

II. ETAPA

Souřadnicový systém S-JTSK; výškový systém Bpv

OBJEDNATEL Jihomoravský kraj Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno		 Jihomoravský kraj	
HLAVNÍ PROJEKTANT PK OSSENDORF s.r.o. Tomešova 1, 602 00 Brno		PK OSSENDORF s.r.o. PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ DOPRAVNÍCH STAVEB 	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: ING. NOVÁK		ČÍSLO ZAKÁZKY: 2013 162.3	
STAVBA ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍCH OBCHVATŮ OBCÍ STRÁŽNICE A PETROV			
ČÁST PD		1. TEXTOVÁ ČÁST	
VEDOUČÍ PROJEKTANT ING. RÁČEK		PROJEKTANT PK OSSENDORF s.r.o. Tomešova 1, 602 00 BRNO tel: 543 516 526 	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ING. HRUBAN			
VYPRACOVAL			
KONTROLOVAL			
DATUM 04 / 2014 FORMÁT - MĚŘÍTKO -			
PŘÍLOHA			
STUPEŇ PD	ČÍSLO PŘÍLOHY		ČÍSLO PARÉ
ÚS			

ETAPA 2 - NÁVRHOVÁ ČÁST

1. Textová část

1.1	Cíl a účel	2
1.2	1. etapa „Analytická část“ - shrnutí výsledků	3
1.3	Dopravně inženýrské údaje - aktualizace	5
1.4	Návrh koridorů	9
1.4.1	Koridor A	10
1.4.2	Koridor B	16
1.5	Porovnání koridorů.....	22
1.6	Stanovení požadavků pro zásady ÚR	23
1.7	Závěr	24

2. Grafická část

2.1	Využití území	
2.1.1	Přehledná situace širších vztahů	1:75 000
2.1.2	Situace - koridor A	1:10 000
2.1.3	Podélný profil - koridor A	1:10 000 / 1000
2.1.4	Situace - koridor B	1:10 000
2.1.5	Podélný profil - koridor B	1:10 000 / 1000
2.2	Dopravní řešení	
2.2.1	Výkres dopravního řešení – varianty obchvatů	1:10 000
2.2.2	Výkres dopravního řešení – varianty obchvatů - ORTOFOTO	1:10 000
2.2.3	Podélný profil - varianta A	1:5000 / 500
2.2.4	Podélný profil - varianta B1	1:5000 / 500
2.2.5	Podélný profil - varianta B2.1	1:5000 / 500
2.2.6	Podélný profil - varianta B2.2	1:5000 / 500
2.2.7	Podélný profil - varianta B2.3	1:5000 / 500
2.2.8	Podélný profil - varianta C	1:5000 / 500
2.2.9	Vzorové příčné řezy	
2.3	Problémový výkres průchodu územím	1:10 000
2.4	Návrh koridorů pro ZÚR	1:50 000

3. Samostatné přílohy

3.1.	Vyhodnocení vlivů variant na ŽP
3.2.	Odhad nákladů

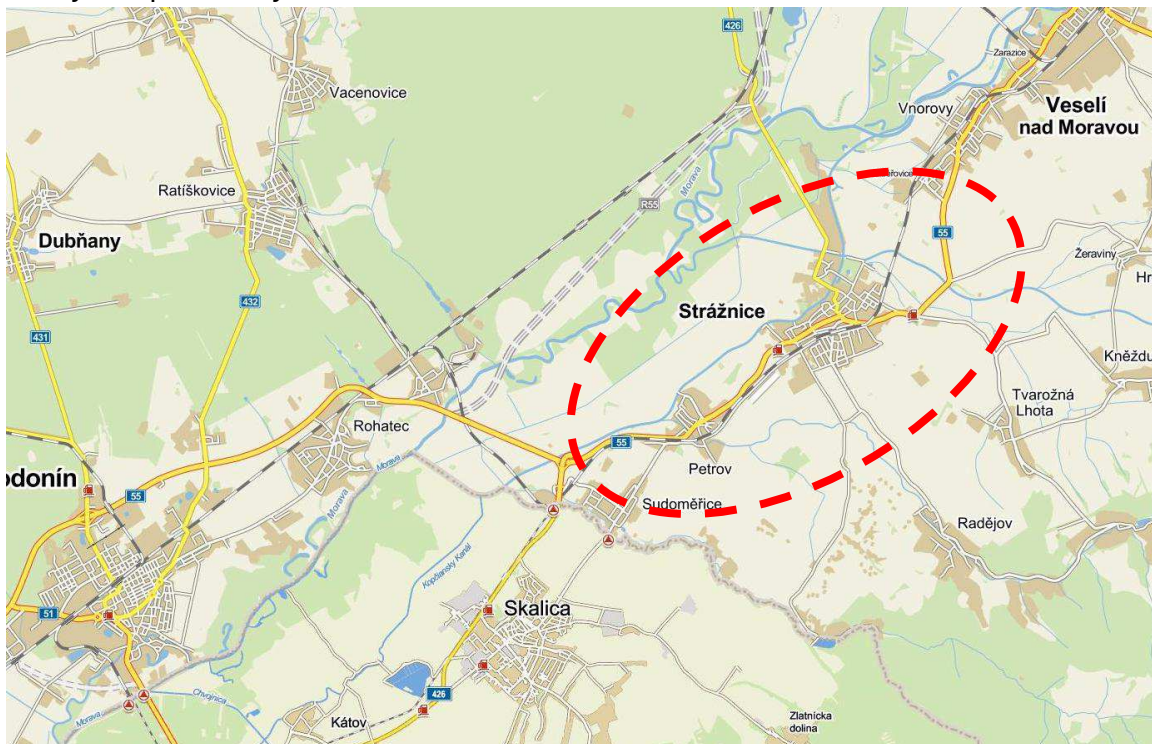
4. Doklady

5. Webová prezentace

1.1 Cíl a účel

Etapa 2 předkládané Územní studie je pojata jako návrhová část, přímo navazující na 1. etapu analytickou část.

V 1. etapě byly v řešeném území sesbírány veškeré dostupné podklady a provedeny relevantní průzkumy a jejich analýza s cílem, vyjasnit plochy, umožňující následný návrh reálných a průchodných koridorů obchvatu Petrova a Strážnice.

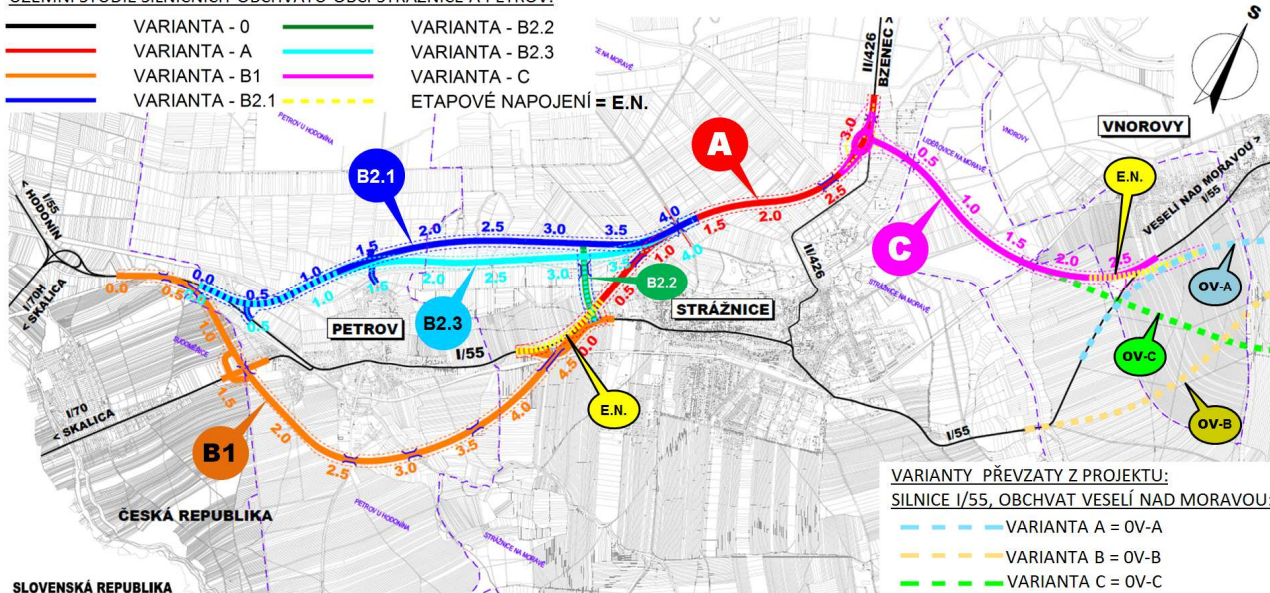


Obrázek 1 – řešené území, zdroj: mapy.cz

Vymezení koridorů je územně vázáno na funkčně prověřené trasy obchvatů, jejichž jednotlivé úseky byly historicky, od doby svého vzniku, nazývány jako varianty:

ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍCH OBCHVATŮ OBČÍ STRÁZNICE A PETROV:

- | | |
|---|---|
| — VARIANTA - 0 | — VARIANTA - B2.2 |
| — VARIANTA - A | — VARIANTA - B2.3 |
| — VARIANTA - B1 | — VARIANTA - C |
| — VARIANTA - B2.1 | — ETAPOVÉ NAPOJENÍ = E.N. |



Obrázek 2 – situace variant

Vymezení koridorů má v souladu se zadáním vycházet z variant tras obchvatů obcí, zpracovaných v období 1999 – 2002, a to „Silnice II/426 Strážnice obchvat II, DUR“ (HBH projekt, 1999, objednatel ŘSD ČR) – viz varianta A a jižní obchvat obce dle studie Petrov – vyhledávací studie trasy silnice I/55 (USB spol. s r.o., 2002) – viz varianta B.1.

