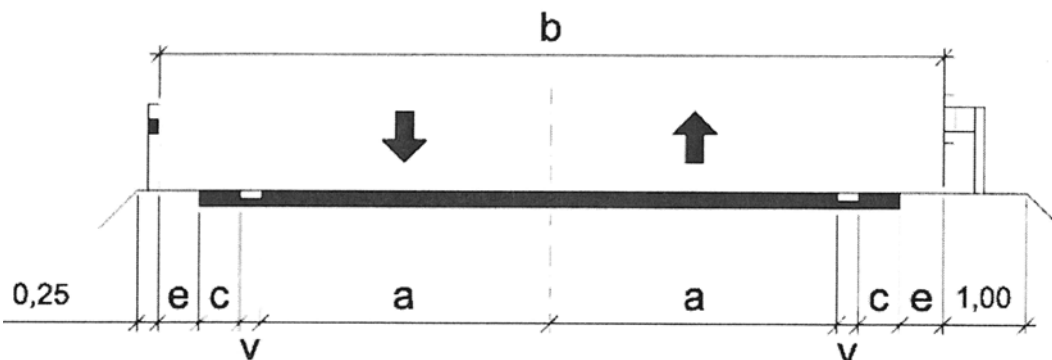
Pro návrh vedení případných přeložek a obchvatů byly brány v úvahu následující okrajové podmínky. Trasy musí odpovídat normovým požadavkům dle ČSN 736101/Z1 pro stanovené kategorie silnic. S ohledem na stávající i případné výhledové intenzity dopravy a význam silnice v rámci dopravní infrastruktury byly kategorie silnic pro návrh stanoveny následovně: silnice II/380 byla navržena v kategorii S9,5/80 a ostatní uvažované přeložky a obchvaty v kategorii S7,5/70. Dalšími okrajovými podmínkami důležitými pro návrh řešení přeložek komunikací byla zejména ochranná pásma vedení VVN (včetně požadavku na křížení vedení co nejbliže sloupům), vyhlášená záplavová území včetně aktivní zóny a také rozvojové záměry jednotlivých dotčených obcí.

Územní studie navrhla pro následné posouzení čtyři varianty řešení silnic II. třídy (respektive dvě hlavní varianty a dvě podvarianty). Podrobný popis variant je obsažen v následujících kapitolách, dále jsou připojena také schémata variant.

Návrhové prvky komunikací vychází z ČSN 736101/Z1.

Návrhová kategorie			Šířka v m			
Písemný znak	b	Návrhová rychlost	a	v	c	e
	m	km/h				
S	9,5	80	3,50	0,25	0,50	0,50
S	7,5	70	3,00	0,25	0,00	0,50

Kategorie navrhovaných přeložek silnic



Návrhová směrodatná rychlost v km/h	Poloměr kružnicového oblouku v m										
	při dostředném sklonu vozovky v %										se základním příčným sklonem 2,5%
	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	
80	775	650	550	500	450	400	350	325	–	–	1700
70	600	500	425	375	330	300	270	250	–	–	1300
60	450	375	325	270	240	220	200	180	170	–	950
50	300	250	220	190	170	150	140	125	120	110	700

Nejmenší dovolené poloměry směrových kružnicových oblouků ve vztahu k uvažované rychlosti a dostřednému sklonu

Návrhová kategorie silnice nebo dálnice	Návrhová rychlost v km/h pro území		
	rovinatém nebo mírně zvlněném	pahorkovitém	horském
	podélný sklon (s) v %		
	80	70	60
S 9,5	4,5	6	8
	70	60	50
S 7,5	4,5	7	9

Návrhové rychlosti podle druhu území a největší dovolené podélné sklony

Návrhová kategorie silnice nebo dálnice	Největší výsledný sklon (m) v %		
	rovinatém nebo mírně zvlněném	pahorkovitém	horském
S 9,5	7,5	7,5	8,5
S 7,5	7,5	8,5	10

Největší dovolené výsledné sklony (m) podle druhu území a použité návrhové kategorie silnice

R_v v m	při návrhové rychlosti (v_n) / směrodatné rychlosti (v_s) km/h			
	80	70	60	50
Nejmenší dovolený pro zastavení	4 000	3 200	2 000	1 000
Nejmenší dovolený pro předjíždění	31 000	25 000	20 000	11 000

Nejmenší poloměry vypuklých výškových oblouků

R_u v m	při návrhové rychlosti (v_n) / směrodatné rychlosti (v_s) km/h			
	80	70	60	50
Nejmenší doporučený	2 800	2 000	1 500	1 200
Nejmenší dovolený	2 100	1 500	1 000	700

Nejmenší poloměry vydatých výškových oblouků

Návrhová rychlost v km	Vzdálenost křižovatek v km; na silnicích s neomezeným přístupem; směrově nerozdělených II. a III. třídy
80	1,5
70	1,0
60	0,5
50	0,25

Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek

3.2. Varianta A

Hlavní charakteristika varianty:

Západní obchvat Telnice, jižní obchvat Sokolnic a Újezdu u Brna, plynulé vedení silnice II/380.

Ve variantě A je kladen důraz na „nadřazenost“ silnice II/380 při průchodu řešeným územím. To znamená, že vedení trasy je navrženo v logickém pokračování severo-j jižního směru obchvatu Telnice v západním sektoru. Začátek obchvatu je situován do upravené okružní křižovatky se silnicí II/418, dále je veden západně od obce Telnice a do původní trasy se vrací na okružní křižovatce před mostem přes řeku Cézavu. Obchvat obce Sokolnice silnicí II/418 je navržen v částečném souběhu s tratí č. 300 v jižním sektoru. Začátek obchvatu je situován do upravené okružní křižovatky se silnicí II/380 a pokračuje v souběhu s tratí č. 300, v místě křížení se silnicí III/4182 se k trati přimyká nejbližší, zde bude nutno prověřit zda je dostatek prostoru pro případ zdvojkolejnění trati. Obchvat obce Sokolnice po cca 3,4 km plynule navazuje na obchvat obce Újezd u Brna, silnicí II/416. Obchvat obce Újezd u Brna je navržen v koridoru definovaném ÚP a navazuje na trasu návrhu přeložky silnice II/416 definovanou Územní studií silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna (Urbanistické středisko Brno, 2012).

Dopravní obsluha dotčeného území je zajištěna úpravou stávajících křižovatek či výstavbou nových. Na silnici II/380 bude upravena stávající okružní křižovatka se silnicí II/418 tak, aby bylo možno zachovat stávající napojení obce Sokolnice, stávající napojení ČSPH, úpravou poloměru a částečně i polohy bude možno do křižovatky napojit dvě nová ramena, a to přeložku silnice II/380 (obchvat Telnice) a přeložku silnice II/418 (obchvat Sokolnic). Stávající napojení Telnice (II/380) vedené jižním směrem od křižovatky bude zrušeno a nahradí jej napojení od křižovatky přeložené silnice II/418 se silnicí III/4182 (předpokládá se rekonstrukce na S7,5/70). V místě křížení přeložky II/380 se stávající silnicí III/41610 vznikne nová průsečná křižovatka, tím bude zajištěno napojení Telnice na silnici II/380 ze západu. Přeložka silnice II/380 se po cca 3,14 km vrátí do původní trasy. V tomto místě je navržena velká okružní křižovatka s pěti rameny. Dvě ramena jsou silnicí II/380, třetí rameno reprezentuje napojení silnice II/416 ve směru na obec Měním, napojení obce Žatčany je zajištěno částečnou přeložkou silnice II/416 a zrušením stávajícího napojení na silnici II/380 v těsné blízkosti mostu přes Cézavu. Přeložka II/416 si vyžádá výstavbu nového přemostění řeky Cézavy. Posledním pátým ramenem okružní křižovatky bude stávající silnice II/380, která napojí jižní část Telnice. Obec Sokolnice bude dopravně napojena hlavně na přeložku silnice II/418 a to ze stávající křižovatky se silnicí II/380 po stávající II/418, dále z křižovatky přeložené silnice II/418 se stávající III/4182. Silnice III/4184 procházející v těsné blízkosti nádraží Sokolnice bude křížit obchvat v km 1,820 průsečnou křižovatkou, čímž bude zajištěna dostupnost železničního nádraží pro obec Telnice a napojení střední části obce Sokolnice na obchvat. Silnice III/4176 zajišťující propojení Žatčan s nádražím Sokolnice bude zrušena z důvodu velkého počtu křižovatek a jejich krátké vzájemné vzdálenosti. Obyvatelé Žatčan pro příjezd k nádraží Sokolnice využijí křižovatku stávající silnice II/416 s navrhovaným obchvatem a jízdou po obchvatu ke křižovatce obchvatu Sokolnic se silnicí III/4184 přijedou k nádraží. Obec Újezd u Brna bude na obchvat (silnici II/416) napojena úrovnovými křižovatkami stávajících silnic II/416 a II/418.

Přímknutí trasy přeložky silnice do blízkosti železniční tratě s sebou může přinášet omezení rozvoje zástavby jižně od železnice u nádraží. Nová trasa by mohla tvořit jižní hranici zástavby u telnického nádraží a západní hranici zástavby Újezda u Brna. Rozvoj zástavby bude s novou trasou zkoordinován ve změnách územních plánů.

3.3. Varianta A1

Hlavní charakteristika varianty:

Varianta „A“ doplněná o severní obchvat obce Žatčany.

Varianta A1 doplňuje do předcházející varianty přeložku silnice II/416 – severní obchvat obce Žatčany. Začátek přeložky je situován do jižní části obce Újezd u Brna, kde navazuje na stávající vedení silnice. Průsečnou křižovatkou se napojuje na obchvat Sokolnice (přeložka II/418) pokračující obchvatem Újezdu u Brna (přeložka II/416) a pokračuje západním směrem k obci Telnice, prochází polnicovou nivou a částečně v souběhu se stávající II/380 a je napojena do velké okružní křižovatky definované již ve variantě „A“. Obec Žatčany je na tuto přeložku napojena pomocí stykové křižovatky v místě odpojení nového vedení silnice II/416 do nové trasy po stávající silnici. Varianta A1 vznikla hlavně z popudu potřeby obce Žatčany vypořádat se s těžkou nákladní dopravou, kterou generuje společnost „Beton Brož“ a která v současné době negativně ovlivňuje životní prostředí v obci.

3.4. Varianta B

Hlavní charakteristika varianty:

Východní obchvat Telnice, jižní obchvat Sokolnic a Újezdu u Brna, peáž II/380 a II/418.

Variantu B je možno charakterizovat jako úsporné řešení, jelikož v návrhu je využito vedení přeložky silnice II/380 jednak jako obchvat Telnice, tak i jako obchvat Sokolnic. Vedení přeložky silnice II/380 je směřováno do prostoru mezi Telnicí a Sokolnicemi. Přeložka silnice začíná na stávající okružní křižovatce silnic II/380 a II/418 u sokolnické rozvodny, pokračuje ve volném prostoru mezi ochrannými pásmy VVN ke křižovatce se stávající silnicí III/4182. V tomto místě bude obec Telnice ze severu napojena na II/380 přičemž stávající napojení od sokolnické rozvodny bude zrušeno. Dále vedení přeložky silnice II/380 pokračuje jihovýchodním směrem až k velké okružní křižovatce se stávající silnicí III/4184. Velká okružní křižovatka umožní jak další napojení obcí Telnice a Sokolnice na II/380, tak i napojení přeložky silnice II/418 (obchvat Sokolnic) v pokračování přeložky II/416 (obchvat Újezda u Brna). Od této křižovatky je návrh přeložky silnice II/380 směřován jižním směrem dvěma protisměrnými oblouky údolní nivou pod Telnicí ke stávajícímu přemostění řeky Cézavy. Na tomto místě je návrh přeložky silnice II/380 napojen na stávající stav pomocí velké okružní křižovatky. Návrh této křižovatky umožňuje napojení šesti ramen, přičemž dvě ramena tvoří stávající silnice II/380, jež ze severu napojuje obec Telnice a na jihu trasa pokračuje ve stávající trase směrem na Hodonín, třetí rameno je napojení přeložky silnice II/380 ze severovýchodního směru, obec Žatčany je prostřednictvím čtvrtého ramene (stávající silnice II/416 – upravené směrové vedení) napojena na silnici II/380. Po drobné úpravě směrového vedení je do této křižovatky jako páté rameno napojena stávající komunikace (silnice II/416), která pokračuje ve směru na obec Měnín. Šesté rameno křižovatky tvoří návrh vedení případné přeložky silnice II/416 – obchvat obce Měnín ve směru k D2. Přeložka je vedena v prostoru při levém břehu řeky Cézavy a za obcí Měnín je napojena na stávající stav. Je velmi diskutabilní, zda tento obchvat budovat s ohledem na nízké výhledové intenzity dopravy a bezproblémový stávající průtah silnice II/416 obcí Měnín. V návrhu je tento obchvat začleněn jako průkaz možného vedení přeložky. Okružní křižovatka je navržena nad řekou Cézavou, což při navrženém poloměru křižovatky bude nutno řešit dvěma mostními objekty.

Jelikož přeložku silnice II/418 (jižní obchvat Sokolnic) z velké části tvoří přeložka II/380, nová trasa silnice II/418 je v podstatě krátkým úsekem o délce cca 1,8 km od nové okružní křižovatky se II/380 se silnicí III/4184 po křižovatku přeložky silnice II/416 (obchvat obce Újezd u Brna) s novým vedením trasy propojení Újezdu u Brna s obcí Žatčany. Na tento krátký úsek obchvatu Sokolnic (II/418) plynule navazuje obchvat obce Újezd u Brna definovaný územním plánem. Vedení trasy této přeložky je shodné s variantou A včetně křížení se silnicí II/418 směr Otnice a křížením se stávající silnicí II/416 před obcí Šaratice.

Varianta B dále obsahuje i návrh úpravy vedení trasy propojení obcí Újezd u Brna a Žatčany – přeložka silnice II/416. Důvodem návrhu této úpravy je dosažení lepšího úhlu křížení než u stávající polohy II/416.

Dopravní obsluha dotčeného území je v podstatě na stejné úrovni jako u varianty A. Dá se konstatovat, že přeložka silnice II/380 netvoří jen obchvat Telnice a Sokolnic, ale z části i obchvat obce Žatčany, proto bychom v této variantě doporučili zakázat těžkým vozidlům průjezd obcí Žatčany. Jako u varianty A je silnice III/4176 v úseku Žatčany – Sokolnice navržena ke zrušení. Pro příjezd k vlakovému nádraží využijí obyvatelé Žatčan silnici II/380 a III/4184.

3.5. Varianta B1

Hlavní charakteristika varianty:

Varianta „B“ s úpravou napojení na stávající trasu II/380 jižně od Telnice.

Varianta B1 spočívá v mírné úpravě řešení varianty B v území mezi Telnicí a okružní křižovatkou OK2. Trasa přeložky II/380 (východního obchvatu Telnice) je na stávající trasu silnice II/380 napojena dříve než ve variantě B (tj. blíže stávající zástavby Telnice), a to poblíž stávajícího výrobního objektu kovárny na jihu Telnice. V tomto místě je také navržena křižovatka pro jižní napojení Telnice. Navržená okružní křižovatka OK2 mezi Měnínem a Žatčany má pak pouze pět ramen. Tato varianta je navržena kvůli prověření úspornějšího řešení – zkrácení přeložky silnice II/380.



