

Ú z e m n í s t u d i e
s i l n i c e 1 / 2 3 v ú s e k u
R o s i c e - Z a k ř a n y



Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., Příkop 8, 602 00 Brno

akce:	Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany
evidenční číslo zhotovitele:	214-001-634
objednatel:	Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
zhotovitel:	Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. Příkop 8, 602 00 Brno
jednatelé společnosti:	Ing. arch. Vanda Ciznerová Ing. arch. Miloš Schneider
hlavní projektant:	Ing. arch. Vanda Ciznerová
projektanti:	
urbanistické řešení:	Ing. arch. Aleš Stuchlík
doprava:	Ing. Jiří Hrnčíř
vodní hospodářství, energetika, spoje:	Ing. Pavel Veselý
ochrana ZPF, PUPFL, ekologie a životní prostředí:	Mgr. Tereza Golešová Mgr. Martin Novotný
datum:	prosinec 2014

kontakt:

Ing. arch. Vanda Ciznerová	ciznerova@usbrno.cz	+420 545 175 896
Ing. arch. Aleš Stuchlík	stuchlik@usbrno.cz	+420 545 175 796
Ing. Jiří Hrnčíř	hrncir@usbrno.cz	+420 777 699 206
Ing. Pavel Veselý	vesely@usbrno.cz	+420 545 175 792
Mgr. Tereza Golešová	tereza.golesova@usbrno.cz	+420 545 175 509

Obsah textové části

1.	Základní údaje.....	7
2.	Identifikační údaje, vymezení řešeného území, podklady.....	7
3.	Vyhodnocení splnění požadavků zadání.....	8
4.	Popis stávajícího stavu využití území a rozvojového potenciálu obcí v území posuzovaných úseků přeložek silnic	10
4.1.	Územně plánovací dokumentace a podklady, územní rozvoj.....	10
4.2.	Stávající využití území, limity, hodnoty, problémy	11
4.3.	Rozvojové záměry, zastavitelné plochy	12
4.4.	Dopravní infrastruktura	13
4.5.	Technická infrastruktura	18
4.6.	Krajina, ochrana přírody, územní systém ekologické stability (ÚSES)	20
5.	Popis navržených úprav přeložek posuzovaných úseků silnic včetně jejich zdůvodnění	21
5.1.	Návrhové prvky přeložky silnice I/23	21
5.2.	Ochranná pásma	23
5.3.	Návrh řešení.....	23
5.4.	Etapizace.....	29
6.	Posouzení přeložek silnic dle požadavků na řešení, posouzení dopadů na kontaktní území silnic a na územní rozvoj jednotlivých obcí.....	30
6.1.	Odhad nákladů.....	30
6.2.	Komplexní srovnání variant	30
7.	Závěr	36
8.	Seznam použitých zkratek	37

příloha: Odhad nákladů

Obsah grafické části

01	problémový výkres	1 : 5 000
02	řešení navržených přeložek	1 : 10 000
03	podélné profily	1 : 10 000 / 1 000
04	přehled navržených úprav	1 : 10 000
05	výkres využití území	1 : 5 000
06	zákres do ortofotomapy	1 : 10 000
07	schéma navrženého řešení silniční sítě	1 : 20 000

Samostatná příloha

Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí

1. Základní údaje

Podkladem pro územní studii jsou zejména varianty studie „Silnice I/23 v úseku Rosice – Náměšť n. Osl.“, (Dopravoprojekt Brno, prosinec 1992); Varianta 1 (dále popisována jako jižní varianta přeložky silnice I/23) a Varianta 2 (dále popisována jako severní varianta přeložky silnice I/23) a „Aktualizace tahu silnice I/23, hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka“ (Viapont, s. r. o., červen 2004).

Stávající vedení silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je nevyhovující. V území jsou překračovány hlukové limity. Ve stávající trase nelze realizovat opatření proti hluku. ŘSD trvá na řešení problému.

Cílem územní studie je posoudit průchod severní varianty přeložky silnice I/23 městem Rosice, průchod silnice II/395 obcí Zastávka v souvislosti s využíváním silnice jako objízdné trasy v případě dopravních problémů na dálnici D1 a průchod jižní varianty přeložky silnice I/23 přes území obce Zakřany. V návaznosti na posouzení navrhnout úpravy variant přeložek silnice I/23.

Územní studie bude sloužit jako podklad pro:

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje;
- územní plány obcí v řešeném území;
- projektovou přípravu realizace přeložky silnice I/23 v území.

2. Identifikační údaje, vymezení řešeného území, podklady

Vymezení řešeného území

<i>k. ú.</i>	<i>obec</i>	<i>SO ORP</i>
Babice u Rosic	Babice u Rosic	Rosice
Kratochvilka	Kratochvilka	Rosice
Příbram na Moravě	Příbram na Moravě	Rosice
Rosice u Brna	Rosice	Rosice
Tetčice	Tetčice	Rosice
Zakřany	Zakřany	Rosice
Zastávka	Zastávka	Rosice
Zbýšov u Oslavan	Zbýšov	Rosice

Podklady

- účelové katastrální mapy
- základní mapa 1 : 10 000 (zdroj: ČÚZK)
- ortofotomapa (zdroj: ČÚZK)
- Územně analytické podklady Jihomoravského kraje; 2013
- Územně analytické podklady SO ORP Rosice; 2012
- ÚPO Babice u Rosic + změna č. 1
- ÚPNSÚ Rosice + změny č. 1, 2, 3 a 4
- ÚPNSÚ Tetčice + změny č. 1, 2 a 3
- ÚPO Zakřany + změny č. 1 a 2
- ÚPNSÚ Zastávka + změny č. 1, 2 a 3
- ÚP Zbýšov + změny č. 1

- Studie přeložky silnice I/23 v katastru města Rosice; Dopravní středisko Brno, ÚDI; březen 1992
- Silnice I/23 v úseku Rosice – Náměšť nad Oslavou; Dopravoprojekt Brno; prosinec 1992
- Aktualizace tahu silnice I/23, hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka; Viapont, s. r. o.; červen 2004
- Elektrizace a modernizace traťového úseku Zastávka u Brna – Třebíč, technicko-ekonomická studie; SUDOP Brno; 2009
- PEÚ a elektrizace Brno – Zastávka, DSP; SUDOP Brno; 2012
- průzkumy v terénu

3. Vyhodnocení splnění požadavků zadání

pozn.: Požadavky zadání jsou uvedeny v rámečcích **modrým** písmem a *kurzívou*.

1. Průtah severní varianty přeložky silnice I/23 městem Rosice je problematický vzhledem ke stísněným územním podmínkám. Severní varianta rozděluje město na dvě části. Prověřit přípustnost vedení přeložky silnice I. třídy zastavěným územím města; v případě negativního průkazu navrhnout jiné řešení.

Severní varianta přeložky je skrz město vedena v obzvlášť citlivém a nevhodném místě pod zámeckým kopcem. Jedná se o pohledově exponované místo. Mimoúrovňové křížení ulice Na Mýtě navržené ve studii Viapont 2004 sice řeší bezpečné propojení čtvrti Kamínky se zbytkem města, je však velmi necitlivá k obrazu města – ulice Na Mýtě je vůči okolnímu terénu na násypu, přeložka vedená po mostě (estakádě) nad ulicí Na Mýtě by tak byla více než 10 metrů nad údolní nivou pod zámekem. Vedení přeložky pod ulicí Na Mýtě je nevhodné s ohledem na charakter území – záplavové území na soutoku několika vodních toků. Navržené úrovňové křížení s okružní křižovatkou zajistí zpomalení projíždějících vozidel, možnost zřízení přechodu pro chodce a nabídne výhodné dopravní propojení, pocitově však dojde k vytvoření nové bariéry v území a oddělení čtvrti Kamínky od zbytku města. V rámci zadání (posoudit varianty ze studie Viapont 2004) nebylo možné najít vhodné řešení – to je možné jen návrhem jiné trasy, která se tomuto místu vyhne.

2. Jižní ani severní varianta přeložky silnice I/23 neřeší problémy obce Zastávka, které vznikají při uzavírce dálnice D1. Silnice I/23 a silnice II/395 v průtahu obcí jsou využívány jako objízdná trasa dálnice D1. Posoudit dopravní situaci a navrhnout její řešení.

Obě posuzované varianty obchází obec Zastávka z opačné strany, než je zaústěna silnice II/395 od Velké Bíteše. Jejich vzájemné propojení by tedy bylo možné jen díky nové propojce obcházející obec Zastávka. Tato propojka by si vyžádala rozsáhlé terénní úpravy dané velkým výškovým rozdílem a zásah do lesního masivu. Bez této spojky není ani jedna z prověřovaných variant schopna problém objízdné trasy k D1 v Zastávce vyřešit. Severní varianta řeší tento problém alespoň v Rosicích.

3. Obec Zakřany nesouhlasí s jižní variantou přeložky silnice I/23 z důvodu jejího přiblížení k zastavěnému území obce. Prověřit možnost úpravy přeložky silnice I/23.

Možnosti oddálení přeložky od obce byly prověřovány, viz *kap. „5.3. Návrh řešení“*, oddálení od obce by však znamenalo vyšší zábor lesa a větší terénní úpravy (terén směrem od obce k lesu stoupá). Pro snížení vlivu na obec je naopak výhodné vedení blíže k obci, kde bude přeložka částečně v údolí, odcloněna od obce přirozenou terénní vlnou.

4. Při navrhování řešení budou minimalizovány dopady na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického) a vlivy na krajinu.

Požadavky byly v maximální míře zohledněny, menších dopadů by dále bylo možno dosáhnout pouze návrhem koncepčně jiné trasy přeložky.

5. Přeložky silnic navrhnout v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a příslušnými normami, zejm. ČSN 736101, 736102, 736110.

Navržené přeložky silnice I/23 musí splňovat následující podmínky:

- přeložka bude navržena pro kategorii S 11,5/80 tak, aby její směrové řešení, výškové vedení a prostorové uspořádání bylo zpracováno podle platné ČSN 736101 „Projektování silnic a dálnic“;
- z přeložky silnice I/23 nesmí být zajišťována obsluha okolních ploch ani obsluha obcí veřejnou linkovou dopravou; zastávky veřejné linkové dopravy na přeložce silnice I/23 v extravilánu se nepřipouštějí;
- připojení místních a účelových komunikací musí vyhovovat ČSN 736101 a ČSN 736102 s ohledem na platné hygienické limity ochrany obyvatelstva.

Požadavek je respektován.

6. Řešení křižovatek musí odpovídat požadavkům platné ČSN 736102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“ při respektování vzájemných vzdáleností dle ČSN 736101.

Požadavek je respektován.

7. Navrhnout vhodné plochy pro obslužná zařízení silnice.

Nové plochy pro obslužná zařízení silnice nejsou navrženy, stávající plochy pro obslužná zařízení podél stávající silnice I/23 jsou dostačující.

8. Posoudit varianty dopravního řešení; součástí posouzení bude jejich hodnocení a to dopravně inženýrské, územně plánovací, ekonomické a vlivů na životní prostředí. Hodnocení vlivů na životní prostředí bude zpracováno přiměřeně pro účel územní studie z hlediska dopadů na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického) a vlivy na krajinu. Varianty budou vzájemně mezi sebou porovnány.

Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí je uvedeno v samostatné příloze, komplexní srovnání variant je uvedeno v kap. 6.2. „Komplexní srovnání variant“.

9. Řešení v maximální míře zohlední:

- celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obcí na jejich zázemí;
- platné a rozpracované územní plány obcí;
- zpracované komplexní i jednoduché pozemkové úpravy;
- stávající i navrhované regionálně a nadregionálně významné součásti technické i krajinné infrastruktury vč. cyklistických tras.

Požadavky byly v maximální míře zohledněny.

10. Řešení bude směřovat k:

- minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví a životní prostředí;
- minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území;
- minimalizaci střetů s limity využití území.

Požadavky byly v maximální míře zohledněny, menších dopadů by dále bylo možno dosáhnout pouze návrhem koncepčně jiné trasy přeložky.

4. Popis stávajícího stavu využití území a rozvojového potenciálu obcí v území posuzovaných úseků přeložek silnic

4.1. Územně plánovací dokumentace a podklady, územní rozvoj

Politika územního rozvoje České republiky

PÚR ČR byla schválena usnesením vlády č. 929 ze dne 20. 7. 2009.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Jihomoravský kraj nemá platné zásady územního rozvoje.

