




II. ETAPA

<p>OBJEDNATEL</p> <p>Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno</p>															
<p>HLAVNÍ PROJEKTANT</p> <p>PK OSSENDORF s.r.o. Tomešova 1, 602 00 Brno</p> <p>HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: ING. NOVÁK ČÍSLO ZAKÁZKY: 2013 162.1</p>	<p>PK OSSENDORF s.r.o. PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVEB</p> 														
<p>STAVBA</p> <p>ÚZEMNÍ STUDIE SILNICE I/50 V ÚSEKU BRANKOVICE - KOŽUŠICE</p>															
<p>ČÁST PD</p> <p>1. TEXTOVÁ ČÁST</p>															
<table border="1"> <tr> <td>VEDOUČÍ PROJEKTANT</td> <td>ING. RÁČEK</td> </tr> <tr> <td>ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT</td> <td>ING. HRUBAN</td> </tr> <tr> <td>VYPRACOVAL</td> <td>ING. RÁČEK</td> </tr> <tr> <td>KONTROLOVAL</td> <td>ING. NOVÁK</td> </tr> <tr> <td>DATUM</td> <td>06 / 2014</td> </tr> <tr> <td>FORMÁT</td> <td>A4</td> </tr> <tr> <td>MĚŘÍTKO</td> <td>-</td> </tr> </table>	VEDOUČÍ PROJEKTANT	ING. RÁČEK	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. HRUBAN	VYPRACOVAL	ING. RÁČEK	KONTROLOVAL	ING. NOVÁK	DATUM	06 / 2014	FORMÁT	A4	MĚŘÍTKO	-	<p>PROJEKTANT</p> <p>PK OSSENDORF s.r.o. Tomešova 1, 602 00 BRNO tel: 543 516 526</p> 
VEDOUČÍ PROJEKTANT	ING. RÁČEK														
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. HRUBAN														
VYPRACOVAL	ING. RÁČEK														
KONTROLOVAL	ING. NOVÁK														
DATUM	06 / 2014														
FORMÁT	A4														
MĚŘÍTKO	-														
<p>PŘÍLOHA</p>															
<p>STUPEŇ PD</p> <p>ÚS</p>	<p>ČÍSLO PŘÍLOHY</p>	<p>ČÍSLO PARÉ</p>													



ETAPA 2 - NÁVRHOVÁ ČÁST

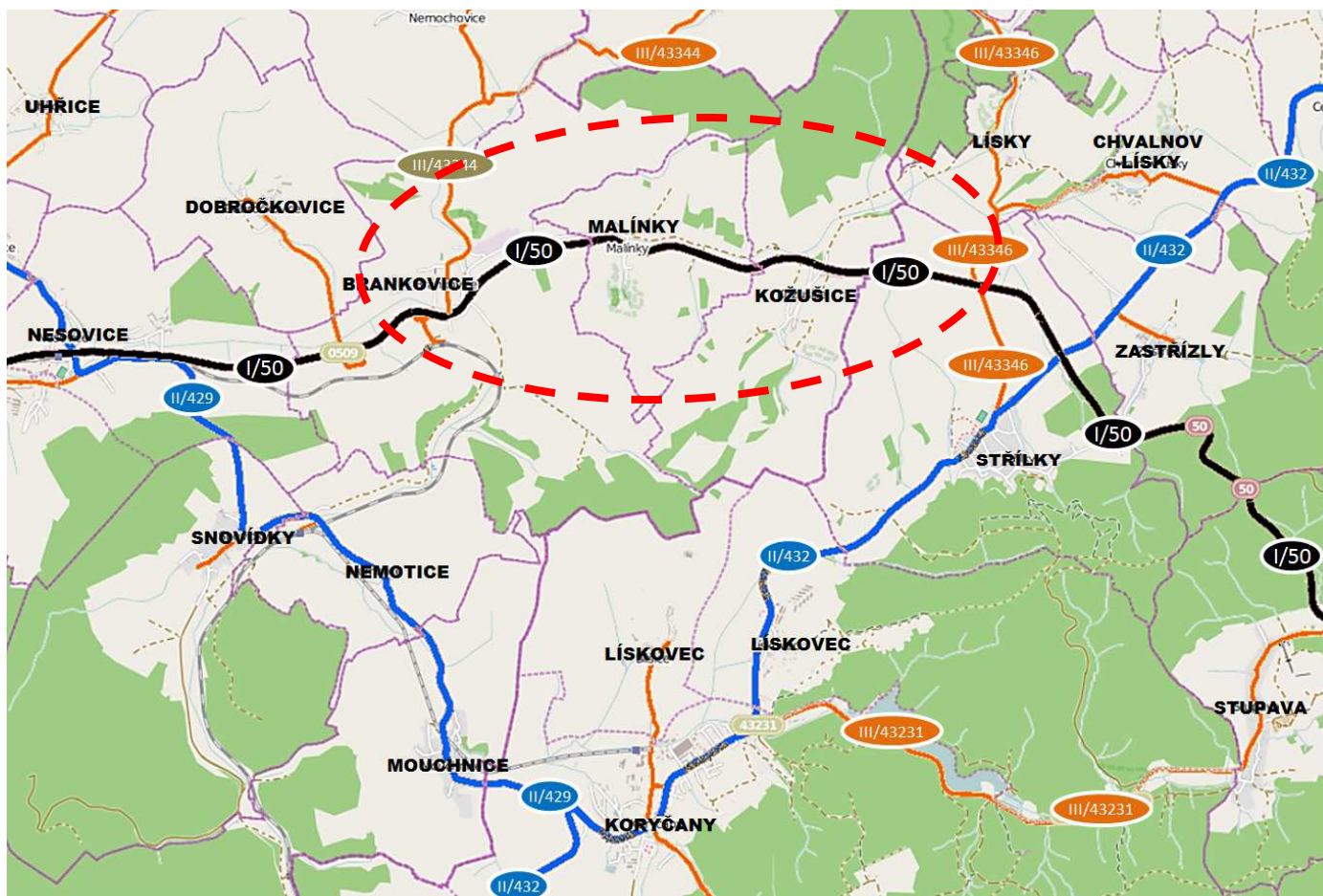
SEZNAM PŘÍLOH

1. Textová část	
1.1 Cíl a účel.....	2
1.2 1. etapa „Analytická část“ - shrnutí výsledků.....	4
1.2.1 Popis variant – 1. etapa	4
1.2.2 Vyhodnocení variant	5
1.3 Doplnění řešených variant.....	6
1.4 Návrh koridorů.....	7
1.4.1 Nulová varianta	10
1.4.2 Koridor varianty Sever	11
1.4.3 Koridor varianty Jih	13
1.4.4 Koridor varianty Střed	16
1.5 Posouzení koridorů	20
1.6 Porovnání koridorů.....	22
1.7 Doporučení	24
1.8 Stanovení požadavků pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje	25
1.9 Závěr	26
2. Grafická část	
2.1. Využití území - stav, záměry dle ÚPD, limity využití území	
2.2. Výkresy dopravního řešení	
2.2.1 Dopravní řešení - situace variant – ortofotomapa	
2.2.2 Dopravní řešení - varianta Sever	
2.2.3 Dopravní řešení - varianta Jih	
2.2.4 Dopravní řešení - varianta Střed	
2.3. Problémové výkresy	
2.3.1 Problémový výkres - varianta 0	
2.3.2 Problémový výkres - varianta Sever	
2.3.3 Problémový výkres - varianta Jih	
2.3.4 Problémový výkres - varianta Střed	
2.4. Návrh koridorů a ploch DI pro zásady územního rozvoje	
2.5. Návrh etapizace	
3. Samostatné přílohy	
3.1. Vyhodnocení vlivů variant na ŽP	
3.1.1 Zpráva o vyhodnocení vlivů variant na ŽP	
3.1.2 Rozptylová studie	
3.1.3 Hluková studie	
3.2. Odhad nákladů	
4. Webová prezentace	
5. Doklady	

1.1 Cíl a účel

Druhá etapa předkládané Územní studie je pojata jako návrhová část, přímo navazující na 1. etapu – analytickou část.

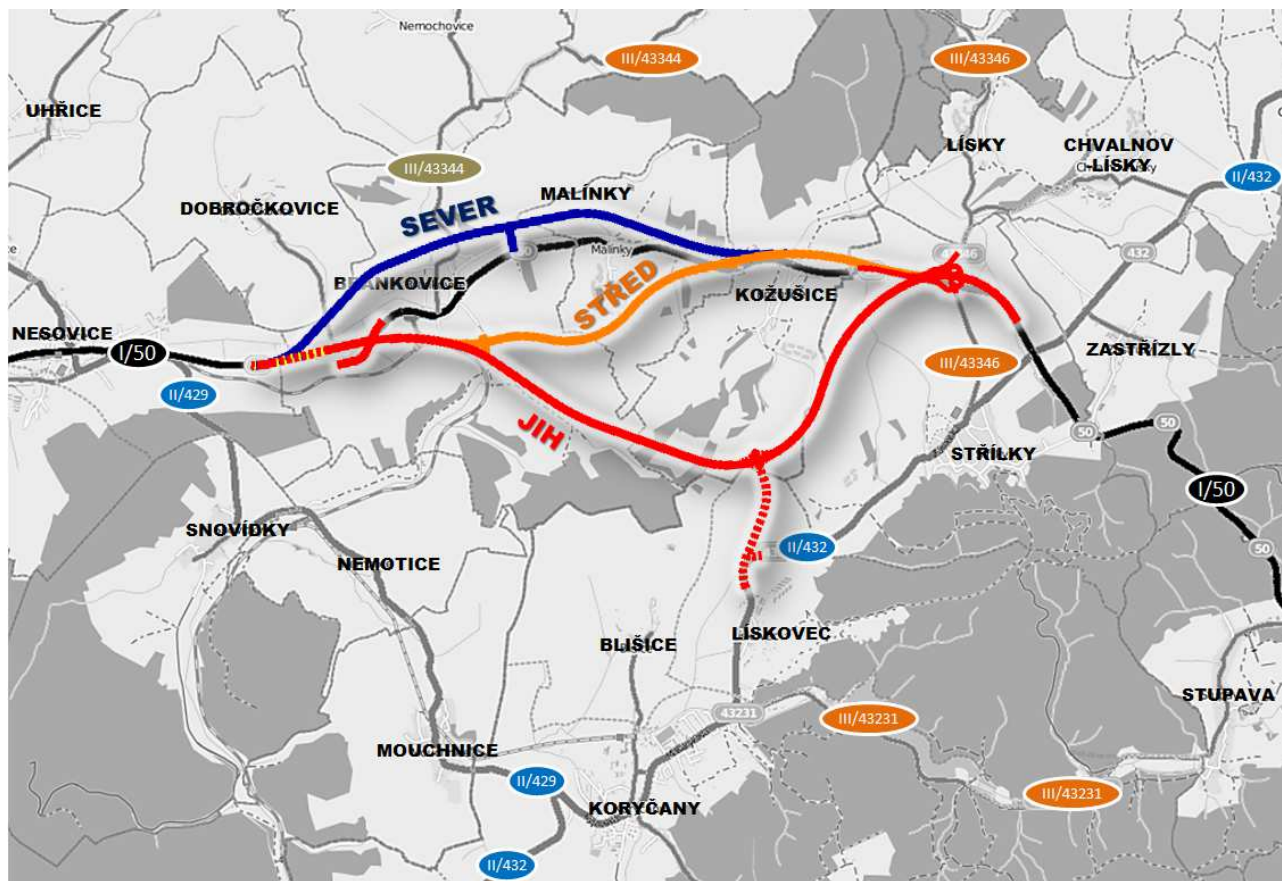
V 1. etapě byly v řešeném území prověřeny veškeré dostupné podklady a provedeny relevantní průzkumy a jejich analýza s cílem, vyjasnit plochy, umožňující v řešeném území návrh reálných koridorů přeložky silnice I/50 jako obchvatu obcí Brankovice – Malínky - Kožušice.



Obrázek 1 – řešené území

V rámci rozpracování 2. etapy „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice - Kožušice“ bylo navrženo rozšíření rozsahu řešených variant (Nulová - „0“), Sever, ÚP, Jih) o variantu, vedoucí jižně od Brankovic a Malínek, která by se však na stáv. I/50 vracela v prostoru před Kožušicemi a dále pokračovala zhruba v ose variant severních. Tato varianta byla představena na výrobním výboru, který se konal dne 16. 1. 2014. Po zvážení prezentovaných kladů a záporů této varianty v podrobnostech, jak byly v rámci 1. etapy prověřovány i varianty sever a jih, bylo doporučeno prověření této nově navržené trasy pod názvem Varianta Střed (viz kap. 1.3 a obr.4). Následně byla tato nová trasa zařazena do souboru variant, posuzovaných v rámci 2. etapy. Celkový přehled řešených variant je zřejmý z obr. 2.