Schéma řešení varianty A

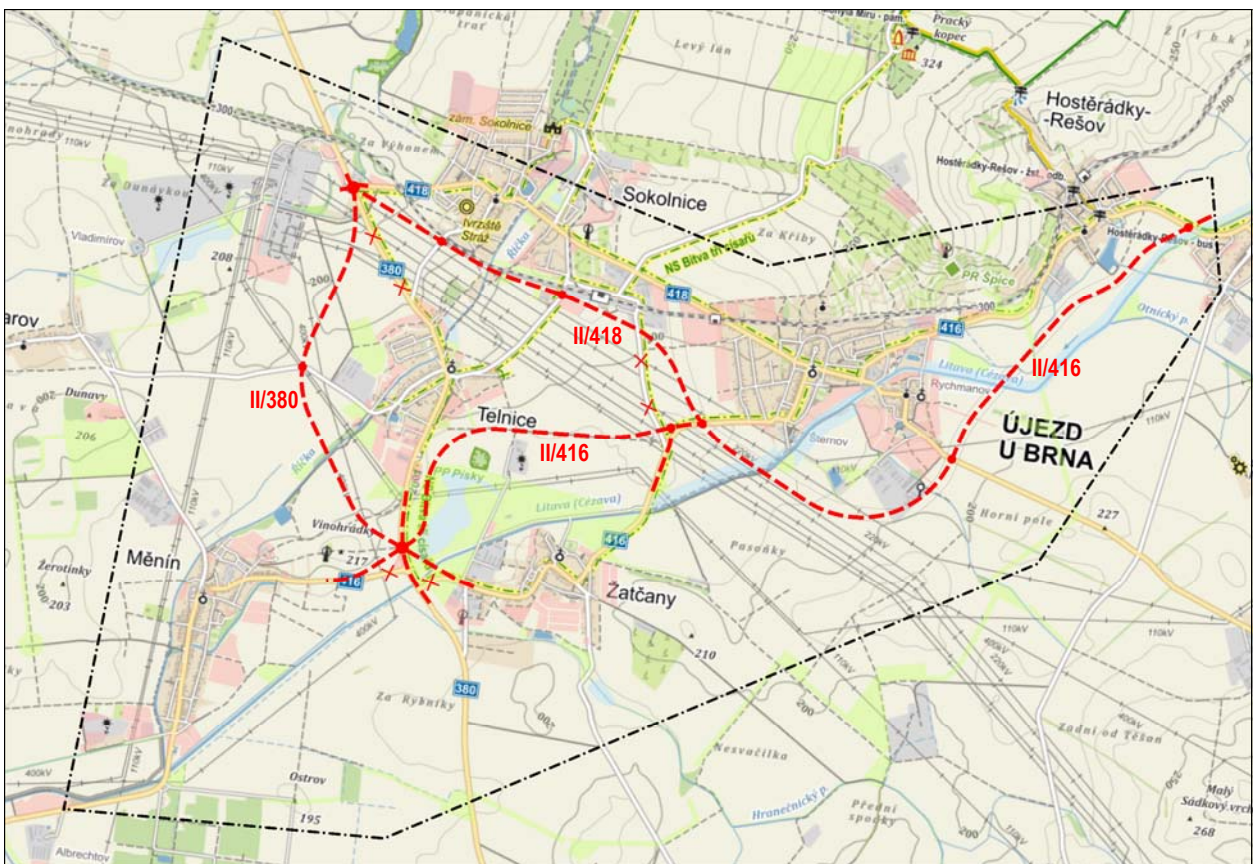


Schéma řešení varianty A1

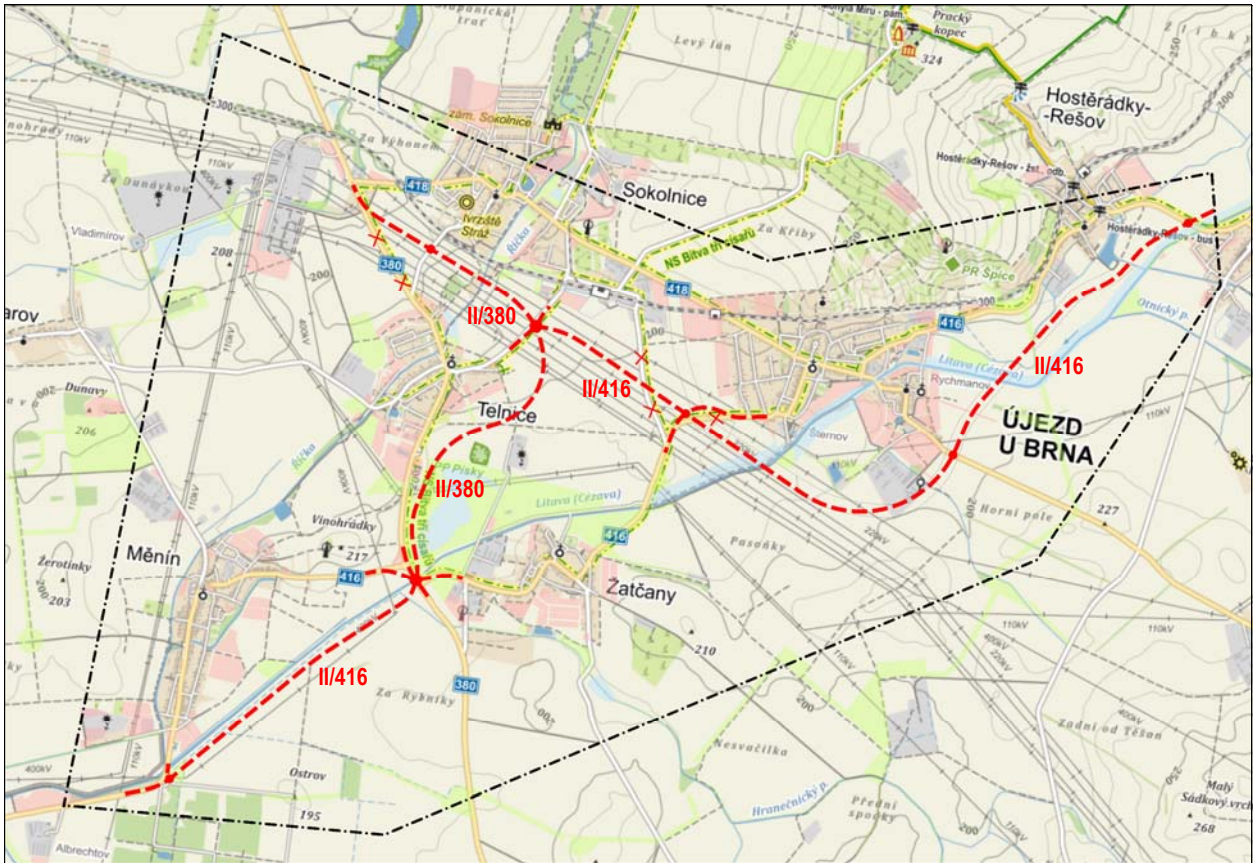


Schéma řešení varianty B



Schéma řešení varianty B1

3.6. Etapizace

3.6.1. Varianta A

Přeložka silnice II/380 a přeložky silnic II/416 a II/418 jsou na sobě realizačně nezávislé, dotýkají se navzájem pouze v místě upravené okružní křižovatky u rozvodny, která by byla součástí dříve realizované stavby. Obecně se na základě výhledových intenzit dopravy předpokládá, že první v pořadí bude realizace přeložky silnice II/380. Samostatnými počátečními etapami řešení obchvatu Telnice (přeložky silnice II/380) mohou být přestavba stávající okružní křižovatky u sokolnické rozvodny a úprava křížení silnice II/380 a II/416 mezi Žatčany a Měninem (okružní křižovatka a její ramena pro napojení Žatčan a Měnína).

Co se týká přeložky silnic II/416 a II/418, měla by být 1. etapou přeložka silnice II/418 Sokolnice – Újezd (od okružní křižovatky v Sokolnicích po křížení se stávající silnicí II/418 směrem na Otnice), která by byla schopná odvést dopravu zejména z Žatčan, Sokolnic a velké části Újezda u Brna, včetně nejvýznamnější části tranzitní nákladní dopravy generované společností Beton Brož. Zde je vhodné doporučit, aby v době realizace této etapy byl již v provozu obchvat Telnice, který bude fungovat jako součást objízdné trasy Žatčan (jinak bude tranzitní doprava od Újezda u Brna mířící přes Měnin k dálnici D2 projíždět přes Telnici).

Kompletní obchvat Újezda u Brna ve směru do/ze Slavkova u Brna a navazující obchvat Hostěrádek-Rešova zajistí navazující 2. etapa – pokračování přeložky silnice II/416 na severovýchod ke křížení se stávající II/416 u Šaratic. Zde je důležitá návaznost na obchvat Šaratic, který by měl být kvůli problematickému průjezdu přes obec realizován dříve (jeho stavba je na ostatních částech řešení nezávislá) nebo nejpozději jako nedílná součást 2. etapy.

3.6.2. Varianta A1

U této varianty platí pro etapizaci obdobné podmínky jako u varianty A. Navíc je zde navržen pouze obchvat Žatčan (přeložka silnice II/416), který je na ostatních částech řešení poměrně nezávislý a lze ho realizovat v libovolné etapě. Nejspíše lze ale uvažovat s jeho realizací až v poslední etapě, neboť tranzitní doprava bude z Žatčan odkloněna pomocí dopravního značení na obchvat Sokolnic a obchvat Telnice (viz výše).

3.6.3. Varianty B/B1

Možnosti etapizace výstavby těchto variant jsou obdobné. Jako 1. etapa by měl být realizován obchvat Telnice (přeložka silnice II/380), jehož první dílčí nezávislou částí by mohla být úprava křížení silnice II/380 a II/416 mezi Žatčany a Měninem (okružní křižovatka OK2 a její ramena).

Následující 2. etapou by byla realizace první části přeložky silnice II/416 Sokolnice – Újezd (od okružní křižovatky OK1 ke křížení se stávající silnicí II/418 směrem na Otnice), která by byla schopná odvést dopravu zejména z Žatčan, Sokolnic a velké části Újezda u Brna včetně nejvýznamnější části tranzitní nákladní dopravy generované společností Beton Brož.

Kompletní obchvat Újezda u Brna ve směru do/ze Slavkova u Brna a navazující obchvat Hostěrádek-Rešova zajistí navazující 3. etapa – pokračování přeložky silnice II/416 na severovýchod ke křížení se stávající II/416 u Šaratic. Zde je důležitá návaznost na obchvat Šaratic, který by měl být kvůli problematickému průjezdu přes obec realizován dříve (jeho stavba je na ostatních částech řešení nezávislá) nebo nejpozději jako nedílná součást 3. etapy.

Pro obchvat Měnína platí, že je na ostatních částech navrženého řešení poměrně nezávislý a lze ho realizovat v libovolné etapě v závislosti na intenzitách dopravy v zástavbě Měnína.

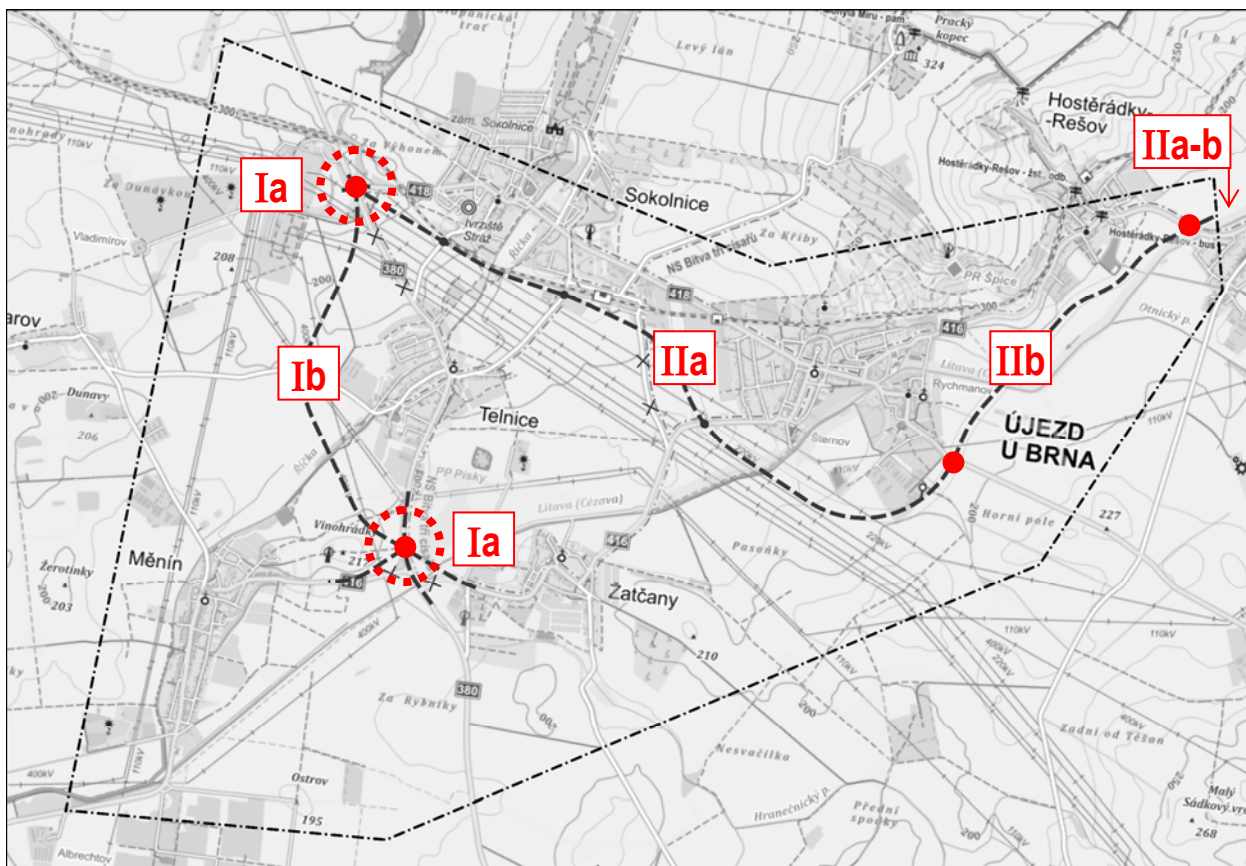


Schéma možné etapizace varianty A (římské číslice značí víceméně nezávislé etapy)

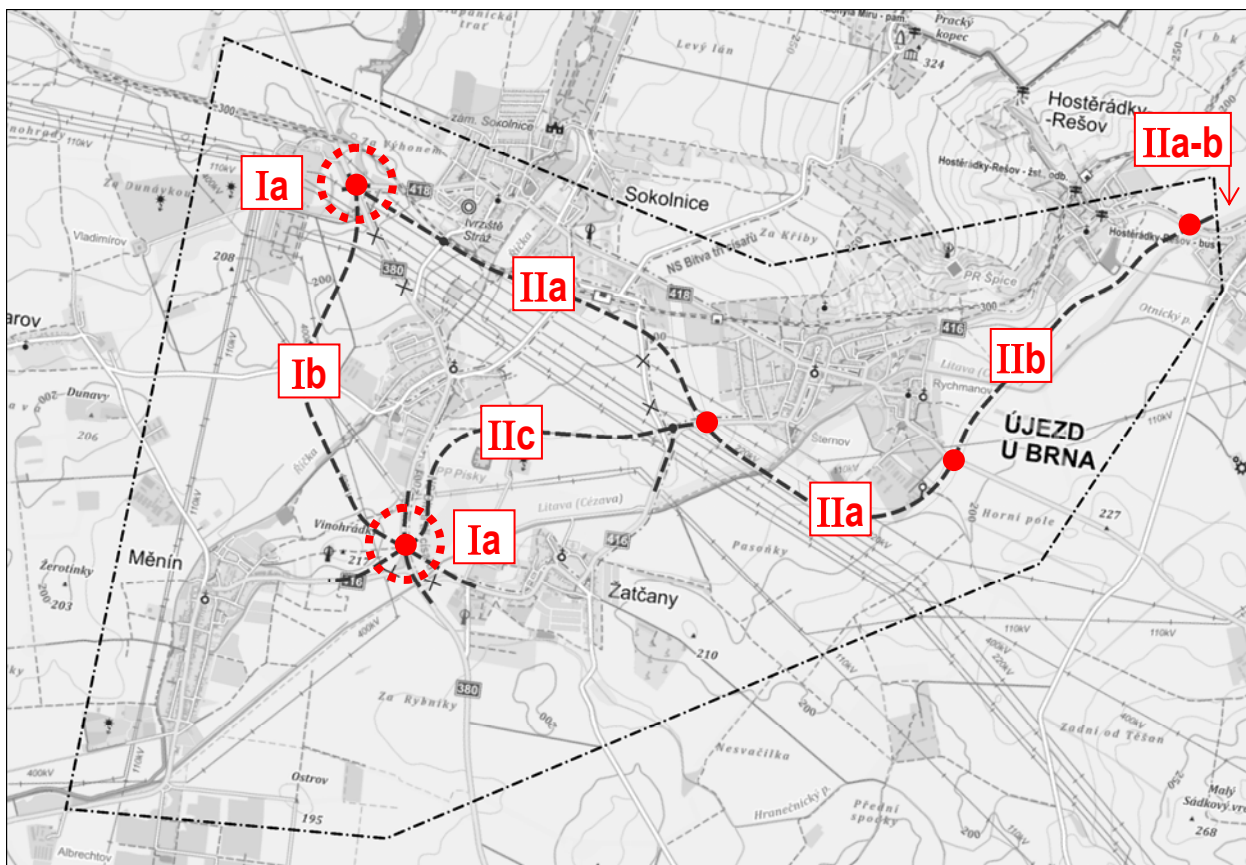


Schéma možné etapizace varianty A1 (římské číslice značí víceméně nezávislé etapy)

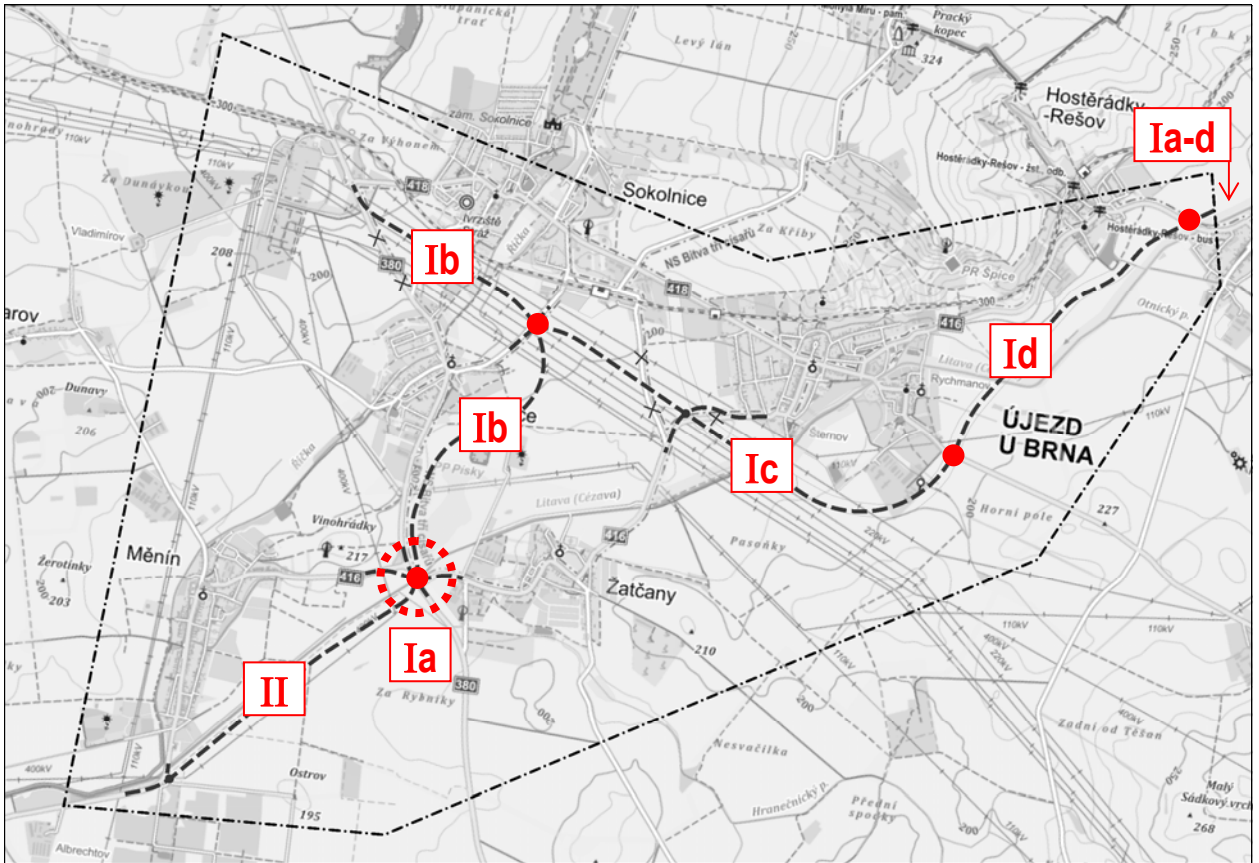


Schéma možné etapizace varianty B (římské číslice značí víceméně nezávislé etapy)

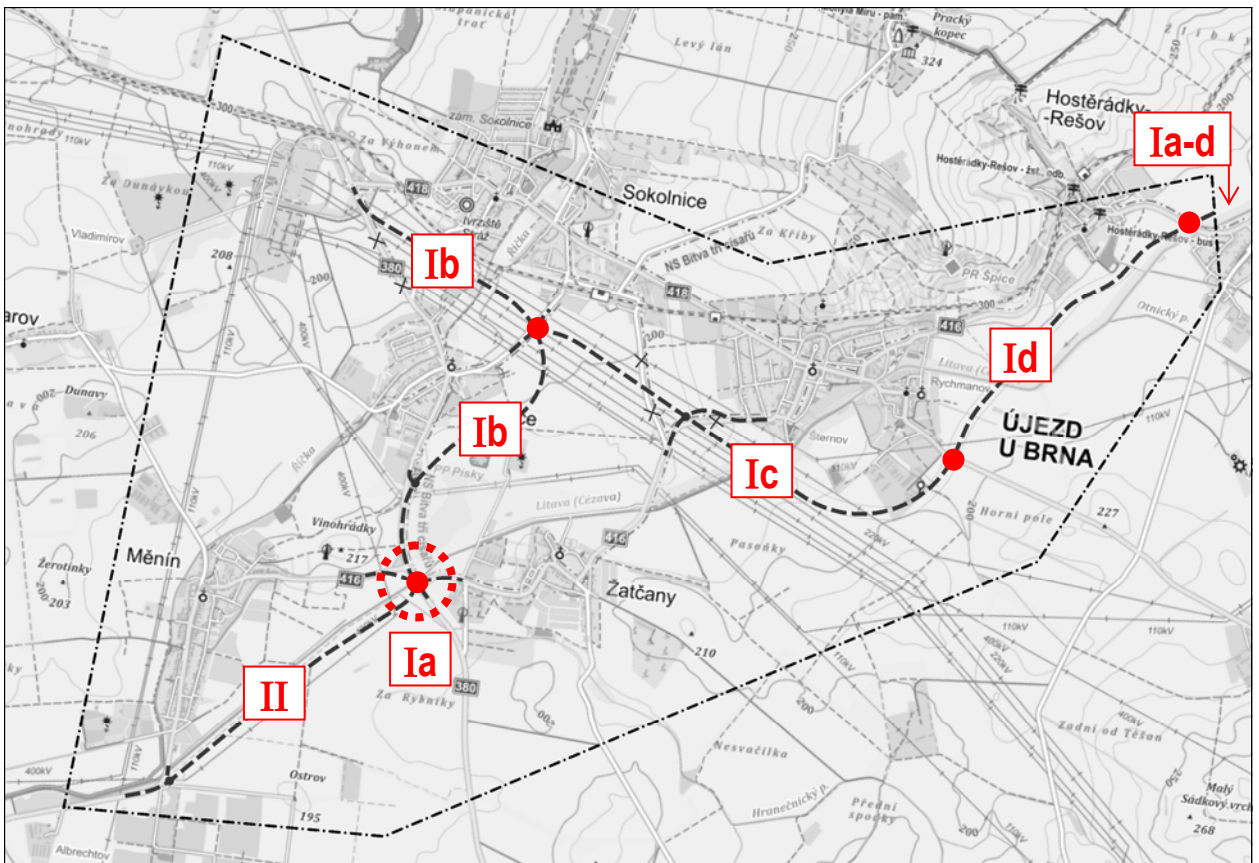


Schéma možné etapizace varianty B1 (římské číslice značí víceméně nezávislé etapy)

4. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA URBANISTICKÉHO (VLIV NA USPOŘÁDÁNÍ A ROZVOJ ÚZEMÍ)

4.1. Sokolnice

Variantské řešení výhledové silniční sítě je navrženo mimo zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Sokolnice (Jarmila Haluzová, Ateliér Projektis, 2014).