Územně analytické podklady Jihomoravského kraje, Územně analytické podklady SO ORP Rosice

Limity a hodnoty vyplývající z ÚAP jsou uvedeny v *grafické části ve výkrese 01*.

Územně plánovací dokumentace obcí

Rosice

Město má platný územní plán z roku 1997 (zpracovatel Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.) a 4 změny ÚP.

Zastávka

Obec má platný územní plán z roku 1997 (zpracovatel Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.) a 3 změny ÚP.

Tetčice

Obec má platný územní plán z roku 1997 (zpracovatel Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.) a 3 změny ÚP.

Babice u Rosic

Obec má platný územní plán z roku 1998 (zpracovatel Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.) a 1 změnu ÚP.

Zbýšov

Město má platný územní plán z roku 2007 (zpracovatel Ing. arch. Jana Janíková) a 1 změnu ÚP.

Zakřany

Obec má platný územní plán z roku 2000 (zpracovatel Ateliér Projektis, Brno) a 2 změny ÚP.

Komplexní pozemkové úpravy

Rosice

KPÚ byly zapsány do katastru 01. 04. 2001 (zpracovatel Agroprojekt PSO s. r. o., Brno).

Zastávka

Obec nemá zpracovány KPÚ, termín zahájení není znám.

Tetčice

Předpokládané zahájení KPÚ: 01. 01. 2016.

Babice u Rosic

Zpracování KPÚ bylo zahájeno 05. 04. 2011, dosud neukončeno (zpracovatel Geocart CZ a. s.).

Zbýšov

KPÚ byly zapsány do katastru 27. 11. 2003 (zpracovatel Planex Brno, spol. s r. o., Brno).

Zakřany

KPÚ byly zapsány do katastru 08. 10. 2002 (zpracovatel Agroprojekt PSO s. r. o., Brno).

4.2. Stávající využití území, limity, hodnoty, problémy

Sídelní struktura

Řešené území leží v západní části brněnské aglomerace. Centrem osídlení je město Rosice, které je obcí s rozšířenou působností. Spolu s obcemi Zastávka a Tetčice tvoří Rosice stavebně téměř propojené souměstí, které se vzájemně funkčně doplňuje – např. gymnázium je umístěno v Zastávce, přístupní terminály IDS u nádraží v Zastávce a Tetčicích.

Rosice

Město má 5.895 obyvatel. Centrem města je historické jádro kolem Palackého náměstí. Na pravém břehu Říčanského potoka je čtvrť Kamínky s cca 1.150 obyvateli, která je se zbytkem města propojena jedinou ulicí Na Mýtě (dnešní I/23). Plochy výroby a skladování jsou umístěny u nádraží a na východním okraji města u ul. Brněnská.

Zastávka

Obec má 2.557 obyvatel. Obec vznikla mnohem později než ostatní obce v okolí (první písemná zmínka je až z roku 1760). Její živelný rozvoj souvisí s těžbou uhlí a výstavbou železniční tratě. Obec proto nemá a ani nikdy neměla tradiční centrum – náměstí nebo náves. Centrum obce je východně od nádraží, které je významným přístupným terminálem IDS JMK. Struktura zástavby je značně různorodá a chaotická. Centrální část obce má spíše průmyslový charakter.

Specifikem obce je, že má zastavěný celý svůj katastr. Na jihu a východě zástavba překračuje hranice k. ú. a plynule navazuje na správních územích obce Babice u Rosic a města Rosice.

Tetčice

Obec má 1.114 obyvatel. Obytná zástavba je soustředěna do dvou částí vzájemně oddělených areálem pily.

Babice u Rosic

Obec má 739 obyvatel, z toho cca 150 žije v enklávě Zelený vrch – jedná se o suburbium bez vazeb na původní obec, které je funkčně součástí obce Zastávka, se kterou bezprostředně sousedí.

Zbýšov

Město má 3.846 obyvatel, z toho cca 200 žije v čtvrti Sička a cca 135 ve čtvrti Anenská, které jsou od zbytku města oddělené nezastavěným územím. Město má charakter hornického města s množstvím brownfieldů – opuštěných areálů bývalých dolů.

Zakřany

Obec má 720 obyvatel. Západně od obce je areál zemědělského družstva, východně od obce je rozsáhlá fotovoltaická elektrárna. Mezi nejbližšími domy Zakřan a Zbýšova je jen cca 300 m.

Limity

Významnými limity pro trasu přeložky silnic I/23 a II/394 jsou zejména vedení ZVN, VVN, ropovodu, produktovodu a VTL plynovodu východně od Rosic, záplavové území řeky Bobravy, železniční trať, stávající zástavba, Babický les a nepříznivá konfigurace terénu.

Hodnoty

Hodnotami v území jsou rozsáhlé plochy lesů, dobrá dopravní dostupnost, stabilizovaná sídelní struktura a kulturní a technické památky.

Problémy

Problémy v území jsou zejména poddolovaná a sesuvná území, střety záměrů dopravní infrastruktury se zastavěným územím a stávající i plánovanou technickou infrastrukturou, zatížení území hlukem a exhalacemi silniční dopravy a ohrožení území neřízenou rezidenční i komerční suburbanizací.

4.3. Rozvojové záměry, zastavitelné plochy

Politika územního rozvoje České republiky

Řešené území leží v rozvojové oblasti OB3 Brno z PÚR ČR.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Jihomoravský kraj nemá platné zásady územního rozvoje. Je zpracován návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Územně analytické podklady Jihomoravského kraje, Územně analytické podklady SO ORP Rosice

Záměry vyplývající z ÚAP jsou uvedeny v *grafické části ve výkrese 01*. Významnými záměry v dotčeném území jsou modernizace železniční tratě (elektrizace a částečné zdvojkolejnění) a horkovod Jaderná elektrárna Dukovany – Brno.

Územně plánovací dokumentace obcí

Rozvojové plochy z platných ÚP jsou vyznačeny v *grafické části ve výkrese 01*.

Zakřany

Zastavitelné plochy jsou převážně severovýchodně od zastavěného území obce.

Zbýšov

Zastavitelné plochy jsou rozmístěny rovnoměrně kolem zastavěného území města.

Babice u Rosic

Zastavitelné plochy jsou převážně na severním okraji k. ú., ve vazbě na obec Zastávka.

Zastávka

Zastavěné území obce zabírá celé k. ú. Ve vazbě na obec Zastávka jsou navrženy zastavitelné plochy na území obce Babice u Rosic (jižně od Zastávky) a města Rosice (východně od Zastávky).

Rosice

Zastavitelné plochy jsou rozmístěny kolem celého zastavěného území města (zejména severovýchodním a severozápadním směrem), i ve vazbě na obec Zastávka.

Tetčice

Zastavitelné plochy jsou převážně na západním a jihozápadním okraji obce.

4.4. Dopravní infrastruktura

4.4.1. Širší vztahy

Řešená silnice I/23 je součástí mezikrajského silničního tahu Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Intenzita dopravy na této silnici narůstá s blízkostí metropolitní oblasti Brno. Stávající stav vedení silnice I/23 je v úseku Rosice – Zakřany (zejména průjezd Rosicemi) nevyhovující a vyžaduje přestavbu. V území jsou překračovány hlukové limity. Ve stávající trase nelze realizovat opatření proti hluku. ŘSD trvá na řešení problému.

V území jsou sledovány dvě varianty přeložky silnice I/23 – tzv. severní a jižní obchvat. Výchozím podkladem pro územní studii jsou zejména varianty studie „Silnice I/23 v úseku Rosice – Náměšř n. Osl.“, Dopravoprojekt Brno, prosinec 1992; Varianta 1 (dále popisována jako jižní varianta přeložky silnice I/23) a Varianta 2 (dále popisována jako severní varianta přeložky silnice I/23) a Aktualizace tahu silnice I/23, hranice Jihočeského kraje – křižovatka D1 Kývalka, Viapont, s. r. o., červen 2004.

Průtah severní varianty přeložky silnice I/23 městem Rosice je vzhledem ke stísněným územním podmínkám problematický. Severní varianta rozděluje město na dvě části. S jižní variantou přeložky silnice I/23 nesouhlasí obec Zakřany a to zejména z důvodu jejího přiblížení k zastavěnému území obce. V Generelu dopravy JMK je přeložka silnice I/23 dlouhodobě sledována v poloze severního obchvatu Rosic.

Základní silniční síť v řešeném území

Silnice I/23 Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno prochází ve směru západ – východ přes kraj Jihočeský, kraj Vysočina a do Jihomoravského kraje vstupuje před obcí Vysoké Popovice a je ukončena na silnici I/42 – VMO v Brně. Na území Jihomoravského kraje je dlouhodobě sledována přeložka silnice I/23 jižním obchvatem obce Vysoké Popovice a severním obchvatem města Rosice.

Silnice II/394 Rosice – Ivančice je součástí krajského tahu K25 Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23). Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Znojensko, páteřní propojení sídel vyššího významu s napojením na nadřazenou silniční síť a napojení průmyslových oblastí (Moravský Krumlov, Ivančice). Na silničním tahu jsou dlouhodobě sledovány obchvaty obcí Tetčice a Neslovice. Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obcí a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb.

Silnice II/395 Velká Bíteš – Kupařovice – Pohořelice je součástí silničního tahu oblastního významu O48 Zastávka (I/23, II/395) – Zbraslav – Stanoviště (– hranice kraje – Velká Bíteš). Funkce tohoto tahu spočívá především ve spojení jednotlivých obcí a jejich napojení na silniční tahy vyššího významu a ORP Rosice.

Území doplňuje síť silnic III. třídy.

4.4.2. Dopravní analýza řešeného území

Cílem územní studie je posoudit průchod severní varianty přeložky silnice I/23 městem Rosice, průchod silnice II/395 obcí Zastávka v souvislosti s využíváním silnice jako objízdne trasy v případě dopravních problémů na dálnici D1 a průchod jižní varianty přeložky silnice I/23 přes území obce Zakřany. V návaznosti na posouzení navrhnout úpravy variant přeložek silnice I/23.

Silnice I/23 tvoří spojnicí Jihomoravského a Jihočeského kraje a tedy dálnice D1 (Kývalka) a dálnice D3 (Soběslav). Zejména v současné době četných uzavírek na dálnici D1 je přímé spojení Jihomoravského kraje (Rosice) po silnici I/23 s Krajem Vysočina a Jihočeským krajem (České Budějovice) důležitou a velmi využívanou dopravní trasou. Z hlediska JMK je po silnici I/23 podstatné napojení Náměšřska, Třebíčska a Telčska. V současné době je silnice I/23 vedena v nevhodných směrových, výškových i šířkových parametrech, bez obchvatů. Územím Jihomoravského kraje prochází silnice I/23 v úseku Vysoké Popovice – Rosice, kde se napojuje na dálnici D1. V Jihomoravském kraji je problematický celý její

průběh od dálnice D1, přes průtah městem Rosice a obcí Zastávka a nedostatečné parametry ve složitém terénu mezi obcí Zastávka a hranicí kraje.

Na základě výše uvedených důvodů bylo zastupitelstvem Jihomoravského kraje schváleno uzavření Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a využití dopravní infrastruktury dálkového tahu po silnici I/23 a I/34 v rámci územního obvodu Jihomoravský kraj, Kraj Vysočina a Jihočeský kraj. RJMK materiál projednala na své 72. schůzi dne 18. 9. 2014.

Při hodnocení silničního tahu I/23 byl kladen důraz na zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury s ohledem na její funkci, význam, stávající a očekávané dopravní zatížení, kvalitu a bezpečnost řešení průtahů měst a obcí a minimalizaci dopadů na životní prostředí. Pro objektivní hodnocení výhledových záměrů nadřazené silniční sítě je nutno vedle předpokládaného dopravního zatížení posoudit jejich přínosy a efekty při řešení a odstraňování kritických míst.

Příčné uspořádání silnice I/23 vychází z návrhové kategorie S 7,5/70. Šířka stávající zpevněné části komunikace se pohybuje okolo 6,5 m (2 × jízdní pruh š. 3,00 m + 2 × vodicí proužek š. 0,25 m), což je nevyhovující.