Vymezení koridorů má v souladu se zadáním vycházet z funkčně prověřených variant tras obchvatů obcí, zpracovaných v období 2006 – 2008, a to „Přeložka silnice I/50 Brankovice – Kožušice“ (technická studie, Dopravoprojekt Brno, listopad 2006) a „Přeložka silnice I/50 Brankovice – Kožušice jižní obchvat“ (vyhledávací studie, Dopravoprojekt Brno, říjen 2008). Doplněno bylo zpracování návrhu koridoru pro variantu Střed.



Obrázek 2 – dotčené území, soubor řešených tras obchvatu obcí

V souladu s výsledky aktualizace podkladů a průzkumů musely být provedeny korekce navržených tras tak, aby odpovídaly současnému stavu využití území a environmentálním požadavkům.

Řešení jižní varianty je doplněno o prověření silničního připojení sil. II/432 na silnici I/50, které by umožnilo kvalitativně lepší napojení Koryčan ve Zlínském kraji tak, aby vozidla nemusela projíždět Střílkami.

Celkově lze principy, ze kterých bude proveden návrh řešení shrnout:

- homogenizace parametrů komunikace v parametru S11,5/80
- jednoznačná preference tranzitního tahu
- eliminace připojení polních cest a pojezdu zemědělské techniky po vlastní sil. I/50
- v přeložkách, obchvatech co nejvíce dodržovat návrhové normové hodnoty
- náprava dosud přetrvávajících bodových závad na tahu sil. I/50 (průjezdy obcí, přechody chodců, segregace cyklistické dopravy, atd.
- návrh a legislativní nastavení a podpora opatření k převedení těžké nákladní dopravy na síť D, R - silnic

Samostatnou problematikou, která by měla být řešena v následných stupních projektové dokumentace, je řešení doprovodné sítě místních, účelových komunikací a polních cest bez vazby na přeložku sil. I/50 a její doplnění do stavu, aby nedošlo k výraznému zhoršení přístupnosti především zemědělsky obhospodařovaných pozemků ve vztahu k sídlu jejich vlastníků/ nájemců. Cílem úprav v dotčené oblasti by měly být rozhodně zpracovány tak, aby zcela zásadně minimalizovaly jak napojení polních cest, tak „nutný – vynucený“ pojezd zemědělské techniky po silnici I/50.

1.2 1. etapa „Analytická část“ - shrnutí výsledků

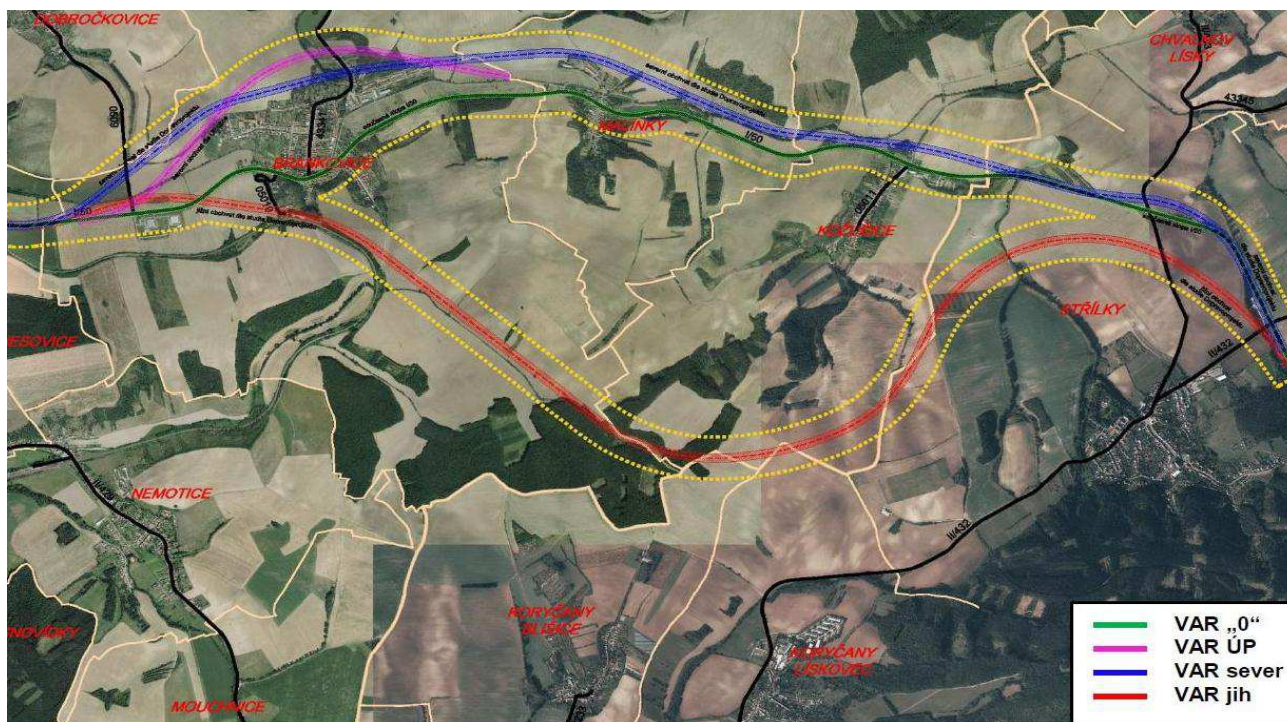
Výsledkem prací na 1. etapě bylo zjištění, že pro vedení obchvatu v duchu zadání existují vedle nulové varianty (sil. I/50 ve stávající stopě) ještě 2 možné trasy obchvatů - severní a jižní. Do ÚP Brankovic však byla odlišně od trasy, vycházející z technické studie DP Brno, zapracována jako severní obchvat varianta bez návaznosti na její pokračování na správním území obcí Malínky a Kožušice (obr. 3, varianta ÚP).

1.2.1 Popis variant – 1. etapa

Nulová varianta

Silnice I/50 vede v území mezi Brankovicemi a Kožušicemi údolím podél říčky Litavy, tzn. ve stopě, která byla až do nárůstu dopravních intenzit logickým a bezkonfliktním propojením jednotlivých obcí (nejkratší cesta bez významných výškových rozdílů). Narůstající hluková zátěž podél této komunikace a negativní dopady emisí škodlivin z dopravy mají zásadní negativní vliv na veřejné zdraví.

Dotčené obce podporují pozici městyse Brankovice – kdyby se legislativně podařilo převést těžkou nákladní dopravu na vyšší síť, nebylo by nutné žádné trasy obchvatu prověřovat či je realizovat.



Obrázek 3 – 1. etapa - situace řešených variant „nulová“, Sever a Jih

Varianta Sever

Tato varianta řeší převedení dopravy z obcí Brankovice, Malínky a Kožušice prostřednictvím severního obchvatu těchto obcí. Vzhledem k tomu, že se na mnoha místech (mimo zastavěné území obcí) často velmi přibližuje k trase dnešní I/50 (nulová varianta), jsou i vlivy na zvláště chráněná území či území soustavy NATURA 2000 ve srovnání s nulovou variantou nepoměrně vyšší. Ještě více než v případě varianty dle ÚP Brankovic vede severní varianta obchvatu v blízkosti zástavby obce Brankovic a vzhledem k tomu, že se zástavba obce v posledních letech

rozšířila severním směrem, vede tato varianta řešení obchvatu v blízkosti několika obytných domů. Logicky tak hrozí riziko zhoršení hlukové a rozptylové situace v této části obce. Varianta sever vyvolává ale i některé podstatné konflikty z hlediska environmentální problematiky v území – např. zásah do údolí Litavy.

Z uvedených důvodů všechny dotčené obce variantu severní jako nejhorší z možných řešení v zásadě odmítají.

Varianta Jih

Tato varianta byla vyvinutá na základě analýzy problémů u obou severních variant (vedení v blízkosti zástavby, omezení rozvoje obcí, atd.). Trasa jižní varianty zcela opouští osu vedení stávající silnice I/50 a vede v širokém oblouku převážně zemědělsky využívanou krajinou, kam nově zavádí veškerá negativa z dopravy. V porovnání s ostatními zvažovanými variantami lze tuto variantu charakterizovat největším negativním vlivem na krajinný ráz území a největším zábohem zemědělského půdního fondu.

V současnosti je znám odpor k této trase ze strany obce Střílky, výhodou je možnost dopravně výhodného napojení Koryčan. V oblasti vstupu na správní území Zlínského kraje je proto trasa odkloněna severně od stávající sil. I/50 (obdobně jako u varianty Sever) a křižovatka se sil. II/433 je navržena jako mimoúrovňová.

Obyvatelé dotčených obcí Brankovice, Malínky a Kožušice společně s občanským sdružením Branek souhlasí s variantou jižní.

1.2.2 Vyhodnocení variant

Vyhodnocení tras bylo provedeno na podkladě porovnání účinků ve zvolených oblastech – kritériích

- Životní prostředí, ochrana přírody (průtahy obcí z hlediska hluku a exhalací)
- Urbanismus
- Dopravní-inženýrství
- Ekonomika

Porovnáním environmentálních, urbanistických, dopravně-inženýrských a ekonomických dopadů těchto tras bylo zjištěno, že výhodami varianty Sever jsou menší negativní zásahy do životního prostředí a nižší předpokládané stavební náklady. Důležitým negativním faktorem je i nutnost realizace v celku, bez etap. Velkým negativem varianty Sever je nesouhlas obcí Brankovice, Kožušice a Malínky s touto variantou.

Výhodou varianty Jih je především akceptace obyvatelstvem všech dotčených obcí a možnost dořešení kvalitního připojení města Koryčany. Výhodou jsou i nižší předpokládané stavební náklady (rozhodující je vyšší podíl mostních objektů u varianty sever), negativní je realizace v krajině, dosud nezátížené žádným silničním tahem a zásah do krajinného rázu.

Střet	varianta nulová	počet střetů	varianta severní	počet střetů	varianta jižní	počet střetů
funkční využití území stav a dle ÚPN						
plochy bydlení - stav	⊙	3	⊙	2	-	-
plochy bydlení – návrh dle ÚPN	⊙	1	⊙	2	-	-
plochy výroby - stav	○	1	○	2	○	1
plochy výroby - návrh dle ÚPN	○	1	-	-	-	-

plochy lesů a krajinné zeleně - stav	○	2	○	5	○	3
plochy železniční dopravy - stav	-	-	-	-	⊙	1
plochy silniční dopravy - stav	-	-	-	-	○	1
<i>četnost střetů</i>		8		11		6
koridory technické infrastruktury						
koridor vedení VN - stav	○	2	○	5	○	2
koridor vedení VVN - stav	○	1	○	1	○	1
koridor vedení VVN – záměr dle PÚR	○	1	○	1	○	1
koridor vedení VTL - stav	-	-	-	-	○	1
koridor vedení VVTL - stav	○	1	○	1	○	2
koridor vedení VVTL – záměr dle PÚR	○	1	○	1	○	2
trasa vodovodní sítě - stav	-	-	-	-	-	-
trasa kanalizace - stav	-	-	-	-	-	-
trasa kanalizace – návrh dle ÚPN	○	1	-	-	-	-
<i>četnost střetů</i>		7		9		9
limity využití území						
záplavové území Litavy a aktivní zóna	○	1	⊙	2	○	1
MZCHÚ a jejich ochranné pásmo	-	-	⊙	1	-	-
sesuvná území	-	-	○	1	-	-
regionální ÚSES	○	1	○	1	⊙	2
lokální ÚSES	○	2	○	4	⊙	4
plochy 1. a 2. třídy ochrany ZPF /*	-	-	⊙	6	⊙	7
<i>četnost střetů</i>		4		15		14
střet významný	⊙					
střet málo významný	○					

1.3 Doplnění řešených variant

Jak je uvedeno v kapitole 1.1, byla po rozpracování 2. etapy navržena ještě jedna trasa, vedoucí jižně od Brankovic a Malínek, která se však na stávající silnici I/50 vrací v prostoru před Kožušicemi a dále pokračuje zhruba v ose varianty severní.

Tato varianta byla představena na výrobním výboru, který se konal dne 16. 1. 2014. Po zvážení kladů a záporů této varianty, bylo doporučeno prověření této nově navržené trasy pod názvem Varianta Střed.