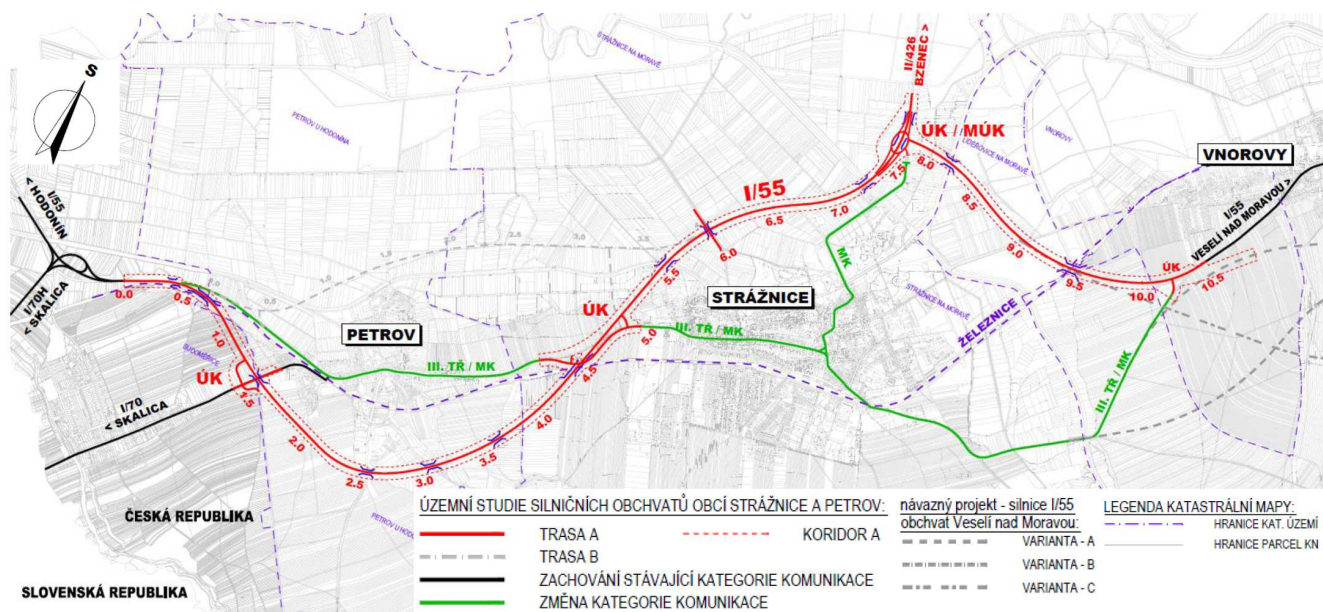
Do úvahy byly pojaty i návazné, k dnešku známé studie trasy rychlostní silnice R55 včetně polohy předpokládaných křižovatek a studie obchvatu silnice I/55 v úseku od Veselí nad Moravou po Vnorovy.

Obchvaty jsou řešeny jako silnice II. třídy v parametrech sil. I. třídy s tím, že po zprovoznění přilehlých úseků rychlostní silnice R55 (bez ohledu na její kategoriální, či technickou podobu) by obchvaty, nebo jejich části, byly přeřazeny do krajských silnic II. třídy. Návrh uspořádání silniční sítě po realizaci obchvatů je v následujících kapitolách popsán pro stav před zprovozněním R55, tedy jako silnice I. třídy.

1.2 1. etapa „Analytická část“ - shrnutí výsledků

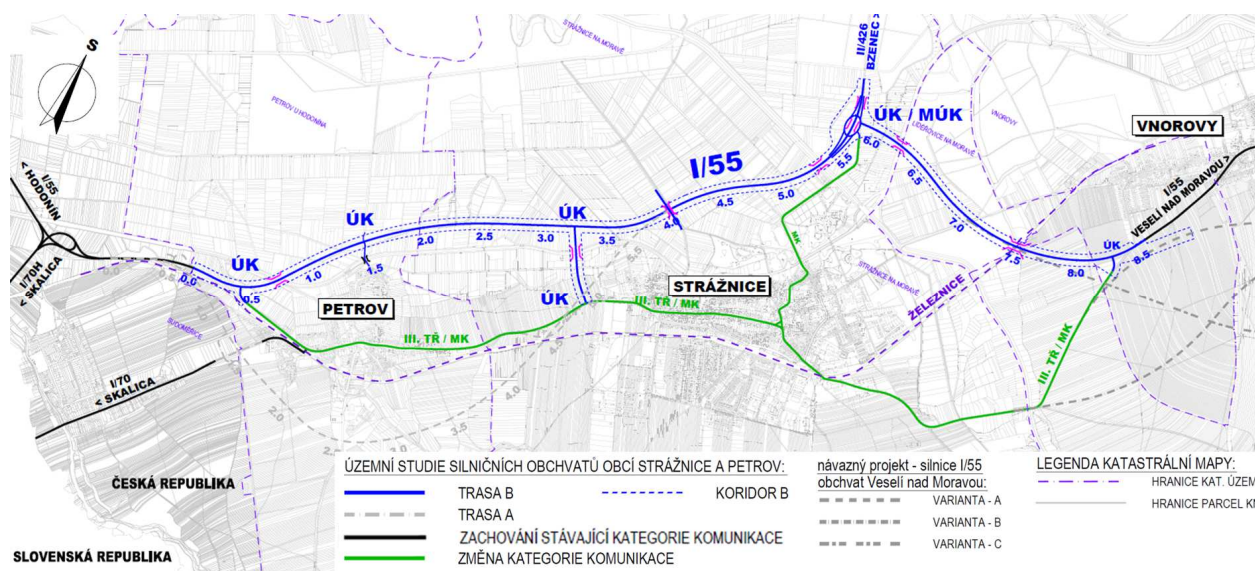
Výsledkem prací na 1. etapě bylo zjištění, že existují v zásadě 2 možné trasy obchvatů –

Trasa A je sestavena z varianty **B.1** - jižní obchvat Petrova s překřížením dnešní I/55 v lokalitě při čerpací stanici PH a dále severní obchvat Strážnice přibližně v trase varianty **A** dle dokumentace DÚR z roku 1999 s pokračováním variantou **C** směrem na Lidéřovice a Vnorovy, kde se připojí na stávající I/55. Výhledově by bylo možné upravit připojení na některou z variant obchvatu Vnorov.



Obrázek 3 – Trasa A

Trasa B je sestavena z varianty **B.2.1** - severní obchvat Petrova vedený souběžně s Baťovým kanálem (alternativně var. **B.2.3**, vedená v těsném souběhu s Baťovým kanálem) a dále severní obchvat Strážnice částečně v trase varianty **A** dle dokumentace DÚR z roku 1999 s pokračováním ve variantě **C** směrem na Lidéřovice a Vnorovy, kde se připojí na stávající I/55. Výhledově by bylo možné upravit připojení na některou z variant obchvatu Vnorov. V prostoru mezi Petrovem a Strážnicí je uvažováno se zřízením propojky k dnešní sil. I/55 – viz varianta **B.2.2**.



Obrázek 4 – Trasa B

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 silnic.

Vyhodnocení tras bylo provedeno na podkladě vyhodnocení účinků jednotlivých úseků tras (v předchozích studiích označovaných jako varianty) v oblastech – kritériích

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

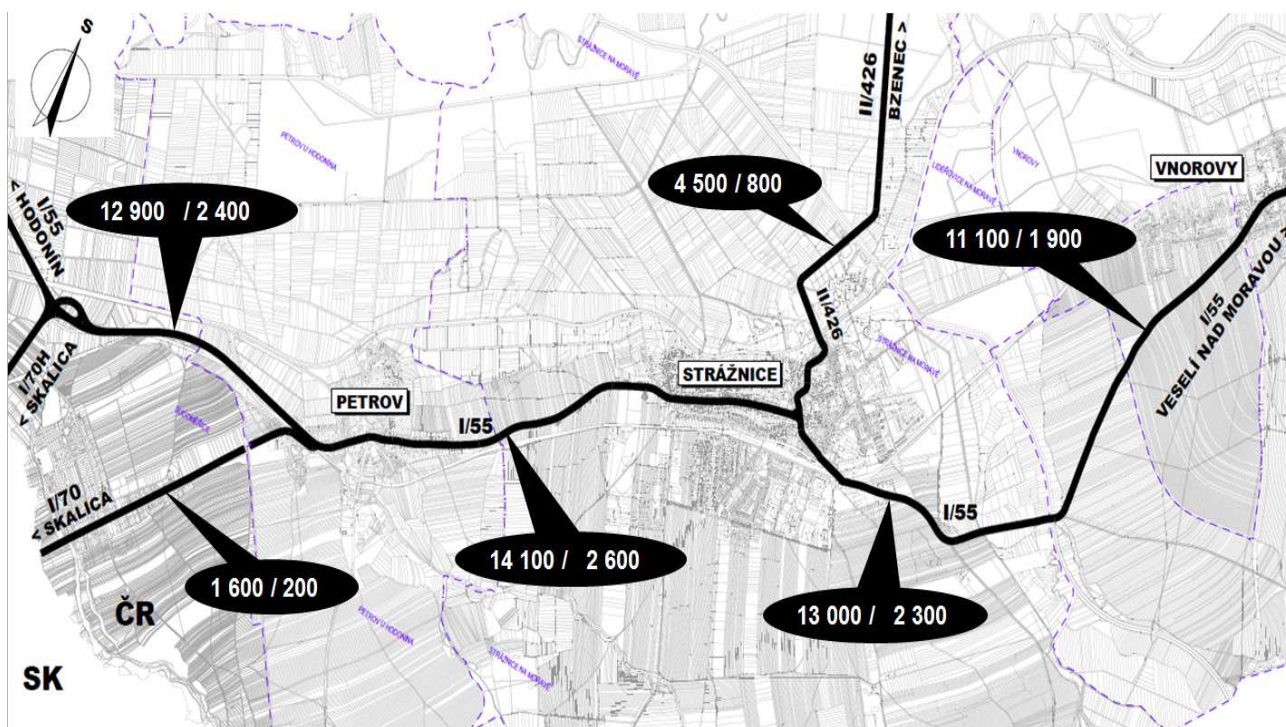
Každému z posuzovaných kritérií bylo v případě kladného účinku přiřazeno + (zeleně podbarvené pole) a v případě negativního účinku - (žlutě podbarvené pole). Neutrální účinek je ohodnocen nulou. Pro zjištění, která z variant a následně tras je v řešeném území příznivější, byl porovnán počet kladů a záporů.

