

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 4. DOKLADY			
VEDOUcí PROJEKTANT ING. RÁČEK		 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			

- 1. ZÁZNAM 16. ledna 2014**
- 2. ZÁZNAM 29. ledna 2014**
- 3. ZÁZNAM 12. března 2014**

1. ZÁZNAM 16. ledna 2014

Záznam

z jednání ve věci Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov konaného dne 16.01.2014 ve 12.30 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje v zasedací místnosti 240.

Přítomni: dle prezenční listiny

Cílem jednání bylo provést pro dotčené obce a pro dotčené orgány prezentaci dokončené 1. etapy – analytické části **Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov** (dále jen územní studie), poskytnout informace o dílčích předpokladech pro zpracování 2. etapy – návrhové části a na základě diskuze přítomných tyto předpoklady upřesnit.

Jednání zahájila paní Bc. Hana Nedomová, předsedkyně Výboru pro územní plánování a dopravu Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Uvedla, že cílem práce je navrhnout řešení, které umožní obcím nezbytný rozvoj a minimalizuje negativní vlivy dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Zdůraznila, že v rámci řešení bude ze strany Jihomoravského kraje kladen důraz na komunikaci s obcemi.

Ing. arch Hamrlová přivítala přítomné.

Ing. arch. Houzarová shrnula dosavadní průběh zpracování územní studie. 1. etapa územní studie – analytická část byla odevzdána po dokončení přijímacího řízení v prosinci 2013, v elektronické podobě na CD byla rozeslána jako příloha pozvánky na dnešní jednání. Termín dokončení 2. etapy – návrhové části je 31.03.2013. Upozornila, že v následné prezentaci představí zhotovitel analytickou část a také nové skutečnosti, které vyplynuly po zahájení prací na 2. etapě územní studie.

Zástupce zhotovitele, Ing. Novák, představil varianty řešení tras silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov z hlediska dopravního a nejzávažnější limity a střety variant s ochranou přírody a urbanizovaným územím, limity a střety následně podrobněji specifikovali odborníci zhotovitele na životní prostředí a urbanismus.

Předmětem řešení územní je návrh silnice II. třídy v parametrech silnice I. třídy jako obchvat města Strážnice a obce Petrov ve variantách. Prověřované řešení v žádném případě nebude plnit funkci náhradního řešení za rychlostní silnici R55, dohodnutá trasa silnice R55 dle dokumentace pro územní řízení bude i nadále v území respektována. Řešení však může vytvořit alternativu pro případ, že dojde k oddálení realizace silnice R 55. Varianty obchvatů budou řešeny vždy v souvislosti se silnicí R 55.

Územní studie bude vycházet z Celostátního sčítání dopravy 2010 (CSD), který uvádí dopravní zátěž cca 9000 vozidel, k roku 2035 pak dle platných koeficientů 12000 – 13000 vozidel. Územní studie zohlední nehodovost v území (údaje z roku 2008 – 2012). Cílovým rokem pro návrh řešení bude rok 2035.

Ing. Novák prezentoval následující varianty obchvatů obcí:

Varianta nulová:

Silnice I/55 vede v území mezi Petrovem a Strážnicí v historické stopě, která nejkratší cestou bez významných výškových rozdílů až do neúměrného nárůstu dopravních intenzit přirozeným způsobem zajišťovala potřeby dopravní obsluhy celého území. Vedení silnice v této stopě prochází centry obcí, a tak 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 a s tím spojené problematické křížení místního provozu a neúnosné zhoršení podmínek pro přecházení chodců. Hluková a emisní zátěž podél této komunikace v obou obcích překračuje únosné limity a výjimka ze zákona je udělena do roku 2025.

Var. A

je převzata z projektové dokumentace zpracované v roce 1999 společností HBH jako přeložka sil. II/426. Tato varianta řeší pouze přeložku sil. II/426 jako severozápadní obchvat Strážnice. Podle dokumentace pro Územní rozhodnutí, zpracované HBH Brno v roce 1999, 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.

Var. 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.

Var B.1 – jižní obchvat Petrova

je převzata ze studie zpracované US Brno v roce 2002, dle studie červená varianta vyhodnocená ve studii jako optimální (vyhýbá se územím soustavy Natura 2000 a záplavovým oblastem).

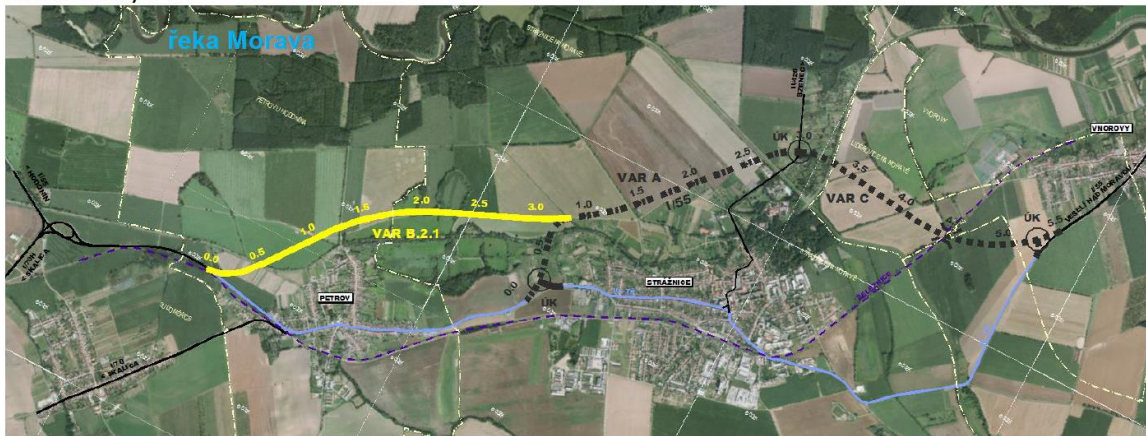
V porovnání s ostatními zvažovanými variantami lze tuto variantu charakterizovat největším negativním vlivem na krajinný ráz území a největším zábořem zemědělského půdního fondu. Vliv na krajinný ráz je zdůrazňován zejména s ohledem na výškové vedení trasy obchvatu, který opouští rovinaté území nivy řeky Moravy a vybíhá do kopcovitého terénu okraje Bílých Karpat. V této oblasti však trasa vede téměř výhradně po zemědělsky intenzivně využívané půdě a na rozdíl od variant vedoucích nivou řeky Moravy téměř nezasahuje ekologicky i esteticky cenné ekosystémy, které rovněž utvářejí krajinný ráz celého území. S ohledem na její délku a nutnost budovat náročné mostní objekty, je investičně náročná. Výhodou této trasy je to, že míjí území soustavy NATURA 2000 a vede (až na jedinou výjimku) „pouze“ IV. zónou ochrany CHKO Bílé Karpaty.