Varianty A, A1

Okružní křižovatka OK1 navržena ve variantě A (vč. A1) se nachází v místě stávající okružní křižovatky u čerpací stanice pohonných hmot. Nová okružní křižovatka je však větší, má pět ramen a její střed je proto vysunut více na jihovýchod tak, aby bylo možné zajistit napojení čerpací stanice. Z okružní křižovatky OK1 se odpojuje západní obchvat Telnice II/380 a jižní obchvat Sokolnic.

Obchvat Sokolnic se z jihu maximálně přimyká k tělesu železniční tratě č. 300, čímž je částečně omezena fragmentace nezastavěného území mezi Sokolnicemi a Telnicí. Na této trase je návrhem dotčen stávající rodinný dům č.p. 112 se zahradou (jedná se o historický železniční strážní domek, který je dnes opuštěný a v dezolátním stavu, navíc stojí v ochranném pásmu VVN 110 kV), který se nachází poblíž mostu přes železniční trať na silnici III/4182 (v územním plánu je zde vymezena stabilizovaná plocha bydlení). Obchvatem Sokolnic jsou dále dotčeny stávající zahrádky u Říčky. V trase přimknuté k železnici bude nutné řešit nutnou přeložku elektrického vedení 110 kV (trasou je dotčen stávající stožár) a dále koordinaci s dopravní obsluhou nově uvažované železniční stanice Sokolnice obec, ve vzdálenější budoucnosti pak také případně vazbu k uvažovanému zdvojkolejnění.

Stávající trasa silnice II/380 jižně od okružní křižovatky OK1 by byla zrušena, respektive by mohla být využita pro cyklostezku z Telnice na sever (např. pro napojení na Eurovelo č. E4 u rozvodny Sokolnice). Stávající ulice Mrtvá (silnice III/4182) by sloužila pro napojení Telnice, poblíž mostu přes železnici by vznikla nová křižovatka.

Varianty B, B1

V této variantě zůstává stávající křižovatka u čerpací stanice v současné podobě, jižně od ní se odpojuje přeložka silnice II/380 jako východní obchvat Telnice, který prochází mezerou mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN. Stávající trasa silnice II/380 jižně od okružní křižovatky by byla zrušena, respektive by mohla být využita pro cyklostezku z Telnice na sever (např. pro napojení na Eurovelo č. E4 u rozvodny Sokolnice). Na ulici Mrtvé (silnice III/4182) by vznikla nová křižovatka pro napojení Telnice na obchvat.

4.2. Telnice

Variantské řešení výhledové silniční sítě je navrženo mimo zastavěné území vymezené v územním plánu Sokolnice (AR projekt s.r.o., 2013).

Varianty A, A1

Obchvat Sokolnic a Újezda u Brna prochází v souběhu s železniční tratí č. 300, prochází nezastavěnou mezerou mezi tratí a „nudlárnou“ a pokračuje dále na jihovýchod po hraně stávajících areálů jižně od nádraží Sokolnice-Telnice. V tomto území zasahuje do rozvojových ploch pro krajinnou zeleň 41 (NK) a 69 (NK) a do zastavitelné plochy pro výrobu a skladování Z 31 (VS) a do územních rezerv pro výrobu a skladování RV1, RV2 a RV3. Nová komunikace by tuto podnikatelskou zónu u nádraží dobře dopravně napojila na silniční síť, bez zatahování nákladní dopravy do obytného území obcí. Nová křižovatka obchvatu a stávající silnice III/4184 je uvažována cca 65 m od železničního přejezdu.

Západní obchvat Telnice prochází nezastavěným územím poměrně daleko od zástavby obce (také z důvodu zajištění dobrých podmínek pro křížení elektrických vedení VVN). Na obchvatu je navržena křižovatka v místě křížení se silnicí III/41610 od Otmarova (přibližně v místě stávající zatáčky).

Severní obchvat Žatčan (var. A1) prochází v části svého vedení po jižní hranici k.ú. Telnice v trase stávající polní cesty (po hraně nivy Cézavy). Je tak poměrně vzdálen (i výškově) od stávající zástavby i od navržených zastavitelných ploch v Telnici.

Varianty B, B1

Východní obchvat Telnice prochází přibližně středem nezastavěného území mezi jádrovou zástavbou Telnice a nádražím (využívá zde mezeru mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN). Na této trase zasahuje stávající zahrádka podél Říčky. V místě křížení se stávající silnicí III/4184 je navržena okružní křižovatka OK1, která má pět ramen – do pátého ramene je napojen obchvat Újezda u Brna. Obchvat Telnice dále pokračuje k jihu, kde zhruba ve 200 metrové vzdálenosti míjí zastavitelné plochy pro bydlení na východním okraji Telnice. Ve variantě B pokračuje po okraji nivy Cézavy k jihu částečně v souběhu se stávající trasou silnice II/380 až k okružní křižovatce nad tokem Cézavy, kam jsou obě tyto silnice zapojeny.

Ve variantě B1 je obchvat Telnice zapojen do stávající trasy silnice II/380 dříve poblíž stávajícího objektu kovárny, kde je navržena „T“ křižovatka. V tomto případě je dotčena zastavitelná plocha pro výrobu a skladování Z 37 (VS) a také rozvojová plocha pro krajinnou zeleň 50 (NK).

Varianty B a B1 nezajišťují odvedení tranzitní nákladní dopravy z trasy Telnice – Otmarov (silnice III/41610), kterou využívají vozidla společnosti Beton Brož Otnice zajižďející pro materiál zřejmě do pískovny Bratčice. Pro odklon této dopravy projíždějící historickým jádrem Telnice by musela být vymezena trasa přeložky silnice III/41610 (pokud by nebylo možné dosáhnout výsledku jiným způsobem, např. dopravním značením).

4.3. Újezd u Brna

Variantní řešení výhledové silniční sítě je navrženo mimo zastavěné území (s výjimkou zemědělského areálu) a mimo zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Újezda u Brna (ALFING Zlín, spol. s r.o., 2012), v maximální míře je využito koridorů územních rezerv pro dopravní infrastrukturu (pro obchvat Újezda u Brna) označených DS 74, DS 75 a DS 90, z nichž DS 75 je vymezen také přes zastavěné území zemědělského areálu. Rozsah koridoru územní rezervy bude vhodné upravit dle výsledku územní studie, protože navrhovaná trasa silnice v některých místech prochází těsně po jeho okraji.

Ve všech variantách se počítá se zrušením stávající silnice III/4176 od nádraží na jih směrem do Žatčan z důvodu zajištění dostatečných vzdáleností mezi křižovatkami na navrhované silnici II. třídy v nezastavěném území. Obsluha nádraží bude probíhat po ostatních stávajících či navrhovaných komunikacích (po silnici III/4184 a navazujících trasách přeložek).

Přibližně od křížení stávající trasy silnice II/416 Žatčany – Újezd u Brna směrem na východ je řešení všech variant téměř shodné – využívá koridor územní rezervy vymezený v územním plánu.

Varianty A, A1

Obchvat Sokolnic (var. A) přichází ze severozápadu jižně od nádraží po rozhraní pozemků a těsně míjí stávající skladovací areál při ulici Nádraží (areál by byl zřejmě při realizaci silnice částečně dotčen, jeho jižní část je ale nezastavěná – pouze zpevněná plocha). trasa se dále stáčí na jih do koridoru územní rezervy vymezeném v územním plánu. Těsným přimknutím k území u nádraží může toto řešení v budoucnu omezit případný rozvoj podnikatelských aktivit ve vazbě na stávající areály. Předpokládá se, že nová silnice by vytvořila hranici zástavby a krajiny, případné plochy za silnicí by bylo problematické dopravně napojit, protože stávající silnice III/4176 bude zrušena (minimálně její křížení s novou trasou silnice).

Varianta A1 (severní obchvat Žatčan) je ve směru z Újezda u Brna plynulým pokračováním silnice II/416, která dále prochází po hranici k.ú. Újezd u Brna a Žatčany v trase účelové cesty. Stávající silnice ze Žatčan do Újezda je na novou trasu A1 napojena novou „T“ křižovatkou.

Varianty B, B1

Trasy navrhované ve variantě B prochází v nezastavěném území bez vazby na zástavbu. Výjimkou je trasa silnice Újezd u Brna – Žatčany, která je oproti stávajícímu stavu upravena tak, aby umožnila dobré podmínky pro křížení obchvatu Újezda u Brna. Úprava trasy začíná na konici lince Šternovské, těsně za stávající obytnou zástavbou. Toto území ale leží v ochranném pásmu elektrických vedení 110 kV, a proto tu nelze očekávat žádný střet s případnou budoucí zástavbou.

4.4. Žatčany

Variantské řešení výhledové silniční sítě je navrženo mimo zastavěné území a mimo zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Žatčan (Ing. arch. Jiří Hála, 2013), řešení se také snaží zasahovat jen minimálně do přírodně rekreačního území vymezeného v severní části území obce za řekou Cézavou. Řešením je zde okrajově dotčena rozvojová plocha vodní a vodohospodářská (W₁) určená pro částečnou obnovu Žatčanského rybníka a sousední rozvojové plochy krajinné zeleně (ZK₁), (ZK₂) a (ZK₃). Řešení vodní plochy (W₁) v územním plánu ale neodráží žádný konkrétní záměr v území, proto je mírná korekce řešení v územním plánu možná. Severovýchodní nezastavěná část území obce je dotčena navrženou trasou obchvatu Újezda u Brna ve všech variantách.

Varianty A, A1

V těchto variantách dochází k úpravě napojení Žatčan na silnici II/380, nová trasa vychází od okraje zastavěného území a směřuje přes Cézavu k okružní křižovatce OK2. Do stejné křižovatky je zapojena také trasa severního obchvatu Žatčan (var. A1), který prochází po severním okraji území obce (po okraji nivy Cézavy).

Varianty B, B1

V těchto variantách je navržena menší úprava napojení Žatčan na silnici II/380 než ve variantě A. také zásah do přírodně rekreačního území severně od zástavby obce je mírně menší než ve variantách A, A1.

Okružní křižovatka OK2 je navržena přímo nad tokem Cézavy, a to s ohledem na trasování ostatních částí silniční sítě (obchvat Měšina a obchvat Telnice). Po severozápadním okraji území obce prochází obchvat Telnice, ve variantě B1 je jeho trasa významně zkrácena, neboť je na stávající silnici II/380 zapojena dříve, těsně za zástavbou Telnice.

4.5. Měnin

Variantské řešení výhledové silniční sítě je navrženo mimo zastavěné území a mimo zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Měšina (Ing. arch. Ivo Kabeláč, LAND Studio, 2013).

Varianty A, A1

Severovýchodní částí území obce prochází navržený západní obchvat Telnice a na trase stávající silnice II/380 je zde umístěna okružní křižovatka OK2. Stávající silnice Měnin – Žatčany je nově nasměrována severněji do této křižovatky. Řešením variant A a A1 (konkrétně situováním okružní křižovatky OK2 a jejím napojením na stávající silnici do Měšina) je dotčena severní část zastavitelné plochy občanského vybavení (rozvojová lokalita O) situované u stávající křižovatky II/380 a II/416.

Varianty B, B1

Nad tokem Cézavy v místě stávajícího mostu silnice II/380 je umístěna okružní křižovatka OK2, která řeší propojení všech nově navržených tras. Stávající silnice Měnin – Žatčany je nově nasměrována jižně do této křižovatky. Jižním ramenem se z této křižovatky odpojuje obchvat Měšina, který prochází po levém břehu Cézavy. Řešením obchvatu Měšina je dotčen koridor územní rezervy pro technickou infrastrukturu určený původně pro výhledovou realizaci elektrického vedení 400 kV. Trasování tohoto záměru bylo ale v nedávné době upraveno, součástí nově projednávaných ZÚR JMK je jiná trasa. Umístění obchvatu Měšina na levém břehu Cézavy je tedy z tohoto pohledu bezproblémové.

U Měninské Bažantnice je obchvat Měšina napojen na stávající trasu silnice do Blučiny, zástavba obce je na novou trasu napojena novou „T“ křižovatkou.

4.6. Hostěrádky-Rešov

Variantské řešení výhledové silniční sítě je navrženo mimo zastavěné území a mimo zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Měšina (LÖW & spol., s.r.o., 2012). Řešení všech variant je na území obce shodné, využívá koridor územní rezervy určený pro přeložku silnice II/416 umístěný na pravém břehu Cézavy. V místě křížení stávající silnice II/416 mezi Hostěrádkami-Rešovem a Šaraticemi je navržena křižovatka, jejíž řešení bylo podrobněji prověřeno v Územní studii silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012).

4.7. Šaratice

Variantní řešení výhledové silniční sítě navržené v této územní studii se nedotýká území obce Šaratice. Území obce ale svou západní částí zasahuje do řešeného území, a proto je obec Šaratice součástí tohoto vyhodnocení.

Řešení všech variant je v navazujícím území (v k.ú. Hostěrádky-Rešov) shodné a na území obce navazuje na koridor územní rezervy pro dopravní infrastrukturu (přeložku silnice II/416), který je vymezen v územním plánu Šaratice (Urbanismus, architektura, design – Studio spol. s r.o., 2013).

Závěr

Varianty nejsou v zásadním střetu se stávající ani navrhovanou zástavbou. Dochází pouze k lokálnímu dotčení izolovaných staveb v krajině (např. stavby v zahrádkářských lokalitách), případně k částečnému dotčení rozvojových ploch pro zástavbu.

Nejméně střetů vykazuje varianta B, kde jsou návrhem dotčeny pouze zahrádky podél Dunávky a Říčky. Ve variantě B1 přibývá střet s rozvojovou plochou pro výrobu a skladování na jihu Telnice.

Ve variantách A a A1 dochází ke střetům s územím zahrádek podél Dunávky, s opuštěným rodinným domem u silnice Telnice – Sokolnice (bývalým strážním domkem u silničního mostu přes železnici), s územím zahrádek u Říčky, se zástavbou areálů a s rozvojovými plochami jižně od nádraží Sokolnice-Telnice a potenciálně také s rozvojovou plochou pro občanské vybavení u křižovatky II/380 a II/416 v k.ú. Měnin. Možný je také střet s uvažovaným záměrem zdvojkolejněním železniční tratě č. 300.

Variantami A1, B a B1 jsou dotčeny také rozvojové plochy na severu Žatčan určené pro vodní plochu a pro krajinnou zeleň. Navržené komunikace ale prochází ve všech případech v maximální míře po okraji tohoto budoucího rekreačního území.

5. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉHO

Územní studie navrhla čtyři varianty řešení silniční sítě označené jako A, A1, B, B1. Z technického hlediska jsou všechny varianty realizovatelné.

Řešení všech variant není v zásadním střetu s uvažovaným systémem **cyklistické dopravy** (cyklotras a cyklostezek, viz následující schéma), naopak odvedením tranzitní dopravy ze sídel se sníží intenzita dopravy na stávajících průtazích silnic, z nichž některé dnes slouží pro vedení cyklistických tras (např. silnice II/418 mezi Sokolnicemi a Újezdem u Brna, silnice II/416 mezi Šaraticemi, Hostěrádkami-Rešovem a Újezdem u Brna, silnice II/416 mezi Měním a Žatčany). Při konkrétním řešení přeložek silnic II. třídy bude nutné zajistit dobré podmínky pro křížení těchto komunikací s uvažovanými cyklostezkami (zejména s cyklostezkou podél Cézavy v trase Měním – Žatčany – Újezd u Brna – Šaratice, s cyklostezkou podél Říčky v trase Měním – Telnice – Sokolnice, s cyklostezkou podél silnice III/4184 Telnice – nádraží, s cyklostezkou Telnice – Žatčany, s cyklostezkou Eurovelo č. E4 Chrlice – Sokolnice – Hostěrádky-Rešov – Šaratice).

Úpravou silniční sítě dojde také ke změnám v trasování autobusových linek **hromadné dopravy**. Lze předpokládat, že linky obsluhující zastávky uvnitř sídel budou využívat stávající (případně mírně upravené) trasy silnic procházející přes zastavěná území obcí, přeložky silnic budou využívat spíše dálkové autobusy (zejména linka 109 projíždějící po silnici II/380 směr Hodonín). Zrušením části silnice III/4176 jižně od nádraží Sokolnice-Telnice nedojde k dotčení systému hromadné dopravy (po této silnici dnes neprojíždí žádná autobusová linka).

V současné době je zpracovávána Studie proveditelnosti **železničních tratí** Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), kterou pro Správu železniční dopravní cesty zpracovává společnost SUDOP BRNO, spol. s r.o. Dle aktuálních informací od zpracovatele se v dotčeném území aktuálně nepočítá se zdvojkolejněním tratě č. 300. Navrhuje se zde zejména kompletní přestavba kolejiště nádraží Sokolnice-Telnice a dále vznik nových železničních zastávek Sokolnice obec a Újezd u Brna (posun stávající zastávky na východ od větší blízkosti historického jádra města). Dvojkolejná trať je nyní navržena z Brna pouze do Chrlic, se zdvojkolejněním další části trati lze uvažovat až ve vzdálenější budoucnosti v souvislosti se stavbou Severojižního kolejového diametru.