Směrové vedení trasy silnice I/23 v průtazích jednotlivých obcí je popsáno níže. Ve většině obcí jsou směrové poměry velmi nepříznivé. Extravilánová část vykazuje nedostatky ve směrovém vedení zejména západně Zastávky u Brna, kde jsou směrové oblouky o poloměrech cca 80 m.

Výškový průběh trasy silnice I/23 je v řešeném území převážně rovinatého rázu. Trasa prochází údolím.

Rozhledové poměry pro předjíždění a zastavení na mezikřižovatkových úsecích silnice I/23 nevyhovují zejména ve směrových obloucích o nedostatečných poloměrech. Rozhledové trojúhelníky na křižovatkách nevyhovují v připojení silnice II/395 v Zastávce.

Zakřany

Obcí neprochází stávající silnice I/23. Ta je vedena severně obce zcela mimo zástavbu. Navrhovaná trasa přeložky silnice I/23 (dle studie z předaných podkladů) prochází k. ú. Zakřany v jižní variantě v těsné blízkosti obytné zástavby obce.

Zbýšov

Městem neprochází stávající silnice I/23. Navrhovaná trasa přeložky silnice I/23 (dle studie z předaných podkladů) prochází k. ú. Zbýšov u Oslavan v jižní variantě v těsné blízkosti obytné zástavby města.

Babice u Rosic

Obcí neprochází stávající silnice I/23. Navrhovaná trasa přeložky silnice I/23 (dle studie z předaných podkladů) prochází k. ú. Babice u Rosic v obou variantách. Severní varianta prochází v těsné blízkosti obytné zástavby, přes výsypku dolu Ferdinand a Babický les. Jižní varianta prochází v těsné blízkosti obytné zástavby obce.

Zastávka

Obec leží na křižovatce silnic I/23 a II/395 a je dopravně jedním z nejzatíženějších sídel v řešeném území. Silnice I/23 prochází centrální částí obce, kde peážuje spolu se silnicí II/395 a vytváří bariérový efekt. Výhledové dopravní zatížení přesahuje 8 tis. vozidel za 24 hodin, což je nepříznivý stav. Z těchto důvodů je dlouhodobě sledován obchvat obce spolu s obchvatem Rosic.

Rosice

Městem prochází silnice I/23 ve směru západ – východ a je dopravně nejzatíženějším sídlem v řešeném území. Směrové vedení silnice I/23 městem je místy s oblouky o velmi malých poloměrech (cca 25 m). Silnice I/23 prochází centrální částí města, kde vytváří bariérový efekt. Výhledové dopravní zatížení v centrální části města dosahuje 17 tis. vozidel za 24 hodin, což je nepříznivý stav. Z těchto důvodů je dlouhodobě sledován obchvat obce spolu s obchvatem Zastávky. V území jsou sledovány dvě varianty

přeložky silnice I/23 – severní a jižní. Návrh severní varianty se dle předaných podkladů přímo dotýká území v Rosicích pod zámekem, kde trasa kříží stávající silnici I/23 estakádou a tím odděluje čtvrt Kamínky od zbytku města. Nevýhodou severní varianty je i to, že spolu s obchvatem Tetčic obemknou silniční stavby Rosice ze tří stran.

Tetčice

Obcí prochází silnice II/394, která přímo napojuje Ivančice a přilehlé okolí na nadřazenou silniční síť a dálnici D1. Směrové vedení silnice I/23 městem je místy s oblouky o velmi malých poloměrech. Výhledové dopravní zatížení v centrální části obce přesahuje 11 tis. vozidel za 24 hodin, což je nepříznivý stav. Na silničním tahu jsou dlouhodobě sledovány obchvaty obcí Tetčice a Neslovice. Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obcí a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb.

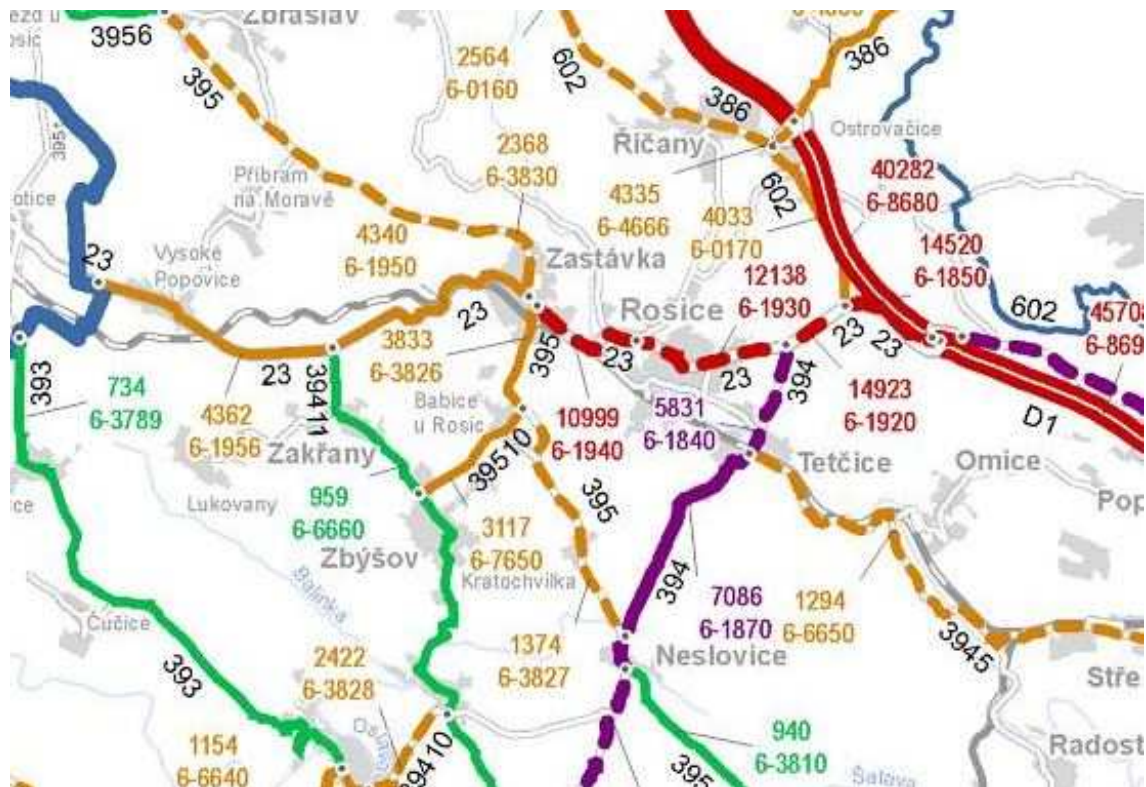
4.4.3. Intenzity dopravy

V roce 2010 bylo provedeno celostátní sčítání dopravy na silnicích a dálnicích. Z výsledků je zřejmé, že daleko nejzatíženější silnicí je v řešeném území silnice I/23. Poměrně hodně zatížená je i silnice II/394 přes Tetčice. Na méně zatížených silnicích III. třídy nebylo sčítání intenzity dopravy provedeno.

tab. 1: Intenzity dopravy dle celostátního sčítání dopravy v roce 2010

zatížení komunikací v roce 2010						
silnice	stanoviště	popis	vozidla za 24 h			
			těžká	osobní	moto	celkem
I/23	6-1920	čtyřpruh k dálnici D1	2247	12528	148	14923
I/23	6-1930	Rosice	1614	10407	117	12138
I/23	6-1940	Zastávka – Rosice	1433	9469	97	10999
I/23	6-1950	Zastávka (západně)	740	3549	51	4340
II/394	6-1840	severně Tetčic	816	4971	44	5831
II/394	6-1870	jižně Tetčic	969	6045	72	7086
II/395	6-3830	severně Zastávky	273	2081	14	2368
II/395	6-3826	Zastávka – Babice	495	3294	44	3833
II/395	6-3827	Kratochvilka	205	1138	31	1374
III/39510	6-7650	Zbýšov – Babice u Rosic	319	2771	27	3117
III/39411	6-6660	Zakřany	146	794	19	959

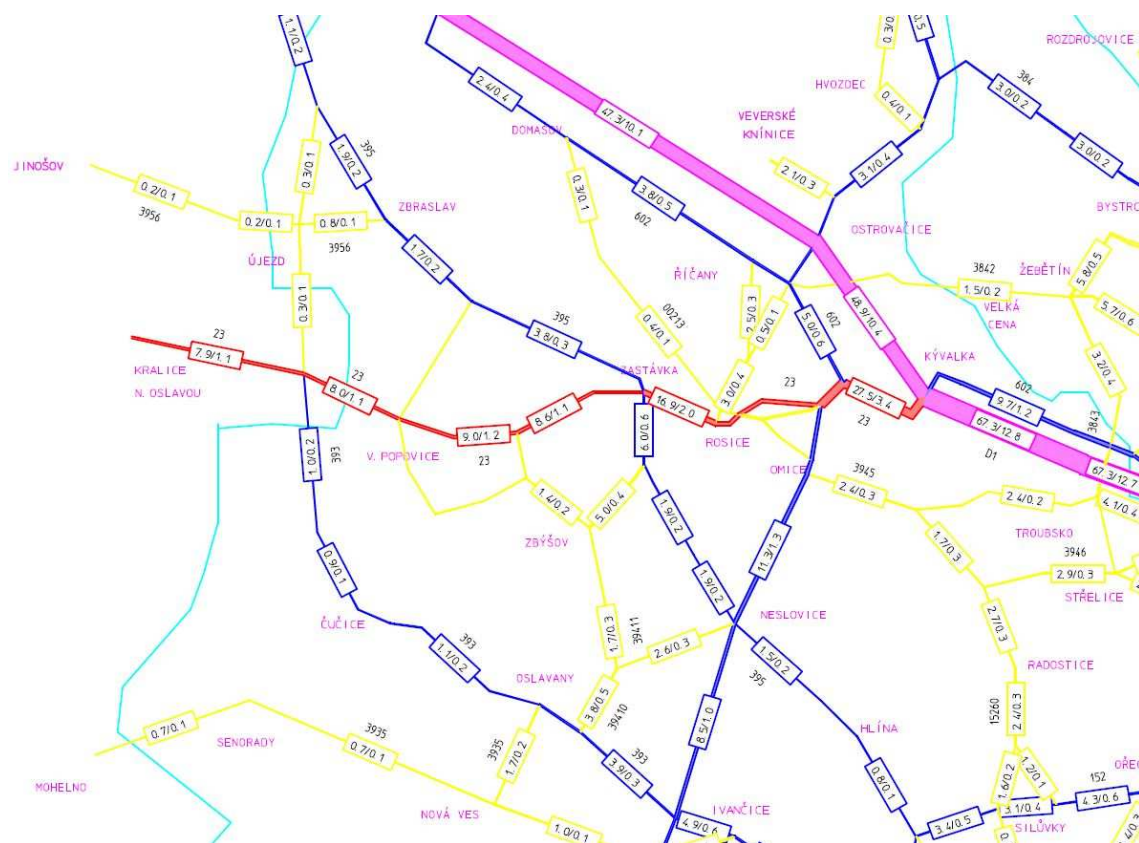
obr. 1: Kartogram intenzit dopravy dle sčítání dopravy v roce 2010 (výřez řešeného území)



Předpokládané intenzity dopravy pro rok 2035 jsou získané z dopravního modelu Jihomoravského kraje aktualizovaného v červnu 2014. Intenzity dopravy jsou uvedeny v tisících (celkem/těžké) – viz následující obrázek. Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje byl zpracován jako podklad pro zpracování Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Z dopravního modelu pro rok 2035 vyplývá na silnici I/23 nárůst dopravy, přičemž intenzity výrazně klesají západně Zastávky.

Následující kartogram byl převzat z dokumentu „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, UAD-studio spol. s r.o. červen 2014.

obr. 2: Kartogram předpokládaných intenzit dopravy v roce 2035 (výřez řešeného území)



4.4.4. Hluk z dopravy

Hluk ve vnějším prostředí je posuzován na základě Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., s účinností nabytou od 1. 11. 2011. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru se stanoví součtem základní hladiny hluku 50 dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo. Na silnicích I. a II. třídy limit představuje 60 dB v denní a 50 dB v noční době. Na silnicích III. třídy nesmí být překročena v denní době hodnota 55 dB a v noční době 45 dB. V případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích je limit pro denní dobu stanoven na 70 dB, v noční době 60 dB. V případě železnice představuje limit 55 dB v denní a 50 dB v noční době, případně 60 dB v denní a 55 dB v noční době v OPŽ.