Délka trasy – po připojení na stávající sil. I/55 činí cca 4,9 km. Zde může být konec stavby obchvatu Petrova, nebo spojný bod do varianty A jako severozápadního obchvatu Strážnice. Plná funkce obchvatu obou obcí však bude naplněna až po zprovoznění varianty C.

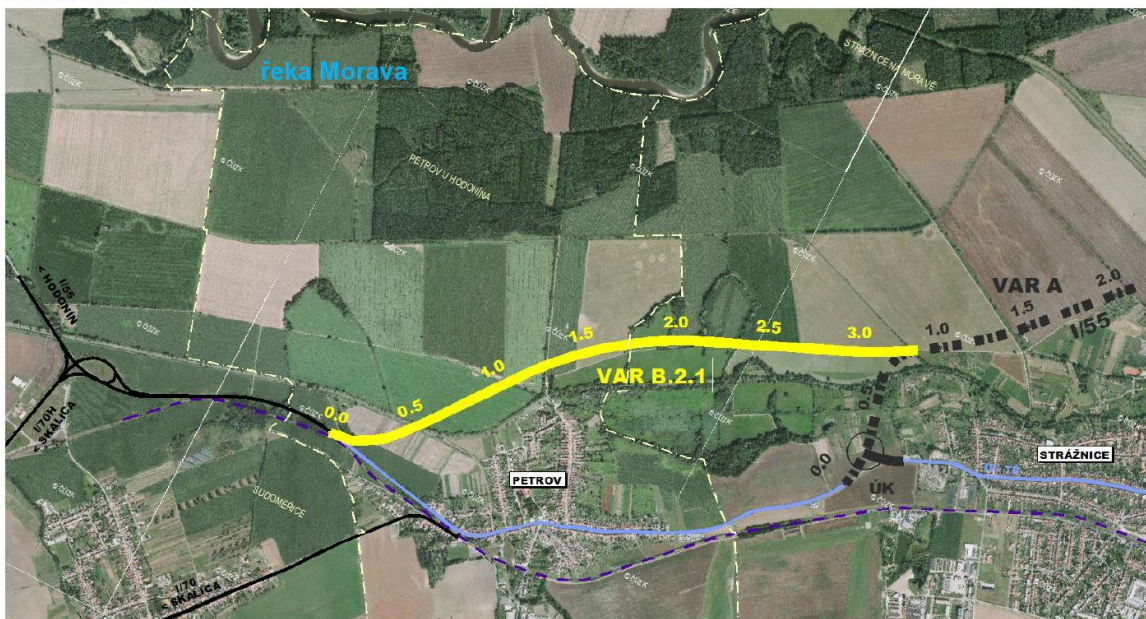
Var. B.2.1

je navržena jako severní obchvat obce Petrov, řešící propoj mezi sil. I/55 a přeloženou II/426 – varianta A. Zde může být konec stavby obchvatu Petrova, nebo spojný bod do varianty A jako severozápadního obchvatu Strážnice. Trasa délky cca 3,5 km je vedena v souběhu s Baťovým kanálem územím Natura 2000, přičemž zasahuje do zaplavovaných území, a proto je nutno počítat se složitým zakládáním. Vytváří tím hráz ovlivňující průtokové poměry řešeného území (zhotoviteli není znám podrobnější stupeň zpracování, než linie zakreslená do přiložené mapky). Plná funkce obchvatu obou obcí může být naplněna až po zprovoznění varianty C.

Širší vztahy



Detail var. B.2.1.



Shrnutí k variantám:

Řešení obchvatů obcí je řešením silnic II. třídy v parametrech silnic I. třídy. Řešení dle var. B.2.1 je problematické z hlediska zásahu do chráněných území (území soustavy Natura 2000) a ovlivnění záplavových poměrů. Varianta B.1 má problémy v zásahu do zemědělsky využívaných ploch a ve větší délce, která trochu snižuje její účinnost.

Dále uvedl vystoupení spolupracujících odborníků:

- Ing. Obrdlík a Ing. Švehlík ze společnosti WELL Consulting podrobně specifikovali střety jednotlivých variant s prvky ochrany přírody a krajiny. K největším střetům dochází v případě varianty B.2.1 (severní varianta obchvatu Petrova). Tato varianta v podstatě rozděluje území EVL Strážnicko „na dvě poloviny“, přičemž odborně biologická významnost tohoto zásahu nespočívá ani tak v předmětu současné ochrany tohoto území – ohniváčka černočárného, nýbrž v zásahu do cenných biotopů v území s řadou významných přírodních fenoménů. Tyto fenomény jsou přitom zasaženy všemi variantami vedoucími nivou řeky Moravy, v území EVL je tento zásah nejvýznamnější. Ing. Obrdlík a Ing. Švehlík uvedli, že ohniváček černočárný je druh na Moravě (zejména jižní a jihovýchodní) častý, přičemž se v posledních letech šíří i do Čech (zejména východních a jižních). Druh je dle současné legislativy (dle prováděcí vyhlášky 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., v platném znění) zařazen do kategorie silně ohrožených druhů. Jeho legislativní ochrana a ochrana v rámci soustavy Natura 2000 je tedy neopomenutelná.

Z předmětů ochrany PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, která je zasažena zejména variantou A a B.2.1 byl na jednání zdůrazněn zejména zásah do biotopu strakapouda jižního, příp. i strakapouda prostředního.

V případě varianty jižního obchvatu Petrova (B.1) bylo konstatováno její vedení převážně intenzivně zemědělsky využívanou krajinou, přičemž kromě zásahu do krajinného rázu stojí za pozornost zejména křížení s vodním tokem Radějovky. Podél toku se vine jediné území nacházející se v jiné než IV. (nejnižší) zóně ochrany CHKO, a to ve II. zóně ochrany. Dále zástupci společnosti WELL Consulting poukázali na průchod obchvatu kolem památkové rezervace Vinné sklepy Plže, které jsou však v relativně velké vzdálenosti od koridoru obchvatu. Na závěr bylo uvedeno, že vzhledem k vedení obchvatu téměř výhradně intenzivně využívanou krajinou, je touto variantou zasaženo výrazně méně cenných ekosystémů, než je tomu v případě vedení obchvatu nivou řeky Moravy.