	Vliv na životní prostředí	Urbanistické hodnocení	Dopravně-inženýrské hodnocení	Ekonomické hodnocení
TRASA 0	-	0	-	+
TRASA A	+	0	+	-
TRASA B	-	+	+	0

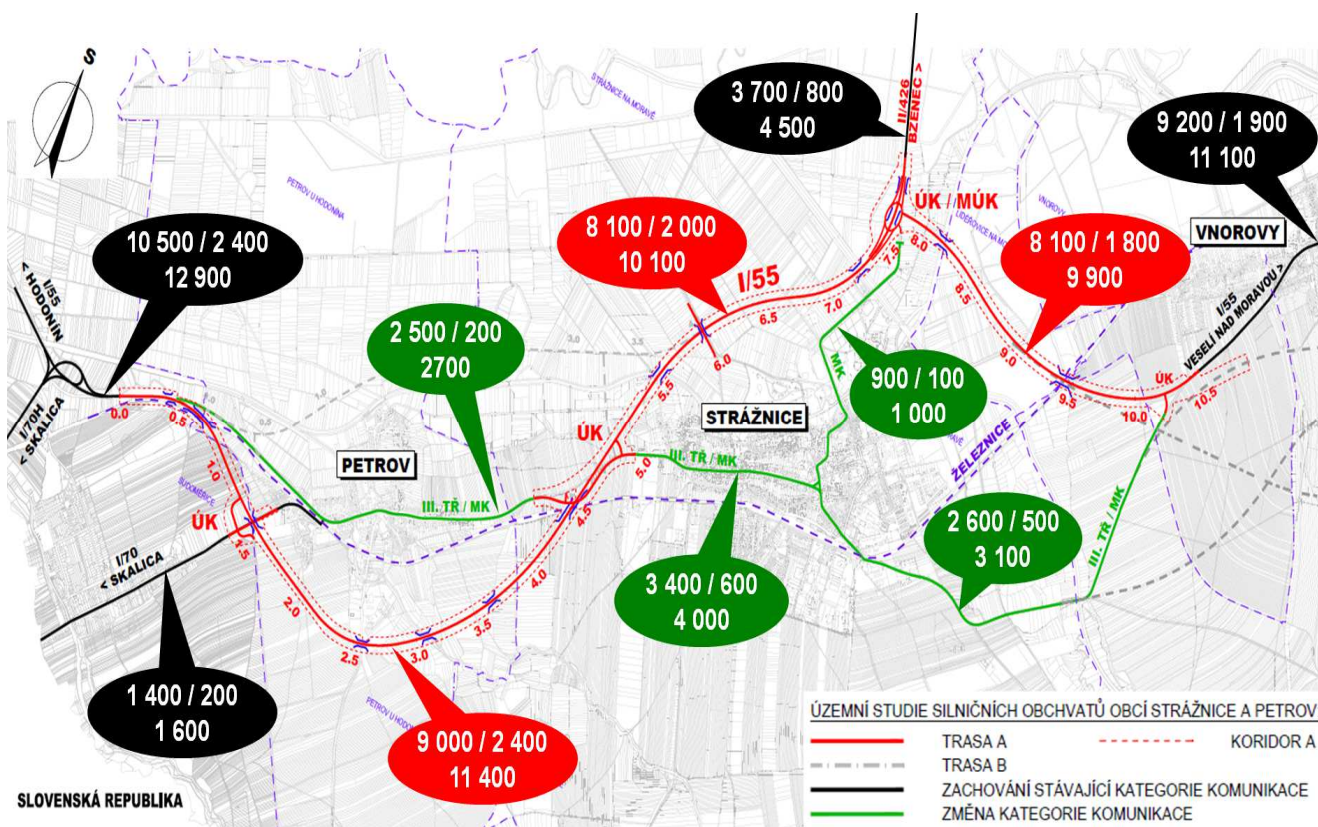
Obrázek 5 – 1. etapa - výsledek porovnání tras

Porovnáním environmentálních, urbanistických, dopravně-inženýrských a ekonomických dopadů těchto tras bylo zjištěno, že výhody trasy A leží v oblasti menších negativních zásahů do životního prostředí. Důležitá je možnost realizace trasy A po etapách. Výhodou trasy B jsou nižší předpokládané stavební náklady (kratší trasa) a akceptace obyvatelstvem. Značnou nevýhodou (až „existenční“) trasy B, je zásah do lokality Natura 2000, zásah do Ptačí oblasti a dalších chráněných oblastí.

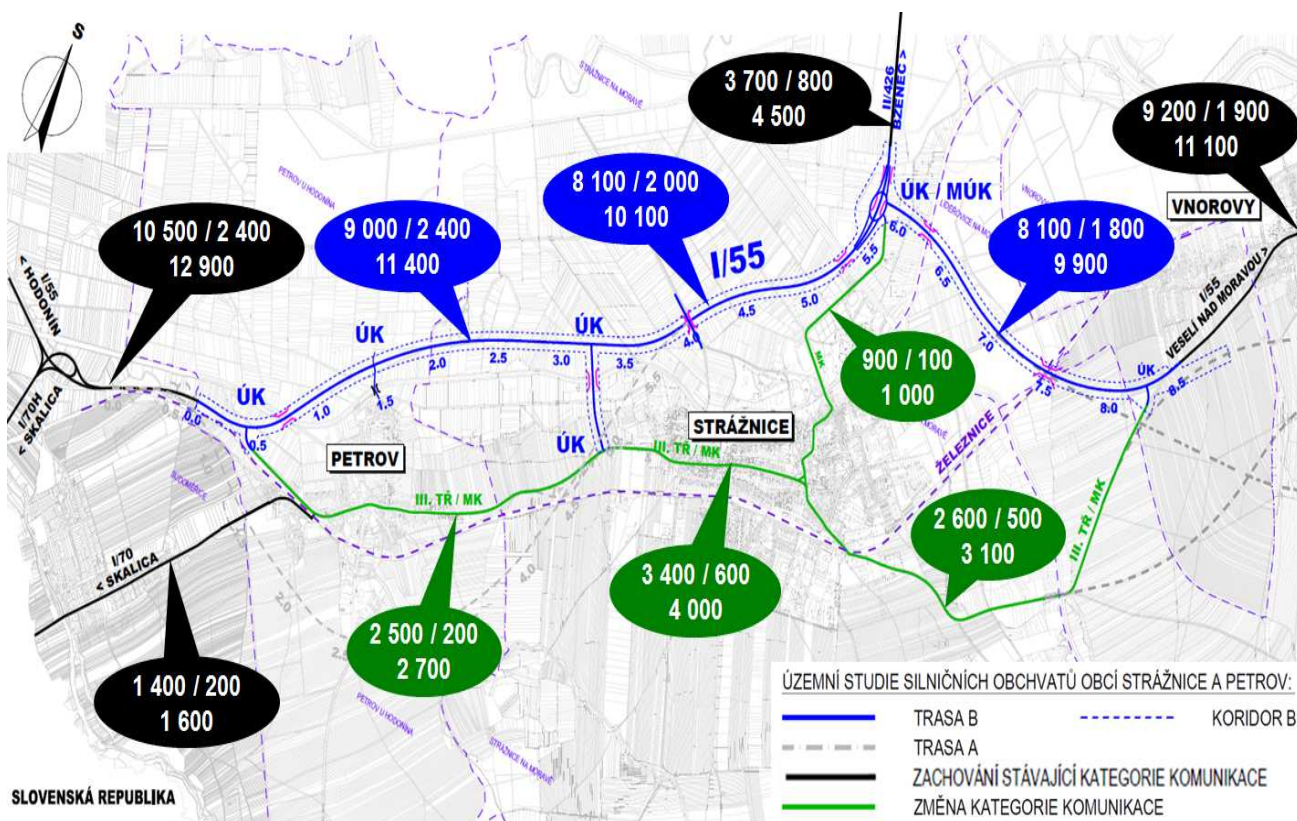
5



Obrázek 7 – Intenzity dopravy (model JMK 03/2014) – základní schéma varianty 0



Obrázek 8 – Intenzity dopravy (model JMK 03/2014) – trasa A



Obrázek 9 – Intenzity dopravy (model JMK 03/2014) – trasa B

V návaznosti na aktualizované intenzity dopravy byla nově posouzena volba kategorie.

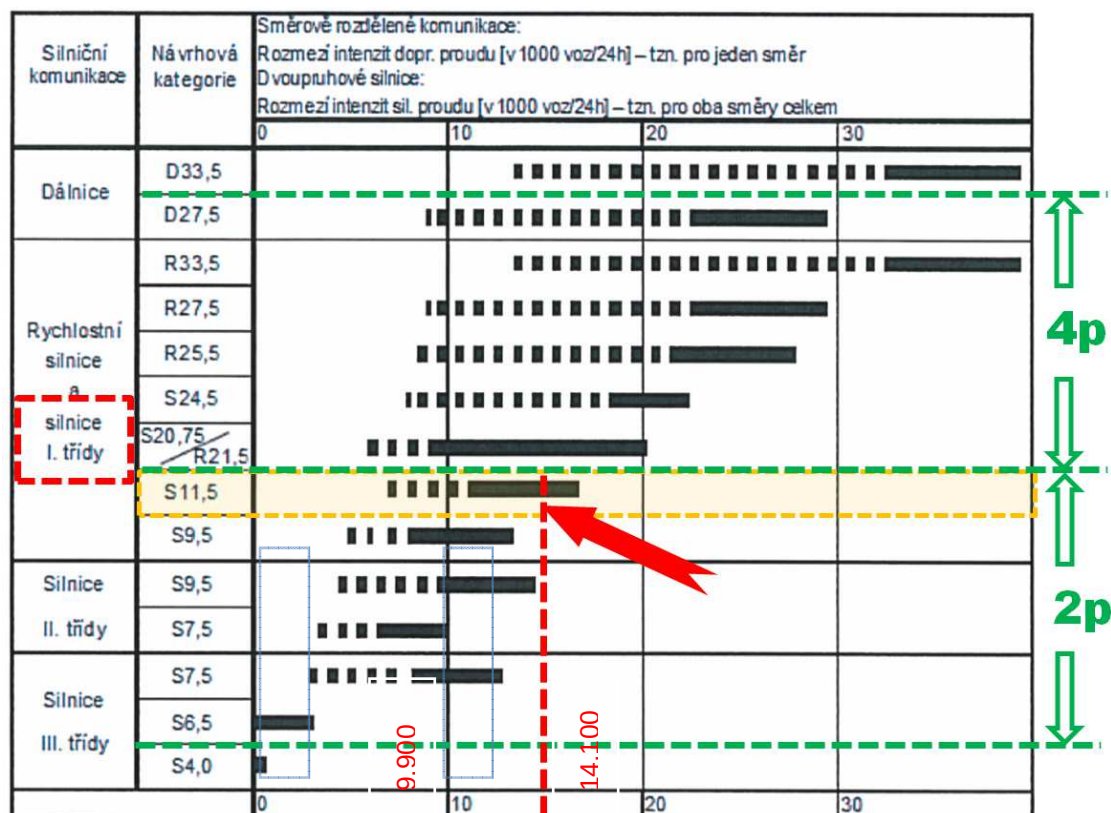
Předkládaná studie řeší problematiku obchvatu obcí jako doplňku komunikační sítě. Cílovým stavem je tudíž stav, kdy bude v zájmovém území zprovozněna rychlostní sil. R55 a obchvat bude silnicí krajskou – zřejmě II. třídy.

Pro reálnou fázi výstavby obchvatů a s ohledem na realitu projekční přípravy R55, bylo jako výsledek projednávání 1. etapy navrženo, že obchvaty budou budovány jako sil. II. třídy v parametrech sil. I. třídy.