Osa obchvatu Sokolnic (přeložky silnice II/418) navrženého ve variantě A/A1 se dostává nejbližší zhruba 30 m od osy stávající koleje, lze předpokládat, že tato vzdálenost je dostatečná i pro případné budoucí zdvojkolejnění této tratě (těleso železnice by se v rozšířilo o cca 4 m). V těchto variantách by bylo nejspíše nutné následně řešit koordinaci s uvažovanou zastávkou Sokolnice obec a s případnou související autobusovou zastávkou u silnice III/4182 poblíž stávajícího nadjezdu nad tratí. Zpracování Studie proveditelnosti ale bude dokončeno až na podzim roku 2015 a všechny tyto informace jsou tedy pouze předběžné.

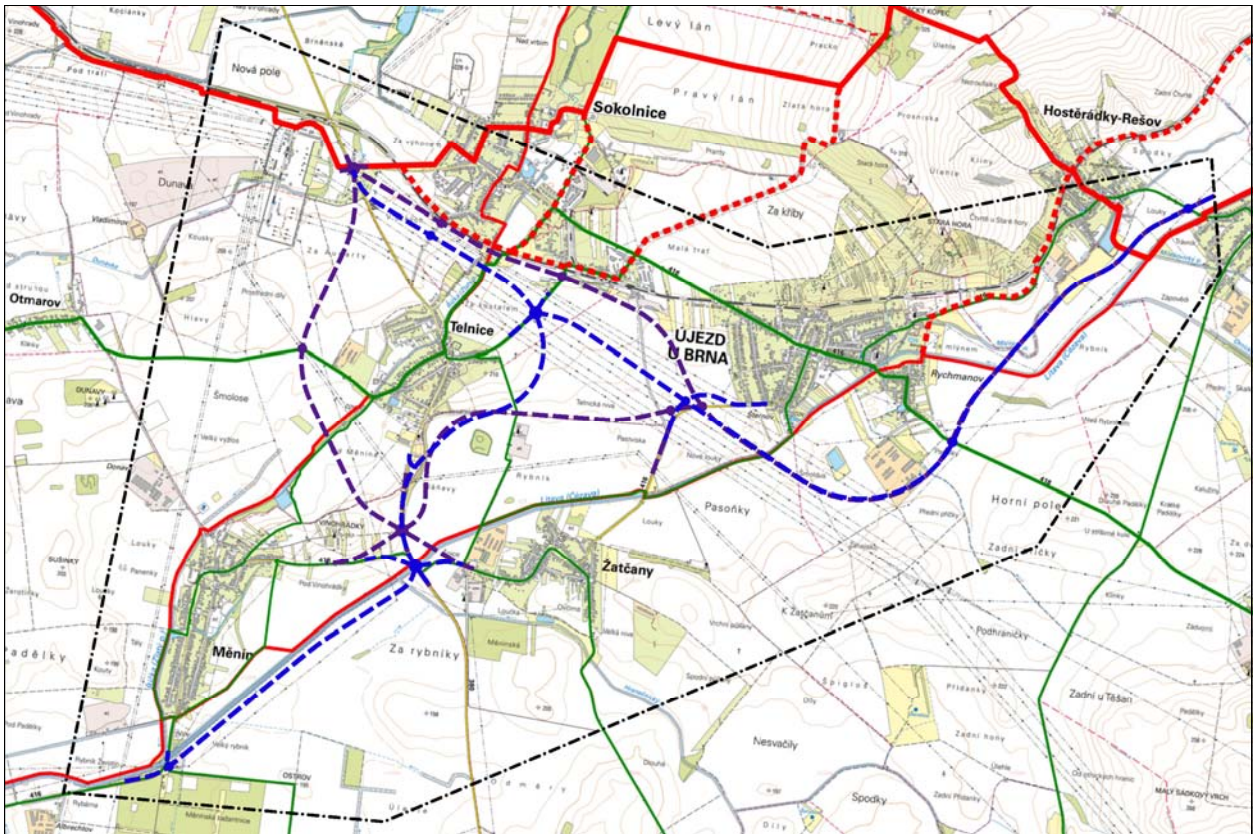
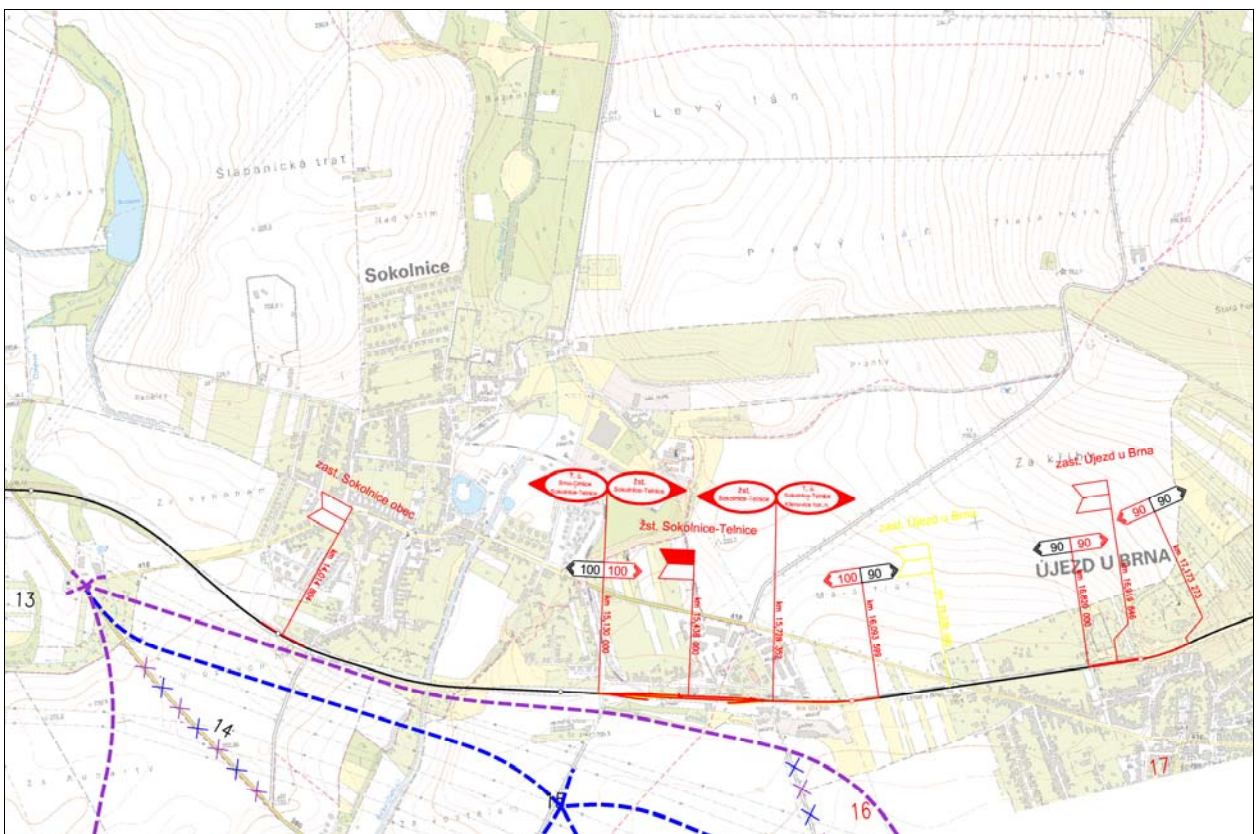


Schéma navržených tras silnic (fialově varianty A+A1, modře varianta B+B1) a uvažované sítě cyklistické dopravy (zeleně stav, červeně návrh, silná červená Eurovelo č. E4, čárkovaně možné varianty), ADOS, 2015



Výřez situace studie proveditelnosti trati Veselí n. M. – Blažovice – Brno, Část 2 Varianty K (červeně jsou navržené úpravy trati) s připojeným řešením přeložek silnic varianty A/A1 (fialově) a B/B1 (modře), SUDOP BRNO, 2015

Varianta A

Jedná se o západní obchvat Telnice a jižní obchvat Sokolnic a Újezda u Brna.

Upřednostňuje „přímé“ vedení přeložky silnice II/380 v plynulé trase s menším počtem křižovatek, avšak ne zcela uspokojivě řeší průjezdní úsek silnice II/416 obcí Žatčany. Zde je nutné regulovat průjezd tranzitní dopravy obcí pomocí dopravního značení (nákladní doprava by měla objíždět Žatčany po přeložkách silnic II/380 a II/418 přes okružní křižovatku u sokolnické rozvodny).

Trasa přeložky silnice II/418 se přimyká k železniční trati č. 300, nejbližší osová vzdálenost mezi kolejí a silnicí je zhruba 30 m. Ve zpracovávané studii proveditelnosti se zde počítá se zachováním jednokolejné trati a prověřuje se zde vznik nové železniční stanice Sokolnice obec, jejíž dopravní obsluha (hromadnou dopravou a pěšími) by se mohla dotknout řešení přeložky II/418. Tyto záměry by bylo nutné v budoucnu zkoordinovat. Ve vzdálenější budoucnosti se ale uvažuje se zdvojkolejněním této trati (viz výše), se kterým by tedy mělo být při případné realizaci přeložky silnice II/418 počítáno.

Na trase přeložky silnice II/418 neodpovídá vzdálenost uvažovaných křižovatek článku normy týkajícího se minimálních vzdáleností křižovatek na silnici II. třídy (ČSN požaduje pro návrhovou rychlost 70 km/h vzdálenost alespoň 1000 m). Velké množství křižovatek vyplývá s husté stávající silniční sítě. Přeložka II/418 kříží stávající silnice III/4182 (ulice Mrtvá), III/4184 (ulice K Nádraží) a III/4176 (ulice Nádražní). Nejmenší vzdálenost křižovatek tak vychází pouze cca 650 m (mezi III/4182 a III/4184). Aby byla tato hodnota zásadně neodpovídající ČSN zvýšena, je ve studii uvažováno zrušení silnice III/4176 v trase od nádraží směrem k silnici II/416. Nejmenší vzdálenost křižovatek je pak cca 800 m mezi silnicemi II/380 (okružní křižovatka OK1) a III/4182 (ulice Mrtvá). Takovou výjimku z normy lze v takto hustě osídleném území odůvodnit. Dopravní napojení Žatčan na nádraží by po zrušení silnice III/4176 probíhalo z ulice K Nádraží (silnice III/4184), pak po přeložce silnice II/418 a dále po stávající trase II/416.

Pozn. Pokud by nebylo možné ani pro takto upravené řešení povolit výjimku z normy (i když v takto hustě osídleném území je takové řešení odůvodnitelné), bylo by nutné pro silniční provoz zrušit také křižovatku se silnicí III/4182 (ulice Mrtvá). Toto spojení Telnice a Sokolnic by dále fungovalo pouze pro pěší a cyklistický provoz, obec Telnice by byla z přeložky II/418 napojena pouze po stávající silnici III/4184 (ulice K Nádraží). Možná je zřejmě také varianta mimoúrovňového křížení obchvatu Sokolnic a ulice Mrtvé bez napojení (obchvat Sokolnic by byl situovaný v zářezu obdobně jako blízká železniční trať a ulice Mrtvá by zůstala v dnešní podobě).

Celková délka navržených přeložek ve variantě A činí cca 11,48 km (oproti 12,77 km stávajících silnic) – podrobně viz následující tabulku.

Pozn. Délky všech přeložek uvedené v tabulkách této kapitoly se týkají pouze hlavních tras, nejsou sem započteny úpravy napojení, okružní křižovatky, apod. Podrobně jsou délky navržených komunikací vyčísleny v Odhadu nákladů pro jednotlivé varianty.

Varianta A	Délka stávajících silnic [km]	Délka navržených přeložek silnic [km]	Poznámka
II/380	3,045	3,144	obchvat Telnice (S 9,5)
II/416	4,693	4,966	obchvat Újezdu od křížení se stávající II/416 u Šaratic po křížení se stávající II/416 na Žatčany (S 7,5)
II/418	5,033	3,366	obchvat Sokolnic po křížení se stávající II/416 na Žatčany (S 7,5)
celkem	12,771	11,476	

Srovnání současných délek silnic II. třídy a jejich navržených přeložek – varianta A

Varianta A1

Jedná se o doplnění varianty A o přeložku silnice II/416 územím mezi Žatčany a Telnicí. Toto řešení zajišťuje odklon tranzitní dopravy z průjezdního úseku silnice II/416 obcí Žatčany. Navržená silniční síť se ale jeví jako nepřiměřeně hustá, zástavba jádrového sídla Telnice je v tomto případě v podstatě ze všech stran ohraničena přeložkami silnic.

Problematika vyplývající s příliš malých vzdáleností křižovatek na přeložce silnice II/418 je shodná jako ve variantě A. Vzdálenost křižovatek na přeložce silnice II/416 (severní obchvat Žatčan) také neodpovídá požadavku ČSN – vzdálenost mezi křižovatkou s přeložkou II/418 a křižovatkou s napojením Žatčan je pouze cca 240 m. Pro nízké očekávané intenzity dopravy směrem do Žatčan je toto řešení možné a výjimku z normy lze odůvodnit.

Pozn. Pokud by nebylo možné výjimku z normy povolit, bylo by zřejmě nejvhodnější spojit dvě zmiňované „T“ křižovatky do jedné okružní křižovatky na přeložce II/416 resp. II/418. Napojení Žatčan by ale bylo nutné zcela přestavět, což může být v místě křížení koridoru elektrických vedení VVN náročné (podmínkou je zajištění dostatečné výšky mezi vodiči a vozovkou, což lze zajistit ideálně křížením vedení poblíž stožárů).

Ve variantě A1 je navrženo celkem 14,37 km přeložek (oproti 16,03 km stávajících silnic) – podrobně viz následující tabulku.

Varianta A1	Délka stávajících silnic [km]	Délka navržených přeložek silnic [km]	Poznámka
II/380 (A)	3,045	3,144	obchvat Telnice (S 9,5)
II/416 (A)	4,693	4,966	obchvat Újezdu od křížení se stávající II/416 u Šaratic po křížení se stávající II/416 na Žatčany (S 7,5)
II/416 (A1)	3,255	2,890	obchvat Žatčan (S 7,5)
II/418 (A)	5,033	3,366	obchvat Sokolnic po křížení se stávající II/416 na Žatčany (S 7,5)
celkem	16,026	14,366	

Srovnání současných délek silnic II. třídy a jejich navržených přeložek – varianta A1

Varianta B

Jedná se o východní obchvat Telnice a jižní obchvat Sokolnic a Újezdu u Brna, součástí je také jižní obchvat Měnina. Trasa přeložky silnice II/380 prochází východně od Telnice dvěma výraznými protisměrnými oblouky. Řešení obchvatů Telnice a Sokolnic je s ohledem na délku navržených tras úspornější než ve variantě A.

Varianta B překládá silnici II/380 do ne zcela plynulé trasy, ale navržené řešení je z ekonomického hlediska výhodnější (společný úsek obchvatu Telnice a Sokolnic). Pozitivem je také to, že obec Telnice by nebyla ve svém rozvoji limitována silnicí na své západní straně. Vedení přeložky silnice II/380 spolu s jižním obchvatem Újezdu u Brna a Sokolnic tvoří zároveň i logický severní obchvat obce Žatčany.

Na trase přeložky silnice II/380 neodpovídá vzdálenost uvažovaných křižovatek článku normy týkajícího se minimálních vzdáleností křižovatek na silnici II. třídy (ČSN požaduje pro návrhovou rychlost 80 km/h vzdálenost alespoň 1500 m). Velké množství křižovatek vyplývá s hustě stávající silniční sítí. Nejmenší vzdálenost křižovatek vychází pouze cca 800 m mezi stávající okružní křižovatkou u rozvodny Sokolnice a silnicí III/4182 (ulice Mrtvá). V takto hustě osídleném území je takové řešení odůvodnitelné.

Pozn. Pokud by nebylo takové řešení možné a výjimku z normy nebylo možné povolit, bylo by nutné pro silniční provoz zrušit také křižovatku se silnicí III/4182 (ulice Mrtvá). Toto spojení Telnice a Sokolnic by dále fungovalo pouze pro pěší a cyklistický provoz, obec Telnice by byla z přeložky II/418 napojena pouze po stávající silnici III/4184 (ulice K Nádraží). Variantně je možná zřejmě také varianta mimoúrovňového křížení obchvatu Sokolnic a ulice Mrtvé bez napojení (obchvat Sokolnic by byl situovaný v zářezu obdobně jako blížká železniční trať a ulice Mrtvá by zůstala v dnešní podobě).

Problém se vzdáleností křižovatek je také na přeložce silnice II/416. Aby bylo dosaženo normové vzdálenosti křižovatek, je ve studii uvažováno zrušení silnice III/4176 v trase od nádraží směrem k silnici II/416. Dopravní napojení Žatčan na nádraží by po zrušení silnice III/4176 probíhalo z ulice K Nádraží (silnice III/4184) a dále po východním obchvatu Telnice.

Jižně od Telnice prochází přeložka silnice II/380 poměrně dlouho (cca 500 m) v souběhu se stávající trasou II/380 (až k okružní křižovatce OK2), nicméně tyto komunikace jsou usazeny v různých výškách (přeložka prochází po hraně nivy Cézavy, zatímco stávající trasa prochází po terénní hraně nad nivou; výškový rozdíl je zde až 8 m; obě trasy se pak postupně výškově přibližují směrem k OK2).

Obchvat Měnina prochází po levém břehu Cézavy kompletně v aktivní zóně jejího záplavového území. Toto řešení je technicky možné, ať už tak, že silnice bude vedena po terénu a dojde k jejímu občasnému přelití nebo bude situována na náspu s dostatečným množstvím propustí.

Celková délka přeložek silnic ve variantě B bez obchvatu Měnina činí cca 10,71 km (oproti 13,37 km stávajících silnic), s obchvatem Měnina je pak délka přeložek 13,48 km (oproti 16,62 km stávajících silnic) – podrobně viz následující tabulku.

Varianta B	Délka stávajících silnic [km]	Délka navržených přeložek silnic [km]	Poznámka
II/380	3,350	4,276	od začátku přeložky přes OK1 a OK2 (S 9,5)
II/416	4,984	6,431	od OK1 po křížení se stávající II/416 (S 7,5)
II/416	3,257	2,768	obchvat Měnina (S 7,5)
II/418	5,033	0,0	ruší se, začíná až za křížením nové II/416
celkem	16,624	13,475	

Srovnání současných délek silnic II. třídy a jejich navržených přeložek – varianta B

Varianta B1

Jedná se mírnou úpravu řešení varianty B, která spočívá ve zkrácení přeložky silnice II/380 jižně od Telnice.

Je zde prověřeno úspornější řešení, kdy by se přeložka silnice II/380 jižně od Telnice napojila na stávající trasu silnice II/380 dříve (na okraji stávající i v územním plánu navržené zástavby) a odpadlo by tak souběžné vedení těchto tras navržené ve variantě B. Okružní křižovatka OK2 nad Cézavou by měla pouze pět ramen a mohla by být zřejmě menší.

Řešení přeložky II/380 je problematické z pohledu vzdáleností křižovatek. Jeden problém je shodný jako v případě varianty B (tedy vzdálenost 800 m mezi stávající okružní křižovatkou u rozvodny Sokolnice a silnicí III/4182). Druhý problém vyplývá z toho, že je zde oproti variantě B navržena nová křižovatka pro jižní napojení Telnice, a to ve vzdálenosti cca 500 m od okružní křižovatky OK2. Tyto vzdálenosti neodpovídají normovým požadavkům (ČSN požaduje pro návrhovou rychlost 80 km/h minimální vzdálenost 1500 m), ale v takto hustě osídleném území je takové řešení odůvodnitelné a výjimku z normy by mělo být možné povolit. V opačném případě je řešení této varianty bezpředmětné, neboť se od varianty B liší právě úpravou řešení jižně od Telnice.