4.4.5. Dopravní zařízení

V řešeném území a jeho bezprostředním okolí se na silnici I/23 nachází tyto veřejné čerpací stanice pohonných hmot:

- Rosice, Brněnská ulice;
- Rosice, Zastávěcká ulice (2 x);
- Vysoké Popovice.

Nové plochy pro obslužná zařízení silnice nejsou navrhovány.

4.4.6. Železniční doprava

Řešeným územím prochází železniční trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje – Třebíč – Jihlava. V rámci Jihomoravského kraje se jedná o důležitou konvenční celostátní jednokolejnou trať s nezávislou trakcí, která propojuje Brno s příměstskou oblastí v rozvojové oblasti OB3 a centry osídlení Rosice, Zastávka a Střelice, z hlediska republikových vazeb také propojuje Brno s Třebíčí, Jihlavou a Českými Budějovicemi. Traťová rychlost je 60 – 90 km/h s propady rychlosti až na 30 km/h z různých

důvodů. Dle dopravních sektorových strategií, 2. fáze je na trati nedostatečná kapacita v celodenním období. V současné době dochází k poklesu počtu cestujících na trati vlivem nestabilního GVD a neatraktivního traťového intervalu mezi vlaky a cestující se přesouvají do IAD a do autobusů (špičkový interval 5 – 10 minut), které využívají silně zatížený úsek dálnice D1. Tato situace je trvale neudržitelná a optimalizace, zkapacitnění a elektrizace trati č. 240 mají šanci tento nepříznivý trend obrátit. Optimalizace trati č. 240 je sledována v dokumentu Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006.

4.4.7. Cyklistická doprava

Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému realizuje své nároky dle podmínek v území. Jednou z podmínek pro plynulou a bezpečnou jízdu cyklistů je vhodné stavebně konstrukční uspořádání komunikací a dalších zařízení, či vybavení. Rovněž je důležité chápat cyklistickou dopravu nejen jako prostředek pro volnočasové aktivity, ale jako rovnocenný dopravní prostředek do zaměstnání. Z tohoto důvodu je nutné cyklistickou dopravu chápat v kontextu systému veřejné dopravy a IAD. V oblasti cykloturistiky a cyklodopravy se Jihomoravský kraj věnuje zejména nastavení základní sítě mezinárodních a krajských cyklokoridorů a cyklotras.

Rozdělení a značení cyklotras:

- I. třída (mezinárodní, dálkové) – trasy mezinárodní úrovně propojující velká města Evropy, čísla od 1 do 9. Používá se značení 01 – 09;
- II. třída (dálkové) – trasy nadregionálního významu, dvoumístné označení (např. 47);
- III. třída (regionální) – propojení regionálních cílů, třímístné označení (např. 471);
- IV. třída (místní) – lokální propojení, čtyřmístné označení (např. 0047).

V řešeném území se nenachází žádná stávající ani připravovaná cyklotrasa dálkových či mezinárodních cyklistických koridorů. Řešeným územím prochází pouze několik místní cyklotras (čtyřmístné označení). Cyklotrasy jsou respektovány.

Krajský dokument „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ z roku 2007 navrhuje v řešeném území vedení krajských cyklistických koridorů, koridory upřesňuje v trasách:

- (Velká Bíteš –) Rosice – Modřice; v řešeném území je nutno respektovat a udržovat v průjezdném stavu lesní silnici v Chroustovském údolí a místní komunikaci Rosice – Tetčice;
- Tišnov – Rosice – Zbýšov – Oslavany – Ivančice – Moravské Bránice – Dolní Kounice – Pohořelice – Ivaň; v úseku Rosice – Ivančice koridor kopíruje terén Boskovické brázdy.

4.5. Technická infrastruktura

4.5.1. Limity a záměry, které jsou dotčeny návrhem trasy pro silnici I/23 – severní varianta

Zakřany

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními nebo jsou s nimi v těsném souběhu.

Babice u Rosic

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními. Dále pak dochází ke křížení s nadzemními vedeními VN, vodovodním řadem, VTL plynovodem.

Rosice

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními nebo jsou s nimi v těsném souběhu. Dále pak dochází ke křížení s nadzemním vedením ZVN, VVN a VN, ropovodem, produktovodem, VVTL plynovodem, vodovodním řadem a kanalizačním sběračem.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené záplavové území na vodním toku Bobrava.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat záměr na vybudování kanalizačního sběrače pro odkanalizování městyse Ostrovačice a obce Říčany na společnou čistírnu odpadních vod v Tetčicích (dle PRVK Jihomoravského kraje).

Tetčice

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními. Dále pak dochází ke křížení s nadzemním vedením ZVN, VVN a VN, VTL plynovodem, vodovodním řadem, kanalizačním sběračem.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené ochranné pásmo vodního zdroje.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené záplavové území na vodním toku Bobrava.

4.5.2. Limity a záměry, které jsou dotčeny návrhem trasy pro silnici I/23 – jižní varianta

Technické řešení křížení inženýrských sítí s přeložkou komunikace I/23 bude řešeno podrobnější dokumentací.

Zakřany

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními nebo jsou s nimi v těsném souběhu. Dále dochází ke styku s bezpečnostním pásmem VTL plynovodu. Trasa prochází přes fotovoltaickou elektrárnu.

Babice u Rosic

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními nebo jsou s nimi v těsném souběhu. Dále pak dochází ke křížení s nadzemními vedeními VN, VTL plynovodem a vodovodním řadem.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášená ochranná pásma vodních zdrojů.

Zbýšov

Na území obce dochází ke styku s VTL plynovodem.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené ochranné pásmo vodního zdroje.

Rosice

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními nebo jsou s nimi v těsném souběhu. Dále pak dochází ke křížení s nadzemním vedením ZVN, VVN a VN, ropovodem, produktovodem, VVTL plynovodem, vodovodním řadem.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat záměr na vybudování kanalizačního sběrače pro odkanalizování obce Neslovice na společnou čistírnu odpadních vod v Tetčicích.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené ochranné pásmo vodního zdroje.

Tetčice

Na území obce dochází ke křížení přeložky s telekomunikačními vedeními. Dále pak dochází ke křížení s nadzemním vedením ZVN, VVN a VN, vodovodním řadem, kanalizačním sběračem.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené ochranné pásmo vodního zdroje.

Při technickém řešení přeložky nutno respektovat vyhlášené záplavové území na vodním toku Bobrava.

4.6. Krajina, ochrana přírody, územní systém ekologické stability (ÚSES)

4.6.1. Limity a záměry, které jsou dotčeny návrhem trasy pro silnici I/23 – severní varianta

Navrhovaná trasa přeložky I/23 – varianta sever nemá na prvky ochrany přírody, ÚSES a ochranu půdního fondu významnější negativní dopad. K významnějším střetům s prvky ochrany přírody dle zákona 114/1992 Sb. v platném znění dochází v případě prvků lokálního ÚSES a registrovaných VKP.

Konkrétní řešení křížení prvků ÚSES a VKP s přeložkou komunikace I/23 bude řešeno podrobnější dokumentací.

Dopad do zemědělských půd I. nebo II. třídy ochrany a ploch PUPFL je vzhledem k charakteru zemědělských půd a lesních komplexů v širším okolí nevyhnutelný.

Zakřany

Lokalita v severní části řešeného území obce – dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Babice u Rosic

Lokalita v severozápadní části řešeného území obce – křížení se stávajícím lokálním biokoridorem, rozsáhlý dopad do ploch PUPFL.

Lokalita v severovýchodní části řešeného území obce – křížení s částečně funkčním biokoridorem na hranici s řešeného území obce Rosice a s funkčním stávajícím PUPFL, dále střet VKP „Žmoly“ vymezenými na PUPFL, dopad do ploch ZPF II. tř. ochrany, dopad do ploch PUPFL a do poddolovaného území.

Rosice

Lokalita v západní části řešeného území obce – střet s registrovaným VKP „U obory“, střet se stávajícím lokálním biokoridorem, styk trasy s lokálním biocentrem „Pod zámekem“, minimální dopad do PUPFL, trasa zčásti zasahuje do poddolovaného území.

Lokalita na sever od zastavěného území obce Rosice – střet s lokálním biocentrem „Za kuželnou“, dále střet s okrajem VKP „Zámecký park“, dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Lokalita v severovýchodní části řešeného území obce – dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Lokalita v jihovýchodní části řešeného území obce – dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Tetčice

Lokalita v jihozápadní části řešeného území obce – dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Lokalita v západní části řešeného území obce – křížení s funkčním lokálním biokoridorem (vodní).

Lokalita v severozápadním cípu řešeného území obce – dopad do ploch ZPF II. tř. ochrany.

Trasa v severní variantě v její západní části zasahuje do migračně významného území.

4.6.2. Limity a záměry, které jsou dotčeny návrhem trasy pro silnici I/23 – jižní varianta

Navrhovaná trasa přeložky I/23 – varianta jih nemá na prvky ochrany přírody, ÚSES a ochranu půdního fondu významnější negativní dopad. K významnějším střetům s prvky ochrany přírody dle zákona 114/1992 Sb. v platném znění dochází v případě prvků lokálního ÚSES. Většina dotčených prvků ÚSES je vymezena návrhem k založení, proto je možné případné střety řešit vzájemnou koordinací s přeložkou.

Konkrétní řešení křížení prvků ÚSES s přeložkou komunikace I/23 bude řešeno podrobnější dokumentací.

Dopad do zemědělských půd I. nebo II. třídy ochrany je vzhledem k charakteru zemědělských půd v širším okolí nevyhnutelný.

Zakřany

Lokalita v severovýchodním okraji řešeného území obce – dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Lokalita v jihovýchodním cípu na hranicích s řešeného území obce Zbýšov – křížení s částečně funkčním lokálním biokoridorem parcelně vymezeným komplexní pozemkovou úpravou, dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Zbýšov

Lokalita v severní části řešeného území obce – minimální dopad do ploch ZPF II. tř. ochrany, trasa zasahuje do poddolovaného území.

Babice u Rosic

Lokalita v západní části řešeného území obce – dopad do ploch PUPFL.

Lokalita v jihozápadní části řešeného území obce – dopad do ploch PUPFL.

Lokalita v jižní části řešeného území obce – křížení s navrženým lokálním biokoridorem, dopad do ploch ZPF II. tř. ochrany a do ploch poddolovaných území.

Lokalita v jihovýchodní části řešeného území obce – dopad do ploch ZPF II. tř. ochrany.

řešeného území obce Rosice.

Lokalita v jižní části řešeného území obce – křížení s navrženým lokálním biokoridorem parcelně vymezeným komplexní pozemkovou úpravou, dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany.

Lokalita v severovýchodní části řešeného území obce – minimální dopad do ploch ZPF I. tř. ochrany, dopad do ploch ZPF.

Tetčice

Lokalita v jihozápadní části řešeného území obce – dopad do ploch ZPF I. a II. tř. ochrany, dopad do ploch PUPFL.

Lokalita v západní části řešeného území obce – křížení s funkčním lokálním biokoridorem (vodním).

Lokalita v severozápadním cípu řešeného území obce – dopad do ploch ZPF II. tř. ochrany.

Trasa v jižní variantě v její západní části zasahuje okrajově do migračně významného území.

5. Popis navržených úprav přeložek posuzovaných úseků silnic včetně jejich zdůvodnění

Popis navržených úprav přeložek posuzovaných úseků silnic je vyznačen v *grafické části ve výkrese 04 „přehled úprav přeložek“*.