- Ing. arch. Kabela okomentoval dopady do územních plánů obcí, resp. začlenění předložených variant obchvatů do území z hlediska zastavěného území a z hlediska územních plánů. Z hlediska vazeb obcí k jejich zázemí a urbanistickému potenciálu je nejvíce problematická trasa B.1 dle prezentace v příloze, která zasahuje do obou krajinných celků – do říčního luhu i kulturní krajiny. Poukázal na záplavové území vodních toků v území. Všechny varianty se budou vymezovat k R 55.

Ing. Novák uvedl, že všechny varianty budou hodnoceny a porovnány mezi sebou. Jedním z hledisek bude ekonomické hodnocení. Dle orientačního odhadu vycházejícího z předchozích studií se jedná o částku cca 1,5 mld. Kč, přičemž cca 1/3 této částky tvoří obchvat Strážnice a cca 2/3 obchvat Petrova, jedná se o stavební práce, komplexní realizace se předběžně odhaduje na cca 2 mld. Kč. Varianty B.2.1, B.2.2 a C nebyly dopracovány do podrobnosti variant A a B.1 variant a jejich nacenění do cenové úrovně 2013 proto nebylo k dnešnímu jednání zpracováno.

Intenzity dopravy

Model rozdělení dopravních zátěží mezi R 55 a obchvaty obcí byl zpracován v materiálech pro ZÚR v roce 2008. Aktualizace na Celostátní sčítání dopravy 2010 dosud nebyla provedena. Rovněž k dnešku nebyl zpracován model dopravních zátěží pro zjištění podílu dopravy na obchvatech a v průjezdu obcemi. Tento stav ZÚR neřeší, neboť se zabývá pouze stavem s R55. Situaci ovlivní Tahová studie silnice R 55, která má být projednávána v první polovině roku 2014. Strategický materiál MD ČR „Sektorová strategie II“ uvádí v oblasti dopravních zatížení oproti Celostátnímu sčítání dopravy z roku 2010 a výhledovým zátěžím dle TP 225 diametrálně nižší hodnoty. Ve 2. etapě bude prověřena relevantnost dopravních zátěží v souvislosti s návrhem technického řešení variant obchvatu.

V navazující diskuzi bylo diskutováno:

Ing. arch. Hamřlová se dotázala na reálnost varianty B.2.1 (severní varianta, která je ve střetu s ochranou přírody), zhotovitel přislíbil projednat ochranu přírody k variantám s orgány ochrany přírody a AOPK cca za 14 dní, je nejisté, zda je tato varianta z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny realizovatelná.

Pan Ing. Šašinka, bývalý starosta Strážnice preferuje vytvoření trasy severního obchvatu, který zároveň vytvoří opatření proti povodním. Dle jeho názoru lze dohodnout omezení vyplývající z ochrany přírody a NATURY. Navrhoval úpravu řešení varianty A, diskutoval rozložení a možnost umístění mimoúrovňových křižovatek (dále jen MÚK) v předloženém systému navržených dopravních tras a změnu dopravního napojení Petrova včetně MÚK pro var. A.

Ing. Novák odpověděl, že zohlednění limitů v území v případě severní varianty se projeví na výši investičních nákladů – průchod územím Natura 2000, neúnosné náplavní nivy, atd.

Paní starostka z Petrova preferuje severní variantu obchvatu Petrova, a to severně Baťova kanálu.

Dále pan Ing. Šašinka poukázal na střet variant obchvatů Strážnice s hnízdištěm kolihy velké na loukách u Strážnice a Vnorov, který označil za hlavní důvod neúspěšných snah realizace obchvatů v minulosti. Zpracovatelé posouzení vlivu na přírodu a krajinu ve spolupráci se zástupci orgánu ochrany přírody a krajiny (Mgr. Navrátil, OŽP KrÚ JMK) uvedli, že hnízdění kolihy velké v této oblasti již několik let zaznamenáno nebylo. Výskyt ZCHD (tzn. i kolihy velké) bude v dalších fázích popsán, vyhodnocen a konzultován s příslušným střediskem AOPK.

Paní starostka Strážnice oceňuje práci na územní studii, která vyhledává nejvhodnější řešení.

Pan starosta Veselí nad Moravou požaduje, aby studie respektovala napojení na Vnorovy a Veselí nad Moravou, preferuje var. C.

Ing. Marec konstatoval, že prioritou v území je silnice R 55, avšak není jasné, jak dopadne její realizace, neboť tunel pro její trasu v chráněném území je v podstatě nerealizovatelný, proto je účelné držet zároveň alternativní řešení, kterým jsou obchvaty obcí.

Ing. Švarcová, zástupce Krajské hygienické stanice, vítá všechna řešení směřující k minimalizaci negativních vlivů nejen na přírodu a krajinu, nýbrž také na lidské zdraví.

Ing. Novák uvedl, že v souladu se zadáním studie bude provedeno objektivní hodnocení a posouzení všech variant řešení.

Přítomní se dohodli, že:

- Specialisté zhotovitele pro ochranu přírody projednají konkrétní omezení vyplývající pro jednotlivé varianty, zejména pro variantu B.2.1, s orgány ochrany přírody – OŽP KrÚ JMK, Správou CHKO Bílé Karpaty a také AOPK ČR na zvláštním jednání.
- K nejasnostem vyplývajícím z dnešního jednání, zejména nejasnostem omezení jednotlivých variant z hlediska ochrany přírody, bude svoláno interní jednání za účasti zhotovitele, pořizovatele, odboru dopravy a odboru životního prostředí KrÚ JMK, jednání zajistí a pozvání rozešle Ing. arch. Houzarová.
- Pro účely dopracování Územní studie budou použity na dnešním jednání prezentované intenzity dopravy, vycházející z Celostátního sčítání dopravy (CSD) 2010 a výhledových intenzit na sil. I/55 pro rok 2035. Tato celková zátěž – pro případ, že ještě není zprovozněna sil. R55 – činí cca 13.400 voz./24 hod. Podíl dopravy na obchvatech je uvažován v souladu se studiemi obdobných obchvatů v oblasti Kunovice-Veselí n/M. – Vnorovy z let 2007-2009 ve výši cca 70%. V průtahu Strážnice by pak zbývalo cca 4.000 voz./24 hod a v průtahu Petrova pak cca 2.700 voz./24 hod. Podrobnosti - viz prezentace v příloze.
- Další jednání proběhne v rámci rozpracovanosti návrhové části v únoru 2014 v Brně za přítomnosti dotčených orgánů a organizací, k jednání bude přizváno také město Veselí nad Moravou.