Celková délka přeložek silnic ve variantě B1 bez obchvatu Měnina činí cca 10,33 km (oproti 12,9 km stávajících silnic), s obchvatem Měnina je pak délka přeložek 16,16 km (oproti 13,09 km stávajících silnic) – podrobně viz následující tabulku.

Varianta B1	Délka stávajících silnic [km]	Délka navržených přeložek silnic [km]	Poznámka
II/380 (B1)	2,883	3,894	od začátku přeložky přes OK1 až po napojení na st. II/380 na jihu Telnice (S 9,5)
II/416 (B)	4,984	6,431	od OK1 po křížení se stávající II/416 (S 7,5)
II/416 (B)	3,257	2,768	obchvat Měnina (S 7,5)
II/418 (B)	5,033	0,0	ruší se, začíná až za křížením nové II/416 (S 7,5)
celkem	16,157	13,093	

Srovnání současných délek silnic II. třídy a jejich navržených přeložek – varianta B1

Závěr

Všechny varianty jsou technicky realizovatelné a zajišťují odpovídající obsluhu území. Odvádí tranzitní dopravu ze současných průjezdných úseků silnic II. třídy na obchvaty obcí. Nedochozí k zásadním střetům s uvažovaným systémem cyklistických tras, v jednotlivých případech bude nutné řešit vhodná křížení cyklotras a přeložek silnic. Návrhem žádné z variant není zásadním způsobem ovlivněna obsluha území hromadnou dopravou. Varianty nejsou v zásadním střetu s uvažovanými úpravami železniční tratě č. 300, **u variant A či A1 je ale nutné počítat s výhledovým zdvojkolejněním této železniční trati.**

Ve všech návrzích dochází v různé míře k nenaplnění požadavků ČSN 736101/Z1 týkajících se vzdáleností křižovatek v nezastavěném území. Konkrétní výjimky z normy by ale mělo být možné v takto hustě osídleném území povolit.

Nejméně střetů s požadavky ČSN týkajícími se vzdáleností křižovatek vykazují varianty A a B (problémem je v obou případech pouze křížení se silnicí III/4182 – ulicí Mrtvou).

Pokud bychom chtěli srovnat délky navržených přeložek silnic II. třídy s délkami odpovídajících stávajících silnic II. třídy (které budou zřejmě převedeny do kategorie silnic III. třídy), došli bychom k závěru, že ve všech případech jsou navržené přeložky kratší než stávající trasy. **Jako výhodnější vychází z tohoto pohledu varianty B a B1** (přeložky mají pouze zhruba 81 % délek stávajících silnic). V případě variant A a A1 jsou přeložky o něco delší a tvoří cca 90 % délek stávajících silnic.

Jednotlivé varianty zajišťují obchvaty jednotlivých obcí různým způsobem. Varianty A a A1 neobsahují obchvat Měňína, varianta A pak neobsahuje obchvat Žatčan. **Komplexní návrh obchvatů všech obcí v řešeném území je součástí variant B a B1** (varianta B1 pak nabízí mírně úspornější řešení). Podrobnější srovnání jednotlivých variant co do délek přeložek a jejich funkce je patrné z následující tabulky.

	Délka přeložek silnic II. třídy [km]			
	Varianta A	Varianta A1	Varianta B	Varianta B1
Obchvat Telnice	3,144	3,144	4,276	3,894
Obchvat Sokolnic	8,332	8,332		
Obchvat Újezda u Brna			6,431	6,431
Obchvat Hostěrádek-Rešova a Šaratic				
Obchvat Žatčan	–	2,890	2,768	2,768
Obchvat Měňína	–	–		
Celkem	11,476	14,366	13,475	13,093

Srovnání délek a funkcí přeložek silnic II. třídy v jednotlivých variantách

6. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA ENERGETICKÉHO ZÁKONA

Toto posouzení bylo zpracováno jako zvláštní příloha **Technické posouzení navržených tras s ohledem na el. vedení VVN 220/400 kV** (ATELA spol. s r.o., KNESL+KYNČL s.r.o.), která byla určena zejména pro projednání se společností ČEPS, a.s.

Posouzení v této příloze se týká pouze elektrických vedení 220 kV a 400 kV, která jsou součástí republikové přenosové soustavy. Vedení VVN 110 kV (v majetku společnosti E.ON Česká republika s.r.o.) jsou součástí distribuční soustavy a jejich případné dotčení návrhem silnic nevyvolává zásadní investice (případné přeložky jednotlivých stožárů lze realizovat bez zásadních problémů).

Řešení nových silnic v dotčeném území bylo v maximální možné míře navrhováno s ohledem na trasování elektrických vedení a na umístění podpěrných stožárů vedení VVN – trasy silnic prochází pokud možno mimo ochranná pásma elektrických vedení (s výjimkou křížení) a dále jsou přimknuty co nejvíce k těmto místům, kde lze očekávat splnění požadavku na podjezdnou výšku.

Závěr

Trasy silnic II. třídy navržené v rámci Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice s výjimkou trasy Újezd – Žatčany (var. A1) splňují svým umístěním i výškovým uspořádáním požadavky energetického zákona, které odpovídají úrovni této projekční fáze (územní studie prověřující trasy výhledových přeložek silnic).

Trasy silnic jsou v maximální míře navrženy mimo ochranná pásma elektrických vedení VVN 220 kV a 400 kV, v místech křížení silnic a vedení VVN pak navržené silnice splňují požadavek minimální vzdálenosti mezi vodiči a povrchem uvažované vozovky (mimo trasu Újezd – Žatčany ve var. A1). Návrh silnic respektuje také rozvojové záměry společnosti ČEPS, a. s. (navržené trasy vedení 400 kV).

Požadavek na minimální vzdálenost vodičů a povrchu vozovky **nesplňuje** trasa Újezd – Žatčany navržená ve variantě A1 v místě, kde se kříží s elektrickým vedením 220 kV č. 243/244 Sokolnice – Bisamberg mezi stožáry č. 11 a 12. Navržená vozovka se zde nachází pouze 6,2 m pod elektrickými vodiči, což neodpovídá minimální požadované hodnotě (7 m). V tomto místě ale **není splněna požadovaná vzdálenost od vodičů ani ke stávajícímu terénu** (v nejnižším bodě průhybu činí pouze 6,7 m).

Toto vedení má být v budoucnu přestavěno na 400 kV a přitom budou změněny také jeho výškové parametry; lze tedy očekávat, že po této úpravě bude také trasa A1 vyhovovat požadavkům na minimální vzdálenost pod vodiči. Navíc lze předpokládat, že pokud by došlo k přípravě realizace této komunikace, dojde na základě aktuální situace k úpravě jejího trasování tak, aby podjezdná výška minimálním požadavkům vyhověla. Přitom doba realizace nových komunikací prověřovaných v této studii není v současnosti známa, jedná se o dlouhodobý výhled minimálně 30–50 let. Na základě těchto uvedených úvah lze **předpokládat, že v době realizace přeložek navržených v této územní studii, bude také varianta A1 splňovat požadavky energetického zákona.**

7. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA EKONOMICKÉHO

Toto posouzení bylo zpracováno jako zvláštní příloha **Odhad nákladů pro jednotlivé varianty** (Ateliér DPK s.r.o., Ing. Petr Soldán).

Výpočet stanovení investičních nákladů vychází z ceníkového podkladu „Aktualizace cenových normativů staveb pozemních komunikací ve stupni investičních záměrů a sestavení cenových normativů pro ocenění železničních staveb ve stupni Záměr projektu“ vydaného SFDI 28.2.2013. Cenová úroveň je vztažena k roku 2012. Inflační koeficient byl převzat z materiálů SFDI v hodnotě 0,17%. Výkaz výměr je stanoven ze studie a obsahuje veškeré známé kumulované položky včetně odhadnutých délek mostů. Úseky přeložek silnic byly určeny v logických celcích aby bylo možno stanovit cenu při etapovosti výstavby.

Odhad celkových nákladů pro jednotlivé varianty je uveden v následující tabulce.

	Celková cena (2015) bez DPH [Kč]	Celková cena (2015) s DPH [Kč]	Celková délka přeložek [km]	Podíl ceny (2015) s DPH a délky přeložek [Kč/km]	Poznámka
Varianta A	486 377 658	583 653 189	11,476	50 858 591	obchvaty Telnice, Sokolnic, Újezda u Brna, Hostěrádek-Rešova
Varianta A1	544 537 081	653 444 498	14,366	45 485 486	obchvaty Telnice, Sokolnic, Újezda u Brna, Hostěrádek-Rešova, Žatčan
Varianta B	580 137 928	696 165 513	13,475	51 663 489	obchvaty Telnice, Sokolnic, Újezda u Brna, Hostěrádek-Rešova, Žatčan, Měnina
Varianta B1	548 575 294	658 290 352	13,093	50 278 038	obchvaty Telnice, Sokolnic, Újezda u Brna, Hostěrádek-Rešova, Žatčan, Měnina

Srovnání nákladů pro jednotlivé varianty

Závěr

Nejnižší náklady vykazuje varianta **A**, která však neřeší obchvaty Žatčan a Měnina. O zhruba 70 milionů je dražší varianta **A1**, která doplňuje obchvat Žatčan, ale její součástí opět není obchvat Měnina. Podobnou cenu vykazuje varianta **B1**, jejíž součástí je ale také obchvat Měnina. Varianta **B**, která nabízí obdobnou obsluhu jako varianta B1, ale délka přeložek je zhruba o 380 m delší, je nejdražší.

Pokud bychom chtěli srovnat výhodnost řešení variant A a B, které se liší obchvatem Měnina, mohli bychom učinit následující rozvahu (přitom předpokládáme, že obchvat Měnina lze technicky přidat také do variant A či A1, a to v obdobné podobě, jako je navržen ve variantách B a B1) :

- Pokud bude preferováno řešení **s obchvatem Měnina**, mohli bychom k ceně variant A nebo A1 připočítat přibližnou cenu obchvatu Měnina (ten odhadem představuje investici zhruba 120 milionů Kč vč. DPH). Dostali bychom výslednou cenu zhruba 703 milionů Kč za variantu A s obchvatem Měnina nebo 773 milionů Kč za variantu A1 s obchvatem Měnina, což je významně více než v případě variant B nebo B1.
- Pokud bude preferováno řešení **bez obchvatu Měnina**, mohli bychom jeho přibližnou cenu (odhadem investice zhruba 120 milionů Kč vč. DPH) odečíst od cen varianty B nebo B1. Dostali bychom výslednou cenu zhruba 576 milionů Kč za variantu B bez obchvatu Měnina nebo 565 milionů Kč za variantu B1 bez obchvatu Měnina, což je méně než v případě variant A nebo A1.

Pozn. Odhadovaná cena obchvatu Měnina (120 milionů Kč) je vypočítána jako poměrná část celkové ceny varianty B (vč. DPH), připadající na délku navržené silnice (obchvat Měnina má délku 2,768 km, tj. 16,6 % délky všech navržených komunikací). Vypočítaná suma cca 116 milionů je přitom zaokrouhlena nahoru.

Ze závěrů těchto úvah je zřejmé, **že varianta B nebo B1 nabízí výhodnější komplexní řešení**. Důvodem je zejména fakt, že jejich podstatou je úspornější řešení přeložek silnic, kdy je východní obchvat Telnice zároveň obchvatem Sokolnic a obchvatem Žatčan. Tedy celková délka obchvatů (bez započtení obchvatu Měnina) je ve variantách B či B1 nižší než ve variantách A a A1.

8. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH TRAS SILNIC Z HLEDISKA VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (VČETNĚ VLIVU NA SOUSTAVU NATURA 2000)

Toto posouzení bylo zpracováno jako zvláštní příloha **Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, včetně hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000** (INVEK s.r.o., Ing. Petr Mynář; Ing. Pavel Kolářek, Ph.D., Mgr. Edita Ondráčková). Níže jsou uvedeny závěrečné texty (případně mírně formálně upravené) obsažené v tomto dokumentu (v Částech 3, 4 a 5).

Vyhodnocení vlivu na soustavu Natura 2000

Předmětem hodnocení naturového screening reportu byla koncepce - „Územní studie řešení silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“. Koncepce je zpracována ve čtyřech variantách.

Cílem hodnocení bylo zjistit, má-li předmětná koncepce významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost území soustavy Natura 2000, tj. na EVL Špice (CZ0624112) a EVL Zřídla u Nesvačilký (CZ0620076).

V souhrnu lze konstatovat, že hodnocená koncepce svým návrhem přeložek silnic II/380, II/416, II/418 do území soustavy Natura 2000 fyzicky nezasahuje. Všechny varianty navrhovaných přeložek silnic jsou z hlediska vyhodnocení potenciálních vlivů srovnatelné. Žádná z nich prostorově do předmětných evropsky významných lokalit nezasahuje, přičemž návrhy přeložek jsou vymezeny zcela mimo a v dostatečné vzdálenosti od posuzovaných EVL, a byl tak předběžně konstatován nulový vliv (0) na předmětné EVL resp. na jejich předměty ochrany. Potenciální vlivy nepřímé, vyplývající z koncepce, nejsou na základě současných znalostí přepokládány. Hodnocená koncepce tedy nemá potenciál předmětné EVL přímým či nepřímým způsobem ovlivnit.

Předběžné hodnocení tak dospělo k závěru, že předložená koncepce nemůže mít potenciálně významný negativní vliv na celistvost a příznivý stav předmětů ochrany soustavy Natura 2000.

Porovnání variant

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, na ovzduší a klima, vlivů hluku, vlivů na vodu, půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje jsou všechny varianty vyhodnoceny jako srovnatelné. Podstatné je, že žádná z variant nevykazuje takové negativní vlivy, které by ji vylučovaly z možné realizace.

Ani hlediska vlivů na faunu, flóru, ekosystémy a biologickou rozmanitost (včetně vlivů na zvláště chráněná území a území soustavy Natura 2000) nevykazuje žádná z variant takové negativní vlivy, které by ji vylučovaly z možné realizace. U několika dílčích okruhů se však jeví jako mírně příznivější trasování v některé z variant B resp. B1, které vykazuje méně kolizí se skladebnými částmi ÚSES a vede k celkově nižšímu dotčení ekologicky cenných segmentů území (potenciál okrajové kolize varianty B1 s registrovaným VKP je přitom spolehlivě řešitelný dílčím posunem trasy) a vede k nižší fragmentaci krajinných prostorů. Z tohoto důvodu jsou preferovány spíše tyto varianty.

Lze tedy konstatovat, že z hlediska celkových dopadů na životní prostředí hodnoceného území a obyvatelstvo jsou všechny varianty vyhodnoceny jako srovnatelné, rozdíly mezi variantami jsou málo významné. Při podrobnějším pohledu lze doporučit spíše některou z variant B resp. B1.

Závěry vyhodnocení

Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, včetně hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 (dále jen "environmentální vyhodnocení" nebo "vyhodnocení") je zpracováno jako samostatná příloha Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice (dále jen "územní studie"). Předmětem této studie je řešení silnic II. třídy tj. přeložky silnic II/380, II/416 a II/418, které bylo zpracováno variantně (var. A, A1, B, B1).

Cílem environmentálního vyhodnocení je přiměřeně účelu územní studie vyhodnotit možné dopady řešení na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického) a krajinu. Součástí tohoto environmentálního hodnocení je i koncepční hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 (naturový screening report) a vzájemné porovnání variant.

Řešení přeložek silnic se jeví z hlediska střetů se zájmy ochrany obyvatelstva, přírody a krajiny ve všech variantách jako proveditelné, vlivy na jednotlivé složky životního prostředí vč. ochrany obyvatelstva je možno hodnotit jako

akceptovatelné, ve většině sledovaných okruzích jako málo významné až nevýznamné. Řešené varianty tras přeložek silnic nezasahují do území se zvláštním režimem ochrany přírody a krajiny, žádná z variant nevykazuje takové negativní vlivy, které by ji vylučovaly z možné realizace. Jako podmíněčně negativní byl shledán pouze vliv na půdu, a to s ohledem na předpokládaný zábor ZPF v 1. a 2. třídě ochrany. Toto je však dáno plošně dominantním zastoupením bonitně cenných půd v řešeném území.

Rozdíly mezi jednotlivými variantami z hlediska jejich potenciálních dopadů na složky životního prostředí jsou vyhodnoceny jako málo významné. Z hlediska vlivů na faunu, flóru, ekosystémy a biologickou rozmanitost se však jako příznivější jeví varianty B resp. B1 (blíže viz ČÁST 4 POROVNÁNÍ VARIANT).

Z hlediska potenciálních vlivů na území soustavy Natura 2000, je vliv územní studie předběžně vyhodnocen jako nulový, významně negativní vliv tak byl vyloučen, a to u všech variant.

Obecná doporučení

U většiny problémových okruhů nejsou navržena dodatečná opatření.

Z hlediska vlivů na hluk budou případná opatření zpřesňována v průběhu projektové přípravy jednotlivých komunikací (protihlukové stěny). Parametry protihlukových opatření (pokud taková v následných fázích projektové přípravy vyplynou) budou stanoveny v průběhu projektové přípravy u jednotlivých komunikací v akustických studiích.

Z hlediska vlivů na vodu bude v následném stupni projektové přípravy nutno prověřit možnou změnu pohybu povodňových vod a eliminovat možné vlivy na kvalitu vod v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje (především však srážkových vod z tělesa komunikace).

Z hlediska vlivů na faunu, flóru a ekosystémy, bude v další fázi projektové přípravy potřeba koordinovat projektové řešení návrhu přeložek s řešením ÚSES v územních plánech obcí s ohledem na minimalizaci zásahů do potenciálně dotčených skladebných částí ÚSES. U varianty B1 je nutno dořešit potenciální střet s registrovaným VKP, to je proveditelné dílčím posunem trasy.

Doporučení z hlediska výběru variant: Ve vztahu k vlivům na obyvatelstvo, lidské zdraví, ovzduší, klima, hluk, půdu, vodu, horninové prostředí, hmotné statky a kulturní dědictví jsou varianty řešení srovnatelné, žádná z nich není preferována. Ve vztahu k vlivům na faunu, flóru a ekosystémy (ÚSES a významné krajinné prvky) a vlivům na krajinu se jako příznivější jeví řešení trasování přeložek ve variantě B příp. B1 (za podmínky eliminace střetu s registrovaným VKP).

9. POSOUZENÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA VLIVU NA SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL

Pokud by došlo k realizaci navržených obchvatů obcí (přeložek silnic II. třídy), znamenalo by to zlepšení podmínek pro bydlení podél dnes zatížených komunikací (zejména co se týká hluku a znečištění ovzduší). Zklidnění dopravy by na dnes „neobyvatelných“ hlavních ulicích mohlo způsobit nárůst míry a kvality využití těchto veřejných prostranství obyvateli, tj. zvýšení počtu sociálních interakcí, které by mohly způsobit **zvýšení míry spokojenosti s kvalitou života a posílení pospolitosti místní občanské společnosti**.