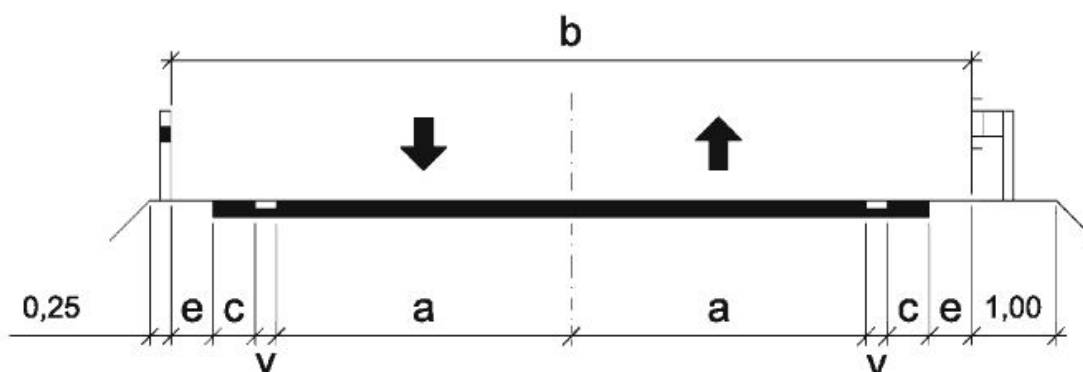
5.1. Návrhové prvky přeložky silnice I/23

Dle zadání studie byla přeložka silnice I/23 navržena v návrhové kategorii S 11,5/80. Tato kategorie vyhovuje pro uvažovanou výhledovou dopravní zátěž (min. 8.600, max. 16.900 voz./24 hod.) dle ČSN 736101/Z1 tab. 5, což odpovídá požadované kvalitě dopravy pro silnice I. třídy – stupeň C – D (hustota dopravy max. 25 – 30 voz./km, až do výše 17.000 voz./24 hod). Pro uvažovanou výhledovou dopravní zátěž tak bude úroveň kvality dopravy v některých úsecích odpovídat vyšším stupňům než je požadovaná.

Návrhová rychlost se na silnicích volí v rozsahu 30 až 100 km/h na základě rozboru konkrétních územních, klimatických, geologických a dalších podmínek, jakož i technicko-ekonomických ukazatelů. Na silnici I/23 jsou pro určení návrhové rychlosti rozhodující především územní podmínky. Území lze považovat za mírně zvlněné až pahorkovité, kde přirozené sklonové terénu zpravidla nepřevyšují 8 %. Dle ČSN 736101/Z1 tab. 9 byla v souladu se zadáním studie zvolena pro návrhovou kategorii S 11,5 návrhová rychlost 80 km/h.

tab. 2: Návrhová kategorie

návrhová kategorie			šířka v m			
písmenný znak	b	návrhová rychlost	a	v	c	e
	m	km/h				
S	11,5	80	3,50	0,25	1,50	0,50



Návrhové prvky, které mají zásadní vliv na bezpečnost silničního provozu, se navrhují na směrodatnou rychlost. Jedná se o poloměry směrových a výškových oblouků, délky rozhledu a dostředný sklon ve směrových obloucích. Dle ČSN 736101/Z1 čl. 8.3.2 je směrodatná rychlost u pozemní komunikace kategoriijního typu S 11,5 90 km/h (při návrhové rychlosti 80 km/h).

tab. 3: Nejmenší dovolené poloměry směrových kružnicových oblouků ve vztahu k uvažované rychlosti a dostředném sklonu:

návrhová rychlost km/h	poloměr kružnicového oblouku v metrech										se základním příčným sklonem 2,5 %
	při dostředném sklonu vozovky v %										
	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	
90	1200	1000	850	750	650	600	550	500	–	–	2200
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

Rozšíření jízdního pásu ve směrovém oblouku se provádí pouze u poloměrů menších než 250 m (ČSN 736101 čl. 9.3).

tab. 4: Základní návrhové prvky návrhové kategorie S 11,5/80:

návrhový prvek	hodnota
největší dovolený podélný sklon	6,0 %
největší dovolený výsledný sklon	7,5 %
délka rozhledu pro zastavení (v závislosti na podélném sklonu komunikace)	110 – 130 m
délka rozhledu pro předjíždění	550 m

<i>návrhový prvek</i>	<i>hodnota</i>
nejmenší poloměry vydutých výškových oblouků (nejmenší doporučený)	3 500 m
nejmenší poloměry vydutých výškových oblouků (nejmenší dovolený)	2 700 m
nejmenší poloměry vypuklých výškových oblouků (nejmenší dovolený pro zastavení)	5 000 m
nejmenší poloměry vypuklých výškových oblouků (nejmenší dovolený pro předjíždění)	37 000 m

tab. 5: Nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek:

<i>návrhová rychlost v km</i>	<i>vzdálenost křižovatek v km na silnicích I. třídy (silnice s neomezeným přístupem, směrově nerozdělené)</i>
90	2,0
80	2,0
70	1,5
60	1,0

Nejmenší dovolené vzdálenosti křižovatek na místních komunikacích:

- Funkční skupina B – Sběrné komunikace – 150 m (70 m při vhodné organizaci dopravy)

V extravilánu je uvažováno s maximálním omezením napojení místních a účelových komunikací.

Návrh silnice I/23 výše uvedené návrhové prvky respektuje.

5.2. Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy je podle § 8 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy;
- u vleček 30 m od osy krajní koleje.

Ochranné pásmo silniční je dáno zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, v platném znění, § 30 a činí (mimo zastavěné území):

- silniční ochranné pásmo silnice I. třídy:
 - 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu, mimo souvisle zastavěné území;
- silniční ochranné pásmo silnice II. třídy:
 - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu, mimo souvisle zastavěné území;
- silniční ochranné pásmo silnice III. třídy:
 - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu, mimo souvisle zastavěné území.

5.3. Návrh řešení

Studie vycházela z variant přeložky silnice I/23 zpracovaných ve studii Viapont 2004, které tato studie upravila. Popis úprav je uveden v *grafické části, ve výkresu 04*.

Při posuzování silničního tahu I/23 byl kladen důraz na zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury s ohledem na její funkci, význam, stávající a očekávané dopravní zatížení, kvalitu a bezpečnost řešení průtahů obcí a minimalizaci dopadů na životní prostředí.

Návrh řešení vycházel zejména ze zjištěných problémů na trase, dopravně inženýrských údajů, ze stávající koncepce dle platné ÚPD, předpokládaného rozvoje obcí a možnosti etapizace.

Navrhované řešení variant přeložky silnice I/23 je s ohledem na etapizaci uvažováno tak, aby bylo možné každou jednotlivou etapu realizovat samostatně a nezávisle. Návrh trasy je v souladu s dopravní koncepcí dle ÚP obcí, respektuje hygienické limity a umožňuje rozvoj obcí.

Návrh přeložky silnice I/23 je veden částečně v záplavovém území. Technické řešení této problematiky si vyžádá podrobnější dokumentaci a není v této studii detailně řešeno. V záplavovém území se předpokládá pro rozliv vody odlehčení náspu komunikace inundačními mosty, případně propustky.

Zastávky veřejné linkové dopravy v extravilánu nejsou uvažovány. Pro obsluhu území jsou dostačující zastávky v intravilánu. Plochy pro obslužná zařízení nejsou navrhovány. Pro obsluhu území jsou dostačující stávající obslužná zařízení podél stávající silnice I/23.

Návrh možného řešení silniční sítě v zájmovém území po realizaci přeložky silnice I/23 je schematicky znázorněno v grafické části ve výkrese 07.

Popis navrhovaného řešení je rozčleněn dle jednotlivých dotčených katastrálních území:

Zakřany

varianta severní

Začátek úpravy silnice I/23 je navržen na hranici k. ú. Zakřany a Vysoké Popovice a navazuje tak na obchvat obce Vysoké Popovice. Úpravy stávající silnice I/23 vycházejí zejména z potřeby homogenizace silnice I/23 na návrhovou kategorii S 11,5/80. V přímém úseku v trase stávající silnice I/23 je navrženo pouze rozšíření šířkového uspořádání na požadovanou kategorii. Navazují část trasy přeložky silnice I/23 pokračuje severně obce do prostoru Babického lesa.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena v délce 1,5 km v trase stávající silnice I/23 a pokračuje severovýchodně obce v délce cca 0,75 km k Babickému lesu s použitím prostého kružnicového oblouku o poloměru 2500 m.

Výškový návrh trasy kopíruje stávající silnici a terén v podélných sklonech do 4,1 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice 5000 a 6500 m.

Křižovatky – obce Zakřany a Zastávka jsou na přeložku silnice I/23 napojeny v místě stávající křižovatky se silnicí III/39411. Křižovatka se stávající silnicí I/23 a silnicí III/39411 je uvažována jako úrovnňová průsečná křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23.

varianta jižní

Začátek úpravy silnice I/23 je navržen na hranici k. ú. Zakřany a Vysoké Popovice a navazuje tak na obchvat obce Vysoké Popovice. Úpravy stávající silnice vycházejí zejména z potřeby homogenizace silnice I/23 na návrhovou kategorii S 11,5/80. V přímém úseku v trase stávající silnice I/23 je navrženo pouze rozšíření šířkového uspořádání na požadovanou kategorii. Navazující část trasy přeložky silnice I/23 pokračuje východně obce do prostoru Babického lesa a dále mezi obce Zbýšov a Babice u Rosic. Trasování přeložky silnice vychází zejména z terénní konfigurace a využívá přirozeného údolí mezi Babickým lesem a zástavbou obce Zakřany. Jihovýchodně obce Zakřany trasa přeložky prochází stávající plochou fotovoltaické elektrárny. Tato plocha byla zastavěna na základě změny č. II územního plánu obce (plocha Z5), kde je uvedena podmínka, že v daném území je nutné respektovat limity území tj. trasu vodovodu, dálkový optický kabel a výhledovou trasu přeložky silnice I/23. V odůvodnění změny územního plánu je uvedeno, že v případě realizace přeložky silnice I/23 bude dočasná stavba elektrárny plně respektovat trasu silnice I/23.

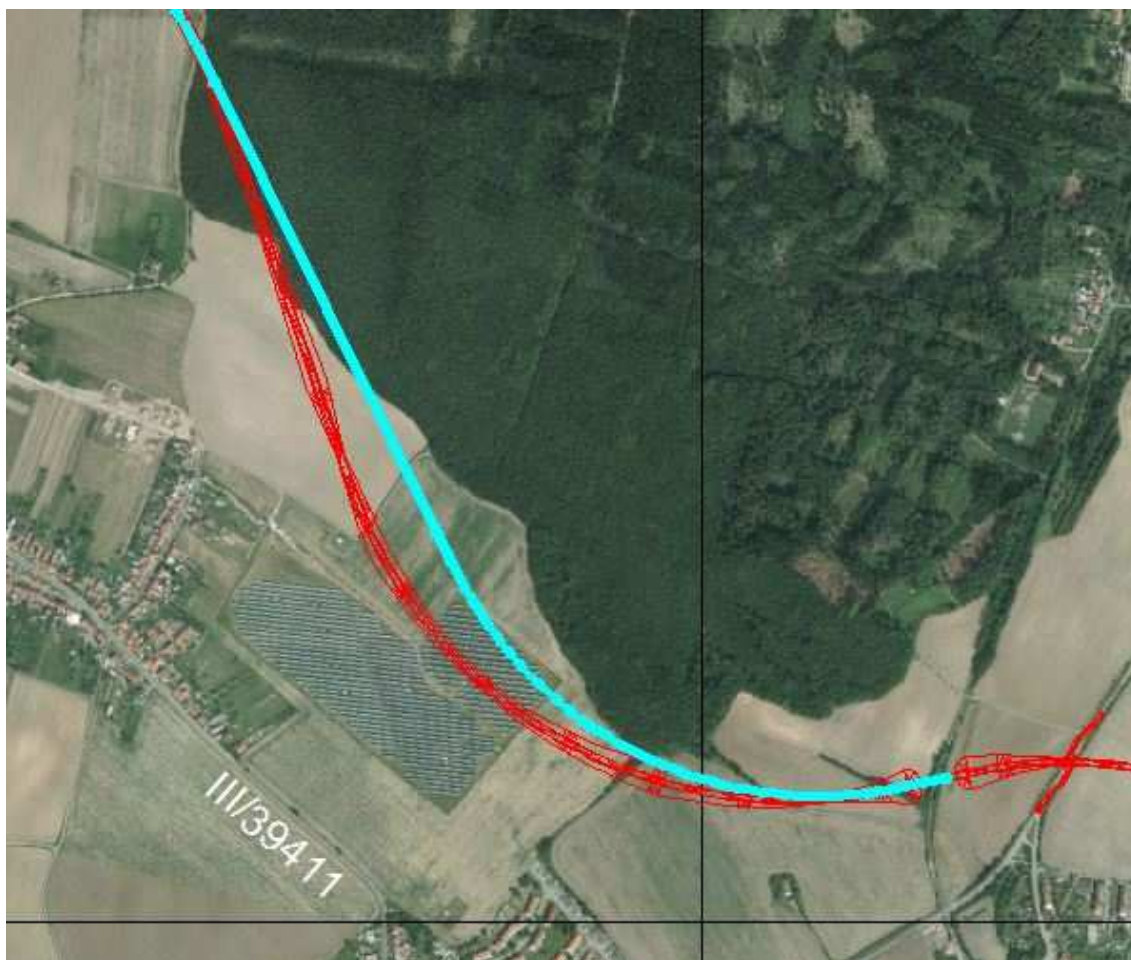
V průběhu projekčních prací bylo prověřováno oddálení trasy silnice I/23 od obce Zakřany – viz např. světle modrá trasa na obrázku č. 3 (směrové řešení vychází z návrhových prvků silnice I. třídy (kategorie S 11,5/80) a zároveň ze snahy zachování homogenity silničního tahu). V jižní části Babického lesa se však nacházejí nejkvalitnější biotopy a je tudíž veden územní systém ekologické stability. Trasování přeložky jižní částí Babického lesa proto není přijatelné z hlediska ochrany přírody a krajiny.