Kontaktní osoby pro komunikaci jsou:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317, e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele Ing. Jiří Ráček, tel: 543 516 544, e-mail: racek@pk-ossendorf.cz

Přílohy:

- Prezenční listina
- Prezentace

Zaznamenala: Ing. arch. Houzarová dne 22.01.2014

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov“ dne 16.01.2014, v 12.30 hod. konaného v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č.240.

Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
TOMŠEK	OBEC SVOVNICE	724 165 165	starosta@obecsvovnice.cz	
KOČKA	OBEC SVOVNICE	605 528 27	info@svovnice.cz	
KOUČEK T. J.	MĚSTO HUBERTOV	602 780 741	konaniny@hubertov.cz	
GAJDOŠ V. J.	VESELÍ M.			
ŠAŠINKA J.	MĚSTO SLADICE	724 162 25	janovinsanka@seznam.cz	
MLYNČOUK E. J.	OBEC PETROV	602 615 15	mlyncouk@obec-petrov.cz	
SMUTNÁ R.	MĚSTO SLADICE	724 746 155	starosta@sladice-mesto.cz	
MICHALČEK J.	MĚSTO SLADICE	725 803 840	janovinsanka@seznam.cz	
ŠAŠINKA J.	KŘEŠKOV	549 394 620	info@kreskov.cz	
NAVRÁTIL M.	KÚMČOV	54 165 4 122	navratil.marek@krs-jihomoravsky.cz	
ČERNÝ J.	KÚMČOV	54 165 4 314	cerny.jiri@krs-jihomoravsky.cz	
FRANKE	"	1314	franke.marek@krs-jihomoravsky.cz	
MARVANOVÁ	KÚMČOV	54 165 26 83	marvanova.jana@krs-jihomoravsky.cz	
JIRŮ M.	"	54 165 26 27	bjajek.jiri@krs-jihomoravsky.cz	
CINDROVÁ	MĚSTO VESELÍ M.	578 670 105	cindrova@veseli-mesto.cz	
KOZUMPLÍK	MĚSTO VESELÍ M.	733 104 171	starosta@veseli-mesto.cz	
LUNGA	KÚMČOV	54 165 350	stano.lunga@krs-jihomoravsky.cz	
SVOBODOVÁ	"	54 165 1330		
JANÁČEK J.	RÚDŮVKA	549 133 446		
SEIDLOVÁ M.	"	549 133 226	marcela.seidlova@rudy.cz	
MAREK	"	225 131 430		

z jednání konaného ve věci „Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov“ dne 16.01.2014, v 12.30 hod. konaného v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, v Brně, v zasedací místnosti č.240.

1. ZÁZNAM 16. ledna 2014

2. ZÁZNAM 29. ledna 2014

Záznam

z jednání konaného ve věci Území studie silnice I/50 v úseku Brankovice – Kožušice a Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov dne 29.01.2014, ve 13.00 hod. v budově Krajského úřadu Jihomoravského kraje v zasedací místnosti 119A.

Přítomni: Dle prezenční listiny

Jednání zahájila Ing. arch. Hamrlová, vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu, přivítala přítomné a stručně shrnula účel zpracování předmětných územních studií.

Následovala diskuze o variantách řešení územních studií.

Ing. Obrdlík prezentoval výsledky jednání konaného dne 27.01.2014 v Luhačovicích. Jednání se účastnili zástupci Správy CHKO Bílé Karpaty, Agentury ochrany přírody a krajiny (Ing. Gaťáková a Ing. Jagoš) a zástupci zhotovitele (Ing. Obrdlík, Mgr. et Ing. Švehlík, Ing. Staněk). Zástupci SCHKO Bílé Karpaty zmínili, že od počátku projednávání obchvatů obou obcí (tj. od 90. let, kdy byl požadavek na realizaci obchvatů poprvé projednáván), upřednostňují variantu jižního obchvatu obou obcí, a to přesto, že by v tom případě obchvaty obou obcí vedly přes území CHKO. Tento pohled na danou problematiku byl navíc podpořen zařazením území nivy řeky Moravy do soustavy NATURA 2000 (EVL Strážnicko, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví), ke kterému došlo po vstupu ČR do EU. Bylo zdůrazněno, že severní varianty obchvatů vedou nivou řeky Moravy, která je z ekologického hlediska cennější než IV. zóna CHKO, která by byla zasažena jižním obchvatem obou obcí. Zásah do vodního toku Radějovky - II. zóna CHKO - nepovažují zástupci SCHKO za podstatnou překážku. Na tomto jednání tedy byla vyslovena pochybnost možnosti realizace severních variant obchvatů z důvodu zásahu do území soustavy NATURA 2000, přičemž zejména variantu severního obchvatu Petrova považují z ekologického pohledu za nepřijatelnou. Ing. Obrdlík doplnil, že severní varianta obchvatu Petrova je za současného legislativního stavu nerealizovatelná.

K Územní studii silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov:

Bylo dohodnuto, že Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov bude dopracována ve variantách, které byly dokumentovány v analytické části. Na jednání v Luhačovicích zaznělo, že předmětem zájmu Společnosti ornitologické je varianta „severní obchvat Strážnice“. Územní studie bude v zásadě dopracována ve variantách, případně upravených, převzatých z podrobnější dokumentace, která byla jako podklad součástí zadání. Na základě hodnocení a posouzení bude doporučena nejvýhodnější varianta.

K Územní studii silnice I/50 v úseku Brankovice - Kožušice:

V rozpracovanosti 2. etapy po vyhodnocení všech územních předpokladů, zájmů, připomínek a vyjádření obcí, byla navržena nová varianta STŘED. Problémem jižní varianty je zásah do regionálního koridoru v místě jeho zaústění do regionálního biocentra.

Přítomní se dohodli, že

- jižní varianta bude upravena tak, aby se vyhnula místu zaústění regionálního biokoridoru do regionálního biocentra a její připojení na silnici I/50 bude situováno do oblasti Lískovec (při křižovatce se silnicí II/433),
- je nutné podrobněji, do úrovně ostatních variant, dopracovat variantu STŘED, aby mohla být spolu s ostatními variantami hodnocena a posouzena,

- do RJMK bude předložen Dodatek č. 1 ke smlouvě o dílo, ve kterém bude přiměřeně k době potřebné pro dopracování varianty STŘED oddálen termín pro odevzdání 2. etapy Územní studie silnice I/50 v úseku Brankovice – Kožušice.