Negativním jevem může být při odvedení tranzitní dopravy zejména **pokles úrovně občanského vybavení**, které může být na této dopravě více či méně závislé. Jedná se zejména o komerční zařízení typu maloobchodu či pohostinství, které nebudou mít bez projíždějících návštěvníků dostatečný počet zákazníků a mohou být z toho důvodu ekonomicky neprovozovatelné.

Lze předpokládat, že realizace přeložek nebude mít zásadní vliv na demografickou strukturu obyvatel, na zdravotní stav a nemocnost obyvatel, na vzdělanostní strukturu a rovnoprávnost občanů ani na životní úroveň či zaměstnanost, respektive že vliv na tyto okruhy bude spíše pozitivní (např. zlepšení dopravního napojení obce na město Brno či další regionální centra může zvýšit poptávku po bydlení v obci a také zlepšit hospodářské podmínky pro podnikání v obci). Výjimkou může být snad zaměstnanost obyvatel v sektoru maloobchodu a pohostinství, která může být odvedením tranzitní dopravy v některých, zejména menších, obcích dotčena (viz výše).

Lze konstatovat, že ve všech obcích s navrženými obchvaty má navržené řešení na společenství obyvatel obdobný vliv. V případě variant A a A1 lze ale předpokládat, že absence obchvatu Měnina může mít potenciálně negativní dopad, neboť obyvatelé Měnina nebudou moci těžit z obdobných výhod jako obyvatelé ostatních obcí s obchvaty, naopak budou zřejmě zatíženi dopravou s ještě vyšší intenzitou, neboť jejich obec zůstane jediná na celé trase Blučina – Slavkov u Brna bez obchvatu.

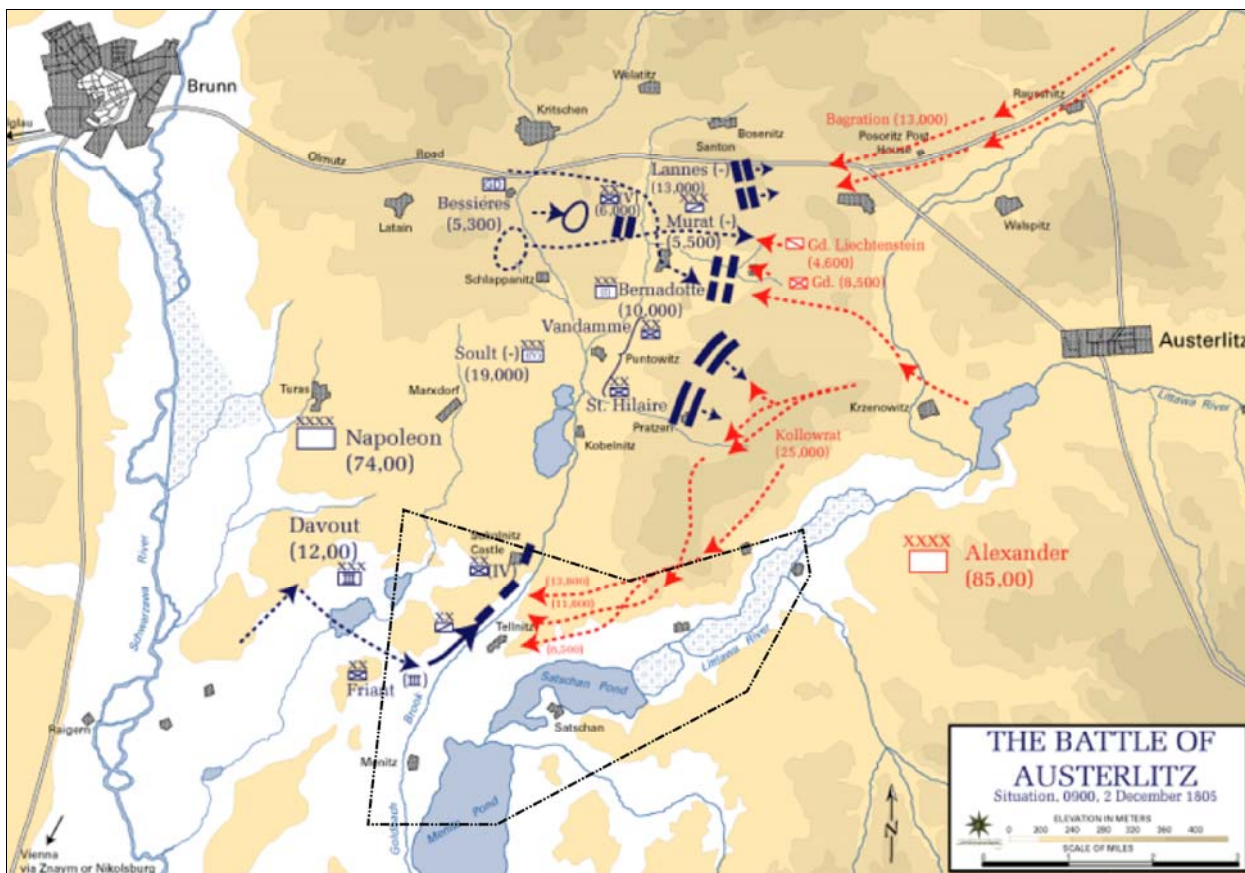
Z hlediska soudržnosti obyvatel je nutné zhodnotit vliv řešení na **krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova**, která do řešeného území zasahuje od severovýchodu a rozprostírá se v území mezi Žatčany, Telnicí, Sokolnicemi a Újezdem u Brna (včetně částí zástavby těchto obcí) a v němž probíhala významná část bitvy u Slavkova (viz následující situační nákresy bitvy; popis bitvy je například zde http://cs.wikipedia.org/wiki/Bitva_u_Slavkova). Území památkové zóny je zakresleno v grafické části dokumentace.

KPZ Bojiště bitvy u Slavkova bylo vyhlášeno dne 10. 9. 1992 vyhláškou Ministerstva kultury ČR č. 475/0992 Sb. Památkovou hodnotu zóny tvoří zejména význam daného území pro historickou osobitost místa, historické vazby sídel, krajiny a terénních útvarů a krajinný obraz daného území. Pro řešení dopravní infrastruktury v dotčeném území z vyhlášky vyplývá mimo jiné toto:

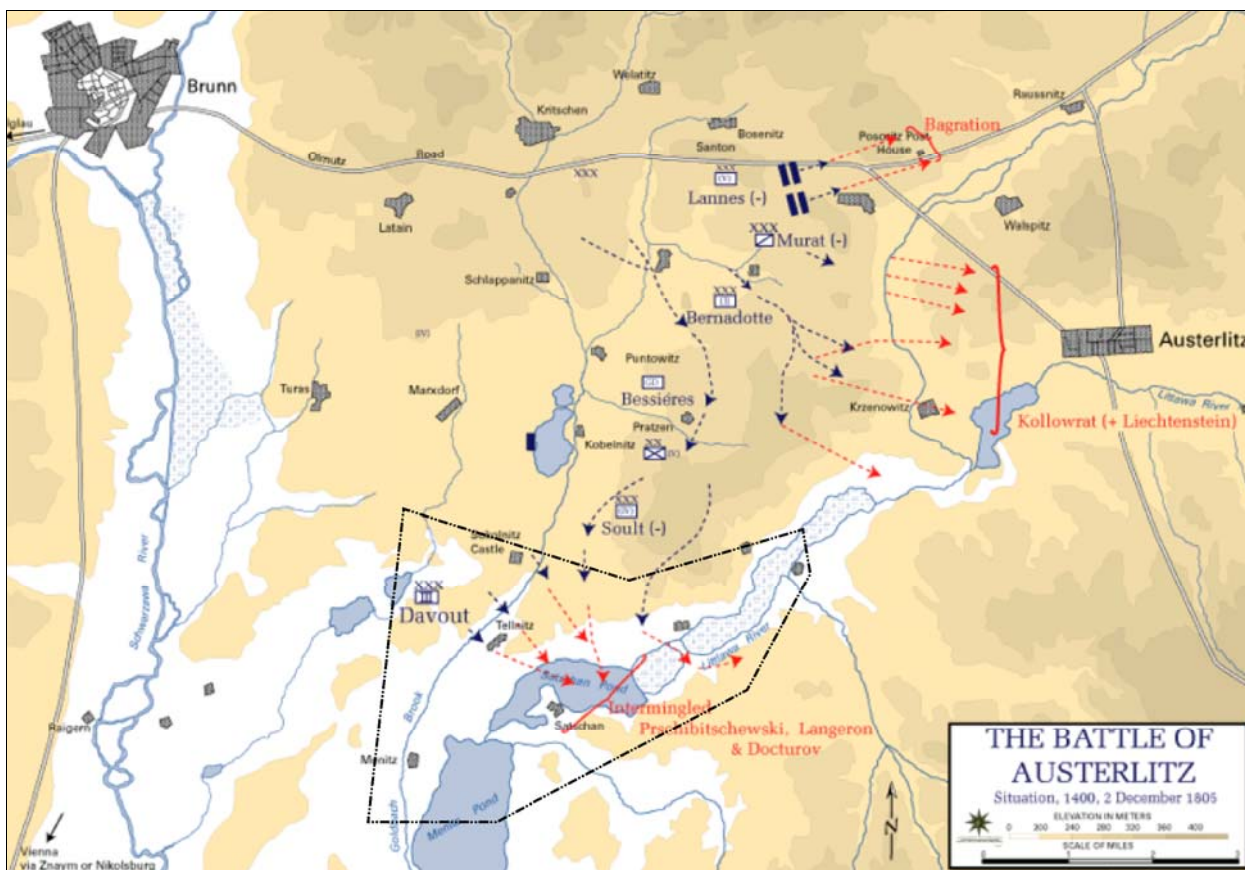
- při přípravě programů rozvoje obcí, programů obnovy vesnice a při pořizování územně plánovací dokumentace je třeba respektovat památkovou hodnotu zóny;
- využití jednotlivých objektů, prostorů i území musí odpovídat jejich kapacitě a technickým možnostem a musí být v souladu s památkovou hodnotou zóny.

V tomto ohledu lze konstatovat mírně negativní vliv řešení variant A1, B a B1, které do památkové zóny zasahují více, než řešení varianty A (v této variantě je obchvat Telnice navržen mimo území KPZ západně od Telnice a obchvat Sokolnic je v části své trasy přimknutý k železnici). Řešení souladu s památkovou ochranou zóny bude součástí případných dalších projekčních etap.

Všechny varianty mají prostřednictvím odklonění tranzitní dopravy pozitivní vliv na obyvatele dotčených obcí, jako mírně negativní lze označit pouze potenciální zhoršení úrovně občanského vybavení typu maloobchodu či pohostinství. Návrh variant B nebo B1 řeší obchvaty více obcí a pozitivní dopady se tedy dotknou většího počtu obyvatel. Varianta A pak zasahuje méně do území krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova.



Bitva u Slavkova, 2. 12.1805; situace na bojišti kolem 9.00 hod. (http://cs.wikipedia.org/wiki/Bitva_u_Slavkova) a hranice zájmového území



Bitva u Slavkova, 2. 12.1805; situace na bojišti mezi 14.00–17.00 (http://cs.wikipedia.org/wiki/Bitva_u_Slavkova) a hranice zájmového území

10. CELKOVÉ VYHODNOCENÍ

Pro přehledné celkové vyhodnocení variant řešení v tabulce byl zvolen jednoduchý způsob ohodnocení jednotlivých okruhů známkami „+2“ (významně pozitivní vliv), „+1“ (mírně pozitivní vliv), „0“ (bez zásadního vlivu/indiferentní), „-1“ (mírně negativní vliv) a „-2“ (významně negativní vliv). Konkrétní vysvětlení jednotlivých známek pro každou z variant je uveden pod tabulkou.

Známkování jednotlivých okruhů v následující tabulce je stanoveno na základě odborných zkušeností zpracovatele, zároveň je ale nutné uvést, že se jedná o subjektivní zjednodušení výsledků jednotlivých dosti problematicky srovnatelných vyhodnocení, která jsou uvedena v předchozích kapitolách, a to za účelem jejich jednoduchého a přehledného znázornění.

Vyhodnocení	Varianta A	Varianta A1	Varianta B	Varianta B1
Z hlediska urbanistického	-1	-1	+1	0
Z hlediska dopravně-inženýrského	+1	0	+1	0
Z hlediska energetického zákona	0	-1	0	0
Z hlediska ekonomického	-1	-2	+1	+1
Z hlediska vlivu na životní prostředí vč. Natury 2000	-1	-1	0	0
Z hlediska vlivu na společenství obyvatel	+1	0	0	0
Celkové vyhodnocení	-1	-5	+3	+1

Zjednodušené celkové vyhodnocení jednotlivých variant

Z hlediska urbanistického:

A, A1: jako mírně negativní jsou hodnoceny dopady na stávající areály a rozvojové plochy pro zástavbu jižně od nádraží, na stabilizovanou plochu bydlení na jihu Sokolnic a na stávající zahrádky s objekty individuální rekreace u Dunávky a u Říčky, doplnit lze také střet s elektrickým vedením 110 kV (nutnost přeložky stožáru) a potřebu koordinace s výhledově uvažovaným zdvojkolejněním železniční trati;

B: jako mírně pozitivní je hodnoceno zlepšení dopravní situace při současném maximálním respektování současné zástavby i rozvojových ploch pro zástavbu (i přes očekávané dotčení jednoho objektu individuální rekreace u Říčky);

B1: je hodnocena jako bez vlivu, což je součet mírně pozitivního zlepšení dopravní situace (obdobně jako var. B) a mírně negativního vlivu na rozvojovou plochu pro zástavbu na jižním okraji Telnice a dotčení několika objektů individuální rekreace.

Z hlediska dopravně-inženýrského:

A, B: jako mírně pozitivní je hodnoceno zlepšení dopravní situace i přes nutnost zajistit výjimku z ČSN týkající se vzdáleností křižovatek (vždy pouze na jednom místě);

A1, B1: jsou hodnoceny jako bez vlivu, což je součet mírně pozitivního zlepšení dopravní situace a mírně negativní potřeby zajistit výjimku z ČSN týkající se vzdáleností křižovatek (v obou případech na více místech).

Z hlediska energetického zákona:

A, B, B1: jsou hodnoceny jako bez vlivu, splňují požadavky energetického zákona i ČSN; u elektrických vedení VVN 220 kV a 400 kV se nepředpokládají žádné návrhem vyvolané přeložky;

A1: jako mírně negativní je hodnoceno nesplnění požadavků ČSN týkajících se vzdálenosti mezi vozovkou a elektrickými vodiči 220 kV (do budoucna lze ale očekávat úpravu parametrů elektrického vedení).

Z hlediska ekonomického:

B, B1: jako mírně pozitivní jsou hodnoceny poměrně nižší náklady za komplexní dopravní řešení;

A: jako mírně negativní jsou hodnoceny poměrně vyšší náklady zajišťující ne zcela komplexní řešení;

A1: jako významně negativní je hodnocena nadměrná délka přeložek (délka přeložek je větší než v případě varianty B, která ale obsahuje také obchvat Měnina).

Z hlediska vlivu na životní prostředí vč. Nature 2000:

A, A1: jsou hodnoceny jako mírně negativní z důvodu mírně většího vlivu na životní prostředí v některých dílčích okruzích;

B, B1: jsou hodnoceny jako indiferentní z důvodu menšího vlivu na životní prostředí oproti variantám A/A1.

Z hlediska vlivu na společenství obyvatel:

A: je hodnocena jako mírně pozitivní, protože méně zasahuje do území KPZ Bojiště bitvy u Slavkova, ale zároveň zajišťuje obchvaty méně obcí;

A1: je hodnocena jako indiferentní, protože zajišťuje obchvaty méně obcí a zároveň zasahuje více než varianta A do území KPZ Bojiště bitvy u Slavkova;

B, B1: jsou hodnoceny jako indiferentní, protože sice zajišťují komplexní řešení obchvatů všech obcí, ale zároveň zasahují více do území KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Závěr

Z výše uvedeného zjednodušeného vyhodnocení vychází nejlépe řešení varianty B, nejméně výhodné je pak řešení varianty A1. Komentář k vyhodnocení jednotlivých variant je uveden níže, varianty jsou zde seřazeny podle své výhodnosti.

Varianta B:

Důvodem výhodnosti varianty B je zejména fakt, že její podstatou je úspornější řešení přeložek silnic (východní obchvat Telnice je zároveň obchvatem Sokolnic a obchvatem Žatčan), které se maximálně vyhýbá střetům se zastavěným územím a se zastavitelnými plochami, které se snaží co nejvíce naplnit požadavky ČSN 736101/Z1 týkající se vzdáleností křižovatek a které také počítá s komplexním řešením dopravní situace včetně obchvatu Měnina. Mírně negativní je pouze zásah do krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova, mírně pozitivní je menší vliv na životní prostředí v některých dílčích okruzích.

Varianta B1:

V případě varianty B1 je hodnocení oproti variantě B mírně horší z důvodu dotčení rozvojového území na jihu Telnice a z důvodu potřeby zajistit další výjimku z ČSN pro vzdálenost křižovatek (jižní napojení Telnice).

Varianta A:

Mírná nevýhodnost varianty A spočívá zejména ve větší délce přeložek (obchvaty Telnice a Sokolnic jsou tvořeny různými trasami) a dále v přímknutí trasy navrženého obchvatu Sokolnic co nejbližší koridoru železnice, kde dochází ke střetům se zastavěným územím, rozvojovými plochami a elektrickým vedením 110 kV. Potenciálně by bylo nutné řešit koordinaci s úpravami železniční tratě č. 300 (uvažovaná zastávka Sokolnice obec a výhledové zdvojkolejnění trati). Dále pak tato varianta nenabízí komplexní řešení, neboť neobsahuje obchvat Měnina. Mírně pozitivní je maximální možné naplnění požadavků ČSN 736101/Z1 týkajících se vzdáleností křižovatek a také omezený zásah do území krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova. Mírně negativní je větší vliv na životní prostředí v některých dílčích okruzích.

Varianta A1:

Tato varianta je hodnocena jako nejméně výhodná z toho důvodu, že navržené přeložky mají s ohledem na svou funkci a při porovnání s ostatními variantami nadměrnou délku. Oproti variantě A navíc vyžaduje další výjimku z ČSN pro vzdálenost křižovatek (východní napojení Žatčan), dále je ve střetu s požadavkem ČSN týkajícím se vzdáleností mezi vozovkou a elektrickými vodiči VVN 220 kV a navíc více zasahuje do území krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova.

Pozn. Rozdíly v hodnocení variant jsou v jednotlivých okruzích často velmi malé a lze je pravděpodobně na základě podrobnějších vstupů v některých případech korigovat úpravou řešení. V úvahu připadají například úpravy varianty A tak, aby se trasa obchvatu Sokolnic nepřimykala k železniční trati, ale vedla by méně kolizním územím mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN obdobně jako ve variantě B, a dále aby byl do varianty A zapracován obchvat Měnína. I přes toto „zlepšení“ varianty A však zásadním rozdílem mezi variantami A a B vždy zůstává fakt, že **varianta B nabízí prostřednictvím východního obchvatu Telnice úspornější řešení, co se týká délky přeložek, než varianta A.** V rámci zpracování územní studie se přitom neobjevila zásadní skutečnost, která by mohla upřednostnit nákladnější západní obchvat Telnice.