Požadovanou kategorii odpovídající dopravnímu zatížení udává tabulka č. 5 z ČSN 73 6101, změna 2 – nejnižší možnou kategorií pro silnice I. třídy pro předpokládanou intenzitu dopravy stanovenou Modelem dopravy JmK pro rok 2035 na 14.100 voz. / 24 hod je S 11,5. Při zohlednění předpokládaného rozdělení dopravního proudu na obchvat a průtah centry obcí, by bylo možno vycházet na obchvatu z intenzit v rozsahu cca 10 – 11,5 tis. voz./24 hod a to by opravňovalo použít kategorii S 9,5. Ovšem její kapacita by byla téměř vyčerpána.

Při předpokládaném etapovém postupu realizace R55 od Uh. Hradiště po Bzenec, by pak i při časově omezeném využití obchvatu jako pokračování R55 od Strážnice na Petrov a Hodonín, zcela zákonitě došlo k jejímu překročení.

Z uvedených důvodů je v řešeném úseku navrženo použití kategorie S 11,5, jejíž rezerva kapacity (max. cca 17.500 voz./24 hod) je zárukou dlouhodobé funkčnosti.

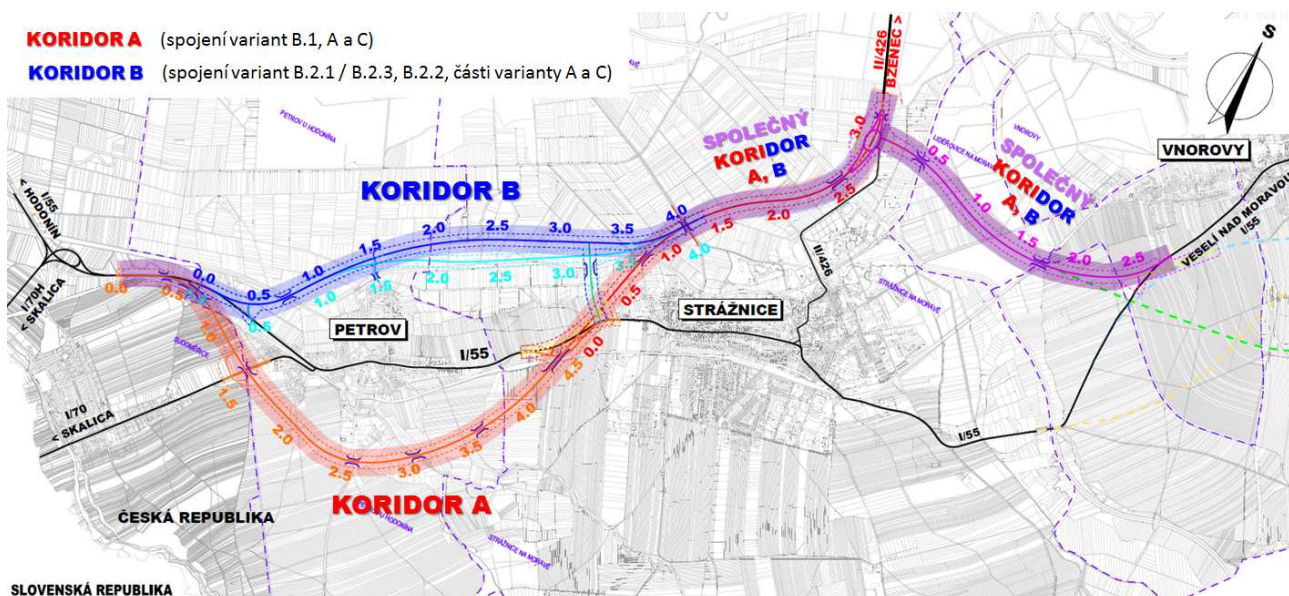


Obrázek 10 – požadovaná kategorie sil. I/5: pro 9.900 až 14.100 voz/24 hod (viz obr. 5)

1.4 Návrh koridorů

Návrh koridorů k zapracování do ZÚR JMK vychází z analýzy tras obchvatů Petrova a Strážnice stanovených v analytické části studie. Jedná se o koridor A (jižně od Petrova a severně od Strážnice) a koridor B (severně od Petrova i Strážnice).

Na základě dopravně - technického prověření tras, vzorového řezu (v parametrech silnice I. třídy) 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 11 – přehledná situace koridorů

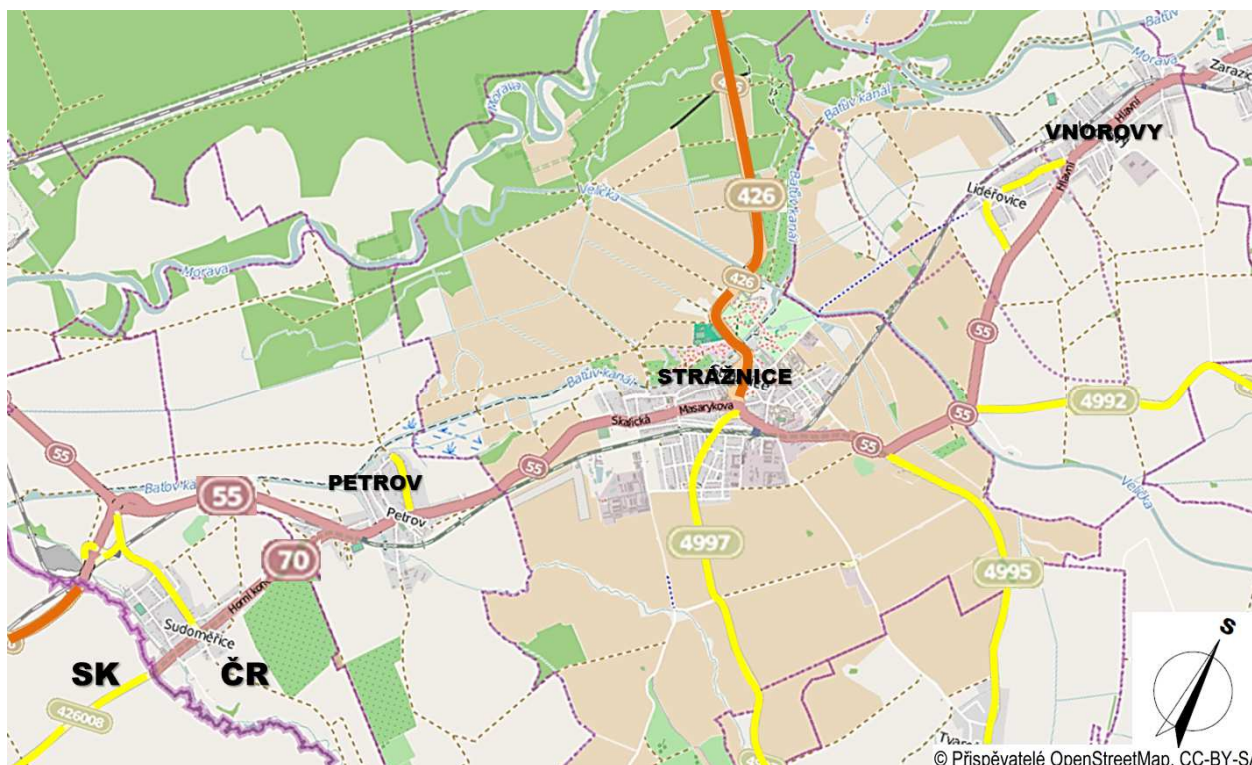
Předpokládá se, že v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a v následující úpravě ÚP obcí bude vybraný koridor (koridory) vymezen jako územní rezervy. Územní rezerva dle §36 a §43 zák. č.183/2006 Sb. je vymezena jako plocha nebo koridor s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní 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.

Nulová varianta

Jedná se o variantu ponechání silnice ve stávající stopě. Silnice I/55 vede v území mezi Petrovem a Strážnicí v historické stopě, která až do neúměrného nárůstu dopravních intenzit logickým a bezkonfliktním způsobem zajišťovala potřeby dopravní obsluhy celého území - nejkratší cesta bez významných výškových rozdílů, i když procházela centry obcí. Vedení silnice v této stopě je z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny bez významnějších konfliktů, neboť územím 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 obcemi spojený s problematickým křížením, jak místním provozem, tak chodci. Hluková a emisní zátěž podél této komunikaci rovněž zhoršuje kvalitu životního prostředí. Trasa nulové varianty má z důvodu možnosti porovnání stejně jako ostatní řešené trasy začátek v km 103,400 (na výjezdu z MÚK Sudoměřice). Staníčení tras obchvatů jde historicky proti směru staníčení stávající sil. I/55, konec úseku je v km 93,5 v oblasti u Liděřovic. Celková délka nulové varianty činí cca 9,9 km.



Obrázek 12 – varianta 0, tj. bez obchvatu Petrova a Strážnice (stávající stav)

Směrové 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. Průjezd historickým centrem Strážnice s dvěma vjezdovými branami navíc nepřispívá k plynulosti dopravy, nýbrž nutností prudce brzdit dochází ke vzniku kolizních situací a efektu „brzda-plyn“, což má velice negativní vliv na hlukovou a emisní pohodu. Připojení sil. II/426 na I/55 je charakterizováno nutností křivolakého průjezdu náměstím a jinak zastavěným a obydleným územím. Byl to rovněž první impuls k nutnosti řešení severozápadního obchvatu (varianta A), neboť bez varianty A by v případě zdárné realizace R55 veškerá doprava na Petrov, Strážnici a zřejmě i Hodonín projížděla přes náměstí.

Průtah Petrova byl v nedávné minulosti rekonstruován a jeho stavební stav a dopravně-technické parametry by v nouzi zvládly i zvýšený dopravní nápor. To nelze konstatovat o dopadech na obyvatelstvo, které by utrpělo újmu zvýšeným hlukem, exhalacemi a emisemi z dopravy.