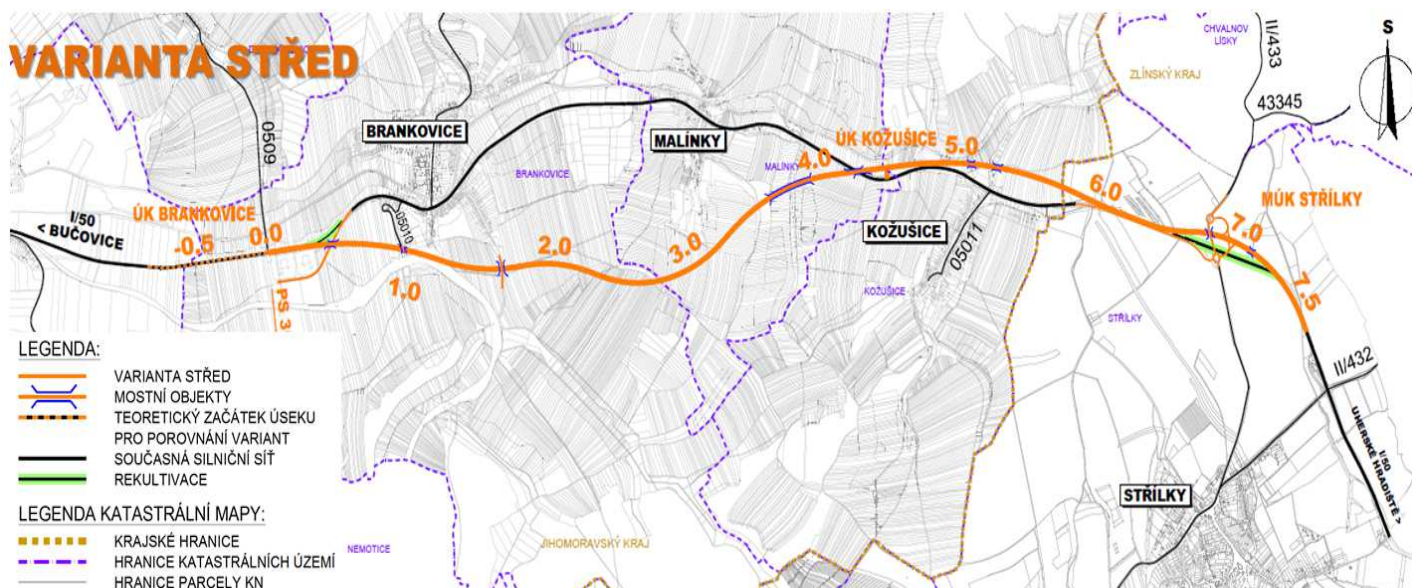
Varianta Střed

Analýza dostupných podkladů a průzkumů ukázala oprávněnost návrhu varianty Střed, neboť na rozdíl od variant Sever a Jih umožní etapovou výstavbu a negativa z dopravy zavádí nově do podstatně menšího území, než zmíněné varianty. Byl specifikován koridor, vedoucí zpočátku ve stopě upravené varianty jih – od křižovatky se sil. III/0509 stoupá k nádraží, které míjí v zářezu a pokračuje směrem na Hrbačky, míjí v dostatečném odstupu PP Kuče, kde dosáhne nejvyššího bodu a míjí z jihu ve vzdálenosti cca 350 m nejbližší zástavbu obce Malínky. Dále klesá k sil. I/50, kterou kříží nadjezdem a vstupuje do údolní nivy, která je záplavovým územím Litavy – toho se však na rozdíl od varianty Sever (kříží tok řeky a přes záplavové území vytváří příčnou bariéru) pouze tangenciálně dotýká.

Uvedený koridor splňuje v popsaném úseku Brankovice – Malínky prakticky všechny požadavky specifikované jak průzkumy dopadů na ŽP, tak z pohledu územního plánování.

Na území obce Kožušice je koridor varianty Střed veden zhruba v ose varianty Sever, která byla občany obce Kožušice odmítnuta. Důvodem je záměr na rozvoj obce severním směrem. Navržena

byla proto úprava koridoru především z pohledu minimalizace bariérového účinku nové trasy a dosažení lepší ochrany obyvatel před negativními účinky dopravy. To by mělo být docíleno např. oddálením trasy od stávající zástavby, výškovou úpravou nivelety umožňující vložení mostních objektů, zajištění možnosti doplnění protihlukových opatření, atd..



Obrázek 4 – Varianta Střed

Postupnou finalizací navržených řešení byl v zájmovém, mnoha faktory limitovaném území, nalezen jeden reálný koridor, v němž by mohla být nalezena reálná trasa obchvatu obcí. Trasa varianty střed zasahuje stejně jako ostatní varianty i na území Zlínského kraje. Za obcí Kožušice je navržen odklon trasy severně od stávající sil. I/50 a zřízení jednoduché formy mimoúrovňové křižovatky se sil. II/433 v podobě, požadované na výrobních výborech zástupci obce Střilky.

V oblasti Brankovic a Kožušic se stavba dotkne četných inženýrských sítí a dopravních staveb. Přesný rozsah přeložek bude možno dokumentovat v dalším stupni předprojektové přípravy.

Výhodou varianty Střed je její akceptace městysem Brankovice a obcemi Střilky a Koryčany jakož i nejmenší negativní dopad na ochranu přírody a veřejné zdraví. Další zásadní výhodou je možnost realizace po etapách. Nevýhodou je odmítnutí ze strany obcí Kožušice a Malínky (platné usnesení zastupitelstva obce pro variantu Jih) a vyšší stavební náklady.

Vyhodnocení varianty Střed je uvedeno v kapitolách 1.5 a 1.6 souborně s ostatními variantami.

1.4 Návrh koridorů

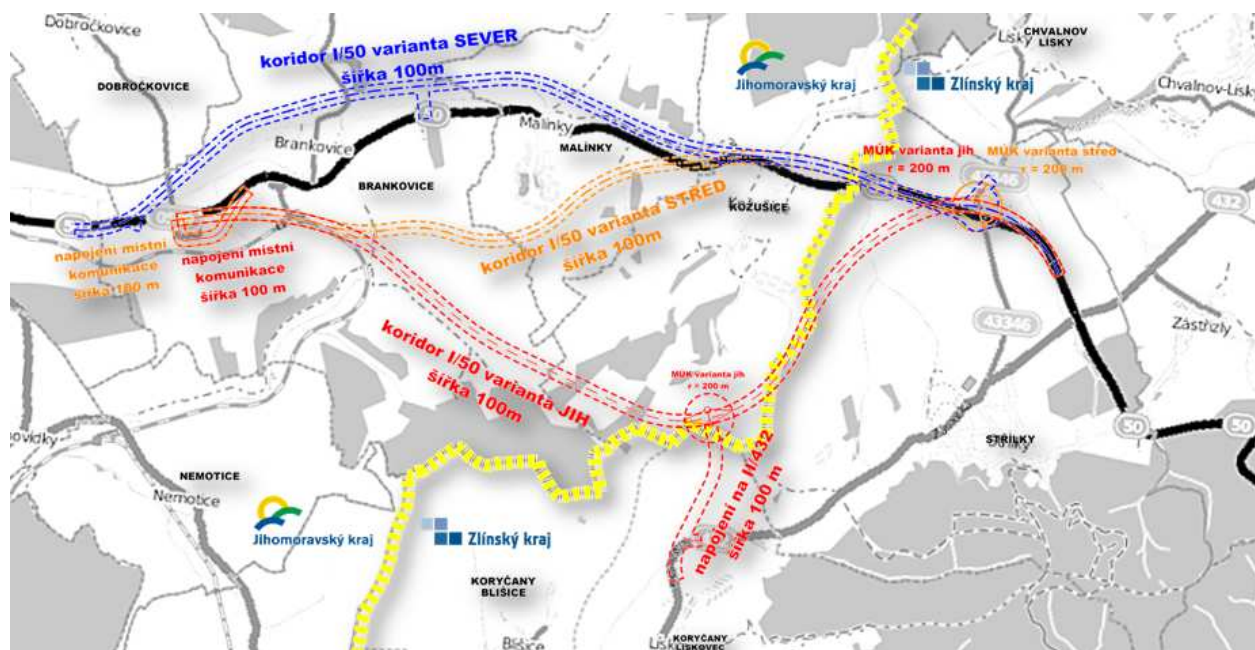
Návrh koridorů k zapracování do ZÚR JMK vychází z analýzy tras obchvatů obcí Brankovice, Malínky a Kožušice, stanovených v analytické části studie. Jedná se o koridor varianty Sever a koridor varianty Jih.

Po rozpracování 2. etapy byla navržena ještě trasa, vedoucí jižně od Brankovic a Malínek, která se však na stávající silnici I/50 vrací v prostoru před Kožušicemi a dále pokračuje zhruba v ose varianty severní, pojmenovaná jako varianta Střed (viz kap. 1.3).

Jako „trasu“ obchvatu lze chápat teoretickou osu možného silničního tahu, prověřenou jak z hlediska průchodnosti územím, tak z hlediska dodržení norem a předpisů, platných v čase zpracování pro projektování pozemních komunikací. Doplněním osy jednotlivé trasy o šířkový

rozměr je pak možné definovat koridor, v němž by mělo konečné řešení trasy ležet. Koridor se stane součástí Zásad územního rozvoje JmK a následně bude zapracován do ÚPD dotčených obcí.

Na základě dopravně-technického prověření tras, vzorového řezu pro kategorii S 11,5/80 a šířky silničního tělesa vyplývající z podélných profilů, byla stanovena jednotná šířka silničního koridoru 100 m. Koridor je rozšířen o plochy potřebné pro křižovatky a naopak zúžen o plochy staveb nebo zastavitelné plochy, které do něho zasahují a které budou zachovány. V hranicích stanoveného koridoru bude vybraná trasa upřesněna v následujících dopravně technických studiích a projektové dokumentaci.



Obrázek 5 – přehledná situace navrhovaných koridorů

Předpokládá se, že v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a v následující úpravě ÚP obcí bude vybraný koridor (koridory) vymezen jako územní rezerva. Územní rezerva dle §36 a §43 zák. č.183/2006 Sb. (stavební zákon) je vymezena jako plocha nebo koridor s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Urbanistická koncepce obcí bude upravena tak, aby umožnila případné vedení silnice v tomto koridoru.

Realizace silnice v koridoru bude vyžadovat změnu ÚP jednotlivých obcí, která změní územní rezervu na návrhovou plochu - koridor.

Pro stanovení územních dopadů řešení obchvatu obcí v úseku Brankovice - Kožušice byly posuzovány 3 prověřené varianty možného trasování nové pozemní komunikace. Zároveň byla posuzována stávající stopa silnice I/50.

Na základě zpracovaných variant obchvatu byly vymezeny koridory vedení silnice I/50 a to:

- nulová varianta (současný stav) – koridor nebyl vymezen, pouze pro vyhodnocení účinků v území byl použit pás v šířce 30 m (oboustranně 15 m od osy komunikace);
- varianta Sever - koridor byl vymezen v šířce 100 m (50 m od osy komunikace na obě strany);
- varianta Střed - koridor byl vymezen v šířce 100 m (50 m od osy komunikace na obě strany);
- varianta Jih - koridor byl vymezen v šířce 100 m (50 m od osy komunikace na obě strany).

Pro stanovení územních dopadů bylo nutno vymezit prostor, ve kterém budou sledovány územní dopady navrhovaných řešení. Bylo vymezeno „analyzované území“ (viz výkresy 2.1 a 2.3.1-2.3.4) jako obalová křivka koridorů známých stop silnice I/50, přičemž šířka koridoru byla stanovena na 300 m.

V takto vymezeném prostoru byla provedena analýza současného využití území, na základě poskytnutých katastrálních map a leteckých snímků (viz 2. Grafická část, výkres 2.1).

Analýza vymezila následující plochy:

- plochy bydlení
- plochy výroby
- plochy občanské vybavenosti
- plochy silniční dopravy
- plochy železniční dopravy
- plochy vodních toků
- plochy ZPF - orná půda a travní porost
- plochy ZPF - sady a zahrady
- plochy krajinné zeleně a lesů

Zároveň byla provedena analýza územně plánovací dokumentace (dále ÚPD) jednotlivých obcí. V analyzovaném území nemají všechny obce vydaný územní plán.

Návrhové plochy z vydaných územních plánů (Brankovice a Střílky) byly převedeny do jednotné struktury.

Byly sledovány následující stavební funkční plochy:

- plochy bydlení
- plochy výroby
- plochy občanské vybavenosti
- plochy silniční dopravy

V obcích bez vydaného územního plánu (Malínky a Kožušice) byla zobrazena hranice intravilánu převzatá z ÚAP ORP Bučovice.

Zároveň byly v ÚAP ORP definovány záměry těchto obcí na případný rozvoj ve struktuře ploch:

- plochy bydlení
- plochy výroby
- plochy občanské vybavenosti
- plochy vodohospodářské

Tyto záměry mají pouze informativní charakter, protože jejich využití je možno realizovat až přes územní plán, který není doposud zpracován.