Kontaktní osoby pro komunikaci jsou:

Pro Území studii silnice I/50 v úseku Brankovice – Kožušice a pro Územní studii silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317, e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele Ing. Jiří Ráček, tel: 543 516 544, e-mail: racek@pk-ossendorf.cz

Zaznamenala: Ing. arch. Houzarová, dne 11.02.2014

3. ZÁZNAM 12. března 2014

z jednání ve věci Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov konaného dne 12.03.2014 ve 14.00 hod. v budově Městského úřadu ve Strážnici

Přítomni: dle prezenční listiny

Omluveni: Bc. Hana Nedomová, Ing. Stanislav Koukal, Ing. David Horal, paní starostka města Hodonín

Cílem jednání bylo provést pro dotčené obce a pro dotčené orgány prezentaci 2. etapy – návrhové části **Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov** (dále jen územní studie) před dokončením a na základě diskuze přítomných upřesnit výsledky dosavadní práce.

Jednání zahájil pan Ing. Antonín Tesařík, člen rady Jihomoravského kraje. Uvedl, že cílem práce je navrhnout řešení, které umožní obcím nezbytný rozvoj a minimalizuje negativní vlivy dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Zdůraznil, že v rámci řešení preferuje ze strany Jihomoravského kraje komunikaci s obcemi. Poté vyzval Ing. Nováka, zástupce zhotovitele k provedení prezentace.

Zástupce zhotovitele, Ing. Novák, představil varianty řešení tras silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov z hlediska dopravního a nejzávažnější limity a střety variant s ochranou přírody a urbanizovaným územím, limity a střety následně podrobněji specifikovali odborníci zhotovitele na životní prostředí a urbanismus.

Předmětem řešení je návrh silnice II. třídy v parametrech silnice I. třídy jako obchvat města Strážnice a obce Petrov ve variantách. Prověřované řešení v žádném případě nebude plnit funkci náhradního řešení za rychlostní silnici R55, dohodnutá trasa silnice R55 dle dokumentace pro územní řízení bude i nadále v území respektována. Řešení však může vytvořit alternativu pro případ, že dojde k oddálení realizace silnice R 55. Varianty obchvatů budou řešeny vždy v souvislosti se silnicí R 55.

Územní studie bude vycházet z Celostátního sčítání dopravy 2010 (CSD), který uvádí dopravní zátěž cca 9000 vozidel, k roku 2035 pak dle platných koeficientů 12000 – 13000 vozidel. Územní studie zohlední nehodovost v území (údaje z roku 2008 – 2012). Cílovým rokem pro návrh řešení bude rok 2035.

Ing. Novák prezentoval následující varianty obchvatů obcí:

Varianta nulová:

Silnice I/55 vede v území mezi Petrovem a Strážnicí v historické stopě, která nejkratší cestou bez významných výškových rozdílů až do neúměrného nárůstu dopravních intenzit přirozeným způsobem zajišťovala potřeby dopravní obsluhy celého území. Vedení silnice v této stopě prochází centry obcí, a tak je z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny bez významnějších konfliktů, neboť nepřináší vlivy nové výstavby v území.

Vzhledem k nárůstu dopravních intenzit v posledním desetiletí se problémem stává zejména průjezd obcemi a s tím spojené problematické křížení místního provozu a neúnosné zhoršení podmínek pro přecházení chodců. Hluková a emisní zátěž podél této komunikace v obou obcích překračuje únosné limity a výjimka ze zákona je udělena do roku 2025.

Var. A

je převzata z projektové dokumentace zpracované v roce 1999 společností HBH jako přeložka sil. II/426. Tato varianta řeší pouze přeložku sil. II/426 jako severozápadní obchvat Strážnice. Podle dokumentace pro Územní rozhodnutí, zpracované HBH Brno v roce 1999, 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.

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 navrhovaná ve variantě A.

je převzata ze studie zpracované US Brno v roce 2002, dle studie červená varianta vyhodnocená ve studii jako optimální (vyhýbá se územím soustavy Natura 2000 a záplavovým oblastem).

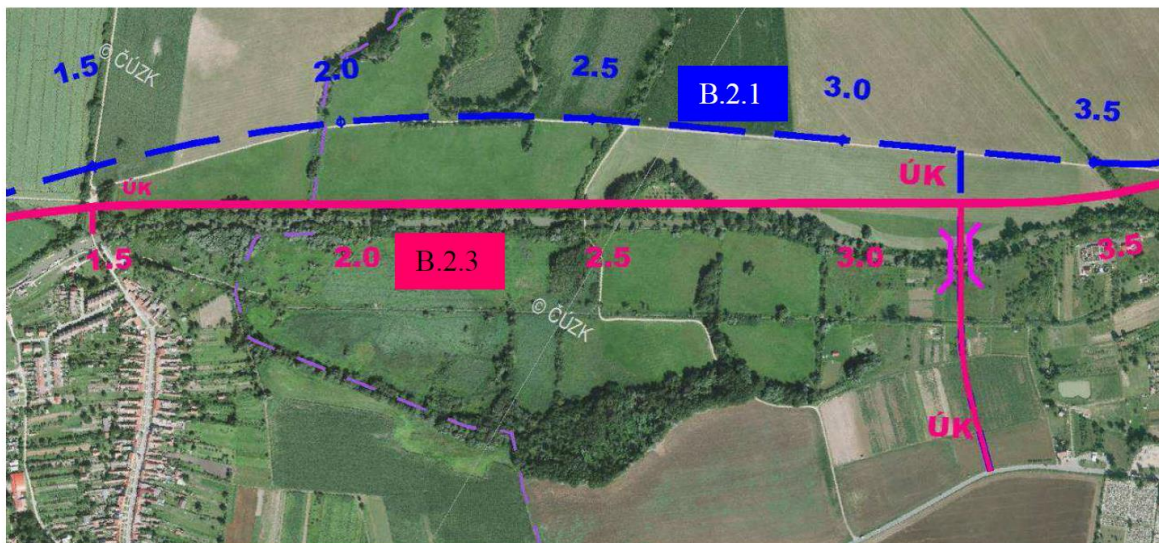
V porovnání s ostatními zvažovanými variantami lze tuto variantu charakterizovat největším negativním vlivem na krajinný ráz území a největším zábořem zemědělského půdního fondu. Vliv na krajinný ráz je zdůrazňován zejména s ohledem na výškové vedení trasy obchvatu, který opouští rovinaté území nivy řeky Moravy a vybíhá do kopcovitého terénu okraje Bílých Karpat. V této oblasti však trasa vede téměř výhradně po zemědělsky intenzivně využívané půdě a na rozdíl od variant vedoucí nivou řeky Moravy téměř nezasahuje ekologicky i esteticky cenné ekosystémy, které rovněž utvářejí krajinný ráz celého území. S ohledem na její délku a nutnost budovat náročné mostní objekty, je investičně náročná. Výhodou této trasy je to, že míjí území soustavy NATURA 2000 a vede (až na jedinou výjimku) „pouze“ IV. zónou ochrany CHKO Bílé Karpaty.