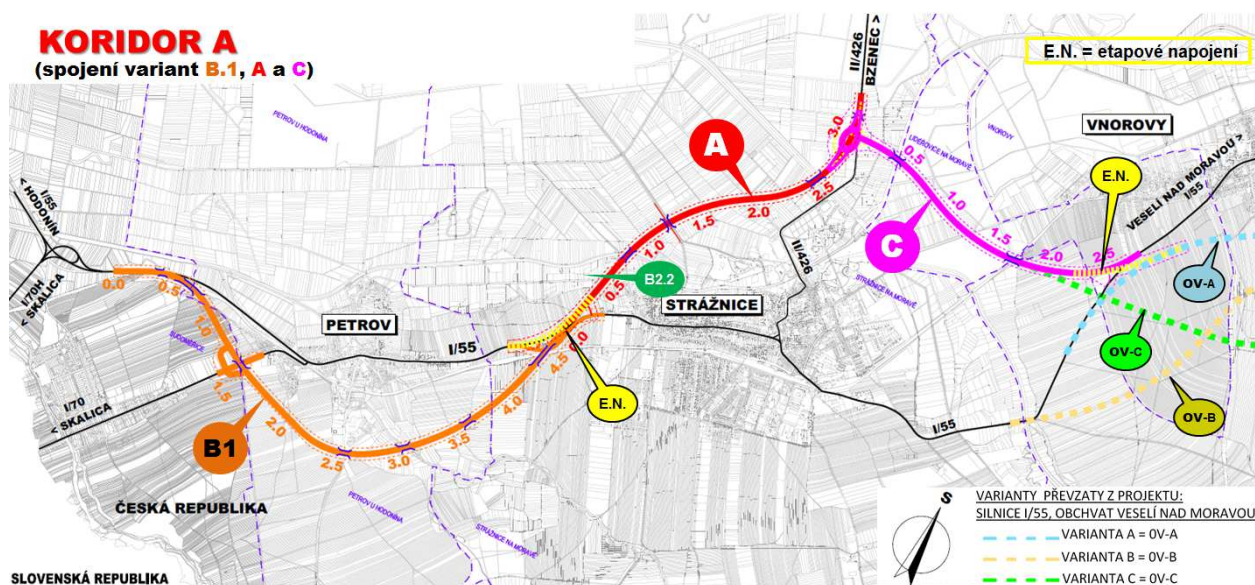
1.4.1 Koridor A

Koridor A je vytvořen na podkladě trasy A, sestavené z variant B.1, A a C.

Původní návrh varianty B.1 představuje přeložku silnice I/55 jako jižní obchvat obce Petrov podle vyhledávací studie, zpracované USB Brno v roce 2002.

Trasa se odpojuje z křižovatky u Sudoměřice v trase silnice I/55, vede pravostranným obloukem o poloměru 550 m přes VKP Čertoryje, nadjezdem přes železniční trať, úrovněově křížuje silnici I/70 (výhledově značené III/426 2), dále vede složeným levostranným obloukem přes jižní část zemědělského areálu, dvakrát křížuje vedení vysokého napětí a jednou vysokotlaký plynovod (přívod do obce), pokračuje přes potok Radějovku a společně s modrou variantou nadjezdem přes železnici zaústí do obchvatu Strážnice v jeho jižní části, křížuje navržené plochy pro malé sportovní letiště na k.ú. Strážnice. Částečně prochází stávajícím územím CHKO Bílé Karpaty. Celková délka trasy této varianty v úseku mezi křižovatkou u Sudoměřic a navrženým obchvatem Strážnice je cca 4913 m.

Po vybudování celého jižního obchvatu Petrova bude část stávající silnice I/55 v úseku od přeložky v západní části území navržena k rekultivaci a část bude přeřazena mezi účelové /místní komunikace. Od křižovatky se silnicí I/70 bude silnice ve stávající trase pokračovat jako silnice III. třídy. Ve východní části řešeného území, již na katastrálním území města Strážnice, bude nejižnější část navrhovaného obchvatu Strážnice vypuštěna, silnice povede ve stávající trase, před obchvatem je v souběhu s výslednou trasou přeložky navrženo pokračování silnice III. tř. směrem severním tak, aby byla vytvořena průsečná křižovatka silnic I/55 a sil III. tř.. Část původní I/55 bude zrekultivována. Obec Petrov tak bude na obchvat napojena prostřednictvím silnice I/70 a z křižovatky silnic v jižní části obchvatu Strážnice.



Obrázek 13 – koridor A – skladba z variant B.1, A a C

Popsaný návrh varianty B.1 bylo v souladu s rozvojem území v posledních letech potřeba upravit a přizpůsobit aktuálnímu stavu.

Varianta B.1

Koridor zasahuje do správního území Strážnice Petrova a Sudoměřic. V platném ÚP Strážnice není vymezen. V projednávaném návrhu nového ÚP Strážnice je vymezen jako územní rezerva. V ÚP Petrova a Sudoměřic je vymezen jako územní rezerva.

Koridor je veden ve zvlněném terénu výběžků Bílých Karpat jižně od Petrova. V místě křížení s potokem Radějovka se dotýká se zastavěného území (ploch pro průmyslovou a zemědělskou výrobu) a dále při silnici do Sudoměřic ohraničuje plochu navrženou pro občanskou vybavenost. V obou případech se jedná o významná omezení potenciálního rozvoje Petrova podél stávajících komunikačních os. Nespornou ztrátou je omezení možnosti rozšíření bydlení ve směru na Sudoměřice, v době dopravního zklidnění oblasti, po realizaci přeložky silnice II/426.

Koridor varianty B.1 dvakrát kříží jednokolejnou železniční trať a silnici III. třídy mezi Petrovem a Sudoměřicemi. V km 2,6 těsně míjí část zemědělského střediska a v km 4,5 zasahuje do koridoru

čerpací stanice. Šířka koridoru je rovněž omezena v místech napojení na stávající silnice (záměr archeologického parku Hrůdy, návrhová plocha občanské vybavenosti při silnici na Sudoměřice). Z jižní strany je koridor varianty B1 omezen souběžným vedením tras technické infrastruktury, VTL plynovodem a nadzemním vedením 22 kV, z nichž jsou vyvedeny odbočky do obce. V úseku souběhu s VTL plynovodem v km 1,5 – 2,3 je koridor pro přeložku silnice zúžen na 83 m. Bezpečnostní pásmo 40 m VTL plynovodu zde zasahuje až 38 m do koridoru přeložky silnice. Silnice zde povede v zářezu hlubokém až 7 m. V případě, že se těleso silnice nevejde do zúženého koridoru, bude potřeba VTL plynovod přeložit. Případná přeložka souběžného nadzemního vedení 22 kV, jehož osa je cca 17 m severně od osy VTL plynovodu není pro variantu B limitující. Rovněž navržená souběžná trasa oblastního vodovodu není z územního hlediska limitem.

Koridor přetíná hospodářské komunikace a polní cesty spojující Petrov s produkční krajinou, s polnostmi, sady a vinohrady obhospodařovanými zemědělskými podniky, na kterou navazuje rekreační zázemí s chatami, sady a vinohrady v oblasti Žerotína a vodní nádrže Mlýnky. Trasa B1 naruší zažité provozní vztahy i se sousední Strážnicí. Přeruší bezpečnou spojnici obcí podél železniční tratě oblíbenou chodci a cyklisty a rovněž cyklotrasu č.46 Karpatská magistrála, která je po ní vedena. Karpatskou magistrálu pak kříží ještě jednou a dále v trati Čertoryje protíná značenou turistickou trasu do Sudoměřic. Přerušená spojení budou nahrazena mimoúrovňovým křížením a převedena pod blízké mostní objekty.

Přeložka silnice v koridoru varianty B1 nezasáhne památkovou rezervaci vinných sklepů Plže ani její ochranné pásmo, vážně však poškodí krajinný rámeček, který je neoddelitelnou součástí kulturní hodnoty souboru.

Trasa vedená ve zvlněném terénu po násypch vysokých až 10 m (v km 0,6 a v km 4,5 v místech křížení se železniční tratí), až 8 m (v km 2,2 – 3,6, křížení s Radějovkou) a v zářezu hlubokém až 7 m se již výrazně projeví v prostorovém uspořádání krajiny.

Křižovatky

Staničení	Informační údaje křižovatek
	předchozí křižovatka
cca km 103,500	MÚK Sudoměřice, začátek odbočovacího pruhu
km 103,400 = km 0,000	ZÚ varianty B.1
	Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,0 km, vzd. začátků odbočovacích pruhů cca 1,300 km

Na základě místních podmínek, které neumožňují vybudování křižovatek v normové vzdálenosti 2,0 km (dle ČSN 73 6101) bude potřeba požádat o udělení výjimky Ministerstva dopravy.

km 1,200	Odbočení rampy mimoúrovňové křižovatky, na I/55 styková s odbočovacím pruhem vlevo s připojením ke stávající sil. I/70 pro obce Petrov, Sudoměřice a průmyslovou zónu.
----------	--

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **3,800 km**

km 5,000 = km 0,270	varianta A – styková křižovatka, připojení stáv. Sil. I/55-budoucí sil. III. třídy na obchvat
	následující křižovatka
Var. A km 3,000	v 1.fázi okružní křižovatka s možností dobudování na MÚK

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,730 km**

Mostní objekty

Varianta B.1 obsahuje celkem 7 mostů:

km 0,420	Most přes potok, dl. 20 m
km 0,540-0,780	Estakáda přes žel. trať dl. 240 m
km 1,420	Nadjezd sil. I/70 přes sil. I/55 - var.B.1 S7,5 + chodník/cyklostezka, dl. 60 m
km 2,565	Nadjezd nad místní komunikací, dl. 20 m
km 3,075	Most přes Radějovku, dl. 20 m
km 3,620	Nadjezd nad polní cestou, dl. 20 m
km 4,310-4,590	Estakáda přes železnici, přeložku stávající I/55 a PC, dl. 280 m

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

V oblasti Petrova se stavba dotkne četných inženýrských sítí a dopravních staveb (viz popis varianty). Z jižní strany je koridor varianty B.1 omezen souběžným vedením tras technické infrastruktury, VTL plynovodem a nadzemním vedením 22 kV, z nichž jsou vyvedeny odbočky do obce. V případě, že se těleso silnice nevejde do zúženého koridoru VTL plynovodu bude nutno jej přeložit.

Realizace stavby

Varianta B.1 neumožňuje realizaci po etapách, může však být samostatnou funkční etapou koridoru A.

Varianta A

Tato varianta podle původního návrhu, zpracovaného HBH Brno v roce 1999, řeší pouze přeložku sil. II/426 jako severozápadní obchvat Strážnice. Podle dokumentace pro Územní rozhodnutí, bude sil. II/426 přeložena v délce cca 3,8 km v kategorii S 11,5/80. Výškové řešení je uzpůsobeno jako protipovodňová hráz, chránící město Strážnice před záplavami.

V souladu s rozvojem území v posledních letech a v souladu s později vzniklými variantami obchvatu Petrova (viz koridor B, var. B.2.1 a B.2.2) však bylo potřeba trasu upravit a přizpůsobit aktuálnímu stavu. Především se jedná o úsek km 0,0-0,9, kde je nutno respektovat jižní obchvat Petrova a upravit formu připojení na dnešní I/55 – budoucí sil. III. třídy.