Nevýhodou tohoto řešení by byl i větší zábor lesa a nevhodná terénní konfigurace. Terén východně obce Zakřany se svažuje od Babického lesa směrem k obci. Oddálení trasy od obce by znamenalo umístění silnice ve vyšší části svahu a tím zhoršení negativních účinků hluku ze silniční dopravy.

Vybraná trasa respektuje terénní konfiguraci, přičemž záměrem bylo vést trasu v přirozeném údolí mezi Babickým lesem a obcí Zakřany. Zároveň byl kladen důraz na co nejmenší zábor lesa jako vhodnou alternativu k severní variantě.

Projektant doporučuje východně obce Zakřany vymežit v územně plánovací dokumentaci širší koridor, v kterém bude trasa silnice I/23 upřesněna na základě vyhodnocení posouzení negativních účinků silniční dopravy a návrhu konkrétních protihlukových opatření.

obr. 3: Prověřovaná trasa východně obce Zakřany



Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena v délce 1,5 km v trase stávající silnice I/23 a pokračuje východně obce v délce cca 1,0 km k Babickému lesu s použitím kružnicového oblouku o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m. Východně obce je trasa v přímé délce cca 0,5 km a následně se stáčí východně s použitím kružnicového oblouku o poloměru 750 m s krajními přechodnicemi délky 140 m.

Výškový návrh trasy kopíruje stávající silnici a terén v podélných sklonech do 4,1 %, jihovýchodně Zakřan až 6 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice 5000 a 7500 m.

Křižovatky – obce Zakřany a Zastávka u Brna jsou na přeložku silnice I/23 napojeny v místě stávající křižovatky se silnicí III/39411. Křižovatka se stávající silnicí I/23 a silnicí III/39411 je uvažována jako úroňová průsečná křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23.

Zbýšov

varianta severní

Severní varianta se k. ú. Zbýšov u Oslavan nedotýká.

varianta jižní

Trasa přeložky silnice I/23 prochází severně obce přibližně po hranici s k. ú. Babice u Rosic.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena s použitím dvou protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi se stykem v inflexním bodě. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m a o poloměru 750 m s krajními přechodnicemi délky 140 m.

Výškový návrh trasy vychází z terénní konfigurace, niveleta je navržena v zářezu v podélném sklonu 6 % v návaznosti na navrhované přemostění železniční trati severně obce.

Křižovatky – obce Zbýšov a Babice u Rosic jsou na přeložku silnice I/23 napojeny v místě křížení se silnicí III/39510. Křižovatka se stávající III/39510 je uvažována jako úroňová průsečná křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23.

Babice u Rosic

varianta severní

Přeložka silnice I/23 je navržena severně obce Zakřany do prostoru Babického lesa. Ve východní části lesa obchází výsypku dolu Ferdinand a stáčí se jižně mimo obytnou zástavbu. Trasa pokračuje východně na k. ú. Rosice.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena s použitím protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi se stykem v inflexním bodě nebo s vloženou mezipřímou. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m.

Výškový návrh trasy vychází z terénní konfigurace, niveleta je navržena v podélných sklonech do 6 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice 3500, 5000 a 20000 m. Návrh nivelety uvažuje s přemostěním údolí při dolu Ferdinand (tj. přes účelovou komunikaci, potok a železniční trať) a přemostění údolí jižně obce Zastávka u Brna.

Křižovatky – Obce Zastávka a Babice u Rosic jsou na přeložku silnice I/23 napojeny v místě křížení se silnicí II/395. Křižovatka se stávající II/395 je uvažována jako úroňová průsečná křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23.

varianta jižní

Trasa přeložky silnice I/23 prochází jižně obce přibližně po hranici s k. ú. Zbýšov u Oslavan s ohledem na vzdálenost od stávající zástavby obou obcí.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena s použitím dvou protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi se stykem v inflexním bodě. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m a o poloměru 750 m s krajními přechodnicemi délky 140 m. Trasa pokračuje východním směrem přímou délkou cca 0,7 km s navazujícím prostým kružnicovým obloukem o poloměru 1500 m.

Výškový návrh trasy vychází z terénní konfigurace, niveleta je na hranici s k. ú. Zbýšov u Oslavan navržena v zářezu v podélném sklonu 6 % v návaznosti na navrhované přemostění železniční trati jižně obce. Výškový návrh trasy v prostoru mezi zástavbou obou obcí kopíruje stávající terén v podélném sklonu 3,2 %. Stávající silnici II/395 (Babice – Kratochvilka) kříží navržená přeložka mimoúrovňově prostým křížením. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice 4500 a 7000 m.

Křižovatky – obce Zbýšov a Babice u Rosic jsou na přeložku silnice I/23 napojeny v místě křížení se silnicí III/39510. Křižovatka se stávající III/39510 je uvažována jako úrovnňová průsečná křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23.

Zastávka

varianta severní

Severní varianta se k. ú. Zastávka nedotýká.

varianta jižní

Jižní varianta se k. ú. Zastávka nedotýká.

Problematika průchodu silnice II/395 obcí Zastávka v souvislosti s využíváním silnice jako objízdné trasy v případě dopravních problémů na dálnici D1 nelze řešit přeložkou silnice II/395 mimo zastavěnou část obce Zastávka. Důvodem je nepříznivá terénní konfigurace a řada limitů přírodního charakteru. Po realizaci přeložky silnice I/23 (v severní nebo jižní variantě) dojde ke snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/23 a v případě vhodné přestavby a optimalizace stávající silnice II/395 (včetně křižovatek se stávající silnicí I/23) se sníží riziko vzniku kongescí a dopravní zátěže na průtahu obcí.

Rosice

varianta severní

Trasa přeložky silnice I/23 prochází jihovýchodně obce Zastávka u Brna mimo zalesněnou přírodní oblast Obora, mimoúrovňově kříží železniční trať č. 240 a pokračuje k patě svahu pod zámek v Rosicích. Zde si přeložka silnice I/23 vyžádá demolici několika obytných domů. Trasa dále pokračuje severním směrem přes zahrádkářskou osadu a obchází město ze severu. Východně města se přeložka napojuje na stávající silnici I/23 ve stávajícím čtyřpruhovém uspořádání.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena s použitím protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi se stykem v inflexních bodech. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m, o poloměru 500 m s krajními přechodnicemi délky 120 m, o poloměru 1300 m s krajními přechodnicemi délky 190 m a o poloměru 850 m s krajními přechodnicemi délky 148 m.

Výškový návrh trasy vychází z terénní konfigurace a nutnosti mimoúrovňového křížení s železniční tratí, přemostění vodoteče a několika účelových komunikací. V místě křížení stávající silnice I/23 pod zámek prochází niveleta v úrovni stávající silnice a umožňuje návrh úrovnňové křižovatky. Podélný sklon nivelety je navržen od 0,5 do 6,0 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice od 3500 do 50000 m.

Křižovatky – v místě křížení přeložky se stávající silnicí I/23 v Rosicích pod zámek je navržena čtyřramenná okružní křižovatka. Vnější průměr je s ohledem na úhel křížení komunikací navržen v parametrech $D = 40$ m. Tento rozměr lze následně dle potřeby a po prověření průjezdnosti vozidel upravit. V místě okružní křižovatky je nutno zohlednit napojení jednosměrné místní komunikace k zámku a převedení pěších a cyklistických tras ve vazbě k obytné čtvrti Kamínky. Napojení přeložky na stávající čtyřpruhovou silnici I/23 východně Rosic je navrženo mimoúrovňovou křižovatkou trubkovitého tvaru s napojením obvodu Tetčic a umožněním připojení stáv. sil. I/23 do Rosic a stáv. sil. II/394 do Tetčic.

varianta jižní

Trasa přeložky silnice I/23 vychází z terénní konfigurace severně obce Kratochvilka a pokračuje přibližně po hranici k. ú. Rosic a Tetčic severovýchodním směrem, kde kříží trať č. 240. Územní plány Rosic a Tetčic vymezují v tomto prostoru koridor dopravní infrastruktury pro přeložku silnice II/394 – obchvat Tetčic. Trasa přeložky silnice I/23 tento koridor využívá a pokračuje severovýchodním směrem, kde se napojuje na stávající silnici I/23 ve stávajícím čtyřpruhovém uspořádání.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena s použitím protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi se stykem v inflexních bodech, případně s mezipřímou. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 750 m s krajními přechodnicemi délky 140 m a o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m. Trasa pokračuje východním směrem navazujícími prostými kružnicovými oblouky o poloměrech 1000, 1200 a 1500 m vždy s vloženou mezipřímou.

Výškový návrh trasy vychází z terénní konfigurace a nutnosti mimoúrovňového křížení s železniční tratí č. 240, přemostění vodoteče a několika účelových komunikací. Podélný sklon nivelety je navržen od 0,5 do 6,0 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice od 5000 do 12500 m. V místě křížení stávající silnice III/3941 mezi Rosicemi a Tetčicemi prochází niveleta mírně nad úroveň stávající silnice a umožňuje křížení se stávajícím vedením ZVN a VVN. Stávající silnici III/3941 (Rosice – Tetčice) kříží navrhovaná přeložka mimoúrovňově prostým křížením. Předpokládá se podjezd silnice III/3941 pod přeložkou silnice I/23. Návrh úrovňové křižovatky není v tomto místě možný vzhledem k nedostatečné vzdálenosti od sousedících křižovatek.

Křižovatky – jižně Rosic a trati č. 240 se odpojuje obchvat Tetčic (sil. II/394). Křižovatka je uvažována jako úrovňová styková křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23. Napojení přeložky na stávající čtyřpruhovou silnici I/23 východně Rosic je navrženo mimoúrovňovou křižovatkou kosodélného tvaru s napojením stáv. sil. I/23 do Rosic a stáv. sil. II/394 do Tetčic.

Tetčice

varianta severní

Trasa přeložky silnice I/23 se k. ú. Tetčice nedotýká. Při této variantě je navržen obchvat Tetčic v trase dle územních plánů Rosic a Tetčic, které v tomto prostoru vymezují koridor dopravní infrastruktury pro přeložku silnice II/394 – obchvat Tetčic. Trasa obchvatu Tetčic kříží vedení ZVN a VVN, úrovňově silnici III/3941 (Rosice – Tetčice) a mimoúrovňově trať č. 240. Na stávající silnici II/394 se napojuje jižně Tetčic.

Směrový návrh obchvatu Tetčic – přeložka sil. II/394 je navržena s použitím protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi s mezipřímou. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 850 m s krajními přechodnicemi délky 148 m a navazujícími prostými kružnicovými oblouky o poloměrech 1500 m vždy s vloženou mezipřímou.

Výškový návrh obchvatu Tetčic vychází z terénní konfigurace a nutnosti mimoúrovňového křížení s železniční tratí č. 240, přemostění vodoteče a několika účelových komunikací. Podélný sklon nivelety je navržen od 0,5 do 6,0 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice od 5000 do 12500 m. V místě křížení stávající silnice III/3941 mezi Rosicemi a Tetčicemi prochází niveleta mírně nad úroveň stávající silnice a umožňuje křížení se stávajícím vedením ZVN a VVN a stávající silnicí III/3941 (Rosice – Tetčice).