Délka trasy – po připojení na stávající sil. I/55 činí cca 4,9 km. Zde může být konec stavby obchvatu Petrova, nebo spojný bod do varianty A jako severozápadního obchvatu Strážnice. Plná funkce obchvatu obou obcí však bude naplněna až po zprovoznění varianty C.

je navržena jako severní obchvat obce Petrov, řešící propoj mezi sil. I/55 a přeloženou II/426 – varianta A. Zde může být konec stavby obchvatu Petrova, nebo spojný bod do varianty A jako severozápadního obchvatu Strážnice. Trasa délky cca 3,5 km je vedena v souběhu s Baťovým kanálem územím Natura 2000, přičemž zasahuje do zaplavovaných území, a proto je nutno počítat se složitým zakládáním. Vytváří tím hráz ovlivňující průtokové poměry řešeného území (zhotoviteli není znám podrobnější stupeň zpracování, než linie zakreslená do přiložené mapky). Plná funkce obchvatu obou obcí může být naplněna až po zprovoznění varianty C.

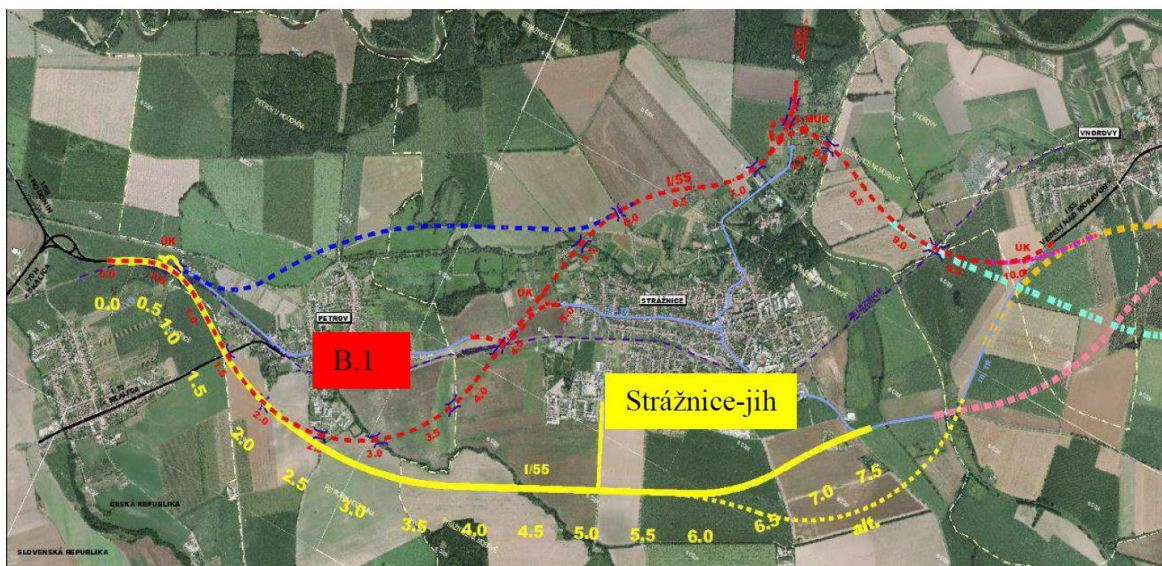
Na základě analýzy území se nabízí navrhnout a prověřit k variantě B.2.1. ještě variantu **B.2.3.** trasovanou **v těsném souběhu s Baťovým kanálem** – viz příčný řez terénem a zakres do mapy:





Tato varianta však znamená též výrazné vlivy z hlediska ochrany přírody a krajiny, kdy mimo vážný střet s EVL Strážnicko (podobný jako u varianty B.2.1) přibývá navíc riziko významnějších střetů z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, protože vede v prostoru cennějších biotopů, než varianta B.2.1.

Po jednání s orgány Ochrany přírody byl vznesen podnět k prověření možnosti vedení obchvatu Strážnice jihem v návaznosti na variantu B.1 obchvatu Petrova.



Tato varianta, ani návrh koridoru trasy vedený jihem Strážnice, nebyly předmětem zadání, proto nebude se souhlasem zadavatele v rámci této studie dále rozpracovávána ani pojmána do vyhodnocení. Podle vyjádření orgánů ochrany přírody však je to varianta, která z hlediska OP nevykazuje téměř žádná negativa. Z dopravního hlediska by bylo možno s ohledem na omezené možnosti připojení centra obce a delší trasu přivaděče od výhledové R55 (s využitím var. C) usuzovat na nižší účinnost, než by mohly dosáhnout ostatní varianty.

Shrnutí k variantám:

Řešení obchvatů obcí je řešením silnic II. třídy v parametrech silnic I. třídy. Řešení dle var. B.2.1 je problematické z hlediska zásahu do chráněných území (území soustavy Natura 2000) a ovlivnění záplavových poměrů. Varianta B.1 má problémy v zásahu do zemědělsky využívaných ploch a ve větší délce, která trochu snižuje její účinnost.