Koridor pro variantu A silničního obchvatu je na správním území Strážnice. V platném ÚP Strážnice je vymezen plochou – koridorem, v projednávaném návrhu nového ÚP je vyznačen jako územní rezerva.

Převážná část koridoru se nachází v záplavovém území. Trasa je vedena na násypu nad hladinou stoleté vody Q100 v rozlivu suchého poldru. Těleso vytváří protipovodňovou hráz, která chrání části obce ležící v záplavovém území zasažené povodní v roce 1997, zámek, zámecký park, fotbalové hřiště a vymezuje potenciál nových zastavitelných ploch.

Koridor je zúžený v km 0,7 a v km 2,5, kde se trasa musí vyhnout stávající a čerpací stanici, ČOV a provozovně služeb. V km 0,7 se koridor dotýká zastavitelných ploch vymezených pro individuální bydlení. Niveleta silnice je zde cca 4 m nad terénem a ochrana bydlení si pravděpodobně vyžádá protihluková opatření.

Do koridoru nezasahují žádná nadřazená vedení technické infrastruktury. Koridor kříží vodní tok Velička a vodní cesta Baťův kanál.

Koridor přetíná účelové hospodářské komunikace a polní cesty zajišťující propojení Strážnice s polnostmi a lesy v území vymezeném tokem Moravy, Veličky, Baťovým kanálem a katastrem Petrova (respektive silnicí I/55 mezi Rohatcem a Sudoměřicemi). Současně přetíná značenou turistickou trasu a souběžně vedoucí dálkovou cyklotrasu č. 47, která se zde odklání od břehu Moravy. Vymezený územní segment je v záplavovém území, převážně v jeho aktivní zóně, kde se nenachází osídlení ani provozovny, a kde je zakázáno umísťovat, povolovat a provádět stavby s výjimkou vodních děl (§67 zák. č. 254/2001 Sb., Vodní zákon). Jedná se o územní segment uzavřený vodními toky, které zde nemají přemostění. Podmáčené území vykazuje vyšší podíl nechráněných půdních bonit využitých převážně jako hospodářské louky. Půdní bonitace koresponduje s relativně menší hustotou parcelace v katastru nemovitostí.

S výjimkou mostních objektů přes Veličku a Baťův kanál je niveleta silnice v rovině, těsně nad úrovní stoleté vody Q100, na násypu výšky cca 3m.

Silniční těleso, které vytvoří protipovodňovou hráz, je třeba považovat za hranici pro budoucí územní rozvoj obce. Těleso nebude další bariérou v krajině.

Křižovatky

Staničení Informační údaje křižovatek

předchozí křižovatka

Var. B.1 km 1,200	Odbočení rampy mimoúrovňové křižovatky, na I/55 styková s odbočovacím pruhem vlevo s připojením ke stávající sil. I/70 pro obce Petrov, Sudoměřice a průmyslovou zónu.
-------------------	--

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **3,800 km**

km 5,000 = km 0,270	var. A
	následující křižovatka
km 3,150	v 1. fázi okružní křižovatka s možností dobudování na MÚK

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,730 km**

následující křižovatka

Var. C - km 2,500	styková křižovatka Liděřovice / Vnorovy
-------------------	---

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,500 km**

Mostní objekty

Varianta A obsahuje celkem 5 mostů:

km 0,760-0,820	most přes Baťův kanál dl. 60 m
km 1,270	Nadjezd polní cesty P5, dl. 30 m
km 2,510-2,550	Most přes kanál, dl. 40 m
cca km 3,000	v 1.fázi okružní křižovatka s možností dobudování na MÚK a tedy i mostního objektu – poloha rozměry budou upřesněny
km 3,150	Most přes kanál, dl. 10 m

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

Do koridoru nezasahují nadřazená vedení technické infrastruktury, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb a kulturních památek.

Realizace stavby

Varianta A umožňuje při realizaci být samostatnou funkční etapou koridoru A jako severozápadní obchvat Strážnice. Plně funkční pro Strážnici však bude z hlediska minimalizace negativních dopadů provozu na dnešní I/55 (od Uh. Hradiště a Veselí n/M.) až po zprovoznění varianty C.

Varianta C

Tato varianta řeší pouze severovýchodní obchvat Strážnice jako propojku obchvatu Vnorov s přeložkou sil. II/426, variantou A. Bez tohoto úseku nebude z pohledu města Strážnice uspokojivě fungovat žádná z variant obchvatů, neboť by nadále musela veškerá doprava od Veselí n/M. projíždět centrem. Délka trasy je – podle zvolené trasy obchvatu Vnorov od cca 2,5 km do 3,0 km. V místě křížení s železniční tratí je uvažováno se silničním nadjezdem. Výšková poloha by měla jako protipovodňová ochrana doplnit technická opatření navrhované ve variantě A.

Úsek nazvaný varianta C je invariantní součástí obchvatu Strážnice na tahu dnešní silnice I/55. Úsek je společný všem ostatním variantám. Koridor zasahuje do správního území Strážnice a Vnorov. V platném územním plánu Strážnice, stejně jako v projednávaném návrhu nového územního plánu Strážnice a v územním plánu Vnorov je vyznačen jako územní rezerva.

Koridor má na obou koncích etapové napojení na stávající silnice I/55 a II/426.

V cca km 1,7 kříží jednokolejnou železniční trať a v km 0,4 Baťův kanál. Z větší části v km 0,0 – 1,9 prochází záplavovým územím Moravy a Veličky, aktivní zóna je v km 0,0 – 0,4. Hydrotechnickým posudkem bude třeba ověřit, zda silniční těleso na pomezí rozlivu dvou vodních toků neovlivní povodňovou situaci v obcích. Koridor nemá zúžená místa, křížení s nadřazenou technickou infrastrukturou (elektrické vedení 220 kV v km1,1) ani ostatní technickou infrastrukturou nejsou limitující pro vedení trasy.

Trasa C (podobně jako trasa B1 mezi strážnicí a Petrovem) naruší zažité místní dopravní vztahy mezi Strážnicí sousedními Vnorovy. Protne cestu používanou chodci a cyklisty spojující obce podél železniční tratě a mezinárodní cyklotrasu č. 47 Moravskou magistrálu, která je po ní vedena. Přerušené spojení bude řešeno mimoúrovňovým křížením společně se železniční tratí.

Varianta C nenabízí ani neomezuje územní potenciál pro urbanistický rozvoj obcí.

Křižovatky

<u>Staničení</u>	<u>Informační údaje křižovatek</u>
------------------	------------------------------------

km 0,000 = km 3,000	var. A následující křižovatka
Var. C - km 2,500	styková křižovatka Liděřovice/ Vnorovy

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,500 km**

Mostní objekty

Varianta A obsahuje celkem 2 mosty :

km 0,380–0,440	Most přes kanál, dl. 60 m
km 1,700	Most přes železniční trať, dl. 40 m

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

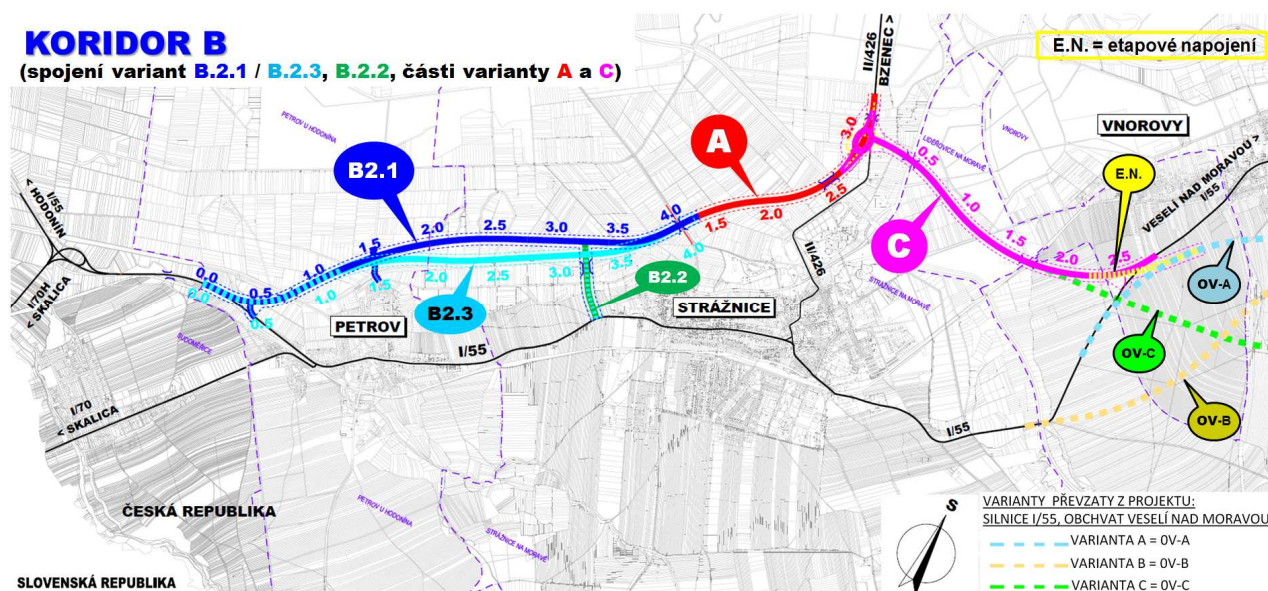
Do koridoru elektrické svedení 220 kV, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb a zařízení protipovodňové ochrany.

Realizace stavby

Varianta C umožňuje být samostatnou funkční etapou koridorů A i B jako severovýchodní obchvat Strážnice s připojením na sil. II/426. Plně funkční pro Strážnici však bude z hlediska minimalizace negativních dopadů provozu na dnešní I/55 (od Uh. Hradiště a Veselí n/M.) až po zprovoznění varianty A.

1.4.2 Koridor B

Koridor B je vytvořen na podkladě trasy B, sestavené z variant B.2.1, B.2.2, části varianty A a C. V případě dalšího dopracování koridoru by bylo možno úsek, tvořený variantou B.2.1 nahradit variantou B.2.3, nebo obdobnou trasou, vedenou blíže k Baťovu kanálu. Zdůvodnění vzniku a účinků této varianty je popsáno v analytické části.



Obrázek 14 – koridor B – skladba variant B.2.1, B.2.2, části A a C

Varianta B.2.1

Koridor zasahuje do správního území Strážnice a Petrova. Jedná se návrh koridoru, který není v ÚP žádné obce. Koridor B.2.1 je severní variantou k jižnímu obchvatu Petrova (varianta B.1) délky cca 4.203 m a západní části obchvatu Strážnice (varianta A), na který je napojen cca v km 1,400. Napojení na dnešní silnici I/55 je kolmou spojkou v místě nejkratší vzdálenosti tras cca v km 3,2 (viz var. B.2.2).