Pro celou oblast byly prověřeny a identifikovány veškeré jevy vedení dopravní a technické infrastruktury a jevy charakteru limitů využití území.

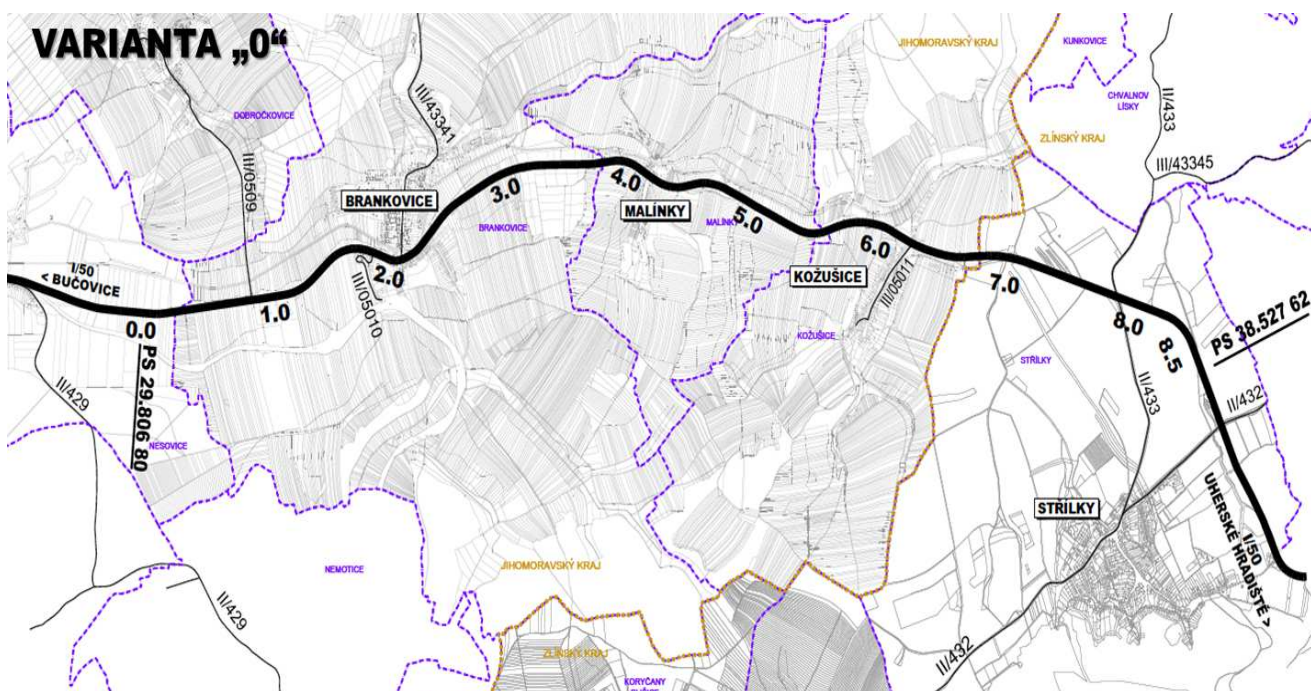
Pro sestavení těchto jevů bylo využito dat z ÚAP Jihomoravského a Zlínského kraje - aktualizace 2013 (datové vrstvy - shapefile) a dat z ÚAP ORP Bučovice a ORP Kroměříž – aktualizace 2012 (datové vrstvy - shapefile) včetně RURU.

1.4.1 Nulová varianta

Pro tuto variantu nebyl vymezen koridor, pro vyhodnocení účinků v území byl použit pás v šířce 30 m (oboustranně 15 m od osy komunikace).

Silnice I/50 vede v území mezi Brankovicemi a Kožušicemi údolím podél říčky Litavy, tzn. ve stopě, která byla až do nárůstu dopravních intenzit logickým a bezkonfliktním propojením jednotlivých obcí (nejkratší cesta bez významných výškových rozdílů). Vedení silnice v této stopě je z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny bez významnějších konfliktů, neboť neprochází přes zvláště chráněná území ani územím soustavy NATURA 2000 a i z hlediska předmětu ochrany nejbližších chráněných území je možné vyloučit negativní vliv na tato území.

Vzhledem k nárůstu dopravních intenzit v posledním desetiletí, se problémem stává zejména průjezd těžkých nákladních vozidel obcemi, doprovázený problematickým křížením jak místním provozem, tak chodci. Dalším doprovodným negativním jevem je nárůst hlukové zátěže, zvýšené emise a imise z dopravy, zvýšená prašnost apod. s vážným dopadem na veřejné zdraví a kvalitu života v blízkosti sil. I/50.



Obrázek 6 – varianta 0, tj. bez obchvatu obcí (stávající stav)

Celkové dopravně-inženýrské poměry jsou poplatné době vzniku této komunikace a vykazují jak v extravilánových, tak v intravilánových úsecích významné dopravní závady a místa s nepředvídatelnými dopravními komplikacemi. Směrově a spádově je dnešní silnice v zásadě dostačující, problémy leží v oblasti četných připojení obslužných komunikací a sjezdů, nevhodném uspořádání křižovatek a jen sporadicky zabezpečeným řešením pěší a cyklistické dopravy.

1.4.2 Koridor varianty Sever

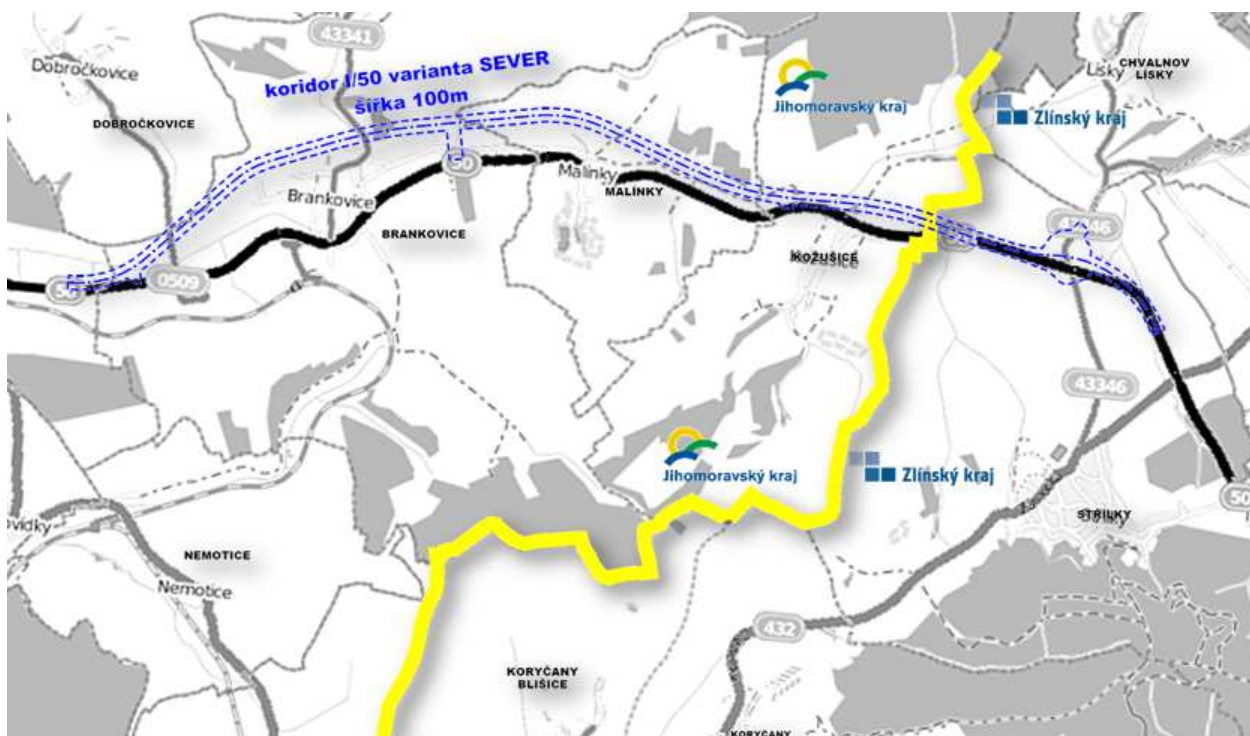
Pro variantu Sever je vymezen koridor v šířce 100 m (50 m od osy komunikace na obě strany).

Tato varianta řeší převedení dopravy z obcí Brankovice, Malínky a Kožušice prostřednictvím severního obchvatu těchto obcí. Vzhledem k tomu, že se na mnoha místech (mimo zastavěné území obcí) často velmi přibližuje k trase dnešní I/50 (nulová varianta), jsou i vlivy na zvláště chráněná území či území soustavy NATURA 2000 ve srovnání s nulovou variantou nepoměrně vyšší. Je třeba brát v potaz, že další liniová stavba by územní vlivy násobila. Navíc je problematické vedení obchvatu přímo podél jižní hranice PP Přední Galašek, kde je navržen přechod údolí dlouhou, vysoko položenou estakádou.

Na některých místech opouští navržené vedení obchvatu údolí říčky Litavy směrem do mírně zvlněného terénu severně od toku Litavy, čímž toto vedení komunikace může z krajinářského hlediska působit rušivě.

Varianta Sever je od svého vzniku trasována v blízkosti zástavby městyse Brankovice. Vzhledem k tomu, že se zástavba obce v posledních letech rozšířila severním směrem, došlo u této varianty k nežádoucímu přiblížení několika obytných domů k výhledové trase. Logicky tak hrozí riziko zhoršení hlukové a rozptylové situace v této části obce.

Z pohledu realizace nelze doporučit výstavbu varianty Sever po etapách. Důvodem je skutečnost, že v místě, kde by bylo možné s rozdělením na etapy uvažovat, kříží trasa tok Litavy a v ÚP definované záplavové území. Opatření pro 1. etapu výstavby by při realizaci druhé etapy bylo nutné přebudovat, což by přineslo kromě ohrožení obyvatelstva i výrazné prodloužení lhůty výstavby a zvýšení stavebních nákladů.



Obrázek 7 – koridor varianty Sever

Původní návrh varianty Sever (Dopravoprojekt 2006) bylo v souladu s rozvojem území v posledních letech potřeba upravit a přizpůsobit aktuálnímu stavu. Na území Zlínského kraje byla dle požadavku obce Střílky trasa přeložena severně od dnešní I/50, křižovatku se sil. II/433 je

navrženo změnit na mimoúrovňovou. Trasa je v tomto úseku téměř shodná s ostatními řešenými variantami.

Všechny dotčené obce Brankovice, Malínky a Kožušice realizaci varianty Sever, jako nejhorší z řešených variant v zásadě odmítají. Na území Zlínského kraje se negativní vlivy nepromítají, pro realizaci by bylo nutno provést úpravu trasy v oblasti Lískovec odsazením trasy severně od dnešní I/50 (viz popis ostatních variant).

Křižovatky

<u>Staničení</u>	<u>Informační údaje křižovatek</u>
	předchozí křižovatka
cca km 27,7 - <u>PS 29.806 800</u> =	Nesovice, se sil. II/429 ZÚ 0,0 - Začátek přeložky v silnici I/50 Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,57 km
KM 0,466 71	ÚK BRANKOVICE - nová styková křižovatka s původní překládanou sil. I/50 Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,69 km
KM 3.160 18	ÚK MALÍNKY - nová styková křižovatka s komunikační propojkou na původní sil. I/50. Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,58 km
KM 5.737 42	ÚK KOŽUŠICE - nová styková křižovatka s komunikační propojkou Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,14 km
<i>KM 7,875 24</i> <u>KÚ 8.769 54</u> = <u>PS 38.527 62</u>	MÚK STRÍLKY – mimoúrovňová křižovatka (všesměrná) Konec přeložky sil. I/50 Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 1,25 km
Následující křižovatka <u>PS 38.882 12</u>	Úrovňová křižovatka se sil. II/432 (všesměrná, pod stoupáním)

Mostní objekty

Varianta Sever obsahuje celkem 11 mostů :

KM 0,565 40	Most přes řeku Litavu dl.= cca 16 m
KM 0,902 04	Most přes sil. III/0509, dl.= cca 47 m
KM 2,285 50 - 2,621 50	Estakáda „Brankovice“ dl.= cca 334 m přechází sil. III/43341
* <i>KM 2,740 00</i>	Most na polní cestě (PC) přes přeložku sil. I/50, dl. = cca 29 m
KM 3,241 65	Malý most přes Pohraniční potok, dl.= cca 7 m
* <i>KM 4,405 00</i>	Most na polní cestě (PC) přes přeložku sil. I/50, dl.= cca 29 m
KM 5,618 62	Most přes řeku Litavu dl.= cca 16 m
KM 6,150 75	Most přes Zámecká potok, dl.= cca 10 m
KM 6,330 40	Most přes místní komunikaci (MK) dl.= cca 10 m
* <i>KM 7,875 24</i>	MÚK STRÍLKY – Most na sil. II/433 přes přeložku sil. I/50, dl. = cca 40 m
KM 8,169 15	Most přes vodoteč, dl. = cca 8 m

Pozn. * = most je situován přes přeložku sil. I/50

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

V oblasti Brankovic a Kožušic se stavba dotkne četných inženýrských sítí a dopravních staveb. Přesný rozsah přeložek bude možno dokumentovat v dalším stupni předprojektové přípravy.