Dále Ing. Novák uvedl vystoupení spolupracujících odborníků:

- Ing. Obrdlík ze společnosti WELL Consulting podrobně specifikoval střety jednotlivých variant s prvky ochrany přírody a krajiny. K největším střetům dochází v případě varianty B.2.1 (severní varianta obchvatu Petrova). Tato varianta v podstatě rozděluje území EVL Strážnicko „na tři části“, přičemž odborně biologická významnost tohoto zásahu nespočívá ani tak v předmětu současné ochrany tohoto území – ohniváčka černočárného, nýbrž v zásahu do cenných biotopů v území s řadou významných přírodních fenoménů. Tyto fenomény jsou přitom zasaženy všemi variantami vedoucími nivou řeky Moravy, V území EVL je tento zásah nejvýznamnější. Ing. Obrdlík uvedl, že ohniváček černočárný je druh na Moravě (zejména jižní a jihovýchodní) častý, přičemž se v posledních letech šíří i do Čech (zejména východních a jižních). Druh je dle současné legislativy (dle prováděcí vyhlášky 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., v platném znění) zařazen do kategorie silně ohrožených druhů. Jeho legislativní ochrana a ochrana v rámci soustavy Natura 2000 je tedy neopomenutelná. Zásah do EVL je z procesního hlediska velmi problematický a při současné legislativní situaci je tato varianta v podstatě neprosaditelná. Z předmětů ochrany PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, která je zasažena zejména variantou A a B.2.1 byl na jednání zdůrazněn zejména zásah do biotopu strakapouda jižního, příp. i strakapouda prostředního. V případě varianty jižního obchvatu Petrova (B.1) bylo konstatováno její vedení převážně intenzivně zemědělsky využívanou krajinou, přičemž kromě zásahu do krajinného rázu stojí za pozornost zejména křížení s vodním tokem Radějovky. Podél toku se vine jediné území nacházející se v jiné než IV. (nejnižší) zóně ochrany CHKO, a to ve II. zóně ochrany. Dále zástupci společnosti WELL Consulting poukázali na průchod obchvatu kolem památkové rezervace Vinné sklepy Plže, které jsou však v relativně velké vzdálenosti od koridoru obchvatu. Na závěr bylo uvedeno, že vzhledem k vedení obchvatu téměř výhradně intenzivně využívanou krajinou, je touto variantou zasaženo výrazně méně cenných ekosystémů, než je tomu v případě vedení obchvatu nivou řeky Moravy.
- Ing. arch. Kabela okomentoval dopady do územních plánů obcí, resp. začlenění předložených variant obchvatů do území z hlediska zastavěného území a z hlediska územních plánů. Z hlediska vazeb obcí k jejich zázemí a urbanistickému potenciálu je nejvíce problematická trasa B.1 dle prezentace v příloze, která zasahuje do obou krajinných celků – do říčního luhu i kulturní krajiny. Přínosem varianty B.2.3 je souběh dvou dopravních cest (plavebního kanálu a silničního obchvatu) v jednom koridoru, tedy zamezení další fragmentace krajiny a narušení zažitých provozních a prostorových vztahů. Poukázal na záplavové území vodních toků v území. Všechny varianty se budou vymezovat k R 55.

Intenzity dopravy

Model rozdělení dopravních zátěží mezi R 55 a obchvaty obcí byl zpracován v materiálech pro ZÚR v roce 2008. Aktualizace na Celostátní sčítání dopravy 2010 dosud nebyla provedena. Rovněž k dnešku nebyl zpracován model dopravních zátěží pro zjištění podílu dopravy na obchvatech a v průjezdu obcemi. Tento stav ZÚR neřeší, neboť se zabývá pouze stavem s R55. Situaci ovlivní Tahová studie silnice R 55, která má být projednávána v první polovině roku 2014. Strategický materiál MD ČR „Sektorová strategie II“ uvádí v oblasti dopravních zatížení oproti Celostátnímu sčítání dopravy z roku 2010 a výhledovým zátěžím

dle TP 225 diametrálně nižší hodnoty. Ve 2. etapě bude prověřena relevantnost dopravních zátěží v souvislosti s návrhem technického řešení variant obchvatu.

Z hlediska výhodnosti variant se na základě dosavadních výsledků jeví jako výhodnější trasa A, realizace varianty A je reálnější, neboť umožňuje řešení ve 2 časových etapách.

Stavební náklady

Ing. Novák uvedl, že všechny varianty budou hodnoceny a porovnány mezi sebou. Jedním z hledisek bude ekonomické hodnocení, provedené v cenové úrovni roku 2013 (CÚ 2014 bude vydána cca v pololetí, index cen stavebních prací má od roku 2010 lehce klesající tendenci).

Orientačním odhadem ceny realizace se trasa A zatím jeví cca o ½ mld. dražší. U trasy B nelze v podrobnosti řešené územní studií zaručit reálnost vyřešení střetů s ochranou přírody, trasa B se jeví jako riziková i s ohledem na nejasnou výši finančních nákladů spojených s realizací případných kompenzačních opatření.

Lze usuzovat, že celkové investiční náklady, zahrnující rovněž protipovodňová opatření a kompenzaci dopadů na ŽP by dosáhly podobné výše jako u trasy A.

VARIANTY

OBJEKTY:	A	A1,5	B.1	B.2.1	B.2.2	B.2.3	C
Komunikace	141	63	199	243	23	240	104
Mosty	100	46	310	25	22	25	63
MÚK	-	-	-	-	-	-	45
Cena základních objektů stavby včetně expertních úprav	240	108	508	268	45	266	212

Rizika	101	45	188	113	19	112	78
Ostatní objekty	57	26	156	69	12	68	65
Provizorní položka	40	18	85	45	8	45	36
Celková cena stavby varianty	438	197	938	494	83	490	391

Cena stavby

CELKEM

TRASA A	438		938				391	1 766
TRASA B		197		494	83		391	1 165

V navazující diskuzi bylo diskutováno:

Ing. arch. Hamrlová se dotázala na reálnost varianty B.2.1 (severní varianta, která je ve střetu s ochranou přírody). Zástupce zhotovitele reprodukoval názor orgánů ochrany přírody – varianty A – severní obchvat Strážnice a Jižní obchvat Petrova není problém ochrany přírody, severní obchvat Strážnice a severní obchvat Petrova v trase severně od Baťova kanálu je ve střetu s EVL v rámci NATURA 2000.

Pan Ing. Šašinka, bývalý starosta Strážnice preferoval trasu severního obchvatu Strážnice a Petrova, který zároveň vytváří opatření proti povodním, přimknutím trasy silnice k Baťovu kanálu – varianta B.2.3. Dle jeho názoru lze vyřešit střet navrhované trasy s EVL s trasou.

Navrhoval úpravu řešení varianty B, diskutoval rozložení a možnost umístění mimoúrovňových křižovatek (dále jen MÚK). Navrhl kompilaci obou diskutovaných variant, A a B tak, že 1. etapou realizace bude severní část var. B (která je prakticky totožná s var. A) až po křižovatku a poté její napojení příčkou do stávající silnice I/55 mezi Strážnicí a Petrovem. Zbývající část var. B severně Baťova kanálu by byla 2. etapou realizace.