Převážná část koridoru B.2.1 se nachází v záplavovém území. Trasa je vedena na násypu nad hladinou stoleté vody Q100 v rozlivu suchého poldru. Těleso vytváří protipovodňovou hráz, která navazuje na těleso varianty A tak, že společně zajistí zvýšenou protipovodňovou ochranu Strážnice a Petrova na úrovni kritické povodně v roce 1997.

Osa koridoru varianty B.2.1 je vložena do hospodářské cesty, která zajišťuje hlavní přístup k obdělávaným plochám v záplavovém území mezi Baťovým kanálem a řekou Moravou. Po hospodářské cestě je vedena značená turistická trasa a mezinárodní cyklotrasa č. 47, Moravská magistrála. Hospodářskou cestu bude třeba přeložit souběžně s trasou silnice a napojit na stávající

cesty přes Baťův kanál. Na trase varianty B.2.1 budou zřízeny křižovatky tak, aby byly zachovány provozní vazby obcí do oblasti mezi Baťovým kanálem a řekou Moravou.

Přímé napojení plavební komory v Petrově na přeložku významné silnice společně s protipovodňovou ochranou, kterou poskytne silniční těleso, vytvoří územní předpoklady pro atraktivní využití ploch při plavební komoře. Rozšíření přístaviště včetně vybudování nezbytné infrastruktury otevře nové nástupiště na rekreační vodní cestu zařazenou mezi technické památky. Vybavenost vybudovaná pro rekreační vodní cestu současně poslouží pro nástup do přírodního parku Strážnické Pomoraví.

Silniční těleso varianty B.2.1 je cca 3 – 5 m nad úrovní terénu, navýšeno je v km 0,7, kde se kříží s Baťovým kanálem. Do koridoru nezasahují nadřazená vedení technické infrastruktury, která mohou omezit vedení silnice. Podmáčené území vykazuje vyšší podíl nechráněných půdních bonit využitých převážně jako hospodářské louky. Vyšší rizikovost sklizně v záplavovém území se odráží v relativně menší hustotě parcelace.

Silnice v koridoru, jehož osa je vedená souběžně s Baťovým kanálem, ve vzdálenosti cca 200m, vytváří novou územní bariéru. Narušuje prostupnost krajiny a vede k další fragmentaci říční nivy řeky Moravy.

Jako alternativa byla vytvořena **Varianta B2.3**

Koridor pro trasu B.2.3 je veden **v těsném souběhu s Baťovým kanálem**. Varianta reaguje na nedostatky varianty B.2.1. Souběhem dvou dopravních cest, trasy B.2.3 a Baťova kanálu, v jednom dopravním koridoru je zamezeno dalšímu drobení krajiny v říční nivě, zhoršení její prostupnosti a podmínek pro hospodaření. Posun koridoru rovněž umožní zachovat pátevní hospodářskou komunikaci, která je hlavní přístupovou cestou do rozsáhlé oblasti mezi Baťovým kanálem a řekou Moravou a zároveň nositelkou dálkové cyklotrasy a značené turistické cesty. Ostatní hodnocení je shodné s variantou B.2.1.

Křižovatky

<u>Staničení</u>	<u>Informační údaje křižovatek</u>
	předchozí křižovatka
cca km 103,500	MÚK Sudoměřice, zač.odbočovacího pruhu km 103,400 = km -0,680 –varianty B.2.1

km 0,420 ÚK se stávající I/55 směr Petrov

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **1,100 km**

km 1,500 ÚK – napojení významné spojnice v území a přístavu Petrov

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **1,080 km**

km 3,240 Odbočení varianty B.2.2

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **1,740 km**

Na základě místních podmínek, které neumožňují vybudování křižovatek v normové vzdálenosti 2,0 km (dle ČSN 73 6101) bude potřeba požádat o udělení výjimky Ministerstva dopravy.

km 4,200 B.2.1 = cca km 1,400 Var. A
následující křižovatka
var. A-cca km 3,000 v 1.fázi okružní křižovatka s možností dobudování na MÚK,
a tedy i mostního objektu – poloha rozměry budou upřesněny

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,560 km**

Mostní objekty

Varianta B.2.1 obsahuje celkem 2 mosty :

km 0,670-0,750	most přes Baťův kanál dl. 80 m
km 4,040	Nadjezd polní cesty P5, dl. 60 m

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

Do koridoru nezasahují nadřazená vedení technické infrastruktury, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb.

Realizace stavby

Varianta B.2.1 neumožňuje realizaci po etapách, pouze s var. B.2.2 by mohla vytvořit etapu jako obchvat Petrova.

Plně funkční pro Strážnici však bude z hlediska minimalizace negativních dopadů provozu na dnešní I/55 (od Uh. Hradiště a Veselí n/M.) až po zprovoznění variant A (úsek od km 1,400 po KÚ) a C.

Varianta B.2.2.

je pojata jako dostavba propojení na stávající sil. I/55, budoucí sil. III. tř. k severně Petrova vedenému koridoru B. V původním návrhu byla pojata jako směrové připojení var. B.2.1 na stáv. I/55, kde mohla být, sice v daném chráněném území velmi náročným řešením, připojena i varianta A (podle harmonogramu realizace, kdyby A bylo realizováno jako první). V průběhu projednání byla funkce upravena na propojení koridoru od varianty B.2.1 ke stávající sil. I/55 s cílem co nejlépe vyhovět požadavkům na ochranu ŽP.

Mostní objekty

Varianta B.2.2 obsahuje celkem 1 mostní objekt :

km 0,170-0,230 (B.2.1)	most přes Baťův kanál dl. 60 m
km 0,070-0,130 (B.2.3)	

Křižovatky

<u>Staničení</u>	<u>Informační údaje křižovatek</u>
------------------	------------------------------------

km 0,000	styková křižovatka připojení na var. B.2.1 Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 0,640 km (při zařazení do trasy obchvatu Petrova s připojením var. A by vzdálenost křižovatek nevyhověla)
km 0,640	styková křižovatka připojení na stáv. I/55, výhledovou sil. III. tř.

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

Do koridoru nezasahují nadřazená vedení technické infrastruktury, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb a protipovodňové ochrany.

Realizace stavby

Varianta B.2.2 neumožňuje být samostatnou funkční etapou.

Varianta A (pro koridor B)

Tato varianta podle původního návrhu, zpracovaného HBH Brno v roce 1999, řeší pouze přeložku sil. II/426 jako severozápadní obchvat Strážnice. Podle dokumentace pro Územní rozhodnutí, bude sil. II/426 přeložena v délce cca 3,8 km v kategorii S 11,5/80. Výškové řešení je uzpůsobeno jako protipovodňová hráz, chránící město Strážnice před záplavami.

V souladu s rozvojem území byly v posledních letech v prostoru severně od Petrova vyvinuty varianty B.2.1 a B.2.3, které se do původní varianty A připojují cca v km 1,400.

Úsek km 0,000 - km 1,400 by nebyl v případě severně vedeného koridoru B realizován.

Koridor pro variantu A silničního obchvatu je situován na správním území Strážnice. Ve dnes platném ÚP města Strážnice je vymezen plochou – koridorem, v projednávaném návrhu nového ÚP je vyznačen jako územní rezerva.

Převážná část koridoru se nachází v záplavovém území. Trasa je vedena na násypu nad hladinou stoleté vody Q100 v rozlivu suchého poldru. Těleso vytváří protipovodňovou hráz, která chrání části obce ležící v záplavovém území zasažené povodní v roce 1997, zámek, zámecký park, fotbalové hřiště a vymezuje potenciál nových zastavitelných ploch.

Do koridoru nezasahují nadřazená vedení technické infrastruktury. Koridor kříží vodní tok Velička a vodní cesta Bařův kanál.

Koridor přetíná účelové hospodářské komunikace a polní cesty zajišťující propojení Strážnice s polnostmi a lesy v území vymezeném tokem Moravy, Veličky, Bařovým kanálem a katastrem Petrova (respektive silnicí I/55 mezi Rohatcem a Sudoměřicemi). Současně přetíná značenou turistickou trasu a souběžně vedoucí dálkovou cyklotrasu č. 47, která se zde odklání od břehu Moravy. Vymezený územním segment je v záplavovém území, převážně v jeho aktivní zóně, kde se nenachází osídlení ani provozovny, a kde je zakázáno umísťovat, povolovat a provádět stavby s výjimkou vodních děl (§67 zák. č. 254/2001 Sb., Vodní zákon). Jedná se o územní segment uzavřený vodními toky, které zde nemají přemostění. Podmáčené území vykazuje vyšší podíl nechráněných půdních bonit využitých převážně jako hospodářské louky. Půdní bonitace koresponduje s relativně menší hustotou parcelace v katastru nemovitostí.

S výjimkou mostních objektů přes Veličku a Bařův kanál je niveleta silnice v rovině, těsně nad úrovní stoleté vody Q100, na násypu výšky cca 3m.

Silniční těleso, které vytvoří protipovodňovou hráz, je třeba považovat za hranici pro budoucí územní rozvoj obce. Těleso nebude další bariérou v krajině.

Křižovatky

<u>Staničení</u>	<u>Informační údaje křižovatek</u>
	předchozí křižovatka
km 3,240	Odbočení varianty B.2.2

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **3,920 km**

km 4,200 B.2.1 = cca Km 1,400A

km 3,000 = km 0,000 var.C

v 1. fázi okružní křižovatka s možností dobudování na MÚK a tedy i mostního objektu – poloha rozměry budou upřesněny

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,560 km**

Var. C - km 2,500 následující křižovatka
styková křižovatka Lidéřovice/ Vnorovy

Vzájemná vzdálenost středů křižovatek **2,500 km**

Mostní objekty

Varianta A obsahuje celkem 3 mosty :

km 2,510-2,550 Most přes kanál, dl. 40 m
cca km 3,000 v 1.fázi okružní křižovatka s možností dobudování na MÚK,
a tedy i mostního objektu – poloha rozměry budou upřesněny
km 3,150 Most přes kanál, dl. 10 m

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

Do koridoru nezasahují nadřazená vedení technické infrastruktury, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb a kulturních památek.

Realizace stavby

Variantu A by bylo možno v kompletní projektované délce realizovat jako samostatnou funkční etapu koridoru A, jako severozápadní obchvat Strážnice. V případě severního koridoru B by však měl být realizován pouze úsek od km 1,400 po KÚ, jehož funkčnost by byla zajištěna až realizací varianty B.2.1, nebo B.2.3. Plně funkční pro Strážnici však bude z hlediska minimalizace negativních dopadů provozu na dnešní I/55 (od Uh. Hradiště a Veselí n/M.) až po zprovoznění varianty C.