Realizace stavby

Varianta Sever neumožňuje hospodárné řešení obchvatů dotčených obcí realizací po etapách. Problematické by bylo řešení dočasné a následně finální protipovodňové ochrany v oblasti kolem toku Litavy.

1.4.3 Koridor varianty Jih

Pro variantu Jih je vymezen koridor v šířce 100 m (50 m od osy komunikace na obě strany).

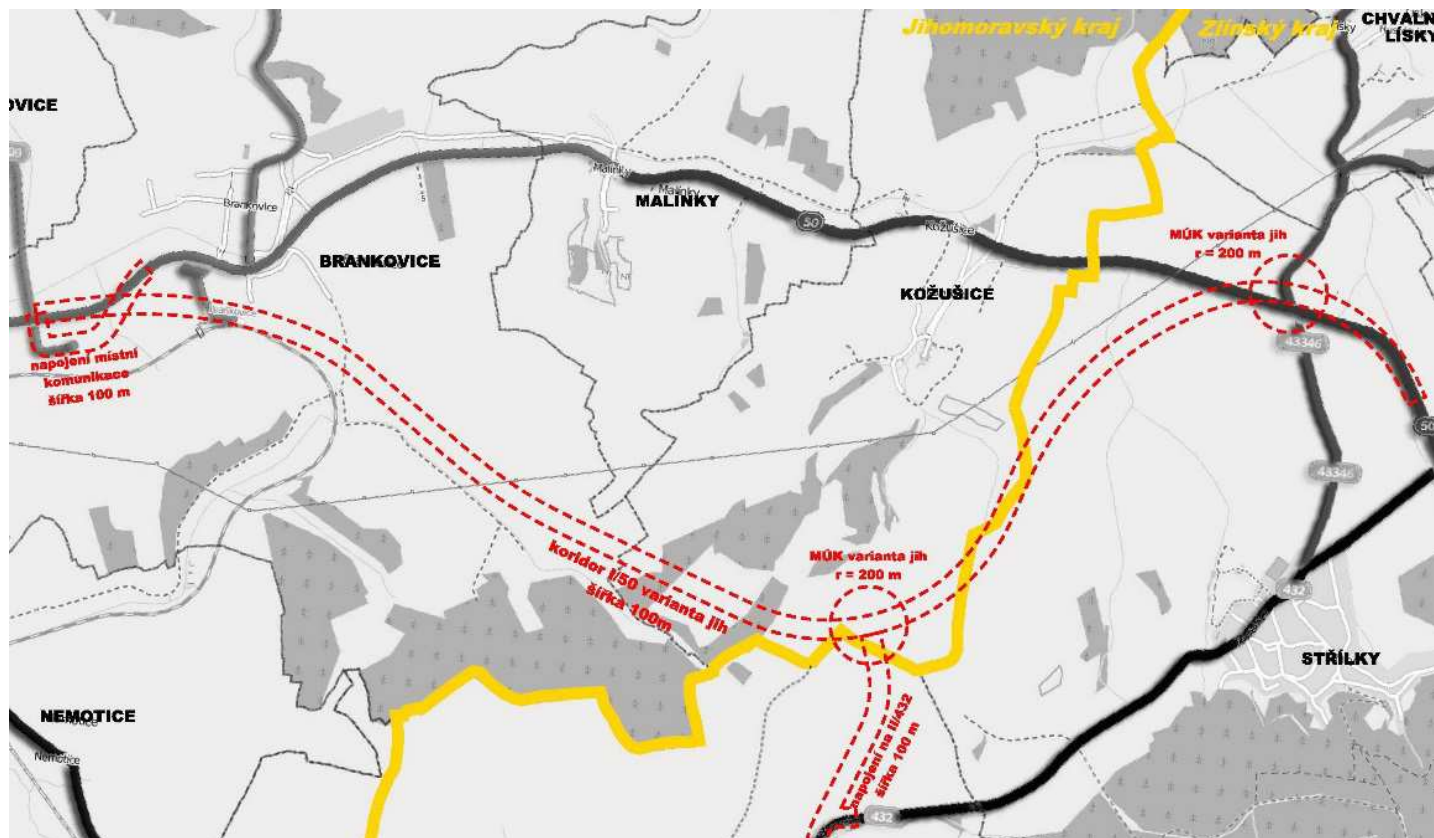
Varianta Jih byla vyvinutá na základě analýzy problémů u varianty Sever (vedení v blízkosti zástavby, omezení rozvoje obcí, odmítnutí varianty Sever obcemi Malínky a Kožušice, atd.). Trasa jižní varianty zcela opouští osu stávající silnice I/50 a vede v širokém oblouku převážně zemědělsky využívanou krajinou, kam nově zavádí veškerá negativa z dopravy.

Krajina je charakterizována komplikovanými, až horskými výškovými poměry, vlněností terénu a heterogenitou krajinných prvků – pole, lesy, jedná se o neobydlenou, zemědělsky využívanou krajinu. V porovnání s ostatními zvažovanými variantami lze tuto variantu charakterizovat největším negativním vlivem na krajinný ráz území a největším zábořem zemědělského půdního fondu. Tomu stojí v opozici možnost řešení dopravně výhodného napojení města Koryčany, což žádná z dalších variant neumožňuje.

Vedení silnice v jižní stopě neprochází přes zvláště chráněná území ani územím soustavy NATURA 2000 a i z hlediska předmětu ochrany nejbližších chráněných území je možné vyloučit negativní vliv na tato území.

Původní návrh varianty Jih (vyhledávací studie, Dopravoprojekt Brno, říjen 2008) bylo v souladu s rozvojem území v posledních letech potřeba upravit a přizpůsobit aktuálnímu stavu. Na území Zlínského kraje byla dle požadavku obce Střílky trasa přeložena severně od dnešní I/50, křižovatku se sil. II/433 je navrženo změnit na mimoúrovňovou. Trasa je v tomto úseku téměř shodná s ostatními řešenými variantami.

Obyvatelé přímo dotčených obcí Brankovice, Malínky a Kožušice společně s občanským sdružením Branek podporují realizaci varianty Jih. Varianta Jih má možnost přímého připojení na sil. I/50 a není proto v rozporu se zájmy města Koryčany.



Obrázek 8 – koridor varianty Jih

Křižovatky

Staničení

Informační údaje křižovatek

cca km 27,7 -
ZÚ - 0.838 19 =
PS 29.806 80

předchozí křižovatka

Nesovice, se sil. II/429

Teoreticky zvolený začátek (TZÚ) sloužící pro porovnání variant

PS 30,645 = km 0,000 skutečný ZÚ varianty Jih

Průměrná kolmá se stávající sil. III/0509 a Brankovice - průmyslová zóna

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,95 km

KM 4,798 70

MÚK KORYČANY – umožní připojit novou propojku sil. II/432 na sil. I/50.

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 4,798 km

KM 7,875

MÚK STRÁDKY – mimoúrovňová křižovatka (všesměrná)

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 3,076 km

Vzd. po KÚ cca 790 m

KÚ 8.662 35
= PS 38.527 62

Konec přeložky sil. I/50

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 1,930 km

Následující křižovatka

PS 38.882 12

Úrovňová křižovatka se sil. II/432 (všesměrná, pod stoupáním)

Mostní objekty

Koridor Jih obsahuje celkem 11 mostů:

KM 0,445 00	Most přes MK pro napojující obec Brankovice, dl. mostu = cca 20 m
* KM 0,938 17	Nadjezd sil. III/0510 přes sil. I/50, dl. mostu = cca 20 m
KM 1,832 81	Most přes polní cestu (PC), dl. mostu = cca 20 m
KM 3,379 70	Most na sil. I/50 pro průchod územím, dl. mostu = cca 40 m
KM 3,675 00	Most přes regionální biokoridor, dl. mostu = cca 50 m
* KM 4,798 70	MÚK KORYČANY – mimoúrovňová křižovatka (všesměrná) Most na komunikační propojce směr Koryčany
KM 5,470 00	Most na sil. I/50 pro průchod územím, dl. mostu = cca 60 m
* KM 6,000 00	Most na polní cestě (PC) přes sil. I/50, dl. mostu = cca 20 m
KM 6,746 35	Most na sil. I/50 pro průchod územím, dl. mostu = cca 60 m
* KM 7,758 58	MÚK STRÍLKY Most na sil. II/433 přes přeložku sil. I/50, dl. = cca 40 m
KM 8,059 67	Most přes vodoteč, dl. = cca 8 m

Pozn. * = most je situován přes přeložku sil. I/50

Obslužná dopravní zařízení

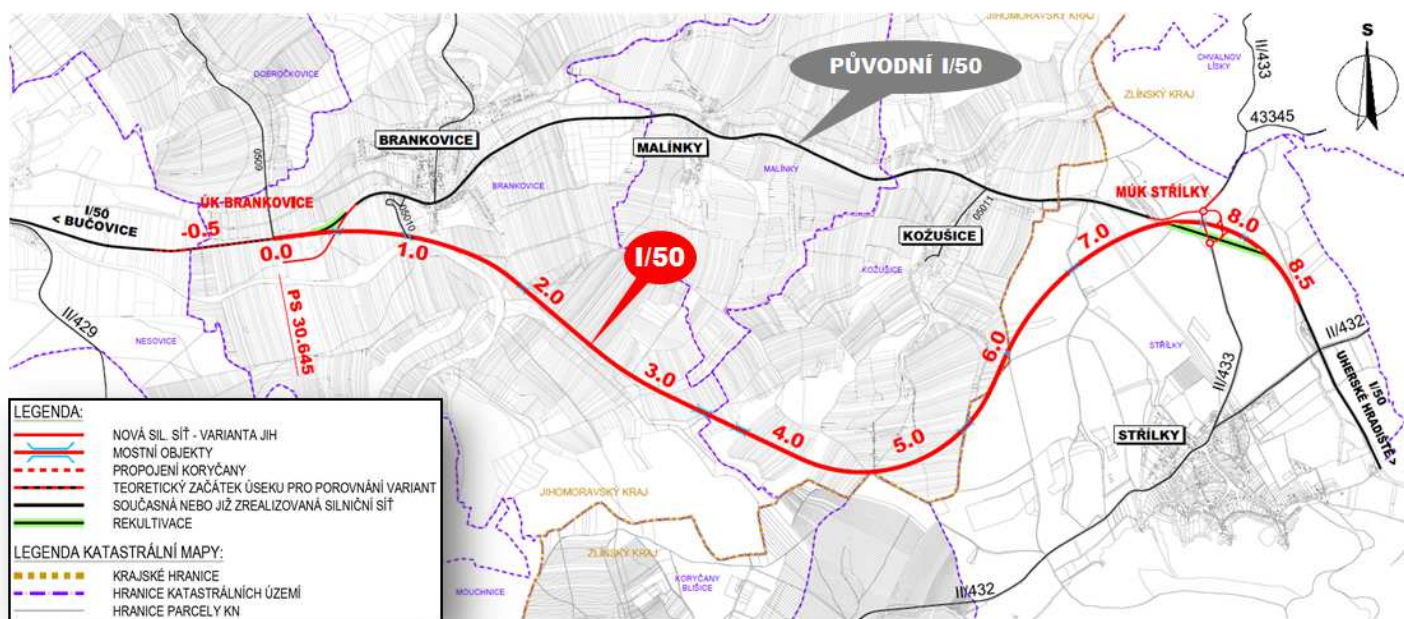
v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