Jedinou věcí, která by zde mohla potenciálně hrát roli, je současné dopravní zatížení silnice III/41610 v historickém jádru Telnice, kterou využívají nákladní vozidla společnosti Beton Brož Otnice při cestách pro materiál zřejmě do pískovny Bratčice. Zpracovatel se však domnívá, že je zde spíše třeba hledat jiné řešení než nákladnou dílčí přeložku silnice III/41610 mimo zastavěné území Telnice, neboť touto tranzitní dopravou není zasažena pouze Telnice, ale také další obce na trase (Otmarov, Rajhradice a Rajhrad).

11. DOPORUČENÁ NEJVÝHODNĚJŠÍ VARIANTA

S ohledem na výsledky vyhodnocení lze konstatovat, že **jako nejvýhodnější se jeví řešení varianty B** s tím, že **lze uvažovat také s variantou B1 upravenou na základě přesnějších vstupů a aktuální situace v území** (zejména vyřešení střetu s rozvojovou plochou na jihu Telnice, střetu s registrovaným VKP a projednání výjimky z normy týkající se vzdálenosti křižovatek – jižní napojení Telnice), **neboť její řešení je oproti variantě B úspornější.**

Vzhledem k tomu, že varianty B a B1 neřeší odklonění tranzitní nákladní dopravy, která využívá trasu silnice III/41610 Telnice – Otmarov (vozidla společnosti **Beton Brož Otnice**, která tudy zřejmě jezdí pro materiál do pískovny Bratčice), požaduje obec Telnice chránit do budoucna také koridor pro západní obchvat Telnice, který je schopen na rozdíl od varianty B odvést tranzitní dopravu ze silnice III/41610 mimo zástavbu obce. V úvahu připadá také realizace přeložky této silnice III. třídy v trase části západního obchvatu (kratší a tedy zřejmě výhodnější by byla přeložka procházející severozápadně od obce, která by směřovala do okružní křižovatky u sokolnické rozvodny). **Výhodnější se ale jeví jiné komplexní řešení tohoto problému týkajícího se výhradně zásobování jedné výrobní společnosti, protože nelze očekávat, že by byly z tohoto důvodu vybudovány přeložky na celé trase silnice III/41610 z Telnice až do Rajhradu.**

Pro budoucí možné využití silnicemi II. třídy (včetně souvisejících křížení a napojení) by měly být chráněny tyto koridory:

- **východní obchvat Telnice a obchvat Sokolnic**, tj. přeložka silnice II/380 dle varianty B nebo B1, která se na severu odpojuje ze stávající trasy silnice II/380 poblíž okružní křižovatky u rozvodny Sokolnice, prochází mezerou mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN, po křížení se silnicí III/4184 (ulice K Nádraží) se stáčí na jihozápad a jižně od Telnice se napojuje na stávající trasu silnice II/380 (konkrétní řešení napojení – dle var. B nebo dle upravené var. B1 – bude určeno v podrobnější dokumentaci); na této trase je nutné zajistit výjimku z normy týkající se vzdálenosti křižovatek pro křížení přeložky se stávající silnicí III/4182 (ulice Mrtvá) a případně také pro křižovatku jižního napojení Telnice (upravená var. B1);
- **obchvat Šaratic, Hostěrádek-Rešova, Újezda u Brna a Žatčan**, tj. přeložka silnice II/416, příp. II/418, dle varianty B, která využívá koridory již dříve vymezené v ÚP Šaratic, ÚP Hostěrádky-Rešov a ÚP Újezd u Brna a která dále v k.ú. Telnice prochází mezerou mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN směrem ke křižovatce silnice III/4184 (ulice K Nádraží) a východního obchvatu Telnice; na této trase je nutné řešit úpravu trasování stávající silnice II/416 mezi Újezdem u Brna a Žatčany v místě křížení s navrženou přeložkou;
- **obchvat Měnina**, tj. přeložka silnice II/416 dle varianty B, která prochází po levém břehu Litavy/Cézavy a propojuje silnici II/380 u Žatčan a stávající trasu silnice II/416 jižně od Měnina (u Měniné bažantnice).

Pro možné budoucí využití by mohl být chráněn dále tento koridor:

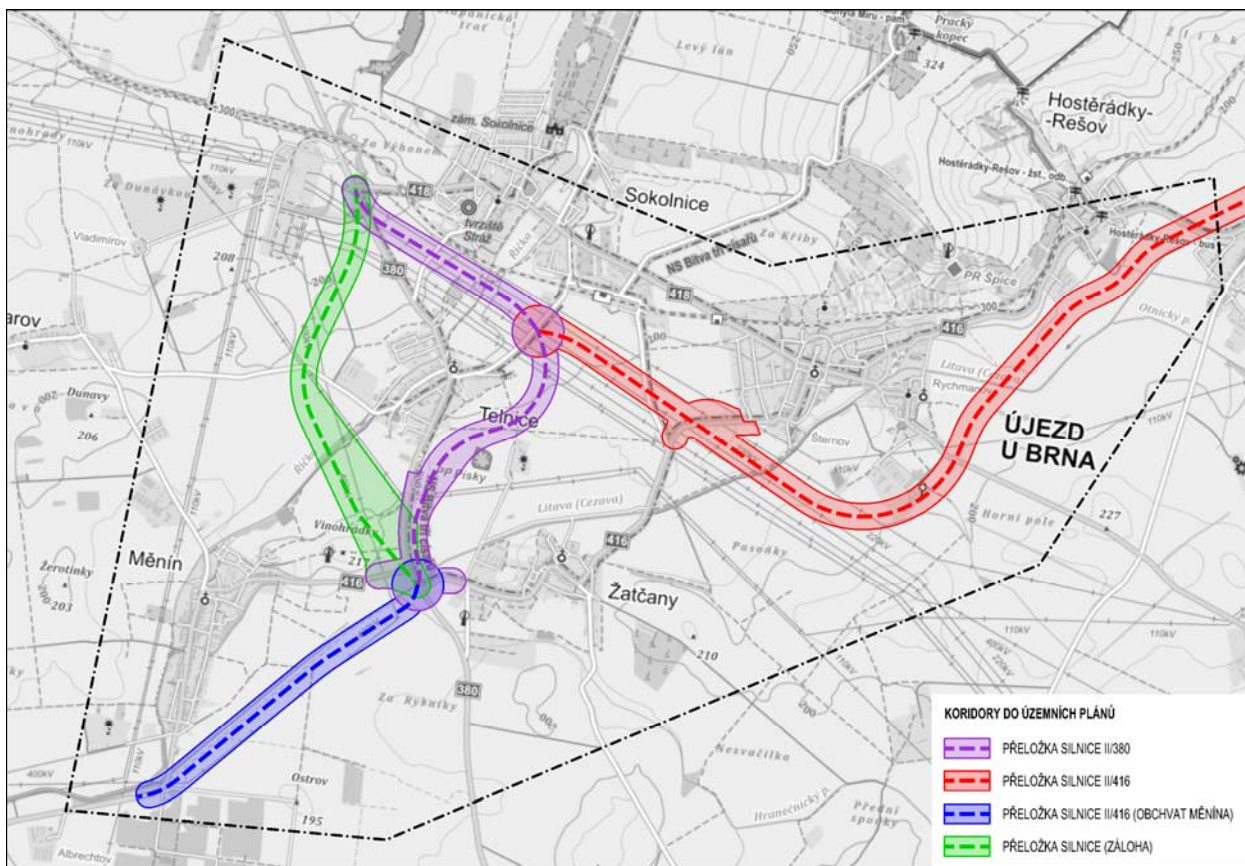
- **západní obchvat Telnice**, tj. přeložka silnice II/380 dle varianty A, která vychází z okružní křižovatky u rozvodny Sokolnice a zpátky na stávající trasu silnice II/380 se napojuje mezi Měním a Žatčany poblíž Litavy/Cézavy; tato trasa by mohla v případě realizace východního obchvatu (dle var. B) potenciálně z části sloužit pouze pro přeložku silnice III/41610 Otmarov – Telnice; na této trase je nutné vyřešit napojení na ostatní navržené přeložky (zejména na obchvat Měnina, na napojení stávající trasy II/416 do Měnina a napojení stávající trasy II/416 do Žatčan).

Doporučení pro další fáze

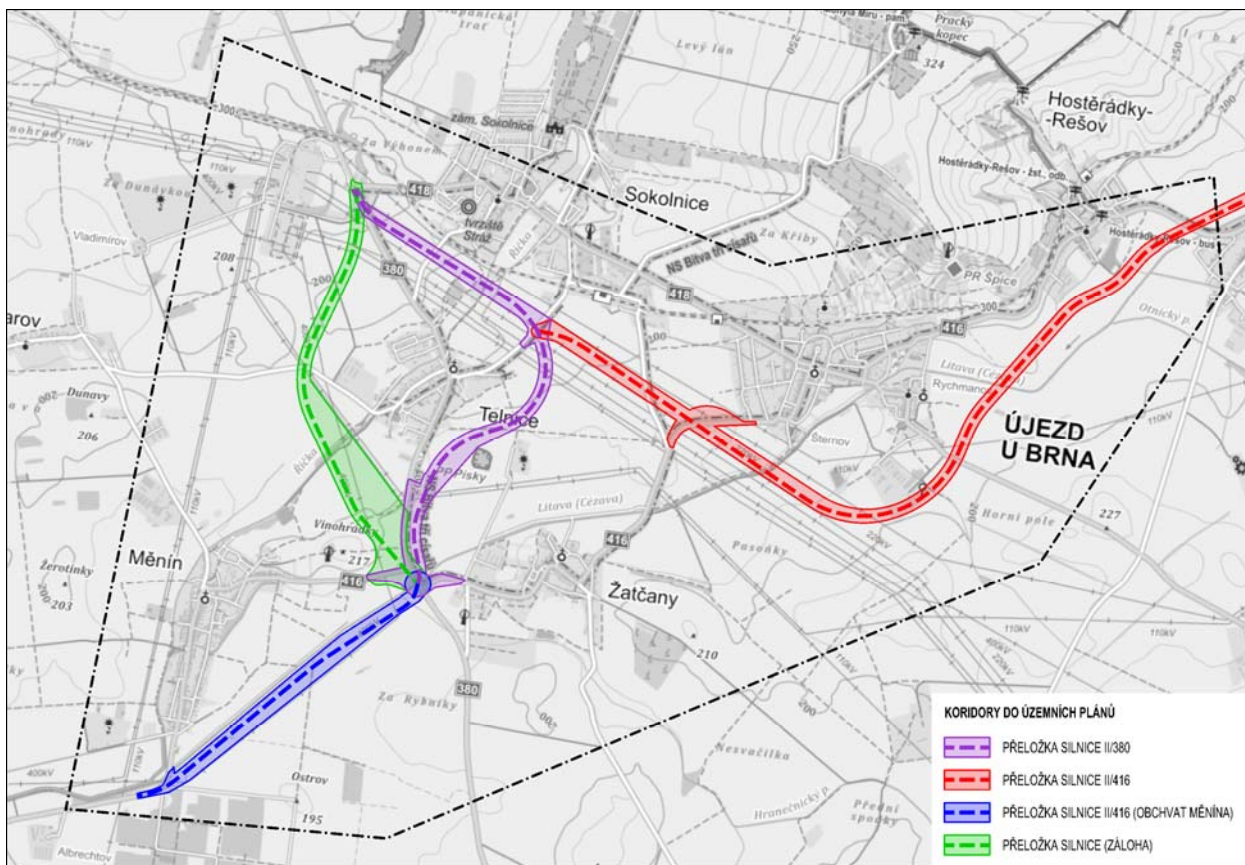
Vymezené koridory zapracovat odpovídajícím způsobem do ZÚR JmK, v územních plánech obcí koordinovat návrh silniční sítě s řešením rozvojových ploch (zejména změn v krajině), ÚSES a koridorů pro rozvoj sítě VVN.

V případných dalších projekčních fázích bude nutné u vybrané varianty (B/B1) řešit zejména toto:

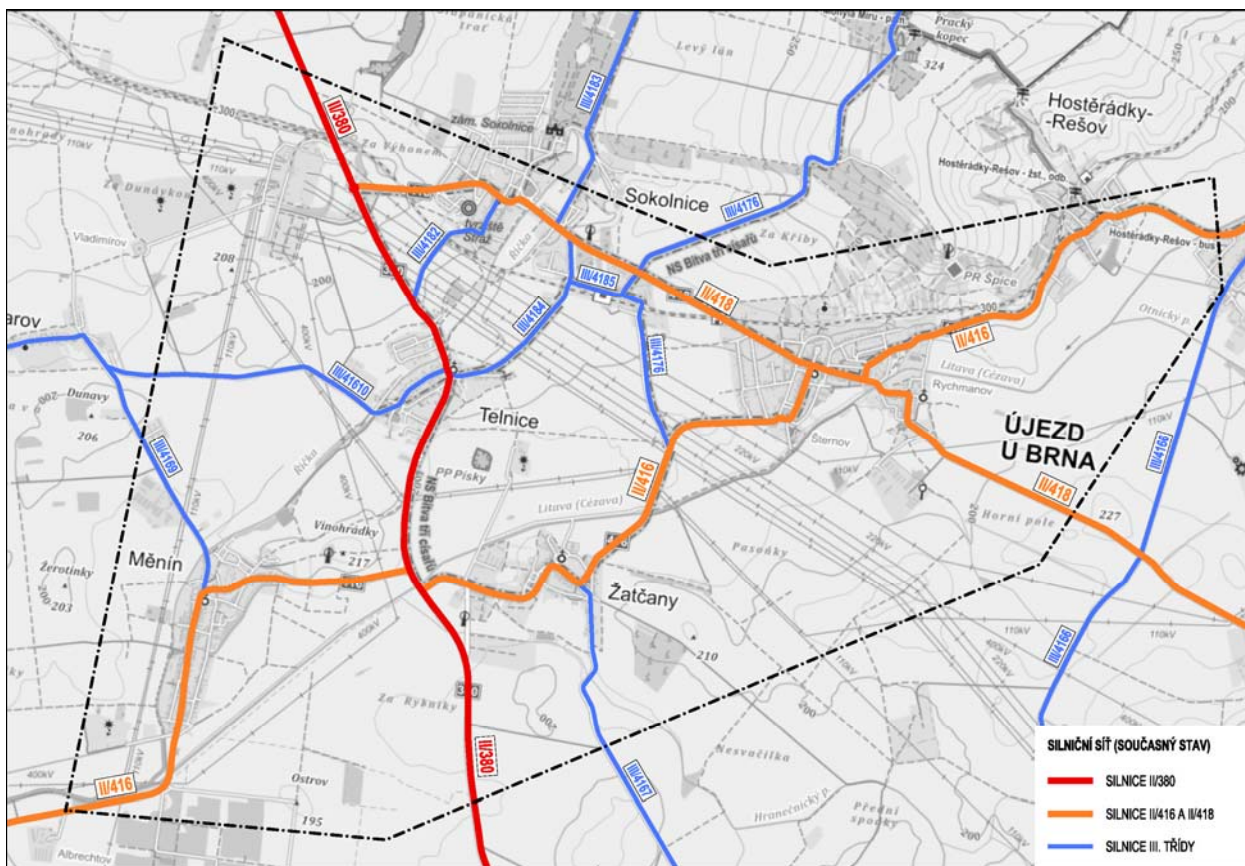
- zajistit výjimky z ČSN týkající se vzdálenost křižovatek;
- zajistit soulad s požadavky památkové péče (vztah ke krajině památkové zóně Bojiště bitvy u Slavkova);
- zajistit podrobnější prověření křížení silnic s elektrickými vedeními VVN;
- zajistit soulad s podmínkami správy vodních toků (záplav. území, přírodě blízké úpravy Litavy, křížení toků, apod.);
- řešit podmínky ochrany přírody a krajiny (vztah k registrovanému VKP Plaňavy a PP Písky včetně OP);
- řešit křížení s územním systémem ekologické stability (zejména s NRBK 06 a s lokálními biokoridory podél vodotečí).



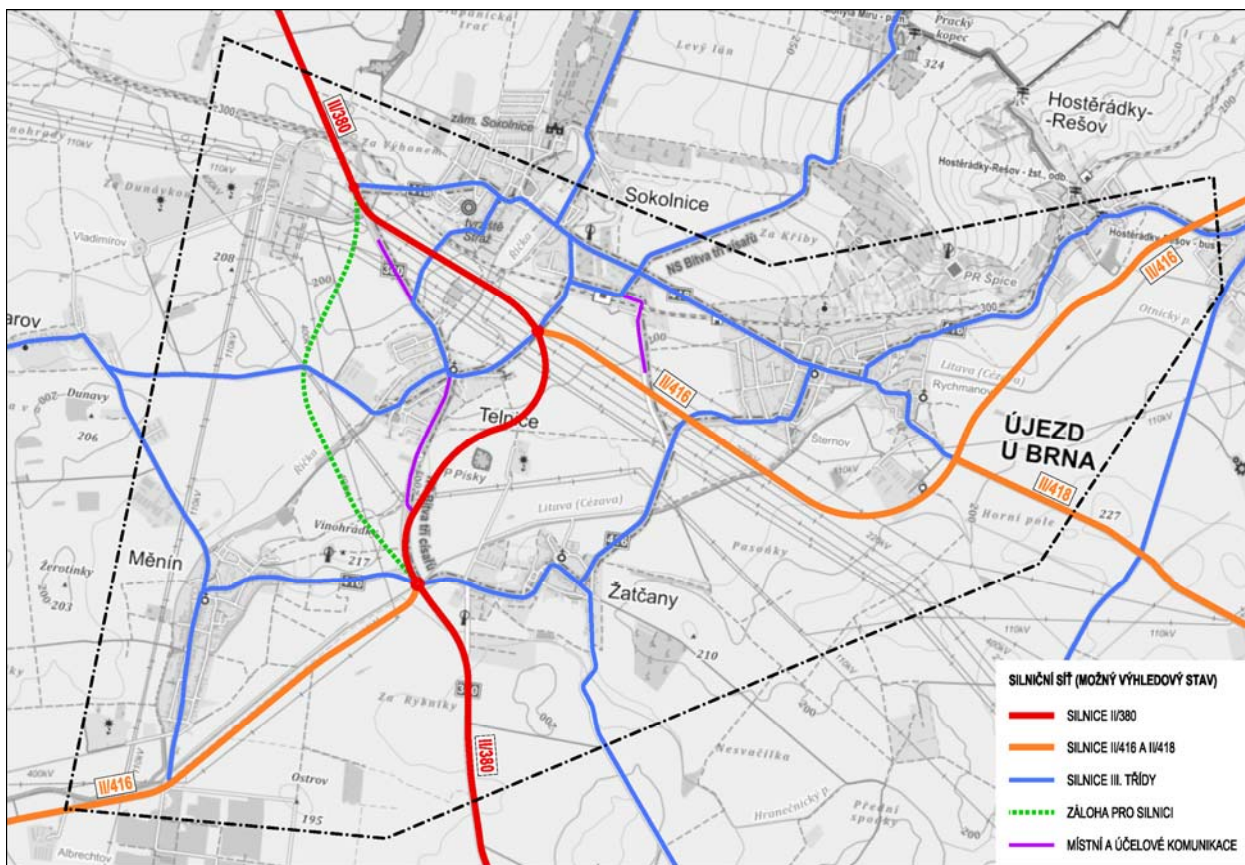
Doporučená varianta – schéma navržených koridorů do Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje



Doporučená varianta – schéma navržených koridorů do územních plánů obcí



Současný stav silniční sítě



Možný výhledový stav silniční sítě (doporučená varianta)

Poznámky k vymezení koridorů pro doporučenou variantu

Koridory pro ZÚR JMK

Koridory jsou vymezeny v minimální šířce 200 m (tedy 100 m od osy na obě strany), v některých problematictějších místech jsou rozšířeny pro umožnění různých řešení (např. na přeložce silnice II/380 jižně od Telnice je koridor rozšířen tak, aby umožňoval různé způsoby napojení na stávající trasu II/380), což se týká také míst křížení a dalších předpokládaných úprav navazující silniční sítě.