Varianta C

Tato varianta řeší pouze severovýchodní obchvat Strážnice jako propojku obchvatu Vnorov s přeložkou sil. II/426, varianta A. Bez tohoto úseku nebude z pohledu města Strážnice uspokojivě fungovat žádná z variant obchvatů, neboť by nadále musela veškerá doprava od Veselí n/M. projíždět centrem. Délka trasy je – podle zvolené trasy obchvatu Vnorov od cca 2,5 km do 3,0 km. V místě křížení s železniční tratí je uvažováno se silničním nadjezdem. Výšková poloha by měla jako protipovodňová ochrana doplnit technická opatření navrhované ve variantě A.

Úsek nazvaný varianta C je invariantní součástí obchvatu Strážnice na tahu dnešní silnice I/55. Úsek je společný všem ostatním variantám. Koridor zasahuje do správního území Strážnice a Vnorov. V platném územním plánu Strážnice, stejně jako v projednávaném návrhu nového územního plánu Strážnice a v územním plánu Vnorov je vyznačen jako územní rezerva.

Koridor má na obou koncích etapové napojení na stávající silnice I/55 a II/426.

V cca km 1,7 kříží jednokolejnou železniční trať a v km 0,4 Baťův kanál. Z větší části v km 0,0–1,9 prochází záplavovým územím Moravy a Veličky, aktivní zóna je v km 0,0 – 0,4. Hydrotechnickým

posudkem bude třeba ověřit, zda silniční těleso na pomezí rozlivu dvou vodních toků neovlivní povodňovou situaci v obcích. Koridor nemá zúžená místa, křížení s nadřazenou technickou infrastrukturou (elektrické vedení 220 kV v km 1,1) ani ostatní technickou infrastrukturou nejsou limitující pro vedení trasy.

Trasa C (podobně jako trasa B1 mezi strážnicí a Petrovem) naruší zažité místní dopravní vztahy mezi Strážnicí sousedními Vnorovy. Protne cestu používanou chodci a cyklisty spojující obce podél železniční tratě a mezinárodní cyklotrasu č.47 Moravskou magistrálu, která je po ní vedena. Přerušené spojení bude řešeno mimoúrovňovým křížením společně se železniční tratí.

Varianta C nenabízí ani neomezuje územní potenciál pro urbanistický rozvoj obcí.

Křižovatky

<u>Staničení</u>	<u>Informační údaje křižovatek</u>
------------------	------------------------------------

km 0,000 = km 3,000	varianta A následující křižovatka
Var. C - km 2,500	styková křižovatka Liděřovice/ Vnorovy Vzájemná vzdálenost středů křižovatek 2,500 km

Mostní objekty

Varianta A obsahuje celkem 2 mosty:

km 0,380–0,440	Most přes kanál, dl. 60 m
km 1,700	Most přes železniční trať, dl. 40 m

Obslužná dopravní zařízení

v řešeném úseku se neuvažuje se zřizováním těchto zařízení.

Vybavení území

Do koridoru elektrické vedení 220 kV, důležitým faktorem je respektování vodohospodářských staveb a zařízení protipovodňové ochrany.

1.5 Porovnání koridorů

Posouzení a porovnání koridorů vyplývá z odborného popisu kapitoly 1.4.

Střet	stav	počet střetů	Koridor A	počet střetů	Koridor B	počet střetů
-------	------	-----------------	-----------	-----------------	-----------	-----------------

funkční využití území stav a dle ÚPN

plochy bydlení - stav		2	-	-	-	-
plochy bydlení – návrh dle ÚPN		1		1	-	-
plochy výroby - stav	-	-	i	2	i	1
plochy výroby - návrh dle ÚPN	-	-	-	-		
plochy lesů a krajinné zeleně - stav	-	-	i	6		1+7
plochy železniční dopravy - stav	-	-	i	3	i	1
plochy místních komunikací - stav	-	-	i	4	i	3
plochy vodotečí a vodní dopravy - stav			i	4	i	4

četnost střetů

3

20

17

koridory technické infrastruktury

koridor vedení VN - stav	i	4	i	6	i	5
koridor vedení VVN - stav	i	1	i	1	i	1
koridor vedení VVN – záměr dle PÚR	i	1	i	1	i	1
koridor vedení VTL - stav	-	-	i	1	-	-
trasa vodovodní sítě - navr	-	-	i	1	-	-
trasa kanalizace - stav	-	-	i	1	-	-

četnost střetů

6

11

7

limity využití území

záplavové území a aktivní zóna	i	1		2		3
NATURA EVL	-	-	i	1		1
CHKO			i	1		
nadregionální ÚSES	-	-	i	1	i	1
lokální ÚSES	-	-	i	4	i	6
plochy 1. a 2. třídy ochrany ZPF	-	-		6		6

četnost střetů

1

15

17

LEGENDA A VÝSLEDEK

střet významný



3

9

11

střet málo významný



7

37

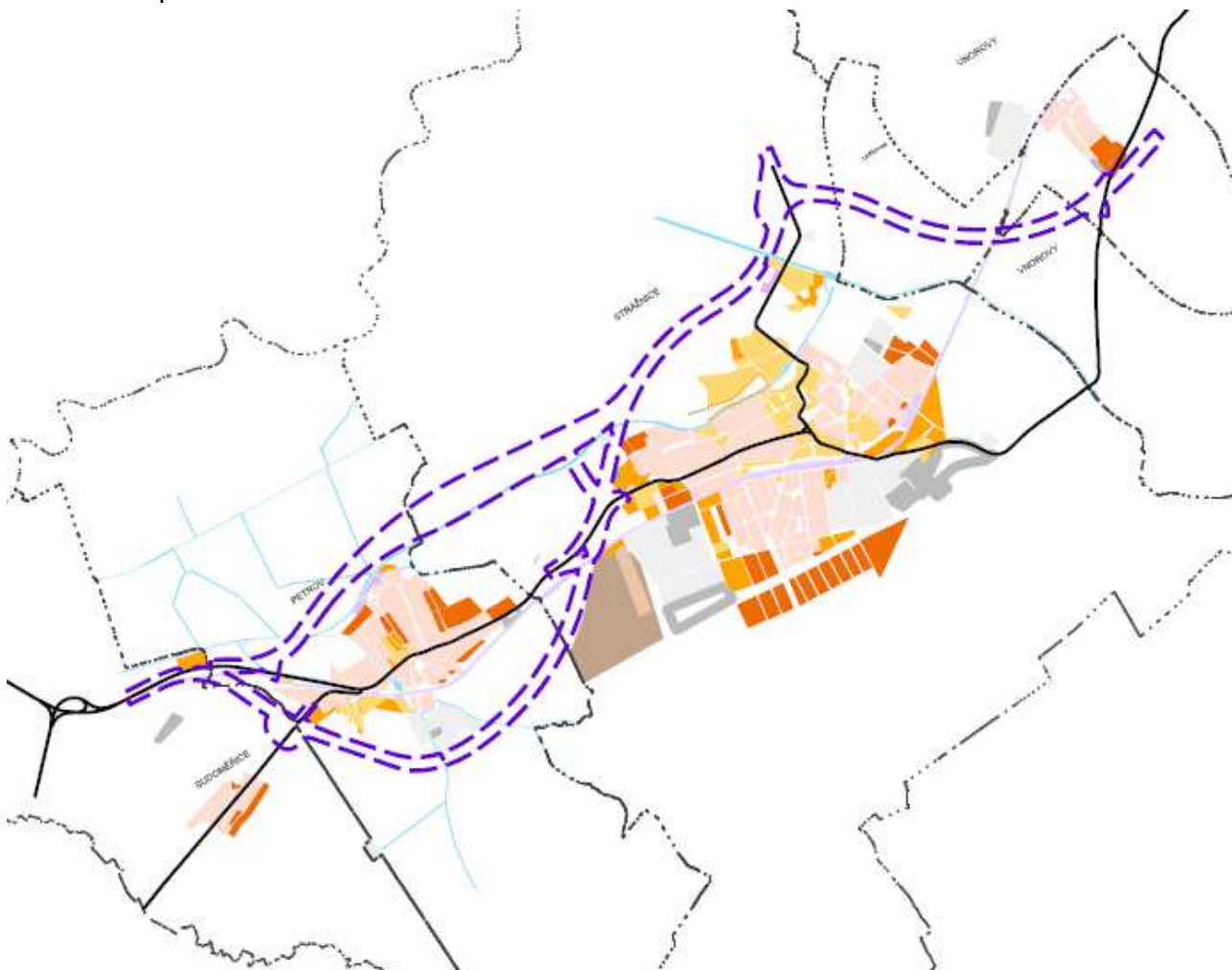
30

bez střetu



1.6 Stanovení požadavků pro zásady ÚR

Návrh koridorů pro Zásady územního rozvoje JmK je uveden v příloze 2.4. Zdůvodnění a popis základních parametrů koridorů všech posuzovaných variant včetně sestavení do koridoru trasy je uveden v kapitole 1.4.



Obrázek 15 – návrh koridorů obchvatu Petrova a Strážnice- sil. I/55

Parametry koridorů

koridor	délka [km]	šířka [m]	rozšíření/prodloužení* koridoru [km staničení]	omezení v koridoru [km staničení]
Varianta A	3,34	100	0,0; 0,25;	0,7; 2,5
Varianta B1	4,74	100	1,4; 4,55	0,5; 1,5 – 2,3; 2,6; 4,5
Varianta B2.1	4,20	100	0,4; 3,25	
Varianta B2.2	0,64	100		
Varianta B2.3	4,16	100	0,4; 3,2	
Varianta C	2,79	100	0,0; 2,5	2,7

* Rozšíření v křižovatkách / prodloužení úpravou stávající silnice při napojení nebo ve směru možného pokračování

Vyhodnocení vlivu variant obchvatů obcí Strážnice a Petrov na životní prostředí je uvedeno v samostatné příloze 3.1.

1.7 Závěr

Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov prokázala, že v řešeném území je možné vyvinout 2 základní trasy obchvatů obcí Petrov a Strážnice, které se podstatně odlišují v prostoru správního území obce Petrov. Trasa vedená jižně od Petrova není v kolizi se zájmy ochrany přírody, negativa vykazuje v oblasti střetů s technickou infrastrukturou, ochranou krajiny a limituje výhledový rozvoj obce. Trasa vedená severně je nejkratší, avšak vykazuje kritické střety s ochranou přírody. V prostoru města Strážnice je stopa obchvatu koordinovaná s předpokládaným postupem výstavby rychlostní silnice R55 a je stabilizovaná již řadu let.

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, v jejichž rámci by se měla finální trasa obchvatů pohybovat.

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

V Brně 29. 03. 2014

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