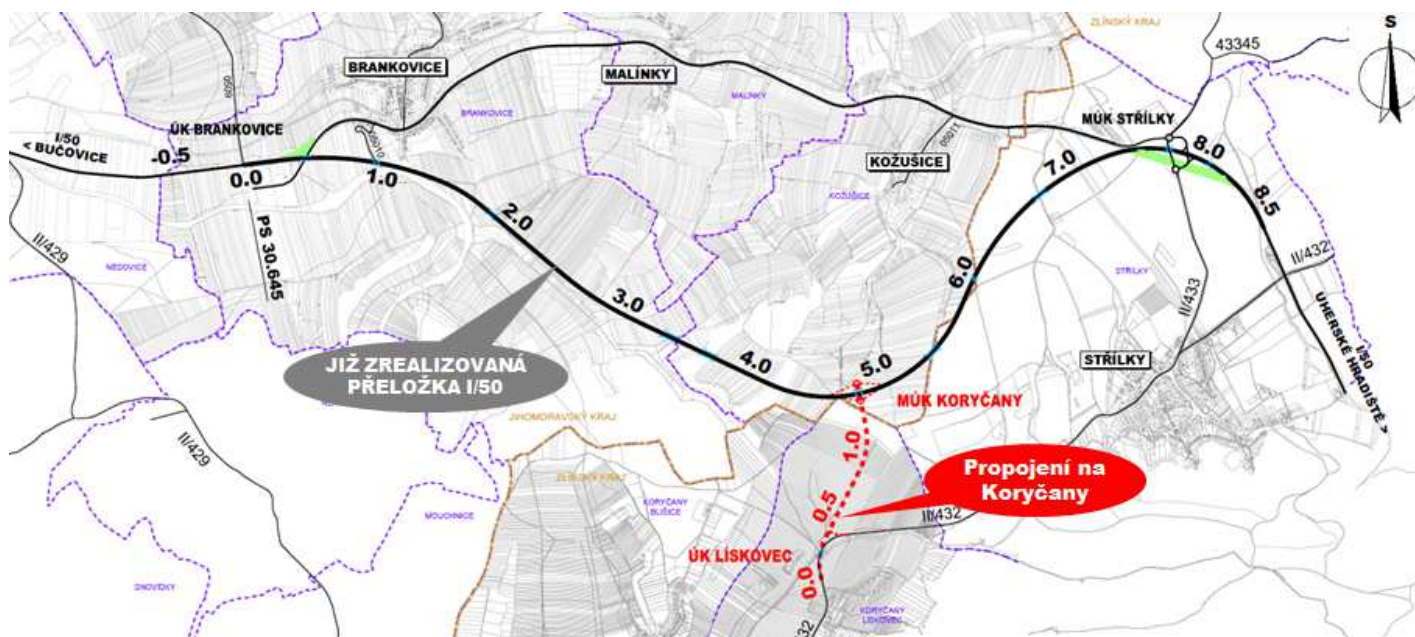
Do koridoru zasahují nadřazená vedení technické infrastruktury, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb a staveb významných vedení VVN (střety lze technicky řešit).

Realizace stavby

Realizace varianty Jih po etapách není z důvodu odlehlosti trasy od komunikační sítě možná. Po dořešení všech podmínek a povolení, by bylo možné následně dobudovat přeložku sil. II/433 – připojení města Koryčany včetně příslušné křižovatky.



Obrázek 9 – varianta Jih



Obrázek 10 - dostavba MÚK Koryčany a přeložky sil. II/433 (propojení na Koryčany)

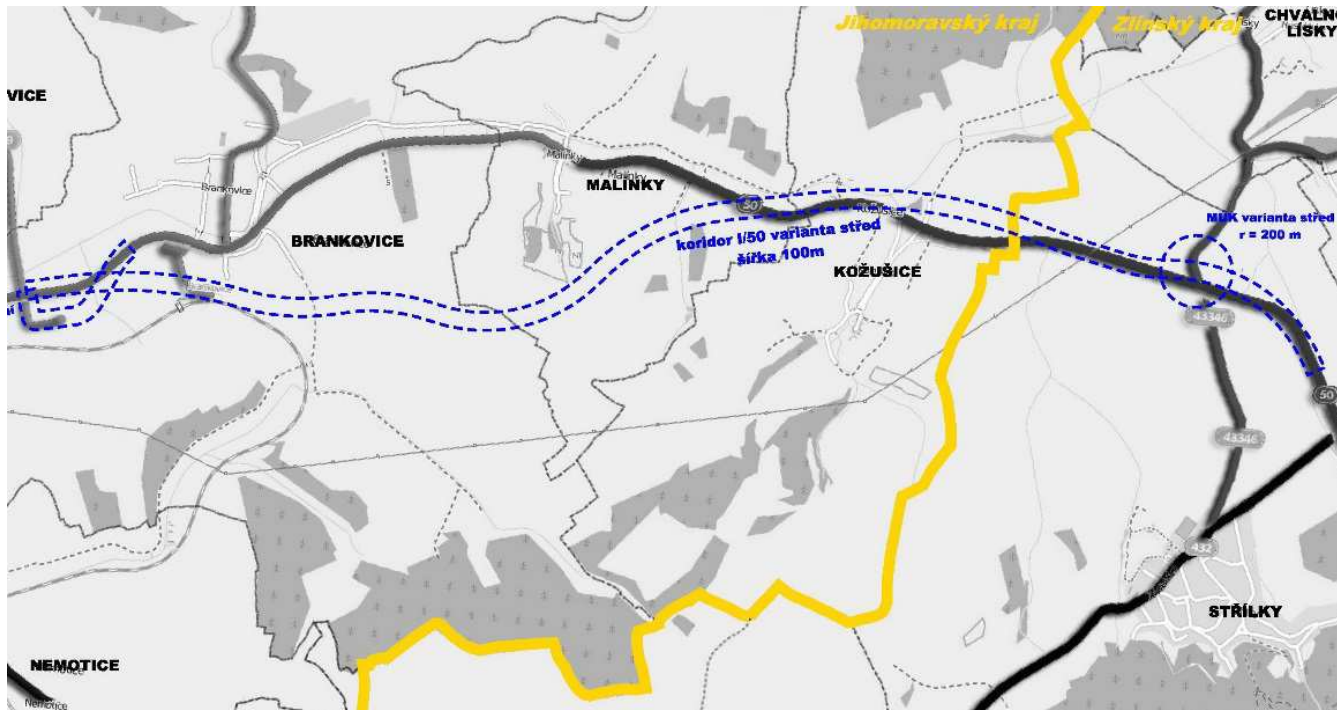
1.4.4 Koridor varianty Střed

Pro variantu Střed je vymezen koridor v šířce 100 m (50 m od osy komunikace na obě strany).

Oprávněnost návrhu varianty Střed tkví v možnosti etapové výstavbu a skutečností, že negativa z dopravy zavádí nově do podstatně menšího území, než ostatní řešené varianty.

Pro variantu Střed byl vymezen koridor se začátkem v km 30,650, v prostoru dnešní křižovatky se sil. III/0509 při průmyslové zóně Brankovice a konec úseku je v km 38,527 sil. I/50. Dotčeno je v Jihomoravském kraji, v ORP Bučovice území městyse Brankovice a obcí Nesovice, Dobročkovice, Malínky a Kožušice. Ve Zlínském kraji v ORP Kroměříž je to území města Koryčany a obce Strílky.

Trasa vede zpočátku ve stopě upravené varianty jih – od křižovatky se sil. III/0509 stoupá k železniční stanici Brankovice, kterou míjí v zářezu a pokračuje směrem na Hrbačky. Zde míjí v dostatečném odstupě PP Kuče, kde dosáhne nejvyššího bodu a míjí z jihu ve vzdálenosti cca 350 m nejbližší zástavbu obce Malínky. Dále klesá k sil. I/50, kterou kříží nadjezdem a vstupuje do údolní nivy, která je záplavovým územím Litavy.



Obrázek 11– koridor varianty Střed

Na území obce Kožušice je koridor varianty Střed veden zhruba v ose varianty Sever, což je občany odmítáno. Důvodem odmítnutí je záměr na rozvoj obce severním směrem. Pro dosažení lepší ochrany obyvatel před účinky negativních vlivů z dopravy a minimalizaci bariérového účinku nové trasy, byla navržena úprava koridoru oddálením jeho osy od stávající zástavby a výšková úprava nivelety, umožňující vložení mostních objektů. Postupnou finalizací navržených řešení byl v zájmovém, mnoha faktory limitovaném území, nalezen reálný koridor varianty Střed.

Na území Zlínského kraje byla dle požadavku obce Střílky (viz přílohu 5) trasa situována severně od dnešní I/50, křižovatku se sil. II/433 je navrženo řešit jako mimoúrovňovou. Trasa je v tomto úseku téměř shodná s ostatními řešeními variantami.

Křižovatky

Staničení

cca km 27,7 -

ZÚ - 0.838 19 =

PS 29.806 80

PS 30,645 = km 0,000 –

Informační údaje křižovatek

předchozí křižovatka

Nesovice, se sil. II/429

Teoreticky zvolený začátek (TZÚ) sloužící pro porovnání variant

skutečný ZÚ varianty Jih

Průměrná kolmá křižovatka se stávající sil. III/0509 a Brankovice -
průmyslová zóna

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,95 km

km 4,481 88 -	ÚK KOŽUŠICE - Styková, kolmá s připojením ke stávající sil. I/50 pro obce Brankovice, Malínky a Kožušice. Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 4,482 km
km 6,780 40 -	mimoúrovňová křižovatka s připojením sil. II/433 a nové III.tř. jako připojení pro obce Kožušice, Malínky. Vzájemná vzdálenost středů křižovatek cca 2,300 km
<u>KÚ 7.689 30</u> <u>= PS 38.527 62</u>	Konec přeložky sil. I/50 Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 1,930 km Následující křižovatka
<u>PS 38.882 12</u>	Úrovňová křižovatka se sil. II/432 (všesměrná, pod stoupáním)

Mostní objekty

Varianta Střed obsahuje celkem 13 mostů:

km 0,445 00	Nadjezd sil. I/50 přes sil. III.tř – nové připojení Brankovic S7,5 + chodník/cyklostezka, dl. cca 20 m
*km 0,938 17	Podjezd sil. I/50 pod sil. III/0510 (k nádraží Brankovice) S7,5 + chodník, dl. cca 20 m
*km 1,639 00	Nadjezd polní cestě přes sil. I/50, P4, dl. cca 20 m
km 3,643-3,953	Estakáda Malínky přes údolí a BK (biokoridor) dl. cca 310 m
km 4,278 00	Nadjezd sil. I/50 přes sil. III.tř – bývalou I/50 S7,5 + chodník/cyklostezka, dl. 40 m
km 5,065 60	Most přes Zámecký potok, dl. 10 m
km 5,230	Nadjezd nad místní komunikací, dl. 20 m
*km 6,780 40	MÚK Střilky, nadjezd sil. I/50 přes sil. II/433 S7,5 + chodník/cyklostezka, dl. 40 m
km 7,086 60	Most přes vodoteč, dl. 8 m

Pozn. * = most je situován přes přeložku sil. I/50

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

V oblasti Brankovic a Kožušic se stavba dotkne četných inženýrských sítí a dopravních staveb. Přesný rozsah přeložek bude možno dokumentovat v dalším stupni předprojektové přípravy. Seznam zařízení, s nimiž může dojít ke konfliktům je uveden v kap. 1.5.

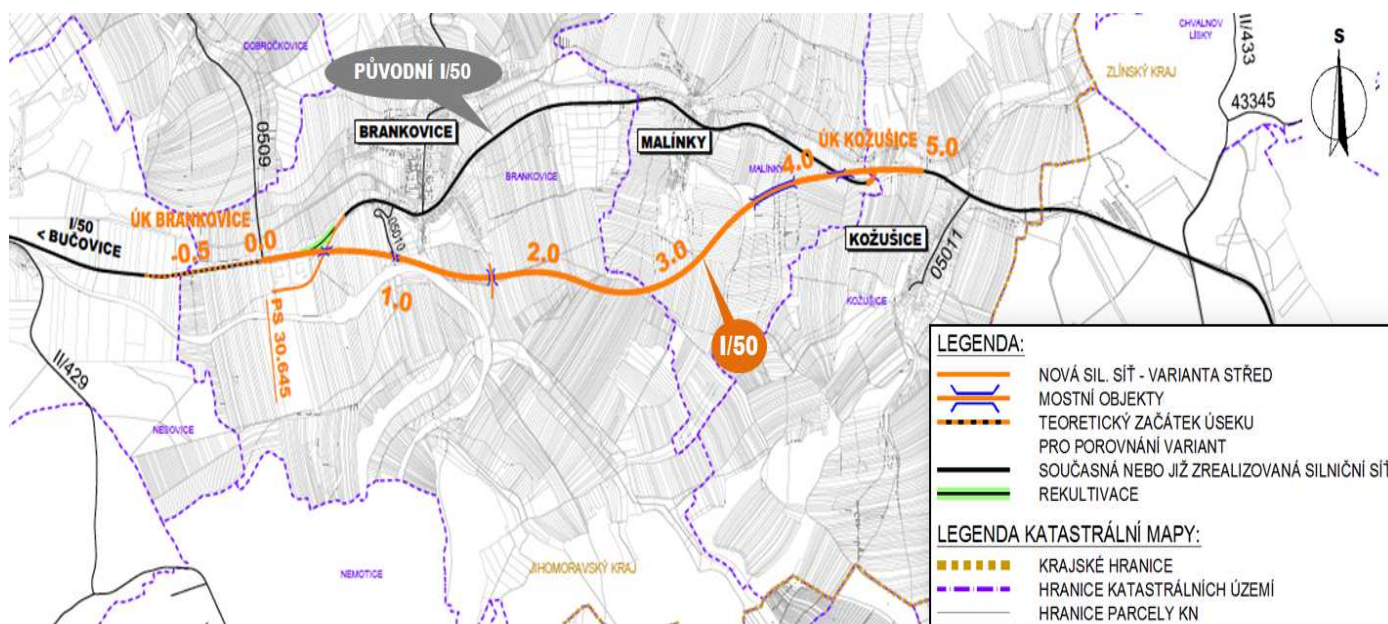
Realizace stavby

Varianta Střed umožňuje na rozdíl od ostatních variant řešení obchvatů dotčených obcí realizaci po etapách.