Křižovatky – jižně Tetčic je připojena stávající silnice II/394 do Tetčic. Křižovatka je uvažována jako úrovňová styková křižovatka se samostatným pruhem pro levé odbočení ze sil. II/394. V místě křížení se stáv. silnicí III/3941 (Rosice – Tetčice) je navržena průsečná úrovňová křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. II/394. Napojení přeložky na stávající čtyřpruhovou silnici I/23 východně Rosic je navrženo mimoúrovňovou křižovatkou trubkovitého tvaru s napojením přeložky silnice I/23 a umožněním připojení stáv. sil. I/23 do Rosic a stáv. sil. II/394 do Tetčic.

varianta jižní

Trasa přeložky silnice I/23 prochází přibližně po hranici k. ú. Rosic a Tetčic severovýchodním směrem, kde kříží trať č. 240. Územní plány Rosic a Tetčic vymezují v tomto prostoru koridor dopravní infrastruktury pro přeložku silnice II/394 – obchvat Tetčic. Trasa přeložky silnice I/23 tento koridor využívá a pokračuje severovýchodním směrem. Jižně Rosic a trati č. 240 se odpojuje obchvat Tetčic, který se na stávající silnici II/394 se napojuje jižně Tetčic.

Směrový návrh – přeložka sil. I/23 je navržena s použitím protisměrných kružnicových oblouků s krajními symetrickými přechodnicemi s mezipřímou. Směrové oblouky jsou navrženy o poloměru 650 m s krajními přechodnicemi délky 132 m. Trasa pokračuje východním směrem navazujícími prostými kružnicovými oblouky o poloměrech 1000, 1200 a 1500 m vždy s vloženou mezipřímou.

Výškový návrh přeložky silnice I/23 vychází z terénní konfigurace a nutnosti mimoúrovňového křížení s železniční tratí č. 240, přemostění vodoteče a několika účelových komunikací. Podélný sklon nivelety je navržen od 0,5 do 6,0 %. Lomy nivelety jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměrech oskulační kružnice od 5000 do 12500 m. V místě křížení stávající silnice III/3941 mezi Rosicemi a Tetčicemi prochází niveleta mírně nad úrovní stávající silnice a umožňuje křížení se stávajícím vedením ZVN a VVN. Stávající silnici III/3941 (Rosice – Tetčice) kříží navržená přeložka mimoúrovňově prostým křížením. Předpokládá se podjezd silnice III/3941 pod přeložkou silnice I/23. Návrh úrovně křižovatky není v tomto místě možný vzhledem k nedostatečné vzdálenosti od sousedících křižovatek. Výškový návrh obchvatu Tetčic kopíruje stávající terén a vychází z výškového řešení přeložky silnice I/23 a stávající silnice II/394 jižně Tetčic.

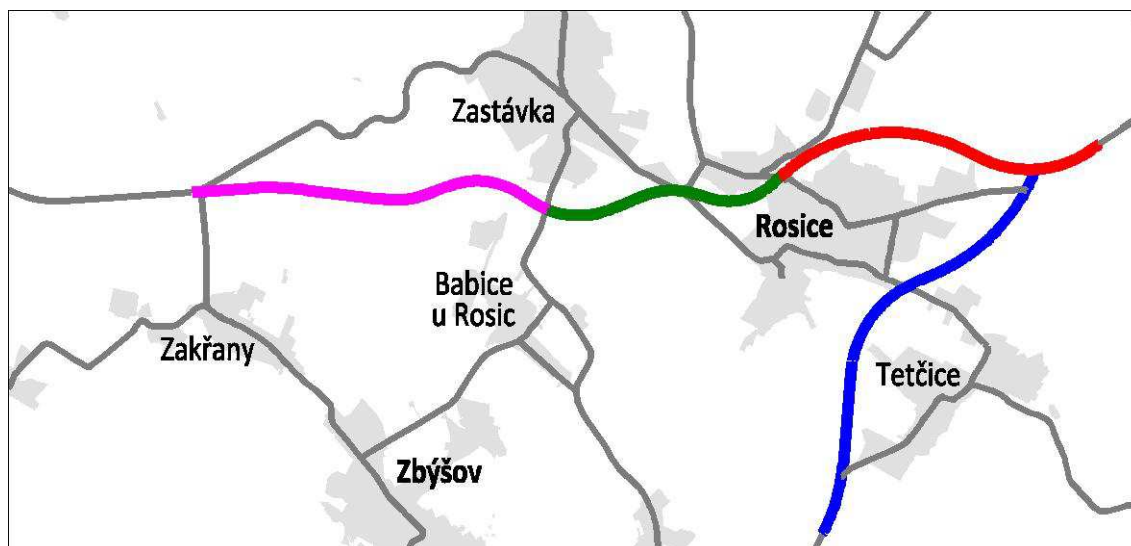
Křižovatky – jižně Rosic a trati č. 240 se odpojuje obchvat Tetčic (sil. II/394). Křižovatka je uvažována jako úrovněová styková křižovatka se samostatnými pruhy pro levé odbočení ze sil. I/23. Jižně Tetčic je připojena stávající silnice II/394 do Tetčic. Křižovatka je uvažována jako úrovněová styková křižovatka se samostatným pruhem pro levé odbočení ze sil. II/394.

5.4. Etapizace

Návrh etapizace vychází se zejména z reálnosti a potřebnosti jednotlivých staveb.

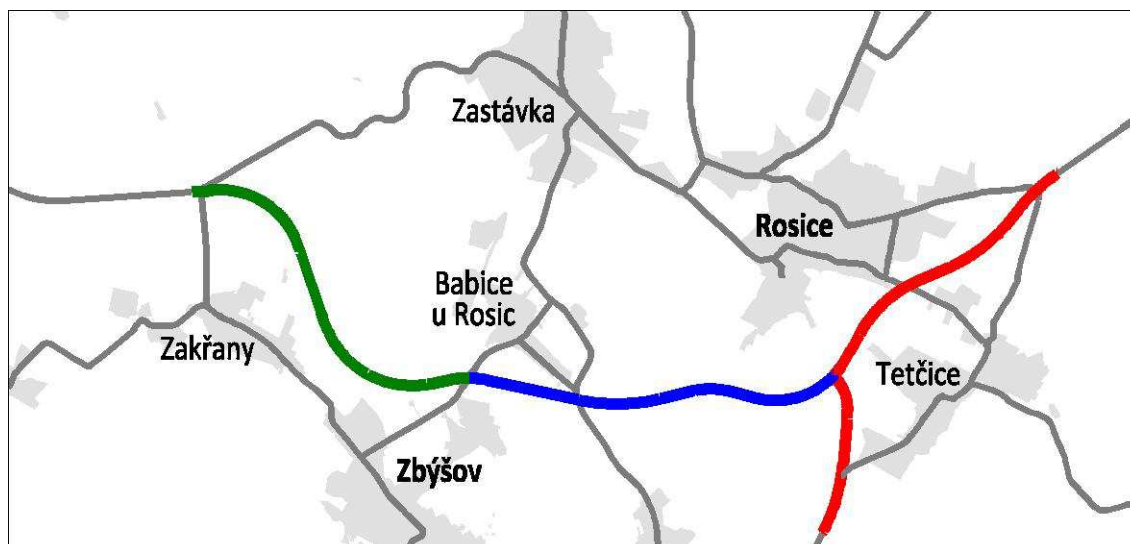
varianta severní

- **etapa 1 (červená)** – severní obchvat Rosic;
- **etapa 2 (modrá)** – západní obchvat Tetčic;
- **etapa 3 (zelená)** – jižní obchvat Zastávky, úsek mezi silnicí II/395 a Rosicemi;
- **etapa 4 (růžová)** – jižní obchvat Zastávky, úsek přes Babický les.



varianta jižní

- **etapa 1 (červená)** – obchvat Tetčic, vč. úseku společného s jižním obchvatem Rosic;
- **etapa 2 (modrá)** – jižní obchvat Rosic, úsek mezi silnicí II/395 u Zbýšova a obchvatem Tetčic;
- **etapa 3 (zelená)** – jižní obchvat Zastávky, úsek kolem Babického lesa.



6. Posouzení přeložek silnic dle požadavků na řešení, posouzení dopadů na kontaktní území silnic a na územní rozvoj jednotlivých obcí

6.1. Odhad nákladů

viz příloha – Odhad nákladů

6.2. Komplexní srovnání variant

Způsob hodnocení:

Pro srovnání bylo využito multikriteriálního hodnocení obou variant. Hodnoceny byly jednotlivé dílčí složky. Pro hodnocení těchto jednotlivých dílčích složek, byla zvolena obdobná škála, která je zvolena při posouzení SEA. Důvodem bylo objektivizovat komplexní hodnocení obou variant dle vybraných kritérií. U položky, která se nevztahuje k území (finanční nákladnosti) bylo zvoleno pouze prosté vzájemné posouzení obou variant (levnější 0 bodů, dražší –1 bod). Přehled jednotlivých hodnot, udává následující tabulka:

tab. 6: způsob bodového hodnocení variant

<i>bodové hodnocení</i>	<i>hodnocení</i>	<i>hodnocení převzaté z posouzení SEA (v tabulce označeno ③)</i>
-2	zhoršení současného stavu	významný negativní vliv
-1	mírné zhoršení současného stavu	negativní vliv
0	zachování současného stavu	bez prokazatelného vlivu
1	mírný přínos pro území	pozitivní vliv
2	významný přínos pro území	významný pozitivní vliv
-	nehodnoceno	

tab. 7: komplexní porovnání variant

		severní varianta	hodnocení	jižní varianta	hodnocení
délka trasy	délka přeložky I/23	9,3 km	-	10,6 km	-
	délka přeložek celkem (I/23 + II/394)	13,8 km	-	12,3 km	-
	zkrácení trasy I/23 oproti stávající trase	zkrácení o cca 1 km	+1	nedojde ke zkrácení	0
	celkem		+1		0
finanční náklady	odhadované náklady přeložky I/23, vč. souvisejících staveb (bez II/394)	1.414 mil. Kč	-1	1.192 mil. Kč	0
	odhadované náklady přeložek I/23 a II/394 dohromady	1.677 mil. Kč	-1	1.249 mil. Kč	0
	celkem		-2		0
přínos pro řešení dopravy, možnosti a přínosy postupné realizace	etapizovatelnost	již 1. etapa přeložky I/23 (severní obchvat Rosic – část Brněnská – Na Mýtě) odvádí dopravu z nejvíce zatíženého úseku (ul. Trávníky a Brněnská v Rosicích)	+2	realizace dílčích úseků přeložky I/23 bude mít jen zanedbatelný vliv na intenzity dopravy na stávajících průtazích přes Rosice a Zastávku, k odklonění tranzitní dopravy ul. Trávníky a Brněnská v Rosicích (území nadlimitně zatížené hlukem) dojde až po realizaci kompletní přeložky I/23 (10,6 km)	0

		severní varianta	hodnocení	jižní varianta	hodnocení
	<i>přínos pro řešení dopravy v sídlech, kterými dnes prochází I/23 a II/394</i>	<p><i>Rosice:</i> mimo město jsou odkloněny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • České Budějovice – Třebíč – Brno • Zbýšov – Brno • Zastávka – Brno ^② • Ivančice – Brno a Tetčice – Brno (celoročně) <p>mimo město ^② jsou tak odkloněny všechny významné tranzitní trasy</p> <hr/> <p><i>Zastávka:</i> mimo obec jsou odkloněny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • České Budějovice – Třebíč – Brno • Zbýšov – Brno • Rosice – Třebíč • Zbýšov – Rosice <p>přes obec budou dále vedeny trasy:</p> <p>Velká Bíteš – Rosice (využíváno jako alternativní objízdna trasa D1)</p> <hr/> <p><i>Tetčice:</i> mimo obec jsou odkloněny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ivančice – Brno • Rosice – Ivančice <p>mimo obec jsou tak odkloněny všechny významné tranzitní trasy</p>	+2	<p><i>Rosice:</i> mimo město jsou odkloněny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • České Budějovice – Třebíč – Brno • Zbýšov – Brno • Ivančice – Brno <p>přes město budou dále vedeny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zastávka – Brno (tento směr je využíván jako alternativní objízdna trasa D1) • Tetčice – Brno (v zimním období) ^① <hr/> <p><i>Zastávka:</i> mimo obec jsou odkloněny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • České Budějovice – Třebíč – Brno • Zbýšov – Brno <p>přes obec budou dále vedeny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rosice – Třebíč • Zbýšov – Rosice <p>Velká Bíteš – Rosice (využíváno jako alternativní objízdna trasa D1)</p> <hr/> <p><i>Tetčice:</i> mimo obec jsou odkloněny trasy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ivančice – Brno <p>přes obec budou dále vedeny trasy:</p> <p>Rosice – Ivančice ^①</p>	+1
	<i>řešení dopravní závlady – velký podélný sklon (14 %) na silnici II/394 Tetčice – Kývalka (úsek se v zimě neudrhuje)</i>	stávající silnice II/394 je plně nahrazena přeložkou, stávající silnici lze vyřadit ze sítě silnic	+2	doprava z Tetčic směrem na Kývalku a Brno bude v letní sezóně i nadále jezdit po tomto nevyhovujícím úseku, v zimním období pak přes obytnou část Rosic (ul. Husova) ^①	0