V případě západního obchvatu Telnice je koridor vymezen v poměrně velké šířce, neboť zde není jasné, jakou roli bude plnit a jak se konkrétní řešení tohoto obchvatu napojí na ostatní navržené komunikace, zejména mezi Měním a Žatčany. Závěry této územní studie upřednostňují východní obchvat Telnice, koridor pro západní obchvat je tedy vnímán spíše jako záložní s tím, že by mohl částečně sloužit pro případnou přeložku silnice III/41610.

Koridory pro ÚP obcí

Koridory jsou obvykle vymezeny v minimální šířce 100 m (tedy 50 m od osy na obě strany), na svém začátku v místech napojení na stávající trasy silnic jsou často zúženy, naopak v některých problematictějších místech jsou rozšířeny pro umožnění různých řešení (např. na přeložce silnice II/380 jižně od Telnice je koridor rozšířen tak, aby umožňoval různé způsoby napojení na stávající trasu II/380), což se týká také míst křížení a dalších předpokládaných úprav navazující silniční sítě.

V některých místech není šířka koridoru odvozena od navržené osy silnice, ale od souvisejících limitů využití území, např. v území mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN využívají koridory maximální možnou šířku mezi těmito vedeními, i když navržená komunikace neprochází středem tohoto pásu; obdobně v území podél Cézavy je šířka koridoru pro obchvat Měnína vymezena okrajem toku na jedné straně a ochranným pásmem elektrického vedení VVN na straně druhé; obdobně v území jihovýchodně od Telnice je koridor přeložky II/380 vymezen mimo území registrovaného VKP Plaňavy a území přírodní památky Písky.

V případě západního obchvatu Telnice je koridor vymezen v poměrně velké šířce obdobně jako koridor pro ZÚR JMK (viz výše).

Koridory jsou vymezeny tak, aby zasahovaly co nejméně do zastavitelných ploch vymezených v územních plánech obcí. Významně je dotčena pouze zastavitelná plocha pro občanské vybavení v k.ú. Měním u křižovatky silnic II/380 a II/416, která je okrajově zasažena koridorem pro východní obchvat Telnice a dále kompletně zasažena koridorem pro západní obchvat Telnice. Částečně jsou pak dotčeny také liniové plochy technické infrastruktury T* 30, T* 88 a T* 89 (pro protipovodňová opatření) v Újezdě u Brna, tento střet je ale svou podstatou nevýznamný.

Na území Hostěrádek-Rešova a Újezda u Brna je využito trasování koridorů územních rezerv pro dopravní infrastrukturu určené v územních plánech pro přeložku silnice II/416. Tyto koridory (zejména v Újezdě u Brna) bude vhodné následně přizpůsobit novému řešení obsaženému v této územní studii.

12. ZJEDNODUŠENÝ OBSAH VYJÁDŘENÍ OBCÍ, DOTČENÝCH ORGÁNŮ A ORGANIZACÍ

Obce, dotčené orgány i organizace obdržely k vyjádření návrh dopravního řešení čtyř variant A, A1, B a B1. Originály jejich vyjádření jsou součástí přílohy Doklady, kde jsou také uvedeny zápisy z jednání Etapy 2.

Obeslány byly všechny obce zasahující od řešeného území a dále vybrané dotčené orgány a organizace dle dohody s objednatelům územní studie.

12.1. Vyjádření obcí k variantnímu řešení územní studie

12.1.1. Obec Sokolnice

Ke studii nemají zásadní připomínky, upřednostňují variantu, která by mohla být dříve zrealizovaná. Doprava je již nyní v obci velkým problémem.

12.1.2. Obec Telnice

Obec zcela nesouhlasí s žádnou variantou.

U varianty A a A1 je pozitivní, že odvádí nákladní vozidla společnosti Beton Brož od Otmarova, negativně je hodnoceno její přiblížení k obytné části obce u nádraží.

U varianty B je pozitivní větší odklonění od nádražní čtvrti, negativně je hodnoceno, že neřeší dopravní zatížení generované společností Beton Brož. U varianty B1 navíc negativně hodnotí zásah do rozvojové plochy pro podnikatelské aktivity na jihu Telnice.

Obec navrhuje „kombinovanou“ variantu, která spočívá ve variantě B doplněné o západní obchvat Telnice.

12.1.3. Město Újezd u Brna

Obecně hodnotí návrh přeložek z pohledu provozu ve městě jako pozitivní, nejméně praktická se jeví varianta A1. Jako rozumnější se jeví posunutí silnice II/416 z kruhového objezdu v Sokolnicích mezi obce Telnici a Měnin.

12.1.4. Obec Žatčany

Komentuje jednotlivé varianty, případně navrhuje jejich drobné úpravy (ve variantě A1 spojení dvou křižovatek u Újezda u Brna do jedné. Varianta B se jeví schůdná v případě ponechání stávající silnice III/4176 z Žatčan k nádraží (část trasy od obchvatu na sever), návrh omezení vjezdu nákladní dopravy do obce ve variantách B a B1.

12.1.5. Obec Měnin

Konstatuje, že pro obec se jeví jako nejvhodnější varianta B s šestiramennou okružní křižovatkou a s obchvatem Měnina po levém břehu Litavy. Dále zmiňuje ovlivnění obchvatu záplavovým územím.

12.1.6. Obec Hostěrádky-Rešov

Nemají k územní studii námítky.

12.1.7. Obec Šaratice

Nemají k územní studii námítky.

12.2. Vyjádření dotčených orgánů k variantnímu řešení územní studie

12.2.1. KÚ JMK, odbor rozvoje dopravy

Doporučují z hlediska výhledového uspořádání a vedení silnic II. třídy dále podrobněji prověřovat variantu B1 a ve 2. etapě věnovat pozornost mj. řešení křižovatky přeložek silnic II/380 a II/416 u Žatčan. V problémovém výkresu požadují uvést do souladu označení problémových míst a jejich popis v legendě.

12.2.2. KÚ JMK, odbor životního prostředí

Předložený záměr nespadá do působnosti vodoprávního úřadu Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Stanovisko z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu uplatní věcně a místně příslušný orgán ochrany ZPF při projednání územně plánovací dokumentace.

V případě menšího dotčení PUPFL než 1 ha a pozemků ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je dotčeným orgánem státní správy z hlediska lesního zákona příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny uvádí, že hodnocený záměr (resp. všechny jeho projednávané varianty) nemůžou mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Vychází z úvahy, že záměr svou lokalizací zcela mimo území prvků soustavy Natura 2000 a svou věcnou povahou nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a příznivý stav předmětů ochrany. Současně orgán ochrany přírody upozorňuje, že při použití variant A1, B nebo B1 požadujeme důsledné respektování území Přírodní památky Písky a jejího 50 m ochranného pásma.

Upozorňují, že etapa 1 (průzkumy a rozborů) neobsahuje žádné údaje o stávající kvalitě ovzduší v dané lokalitě ani legislativní vývoj v oblasti ochrany vnějšího ovzduší a zejména hodnocení jeho kvality. Konstatují, že z hlediska stávajících imisních charakteristik vycházejících z dlouhodobých (5 let – 2009 až 2013) průměrných hodnot nejsou v dané oblasti překročeny imisní limity dané přílohou č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší. Současně není ani předpoklad, že by navýšením intenzit dopravy došlo k překročení dlouhodobých imisních charakteristik. Z hlediska eliminace počtu obyvatel zasažených emisemi z dopravy je nejméně vhodným řešením nulová varianta. Z pohledu kvality ovzduší v obytných oblastech je využití komunikací mimo souvisle zastavěná území přínosné, neboť by měly být budovány, pokud je to možné, v dostatečné odstupové vzdálenosti od zastavěných oblastí, anebo jsou u nich zavedena opatření pro snížení negativní zátěže na obyvatelstvo.

K vyjádření v územním a stavebním řízení z hlediska nakládání s odpady je na základě zákona o odpadech příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností.

Uvádí, že dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je zřejmé, že jakákoliv z variant bude předmětem zjišťovacího řízení ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb.

Záměr nepodléhá povolovacímu řízení dle zákona o integrované prevenci.

Předmětný záměr nespadá do režimu zákona o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky.

Z hlediska horního zákona, zákona o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě a z hlediska zákona o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu je záměr bez připomínek.

12.2.3. KÚ JMK, odbor regionálního rozvoje, oddělení památkové péče

Upřednostňuje ve vymezeném území řešení varianty „A“, která je z hlediska požadavků na ochranu památkově chráněného území (Památková zóna Bojiště bitvy u Slavkova) akceptovatelná, protože silniční přeložky jsou převážně vedeny mimo krajinnou památkovou zónu.

12.2.4. KHS JMK

Popisují cíle územní studie, zjednodušeně uvádí popis dopravní a technické infrastruktury v dotčeném území. Zmiňují požadavky jednotlivých obcí na řešení a dále popisují navržené varianty řešení dopravní sítě. Na základě těchto informací pak sdělují, že KHS JmK bere výše uvedenou studii „Územní studie řešení silnic II. třídy v území

ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ na vědomí a dále, že po posouzení jednotlivých variant KHS JmK z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví doporučuje 2 varianty, a to variantu „B“ a variantu „B1“.

12.2.5. MÚ Šlapanice, odbor výstavby, oddělení územního plánování a památkové péče

Konstatují možné dotčení stávajícího rodinného domu na stabilizované ploše bydlení v k.ú. Sokolnice u železnice návrhem variant A a A1 a dále fakt, že na území Újezda u Brna je obchvat trasován převážně v souladu s územním plánem a že v k.ú. Telnice vedení přeložek nezasahuje do zastavitelného území.

12.2.6. MÚ Šlapanice, odbor výstavby, silniční správní úřad

Jako přijatelné řešení zmiňují variantu A1, kterou však navrhuji upravit tak, aby byl využit koridor mezi ochrannými pásmy elektrických vedení VVN (obdobně jako ve var. A) a aby se snížil počet křížení (dvě křižovatky mezi Újezdem u Brna a obcí Žatčany spojit do jedné), příp. složitost křižovatek. V závěru upozorňují, že návrh má být řešen v souladu s platnými předpisy ČSN 736101 a 736102.

12.2.7. MÚ Židlochovice, odbor územního plánování a stavební úřad

K jednotlivým variantám řešení sdělují následující:

Varianta A nemá na průjezdnou dopravu v Žatčanech a Měnině ani pozitivní ani negativní dopad, pouze se upraví současná nevyhovující odsazená křižovatka II/380 a II/416, kde dochází k vážným dopravním nehodám a přejezd je nebezpečný i pro cyklisty.

Varianta A1 má pozitivní dopad na obec Žatčany, pro obec Měnin se upraví křižovatka II/380 a II/416.

Varianta B má pozitivní dopad pro obec Měnin i obec Žatčany.

Varianta B1 má pozitivní dopad pro obec Měnin, nicméně pro obec Žatčany neřeší průjezdnou dopravu.

Vzhledem k charakteru stávající zástavby v obci Žatčany je nepříznivým vlivem průjezdné dopravy ovlivněno značné množství obyvatel žijících v této obci. Široká náves v převažující části obce Měnin neovlivňuje tak zásadním způsobem občany bydlící u silnice II. třídy.

12.2.8. MÚ Slavkov u Brna, odbor stavebního a územně plánovacího úřadu

Konstatují, že řešení variant je v jejich správním území shodné (obce Hostěrádky-Rešov a Šaratice), že neshledali nesoulad s územně plánovací dokumentací obcí a že záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování v dotčené lokalitě.

12.3. Vyjádření organizací k variantnímu řešení územní studie

12.3.1. ČEPS, a.s., Oddělení Správa majetku Východ

Konstatují, že vyjádření slouží pouze pro podání informace žadateli a není souhlasem s umístěním stavby a ani souhlasem s činností v ochranném pásmu vedení 220 kV a 400 kV.

Konstatují existenci nadzemních elektrických vedení 220 kV a 400 kV ve své správě v zájmovém území a popisují ochranná pásma jednotlivých vedení. Uvádějí, že při bližším plánování komunikace je nutné objednat projektanta (uvádí seznam čtyř projekčních firem), který přepočítá a posoudí křížení s těmito vedeními.

Upozorňují, že zájmovým vedením prochází trasa přepravy transformátorů (nadměrný náklad) do TR Sokolnice, kde je nutné dodržet průjezdné profily komunikací.

Z hlediska rozvoje elektrické sítě uvádí tři záměry výhledové realizace vedení 400 kV, které zasahují do zájmového území a které budou zapracovány do 1. aktualizace Politiky územního rozvoje ČR.

Vysvětlují význam ochranných pásem elektrických vedení a uvádí podmínky pro činnosti a záměry v těchto ochranných pásmech (včetně zakázaných činností). K činnostem v ochranném pásmu musí udělit provozovatel vedení písemný souhlas.

Upozorňují na § 98 energetického zákona, na to že případné přeložky je nutné realizovat podle § 47 energetického zákona a na výskyt el. pole a magnetické indukce vedení 220 kV a 400 kV, která mají vliv na ocelová potrubí a další vodivé objekty či zařízení v blízkosti vedení.

Příkládají zjednodušenou situaci elektrických vedení. Doplnují popis postupu, jak žádat o vyjádření k existenci sítí elektronicky.

12.3.2. E.ON Česká republika, s.r.o., Rozvoj sítí východ

Konstatují dotčení elektrických vedení VVN a VN ve svém vlastnictví a požadují v maximální míře respektovat jejich trasy včetně ochranných pásem, zmiňují podmínky platné v ochranných pásmech vedení.

V důvodných případech se nebrání změnám tras elektrických vedení, které je však s nimi nutné projednat. Žadatel následně uhradí celou cenu přeložky. Podrobné podmínky budou upřesněny na základě podrobnější projektové dokumentace konkrétní stavby.

Jak nevhodnější varianta se z pohledu jejich zájmů jeví varianta B následovaná variantou B1. Varianty A a A1 se z důvodu delších souběhů jeví vhodné méně, ovšem budou-li upřednostněny, nebudou v rozporu se zájmy E.ON a budou v kontextu uvedených podmínek akceptovány.

12.3.3. Povodí Moravy s.p.

Uvádí charakteristiku akce, popisují obsah a cíle územní studie. Konstatují, že řešením přeložek silnic budou dotčeny vodní toky ve správě Povodí Moravy, s.p. (významné vodní toky Litava a Říčka, drobné vodní toky Dunávka, Hranečnický potok, Hostěrádský potok a Mlýnský náhon). Dále uvádí, že Litava a Říčka mají stanovenou záplavové území včetně aktivní zóny.

Z hlediska odtokových poměrů uvádí, že v případě křížení záplavových území budou muset být navrženy kapacitní mosty, propustky, případně estakády, které nezhorší odtokové poměry v území. V tomto ohledu musí být provedeno podrobné hydrotechnické posouzení.

Z hlediska koncepce přírodě blízkých protipovodňových opatření konstatují existenci studie, která tato opatření v dotčeném území řeší. Dopad všech variant je srovnatelný, k výrazně problematickému střetu dochází při dvojím křížení přeložky silnice II/416 a Litavy nad a pod Újezdem u Brna. Požadují koordinovat další projekční etapy s uvedenou studií a upozorňují, že dimenzování mostních objektů nesmí omezit možnosti rozvolnění koryta a silniční těleso nesmí bránit rozlivům vody ani způsobovat vzdutí hladiny směrem do obce.

Z hlediska výkonu správy vodních toků doporučují jako nevhodnější varianty A a A1 (dle telefonického vyjádření z důvodu návrhu obchvatu Měnína souběžně s tokem Litavy ve variantě B/B1) a uvádí připomínky k řešení –

požadují prověřit ponechání pouze jednoho mostu přes Litavu v k.ú. Žatčany, tj. spojit výjezdy z okružní křižovatky OK2 na Žatčany a Hodonín v jeden, který povede po stávající silnici II/380 (rameno k Žatčanům nebudovat) a Žatčany napojit ze současné křižovatky na silnici II/380; v místě dvojnásobného křížení přeložky silnice II/416 a Mlýnského náhonu v k.ú. Újezd u Brna prověřit možnost úpravy trasování silnice jihovýchodním směrem do území mezi Litavou a Mlýnským náhonem bez nutnosti budování mostních objektů; veškeré mosty představují překážku v údržbě vodních toků, v další etapě požadují dopracovat návrhy přístupů k vodním tokům.

V závěru upozorňují, že Povodí Moravy, s.p. nebude při případné realizaci stavby přebírat do své správy ani vlastnictví žádný majetek.

12.3.4. Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, oblast Brno

Sdělují, že k řešení výhledové silniční sítě se z pohledu silniční dopravy vyjadřuje Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

12.3.5. SUDOP Brno, spol. s r.o.

Informují o jimi zpracovávané Studii proveditelnosti tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno). Definitivní odevzdání studie je 4. 10. 2015.

Konstatují přiblížení přeložky silnice II/418 ve variantě A/A1 ke stávající trati, informují o návrhu nové železniční zastávky v dotčeném území (Sokolnice obec) a kompletní přestavbě železniční stanice Sokolnice-Telnice. Jiné úpravy v dotčeném území nenavrhují. Návrh nové zastávky „Sokolnice obec“ dosud není definitivní. Případné zdvojkolejnění této trati není ve Studii proveditelnosti navrhováno, ale předpokládá se v dlouhodobém časovém horizontu při stavbě Severojižního kolejového diametru.

Souběh železnice a navržené přeložky silnice II/418 je podle jejich vyjádření při navržené osové vzdálenosti 30 m technicky proveditelný. Rozsah případných technických opatření při eventuálním zdvojkolejňování trati nejsou v této situaci bez podrobného návrhu silnice schopni posoudit.

Upozorňují, že pokud bude nová zastávka „Sokolnice obec“ zahrnuta do investičních opatření, bude nutné řešit její koordinaci s uvažovanou přeložkou a křížením se stávající silnicí III/4182.

K řešení varianty A/A1 dále upozorňují, že hranice navržené křižovatky přeložky silnice II/418 a stávající silnice III/4184 musí být vzdálena nejméně 30 m od nebezpečného pásma přejezdu v ulici K Nádraží (silnice III/4184).

Přikládají situaci svého řešení (část 2, Varianta K, 1:10 000) s připojením osy navržené přeložky silnice II/418.

12.3.6. Správa železniční dopravní cesty s.o.

Vyjádření nebylo ve lhůtě 5 týdnů od odeslání žádosti obdrženo.