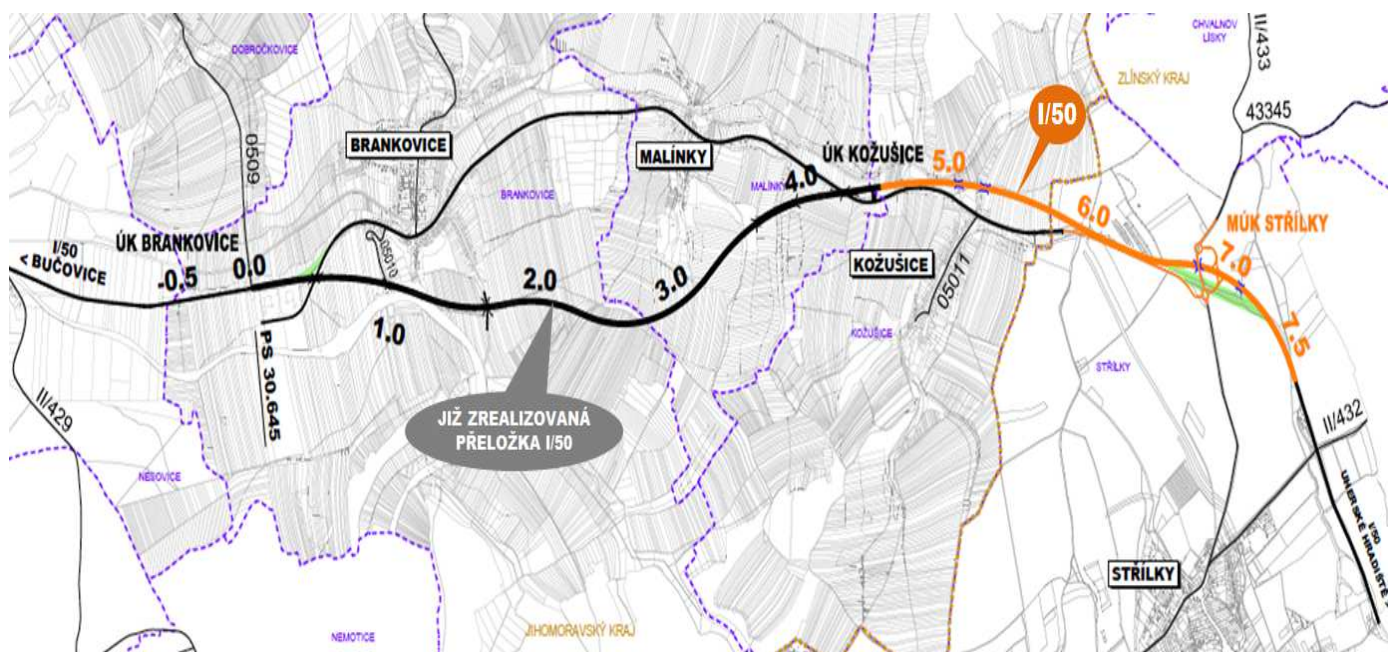
Možné jsou např. etapy:

- Etapa 1 - ZÚ – až po km 4,5, s připojením na stávající I/50 v prostoru údolní nivy řeky Litavy, v místě výhledového připojení obce Malínky popř. výhledové sil. III. třídy
- Etapa 2 - km 4,5 - KÚ, s MÚK Střilky a připojením sil. III. třídy (stávající I/50)

Uvažovaná 1. etapa varianty „Střed“ je ukončena v KM cca 5,0 v prostoru ÚK Kožušice, zaústěním do stávající trasy sil. I/50.



Obrázek 12- var. Střed, 1. etapa – výstavba silnice I/50 v úseku ÚK Brankovice a Kožušice



Obrázek 13- var. Střed, 2. etapa – výstavba úseku od ÚK Kožušice po MÚK Střilky

1.5 Posouzení koridorů

Posouzení koridorů vyplývá z odborného popisu kapitol 1.2, 1.3 a samostatných příloh 3.1 a 3.2.

Střet	stav	počet střetů	varianta Severní	počet střetů	varianta Střed	počet střetů	varianta Jižní	počet střetů
-------	------	-----------------	---------------------	-----------------	-------------------	-----------------	-------------------	-----------------

funkční využití území stav a dle ÚPN

plochy bydlení - stav	☒	3	☒	3	i	1	-	-
plochy bydlení – návrh dle ÚPN	☒	1	☒	1	-	-	-	-
plochy výroby - stav	-	-	i	2	i	1	i	1
plochy výroby - návrh dle ÚPN	-	-	-	-	i	1	i	1
plochy lesů a krajinné zeleně - stav	-	-	i	7	i	7	i	4
plochy železniční dopravy - stav	-	-	-	-	i	1	i	1
plochy silniční dopravy - stav	-	-	i	3	i	5	i	5
<i>četnost střetů</i>		4		16		16		12

koridory technické infrastruktury

koridor vedení VN - stav	i	2	i	5	i	2	i	2
koridor vedení VVN - stav	i	1	i	1	i	1	i	1
koridor vedení VVN – záměr dle PÚR	i	1	i	1	i	1	i	1
koridor vedení VTL - stav	-	-	-	-	i	1	i	1
koridor vedení VVTL - stav	i	1	i	1	i	1	i	2
koridor vedení VVTL – záměr dle PÚR	i	1	i	1	i	1	i	2
trasa vodovodní sítě - stav	-	-	-	-	-	-	-	-
trasa kanalizace - stav	-	-	-	-	-	-	-	-
trasa kanalizace – návrh dle ÚPN	i	1	-	-	-	-	-	-
<i>četnost střetů</i>		7		9		7		9

limity využití území

záplavové území Litavy a aktivní zóna	i	2	☒	3	☒	1	-	-
MZCHÚ a jejich ochranné pásmo	-	-	☒	1	i	1	-	-
sesuvná území	-	-	i	1	-	-	-	-
regionální ÚSES	i	1	i	1	i	1	i	1
lokální ÚSES	i	2	i	4	i	2	i	2
<i>četnost střetů</i>		5		10		5		3

střet významný

☒
i

4

8

1

0

střet málo významný

12

27

27

24

Významné střety představují podstatný problém pro vedení trasy silnice nebo pro budoucí rozvoj obcí. Tyto střety jsou určující pro rozhodnutí o poloze budoucí trasy obchvatu silnice I/50.

Málo významné střety představují technicky řešitelné problémy, kterým je nutno věnovat pozornost při umístění stavby komunikace v území.

Kromě identifikace střetů byla sledována jejich četnost v jednotlivých variantách.

Je nutno připomenout, že střety s technickou infrastrukturou a limity využití území identifikované v nulové variantě budou i nadále ovlivňovat rozvoj obcí a to bez ohledu na varianty. V případě realizace obchvatu bude stávající trasa I/50 převedena do kategorie silnic krajských či místních komunikací a střety v území budou i nadále působit. Pouze střety ve využití území budou podstatně zmírněny následkem snížení dopravního zatížení (snížení hlučnosti, emisí a vytvoření podmínek pro zlepšení bezpečnosti provozu silniční dopravy).

Vyhodnocení vlivu variant obchvatů na životní prostředí je uvedeno v samostatné příloze 3.1. - výňatek ze Závěru:

Na základě podrobné analýzy území, zhodnocení a porovnání vlivů jednotlivých variant obchvatů na obyvatelstvo a na životní prostředí je možné konstatovat, že požadavek na vybudování obchvatů všech obcí je oprávněný, neboť vedení silniční sítě v současné podobě, spolu s vysokými dopravními intenzitami, ovlivňují život obyvatel v území, což je nejvíce patrné v akustické zátěži, která je zapříčiněna zejména vysokými dopravními intenzitami. Této akustické zátěži musí obyvatelé v jednotlivých obcích čelit (zejména v obci Brankovice). Do budoucna je navíc možné očekávat nárůst dopravních intenzit na stávajících komunikacích v území, nebudou-li obchvaty realizovány. Negativní vlivy na veřejné zdraví tak budou narůstat. Lze konstatovat, že realizací všech aktivních variant dojde ke zlepšení hlukové situace v území. Zejména v případě varianty Sever a částečně i varianty Střed je však třeba upozornit na skutečnost, že kromě odvedení podstatné části dopravního proudu ze zastavěného území obcí, které přinese zásadní zlepšení hlukové situace pro řadu obytných objektů v blízkosti současné I/50, dojde i k přiblížení obchvatu k obytným objektům hlukem dosud nezasaženým na okraji zástavby obcí Brankovice (pouze v případě varianty Sever) a Kožušice (v případě varianty Sever i Střed). Jako významné lze hodnotit zejména přiblížení varianty Sever k obytným objektům na severním okraji zástavby Brankovic; v obci Kožušice dojde jak v případě varianty Sever, tak v případě varianty Střed shodně ke zhoršení hlukové situace v severní části obce, kde se však nachází pouze málo obytných objektů (zpravidla mimo zónu překračování hlukových limitů). Každý má právo žít v prostředí, kde nejsou překračovány limity negativních vlivů na veřejné zdraví, zároveň je však nutno preferovat řešení směřující ke snížení negativních vlivů tam, kde jsou dnes již stanovené limity negativních vlivů na veřejné zdraví překračovány.

Na základě analýzy environmentální problematiky území je možné konstatovat, že realizace žádné z variant obchvatu nebude znamenat zásadně negativní vliv na některou z hodnocených složek životního prostředí. Přesto zejména varianta Sever a v menší míře i varianta Jih znamenají v celkovém součtu jednotlivých vlivů na hodnocené environmentální složky relativně významnější zásah do území než varianta Střed.

Varianta obchvatu Střed znamená zlepšení dopravní situace podél stávající I/50 v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice (se všemi jejími důsledky), přičemž nebude znamenat zásadní negativní vlivy na některou z hodnocených složek životního prostředí. Je však třeba upozornit, že na území Kožušic dochází k přiblížení varianty Střed k obytné zástavbě, což může potenciálně znamenat překročení hlukových limitů u obytných objektů na severním okraji obce. Varianta Střed je přesto touto analýzou vyhodnocena jako nejméně negativní ze všech aktivních variant, neboť vykazuje nejmenší negativa z pohledu jednotlivých environmentálních aspektů a řeší problémovou dopravní situaci podél stávající I/50, přičemž zhoršení hlukové situace v severní části obce Kožušice se jeví řešitelné obvyklými technickými prostředky protihlukové ochrany (splnění hlukových limitů bude v případě konečného výběru varianty Střed nadále požadováno a sledováno orgány ochrany veřejného zdraví). S ohledem na požadavek dotčených obcí podporujících realizaci varianty Jih není možné zcela vyloučit ani možnost realizace této varianty, byť by to znamenalo významnější environmentální negativa zejména z pohledu ochrany krajinného rázu. Varianta Sever byla vyhodnocena jako varianta s největším negativním vlivem na hodnocené

složky životního prostředí a i s ohledem na zamítavé postoje dotčených obcí není touto analýzou doporučena k realizaci.

1.6 Porovnání koridorů

Souborně bylo provedeno porovnání koridorů použitím metody přidělení pořadí dosaženého v jednotlivých posuzovacích kritériích. Pořadí variant bylo určeno od nejlepší (1 bod) po nejhorší (3 body). Rovnost variant je zohledněna přidělením stejného počtu bodů. Hodnocení nulové varianty je orientační, dle zadání ÚS bylo úkolem najít trasu obchvatu.