		severní varianta	hodnocení	jižní varianta	hodnocení
	zlepšení dopravní obsluhy města Zbýšov	<ul style="list-style-type: none"> přeložka I/23 zlepšuje dostupnost města ve směru od Brna, pro směr od Třebíče nebude přeložka atraktivní – nadále bude využívána trasa přes Zakřany přeložkalepší spojení Zbýšov – Rosice 	+1	<ul style="list-style-type: none"> přeložka I/23 je vedena v blízkosti města, výrazně zlepšuje dostupnost města z obou směrů – od Brna i od Třebíče přeložka není atraktivní pro spojení Zbýšov – Rosice ^① 	+2
	celkem		+7		+3
dopad na technickou infrastrukturu	křížení s ZVN a VVN	I/23 (1×): pod příznivým úhlem, téměř kolmo II/394 (2×): pod velmi ostrým úhlem, v místě, kde bude přeložka vedena vysoko nad terénem (mimoúrovňové křížení železnice, záplavové území)	-2	I/23 (1×) i II/394 (1×): pod velmi ostrým úhlem, v místě, kde bude přeložka vedena vysoko nad terénem (mimoúrovňové křížení železnice, záplavové území)	-2
	celkem		-2		-2
soulad s ÚPD, dopad na sídla	soulad se ZÚR	Jihomoravský kraj nemá platné ZÚR	0	Jihomoravský kraj nemá platné ZÚR	0
	soulad s ÚP obcí	trasa je zanesena v ÚP obcí, korekce trasy navržené touto studií zlepšují začlenění přeložky do území (oddálení od zástavby apod.), bude však nutné přehodnotit koncepci rozvoje na severním okraji Rosic – ÚP předpokládá obsluhu zastavitelných ploch a ploch územních rezerv několika úrovněmi křižovatkami na přeložce I/23, takové řešení však odporuje normovým požadavkům na vzdálenosti křižovatek	+1	trasa není v ÚP obcí, není ale ve významnější kolizi se zastavitelnými plochami a zastavěným územím	-1
	dopady na celistvost sídel	přeložka odděluje čtvrť Kamínky od zbytku Rosic	-2	-	0
	dopady na zastavěné území	přeložka vyžaduje demolici několika RD v ulici Na Mýtě v Rosicích	-2	přeložka silnice I. třídy prochází v těsné blízkosti obytné zástavby (v „proluce“ mezi Rosicemi a Tetčicemi)	-1

		severní varianta	hodnocení	jižní varianta	hodnocení
	dopady na zastavitelné plochy	trasy (I/23 a II/394) nejsou v přímé kolizi se zastavitelnými plochami, prochází však v jejich bezprostřední blízkosti (zásah do ploch územních rezerv na severním okraji Rosic je dán snahou oddálit trasu od stávající zástavby a zvětšit plochu pro rozvoj města (jižně od přeložky jsou v ÚP vymezeny návrhové plochy, severně od přeložky ploch územní rezerv)	0	trasy (I/23 a II/394) nejsou v přímé kolizi se zastavitelnými plochami, prochází však v jejich bezprostřední blízkosti	0
	celkem		-3		-2
dopady do půdního fondu	záběr ZPF	cca 19,14 ha	-1	cca 23,95 ha	-2
	z toho záběr půd I. a II. třídy ochrany ZPF	cca 8,64 ha	-1	cca 13,58 ha	-2
	dopady na PUPFL	přeložka rozděluje Babický les	-2	přeložka prochází okrajem Babického lesa	-1
	záběr PUPFL	cca 2,62 ha	-2	cca 0,57 ha	-1
	celkem		-6		-6
hygiéna prostředí	ovzduší ^③		+1		+1
	hluk ^③		+1		+1
	zdraví obyvatel ^③	řešení nezvyšuje dopravní zátěž na obyvatelstvo	+1	řešení eliminuje zvýšení dopravní zátěže na obyvatelstvo	+2
	celkem		+3		+4
dopady na vodní režim	podzemní vody, vodní zdroje ^③		0		-1
	povrchové vody ^③		0		0
	odtokové poměry, záplavové území ^③		-1		-1
	celkem		-1		-2
dopady na ochranu přírody	VKP registrovaná ^③		-1		0
	VKP ze zákona ^③		-2		-1
	ÚSES ^③		-2		-1

		severní varianta	hodnocení	jižní varianta	hodnocení
	ZCHÚ a jejich ochranná pásma ③		0		0
	území Natura 2000 ③		0		0
	celkem		-5		-2
dopad na krajinu	fragmentace volné krajiny	přeložka rozděluje Babický les, ve zbylé části se přimyká k zastavěnému území	-1	přeložka fragmentuje otevře- nou krajinu v téměř celém průběhu trasy	-2
	migračně význam- né území ③		-2		-2
	krajinný ráz ③		-2		-1
	celkem		-5		-5

① S ohledem na dodržení normových požadavků na silnici I. třídy nelze u jižní varianty zřídit křižovatku v místě křížení přeložky I/23 a stávající silnice III/3941 Rosice – Tetčice. Je zde navrženo mimoúrovňové křížení bez propojení obou komunikací.

② S výjimkou čtvrti Kamínky (ul. Na Mýtě)

③ Hodnocení převzato z „Vyhodnocení vlivu návrhu přeložky silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany na životní prostředí“, které je samostatnou přílohou této studie.

tab. 8: komplexní porovnání variant – závěrečné shrnutí

hodnocená kategorie	severní varianta	jižní varianta
délka trasy	+1	0
finanční náklady	-2	0
přínos pro řešení dopravy, možnosti a přínosy postupné realizace	+7	+3
dopad na technickou infrastrukturu	-2	-2
soulad s ÚPD, dopad na sídla	-3	-2
dopad do půdního fondu	-6	-6
hygiena prostředí	+3	+4
dopady na vodní režim	-1	-2
dopady na ochranu přírody	-5	-2
dopady na krajinu	-5	-5
celkem	-13	-12

7. Závěr

Územní studie posoudila obě varianty v podrobném rozboru širších vazeb (stávající urbanistická koncepce, stav sídelních struktur, platná územně plánovací dokumentace, přírodní, kulturní a technické limity a hodnoty, ekonomie nákladů na realizaci, možnosti etapizace obou variant a identifikovala nejvýznamnější problémy obou tras, které v rámci možností daných zadáním odstranila. Obě varianty však mají zásadní problémy, které nelze odstranit, např. průchod Babickým lesem, křížení ulice Na Mýtě v Rosicích (oddělení čtvrti Kamínky od zbytku Rosic), nemožnost využít obchvat Rosic jako součást obchvatu Tetčic (spolu s obchvatem Tetčic dojde k obklíčení Rosic silničními stavbami ze tří stran) a nenapojení silnice II/395 od Velké Bíteše využívané jako objízdná trasa dálnice D1 u severní varianty a nepříznivý terén, vysoké zářezy a násypy (= velký objem zemních prací a velký zásah do obrazu krajiny), fragmentace krajiny, nemožnost smysluplné etapizace (problém překročení hlukových limitů v Rosicích řeší až kompletní přeložka celého úseku), trasování mimo zdroje a cíle cest v území (nižší dopravní účinnost), přenášení problémů s dopravou na obce, kterých se dnes I/23 nedotýká, nedostatečná obsluha území (daná normovým požadavkem na minimální vzdálenost křižovatek) a nenapojení silnice II/395 od Velké Bíteše využívané jako objízdná trasa dálnice D1 u jižní varianty.

Při porovnání severní a jižní varianty se územní studie zabývala všemi třemi pilíři udržitelného rozvoje – environmentálním, ekonomickým a sociálním.

Z hlediska hodnocení vlivu jednotlivých variant silnice I/23 na životní prostředí (**environmentální pilíř**) nemělo smysl porovnávat variantu 0 (stávající stav) s aktivními variantami, neboť neznámá řešení špatné dopravní situace města Rosice a obce Zastávka se všemi jejími negativními důsledky na obyvatelstvo. Je zřejmé, že zejména vzhledem k současné hlukové situaci v území je ponechání silniční sítě ve stávající podobě (varianta 0) neřešením problému; varianta 0 nepochybně znamená negativa i z pohledu rozptylové situace v území a z pohledu sociálních, ekonomických vlivů a vlivů na veřejné zdraví (rámcově hodnoceno jako vlivy na obyvatelstvo).

V obou variantách dochází k významnému negativnímu vlivu na některou z hodnocených složek životního prostředí, které mohou výrazně ztížit možnosti budoucí realizace kterékoliv varianty.

Z environmentálního hlediska je možné konstatovat, že realizace **jižní varianty bude přijatelnější**, než realizace severní varianty. Severní varianta znamená významný zásah do kompaktního lesního porostu, který představuje ucelený ekosystém. Rovněž z hlediska ochrany krajinného rázu je negativní zásah významný. Jižní varianta je také z hlediska krajinného rázu významným zásahem, dojde k likvidaci registrovaných VKP a záborům ZPF nejvyšší bonity.

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a zároveň i vliv na hlukovou a rozptylovou situaci v území jsou jednoznačně pozitivně hodnoceny **obě varianty**.

Z hlediska ekonomického (odborným odhadem nákladů jednotlivých variant) je o cca 428 mil. Kč **levnější jižní varianta**.

Z hlediska dopravního je účinnější varianta severní, která lépe napojuje zdroje a cíle dopravy (město Rosice, obec Zastávka, silnice II/395 směr Velká Bíteš). Severní varianta proto převezme (ve srovnání s jižní variantou) vyšší podíl intenzit dopravy a bude znamenat větší odlehčení pro stávající I/23 na průtahu Rosicemi a Zastávkou i na stávající II/394 na průtahu Tetčicemi.

Při komplexním posouzení variant bylo zjištěno, že obě varianty jsou přibližně srovnatelné. Z posuzovaných variant je jako **mírně výhodnější vyhodnocena varianta jižní**.

8. Seznam použitých zkratk

<i>použitý pojem</i>	<i>vysvětlení pojmu</i>
BP	bezpečnostní pásmo
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
dB	decibel
DSP	dokumentace pro stavební povolení
el.	elektrický
GVD	grafikon vlakové dopravy
h	hodina
ha	hektar
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IP	interakční prvek
kap.	kapitola
km	kilometr
k. ú.	katastrální území
KPÚ	komplexní pozemkové úpravy
m	metr
max.	maximální
min.	minimální
NN	nízké napětí
OP	ochranné pásmo
OPŽ	ochranné pásmo železniční
ORP	obec s rozšířenou působností
parc. č.	parcelní číslo
PEÚ	předelektrizační úpravy (na železnici)
PRVK	plán rozvoje vodovodů a kanalizací
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEA	posouzení vlivu koncepce na životní prostředí
Sb.	sbírka zákonů
sil.	silnice, silniční
stáv.	stávající
SO	správní obvod
STL	středotlaký plynovod

<i>použitý pojem</i>	<i>vysvětlení pojmu</i>
tis.	tisíc
tř.	třída
ÚAP	územně analytické podklady
ul.	ulice
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPNSÚ	územní plán sídelního útvaru
ÚPO	územní plán obce
ÚSES	územní systém ekologické stability
var.	varianta
vč.	včetně
VKP	významný krajinný prvek
VMO	velký městský okruh
VN	vysoké napětí
VRT	vysokorychlostní železniční trať
VVN	velmi vysoké napětí
VTL	vysokotlaký plynovod
VVTL	velmi vysokotlaký plynovod
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZVN	zvláště vysoké napětí