Ing. Novák odpověděl, že zohlednění limitů v území v případě severní varianty se projeví na výši investičních nákladů – průchod územím Natura 2000, neúnosné náplavní nivy atd.

Pan místostarosta z Petrova odmítá řešení var. A s etapou, neboť Petrov ze severu územně omezuje ochrana přírody a na jihu by Petrov omezoval jižní obchvat, obec by neměla šanci na územní rozvoj. Preferuje severní variantu obchvatu Petrova v trase B, severně Baťova kanálu, přičemž deklarovanou výši investic nepovažuje za rozhodující – tím je především udržitelný rozvoj obce.

Ing. Obrdlík zdůraznil, že orgány ochrany přírody i autorizované osoby musí postupovat v souladu s platnými právními předpisy ochrany přírody a z tohoto pohledu upozorňuje na pravděpodobnost, že var. B bude zablokována pro významné negativní vlivy na EVL Strážnicko.

Ing. Franek navrhl upravit kritéria hodnocení z pohledu zdraví obyvatelstva a z pohledu zásahu do krajiny.

Ing. Obrdlík vysvětlil, že ochrana přírody má více indikátorů, než jiné vlivy na životní prostředí a pouhý součet tedy výsledky zkresluje. Zástupce zhotovitele přislíbil, že se bude touto problematikou zabývat a že budou odděleny vlivy na přírodu a krajinu a na další složky životního prostředí.

Ing. Švarcová zdůraznila potřebu více podpořit omezení vlivů na veřejné zdraví, která má oproti ochraně přírody menší podporu v platných zákonech a předpisech, zamýšlela se nad možností úpravy hranic EVL – ty nějak historicky vznikly a i zde by mohl být zohledněn vývoj.

Ing. arch. Hamrlová požaduje hodnotit v rámci územní studie 3 pilíře – sociální, ekonomický a environmentální.

Ing. Okaníková upozornila na záplavové území, bude se vyhlašovat záplavové území Radějovky. Bylo dohodnuto, že po ukončení jednání se zhotovitel a paní Smutná sejdou nad podklady.

Jednání zakončil pan radní Ing. Tesařík. Zamýšlel se nad budoucím správčovstvím a vlastnictvím nových obchvatů a vyzval zástupce Ministerstva dopravy k vyjádření.

Ing. Marec uvedl, že Ministerstvo trvale podporuje realizaci silnice R 55, obchvaty obcí jsou alternativním dočasným řešením úprav sil. I/55 a vlastníkem obchvatů by měl tedy být do realizace R55 stát.

Ing. arch. Hamrlová – do ZÚR JMK budou převzaty koridory obou variant, budou posouzeny komplexně v kontextu scénářů Návrhu ZÚR JMK.

Přítomní byli informováni, že 2. etapa územní studie bude dokončena v termínu 31.03.2014.

Kontaktní osoby pro komunikaci jsou:

- za pořizovatele Ing. arch. Hana Houzarová, tel: 541 651 317, e-mail: houzarova.hana@kr-jihomoravsky.cz
- za zhotovitele Ing. Jiří Ráček, tel: 543 516 544, e-mail: racek@pk-ossendorf.cz

Prezentace z jednání bude rozeslána současně se záznamem z jednání

Přílohy:

- Prezenční listina

Zaznamenala: Ing. arch. Houzarová dne 18.03.2014

Prezenční listina

z jednání konaného ve věci „Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov“ dne 12.03.2014, ve 14.00 hod. v budově Městského úřadu ve Strážnici.

Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
MILOS KOZUBIČEK	MĚSTO STRÁZNICE	518670100	starosta@straznice-mesto.cz	
ZUZANA GAUDREA	— II —	518670277		
TOUBA KUDRKA	OBEC STRÁZNICE	005 02879	starosta@straznice-obec.cz	
STANISLAV TCHÁČEK	— I —	724 161469	starosta@okocendo.cz	
Michal Petr Křehel	Obec Petrov	602 749643	starosta@obec-petrov.cz	
OTAVO ŠKARL	OBEC PETROV	724 161469	starosta@obec-petrov.cz	
FRANEK	KÚJMK OD	541 651 314	frank.michael@kujmk.cz	
ČERNÝ	KÚJMK OD	541 651 324	cerny.michael@kujmk.cz	
P. MAREC	MD	325 131476		
M. SEIDELOVÁ	ČAD CR, GP, BDO	549 131 726	miroslava.seidelova@csd.cz	
ANT. TEJAL	JMK	541 651 112	tejal.antonin@kujmk.cz	
J. GAFAROV	SOCHOBIL	577 119666	gafarov.jaroslav@sochobil.cz	
Z. JAGOS	— " —	— " —		

Jméno	Organizace	Telefon	e-mail	Podpis
Rozsalský	Město Strážnice	724 746155	podatelna@straznice-mesto.cz	
MAREK NAZÁTEL	KÚJMK OŽP	541 651 122	namabl.marek@kujmk.cz	
ROZANA DEJNEKOVÁ	MĚSTO STRÁZNICE	578 306030	rozana.dejneka@straznice-mesto.cz	
HANA KOSÍŘOVÁ	Město Strážnice	602 033853	hana.kosirova@straznice-mesto.cz	
ALEŠ STUCHLÍK	USB	777 812449	stuchlik@usbno.cz	
PANDA CIZNEKOVÁ	USB	661 727 711	cizneka@usbno.cz	
OLGA JANÍČKOVÁ	KÚJMK OŽP	541 651 314	janicka.olga@kujmk.cz	
JANA JANÍČKOVÁ	— " —	541 651 375	janicka.jana@kujmk.cz	
PATRIK OPAŘIL	WELL Consulting	777 354449	oparil@wellcon.cz	
RYŠÁŘEK	— II —	777 399208	rysarik@wellcon.cz	
RAČEK JIRÍ	PE-ESSENDORF	707 573 411	racek@pe-essendorf.cz	
NOVÁK VL.	— " —		novak@pe-essendorf.cz	
STANĚK TOMAŠ	— " —	773 874000	staneck@pe-essendorf.cz	
CABETA MILCÍ	LAD STUDIO	724 353476	info@lad-studio.cz	
LUNGA STANISLAV	KÚJMK OŽP	546 651 350	lunga.stanislav@kujmk.cz	
HROUZKOVÁ HANA	— " —	541 651 314	hrouzkova.hana@kujmk.cz	
JOSEF GABRIKA	Město Strážnice	724 162257	jaromir.gabrika@straznice-mesto.cz	