Vliv na veřejné zdraví	0	SEVER	STŘED	JIH
hluková situace	-3	1	2	3
rozptylová situace	-2	1	2	3
CELKEM (bodů)	-5	2	4	6
Pořadí variant z hlediska vlivu na veřejné zdraví		3	2	1

Vliv na přírodu a krajinu	0	SEVER	STŘED	JIH	
voda	-1	-3	-2	-1	
půda	0	-2	-1	-2	
horninové prostředí	0	-1	-1	-2	
kultura a archeologie	0	-2	-1	-2	
příroda a krajina	ÚSES	-1	-3	-1	-2
	ZCHÚ	0	-1	-1	0
	NATURA 2000	0	0	0	0
	přírodní park	0	0	0	0
	VKP	-1	-2	-1	-2
	památné stromy	0	0	0	0
	flóra, fauna, ekosystémy	0	-1	-1	-1
	krajina	0	-2	-2	-3
CELKEM (bodů)	-3	-17	-11	-15	
Pořadí variant z hlediska vlivu na přírodu a krajinu		3	1	2	

Vliv na ZPF	0	SEVER	STŘED	JIH
rozsah ploch s 1. a 2. třídou ochrany ZPF (ha)		50,78	36,50	37,83
rozsah ploch mimo 1. a 2. třídu ochrany ZPF (ha)		47,47	54,81	62,83
rozsah koridoru varianty (ha)		98,25	91,31	100,66
Pořadí variant z hlediska rozsahu ploch s 1. a 2. třídou ochrany ZPF (ha)		3	1	2

Odhad stavebních nákladů na realizaci	0	SEVER	STŘED	JIH
investiční náklady (miliony Kč)		1 128	1 273	1 104
Pořadí variant z hlediska stavebních nákladů na realizaci		2	2	2

Střety v území	0	SEVER	STŘED	JIH
funkční využití území stav a dle ÚPN				
plochy bydlení - stav	3	3	1	
plochy bydlení – návrh dle ÚPN	1	1		
plochy výroby - stav		2	1	1
plochy výroby - návrh dle ÚPN			1	1
plochy lesů a krajinné zeleně - stav		7	7	4
plochy železniční dopravy - stav			1	1
plochy silniční dopravy - stav		3	5	5
<i>četnost střetů - významných</i>	4	4		
<i>četnost střetů - málo významných</i>		12	16	12
koridory technické infrastruktury				
koridor vedení VN - stav	2	5	2	2
koridor vedení VVN - stav	1	1	1	1
koridor vedení VVN – záměr dle PÚR	1	1	1	1
koridor vedení VTL - stav			1	1
koridor vedení VVTL - stav	1	1	1	2
koridor vedení VVTL – záměr dle PÚR	1	1	1	2
trasa vodovodní sítě - stav				
trasa kanalizace - stav				
trasa kanalizace – návrh dle ÚPN	1			
<i>četnost střetů - významných</i>				
<i>četnost střetů - málo významných</i>	7	9	7	9
limity využití území				
záplavové území Litavy a aktivní zóna	2	3	1	
<i>četnost střetů - významných</i>		3	1	
<i>četnost střetů - málo významných</i>	2			
Střety celkem				
<i>četnost střetů - významných</i>	4	7	1	0
<i>četnost střetů - málo významných</i>	9	21	23	21
Pořadí variant z hlediska závažnosti střetů		3	2	1

Akceptovatelnost tras z hlediska vyjádření obcí	0	SEVER	STŘED	JIH
Souhlas dotčených obcí s trasou	4 x ne	3 x ne	2 x ne	4 x ano
Pořadí variant z hlediska akceptovatelnosti jednotlivými obcemi		3	2	1

Možnosti realizace	0	SEVER	STŘED	JIH
Etapizace výstavby		ne	ano	ne
Zlepšení dopravní obslužnosti Koryčen		ne	ne	ano

Pořadí variant z hlediska akceptovatelnosti jednotlivými obcemi

3	2	2
---	---	---

celkové hodnocení	0	SEVER	STŘED	JIH
součet pořadí dle zvolených kritérií		20	12	11

Pořadí variant z hlediska celkového hodnocení

3	2	1
---	---	---

1.7 Doporučení

Na základě výsledků posouzení a porovnání reálných koridorů trasy obchvatu sil. I/50 lze konstatovat, že

- Varianta **Sever** je odmítána všemi dotčenými obcemi.
- Varianta **Sever** je dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií nejméně vhodnou variantou.
- Variantu **Jih**, která byla upravena v rámci 1. etapy podle požadavku obce Střílky, by přivítaly všechny dotčené obce a občanské sdružení Branek.
- Varianta **Jih** na rozdíl od ostatních variant umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany.
- Varianta **Jih** vykazuje nejvíce negativních dopadů do území. Prochází zemědělsky obhospodařovanou krajinou.
- Varianta **Střed** řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky, avšak neřeší obchvat Kožušic.
- Varianta **Střed** umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50.
- Varianta **Střed** vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.
- Investičně jsou všechny varianty přibližně stejně náročné, odhad stavebních nákladů činí cca 1 mld. Kč (bez DPH). Cenu variant ovlivňuje zásadně rozsah mostních objektů, proto je varianta Jih přes svoji délku nejlevnější variantou a varianta Střed nejdražší (rozdíly leží v rozmezí +/- 15%, tedy v rámci rozlišitelnosti dané hloubkou zpracování).

Shrnutí

Zpracovatel ÚS na základě ohodnocení řešených variant koridorů doporučuje:

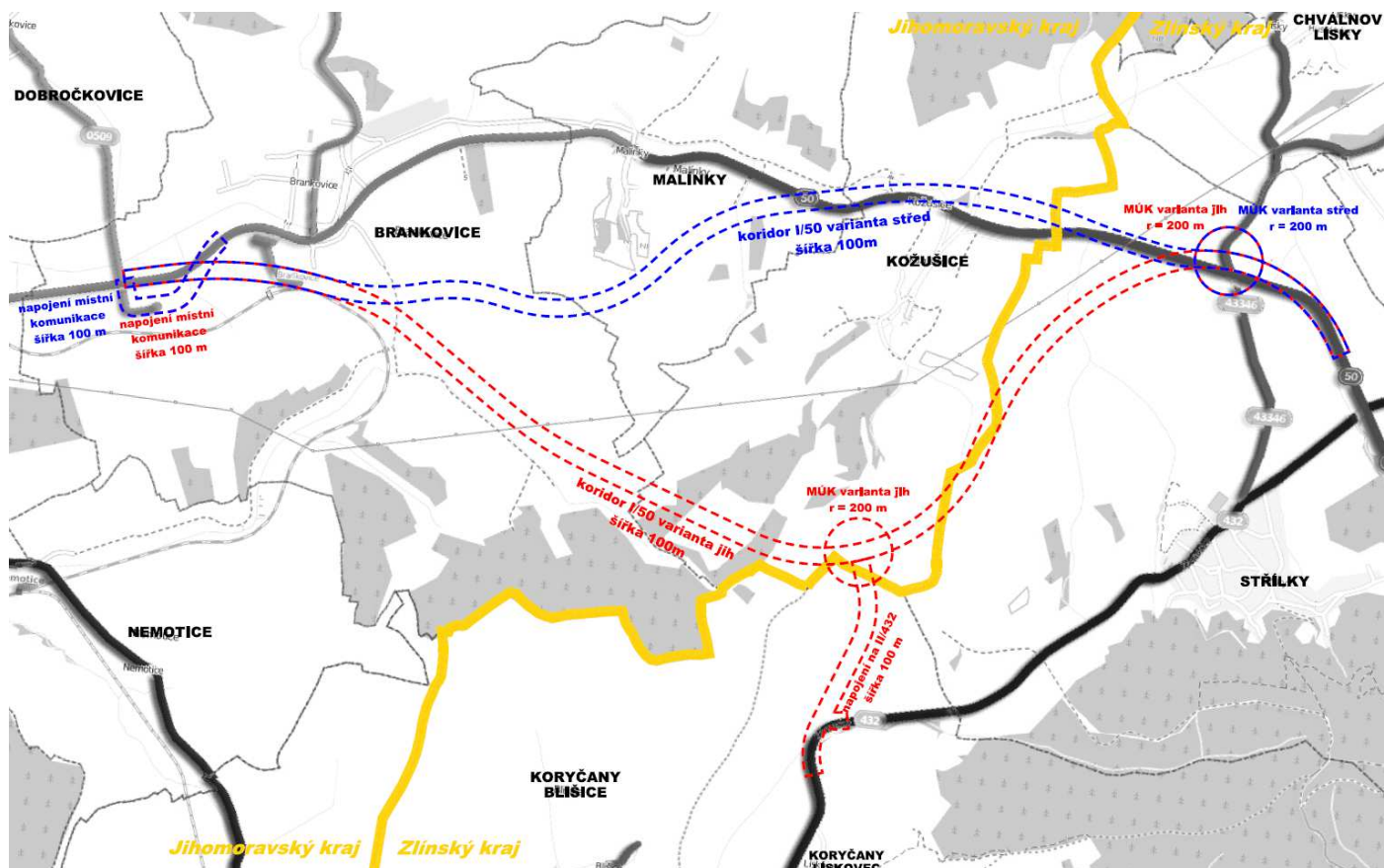
- Dle celkového hodnocení na podkladě zvolených kritérií je nejvhodnější koridor varianty Jih, varianta Střed je rovnocenná s pozitiviv v důležitých aspektech porovnání (etapizace, dopady na ŽP)
- Vyřadit variantu Sever
- Do ZÚR JmK zpracovat koridory variant Střed a Jih

1.8 Stanovení požadavků pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Návrh koridorů pro Zásady územního rozvoje JMK je popsán v kap. 1.4. Posouzení a porovnání základních parametrů koridorů všech posuzovaných variant je uvedeno v kapitolách 1.5 a 1.6.

Doporučení na vymezení koridorů do ZÚR Jihomoravského kraje a v ZÚR kraje Zlínského

Na základě provedeného vyhodnocení jednotlivých variant a výsledků samostatně provedeného vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí je navrženo sledovat v ZÚR Jihomoravského kraje a v ZÚR kraje Zlínského **trasy variant Jih a Střed**.



Obrázek 14 – Vymezení koridorů dopravní infrastruktury pro řešené varianty - sil. I/50

- Varianta Střed znamená významné zlepšení dopravní situace v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice (se všemi důsledky), přičemž by neměla zásadní negativní vlivy na životní prostředí.
- S ohledem na požadavek dotčených obcí podporujících realizaci jižní varianty není možné zcela vyloučit ani možnost realizace tohoto řešení, byť by to znamenalo významnější environmentální negativa zejména z pohledu ochrany krajinného rázu. Tato varianta přináší naopak možnost zlepšení dopravního napojení Koryčan.
- Varianta Sever byla vyhodnocena jako varianta s největším negativním vlivem na životní prostředí a s ohledem na zamítavé postoje dotčených obcí není doporučena k zapracování do ZÚR.

Parametry koridorů

navrhovaná šířka koridoru - 100 m

navrhovaná MÚK - kružnice o poloměru 200m

1.9 Závěr

Územní studie silničních obchvatů obcí Brankovice, Malínky a Kožušice prokázala, že v současné situaci je dle stanovených kritérií v řešeném území možné doporučit 2 varianty reálné trasy obchvatu, varianty Střed a Jih. Každá z nich má svoje negativa i pozitiva, především:

- Trasa Jih je v kolizi se zájmy ochrany přírody, negativa vykazuje v oblasti střetů s ochranou krajiny, ale nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky.
- Trasa Střed je kratší, avšak vykazuje kritické střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky.
- Na území Zlínského kraje je stopa obchvatu v obou variantách - trasách Sever a Jih koordinovaná se zájmy obce Střílky napojením na silnici I/50 v oblasti Lískovec, doplněná u trasy Jih o možnost připojení města Koryčany přímo na silnici I/50.

Na podkladě technického návrhu možných tras obchvatů a zapracování environmentálních a urbanistických limitů, byly navrženy pro zapracování do Zásad územního rozvoje JmK jako územní rezerva koridory tras Střed a Jih.

Rovněž na území Zlínského kraje bude studie sloužit jako podklad k aktualizaci ZÚR Zlínského kraje a následnému zapracování jejich závěrů do ÚPD dotčených obcí.

Aby bylo možné obchvat v navrženém koridoru realizovat, bude nutné upravit urbanistickou koncepci obcí a závčas evokovat změny ÚP, které změny územní rezervu na návrhovou plochu.

V Brně 15. 07. 2014

Ing. arch J. Fixel	-	problematika ÚP
Ing. P. Obrdlík	-	problematika ŽP
Ing. J. Ráček	-	dopravní inženýrství