VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY Č. 5B ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA KROMĚŘÍŽE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ NULOVÉ VARIANTY

Pořizovatel: Městský úřad Kroměříž

Zhotovitel: doc. Ing. arch. Maxmilian Wittmann, Ph.D.

srpen 2013

VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY Č. 5B ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA KROMĚŘÍŽE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ NULOVÉ VARIANTY

ve smyslu §47, odst. 3, zákona 183/2006 Sb. a přílohy č. 5 vyhl. č. 500/2006 Sb. v platném znění

Objednatel:

Město Kroměříž, Velké náměstí č. 115/1, 767 58 Kroměříž,
zastoupené starostkou města Mgr. Danielou Hebnarovou

Pořizovatel:

Městský úřad Kroměříž, Ing. arch. Pavel Máselník
+420 573 321 286, e-mail: pavel.maselnik@mesto-kromeriz.cz

Zhotovitel:

doc. Ing. arch. Maxmilian Wittmann, Ph.D.
Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury, Poříčí 273/5, 639 00 Brno
tel.: +420 603 723 956, e-mail: wittmann@fa.vutbr.cz

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí:

Ing. Pavla Žídková
747 62 Mokré Lazce 293
tel.: +420 777 807 191, e-mail: zidkova.pavla@seznam.cz

Spolupráce:

doc. Ing.arch. Gabriel Kopáčik, Dr., Ateliér KO&SA, Svahová 32, 623 00 Brno (ÚpMK - urbanistická koncepce)
Ing. Stanislav Prokeš, Rezkova 57, 602 00 Brno (ÚpMK - dopravní koncepce)
Ing. Jiří Boháč, HBH projekt, Kabátníkova 5, 602 00 Brno (sčítání dopravy, ekonomie)
Mgr. Oldřich Pecák, Krejčího 10a, 627 00 Brno (hluková zátěž venkovního prostoru)

Obsah

ÚVOD **4**

A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ **9**

B. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ÚZEMÍ NATURA 2000 ..... **10**

C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ PODLE VYBRANÝCH SLEDOVANÝCH JEVŮ **11**

C.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY ŘEŠENÍ 11

C.2 VYHODNOCENÍ VLIVŮ DLE VYBRANÝCH JEVŮ V OBLASTI SOCIÁLNÍ, EKONOMICKÉ A ENVIRONMENTÁLNÍ 15

C.2.1 Vliv na vývoj vybraných jevů v oblasti sociální *15*

C.2.2 Vliv na vývoj vybraných jevů v oblasti ekonomické *16*

C.2.3 Vliv na vývoj vybraných jevů v oblasti environmentální *23*

D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA VÝSLEDKY ANALÝZY SILNÝCH STRÁNEK, SLABÝCH STRÁNEK, PŘÍLEŽITOSTÍ A HROZEB V ÚZEMÍ **28**

D.1 VLIV NA VYUŽITÍ SILNÝCH STRÁNEK 29

D.2 VLIV NA ELIMINACI SLABÝCH STRÁNEK 31

D.3 VLIV NA VYUŽITÍ PŘÍLEŽITOSTÍ 33

D.4 VLIV NA ELIMINACI A SNÍŽENÍ HROZEB 35

E. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ **36**

F. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRNUTÍ **37**

F.1 VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA VYVÁŽENOST VZTAHU PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ 37

F.2 SHRNUTÍ PŘÍNOSU PRO PŘEDCHÁZENÍ ZJIŠTĚNÝM RIZIKŮM OVLIVŇUJÍCÍM POTŘEBY ŽIVOTA SOUČASNÉ GENERACE OBYVATEL A PRO PŘEDCHÁZENÍ PŘEDPOKLÁDANÝM OHROŽENÍM PODMÍNEK ŽIVOTA GENERACÍ BUDOUCÍCH 38

GRAFICKÁ PŘÍLOHA: 40

Příloha: Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví (Ing. Pavla Žídková, 8/2013)

Úvod

Důvody zpracování *Vyhodnocení*

Požadavek na zpracování *Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na udržitelný rozvoj území včetně nulové varianty* byl definován objednávkou města Kroměříže z 3. 7. 2013 a jejím upřesněním z 8. 7. 2013.

Cílem zpracování tohoto materiálu je rozšíření předcházejícího *Vyhodnocení vlivů konceptu změny 5B územního plánu Kroměříže na udržitelný rozvoj území* (Wittmann, 6/2012), v němž byly posuzovány dvě varianty vedení obchvatu Kroměříže silnicí II/432, o tzv. *nulovou variantu*. Doplněné *Vyhodnocení* porovnává obě dvě již hodnocené varianty obchvatu se situací, kdy by nebyl navrhován výše uvedený silniční obchvat a platil by původní Územní plán města Kroměříže. Návrh obchvatu, včetně vymezí relativně širokého koridoru pro jeho realizaci, je obsažen v platných Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje (dále jen ZÚR ZK) jako veřejně prospěšná stavba pro dopravu - silnice nadmístního významu PK18 Kroměříž - a změna č. 5b územního plánu města Kroměříže jej měla do územního plánu města zapracovat. Toto *Vyhodnocení* je tak podkladem pro výběr vhodnější polohy obchvatu, případně též podnětem ke změně ZÚR ZK spočívající v posunu nebo vypuštění koridoru vymezeného pro zmíněný silniční obchvat.

Vyhodnocení užívá pro dvě varianty obchvatu lišící se polohou obchvatu Kroměříže silnicí II/432 (zpracované v rámci konceptu *Změny č.5B* územního plánu) a variantu respektující dopravní řešení dle platného územního plánu (tzv. *nulovou variantu*) tato označení:

- Změna č. 5B - varianta 1 – silniční obchvat severně od letiště (v souladu se ZÚR ZK) - dále *Změna ÚP 5B - varianta 1* nebo jen *varianta 1*.
- Změna č. 5B - varianta 2 – silniční obchvat jižně od letiště (dle požadavků zastupitelstva města, mimo koridor vymezený ZÚR) - dále *Změna ÚP 5B - varianta 2* nebo jen *varianta 2*.
- Dopravní řešení dle platného územního plánu bez navrženého obchvatu - dále *ÚP varianta 0* nebo jen *varianta 0.*

Toto doplněné *Vyhodnocení* přebírá tam, kde je to účelné, informace a poznatky z předchozího *Vyhodnocení*, včetně jeho podkladů (Wittmann, 6/2012).

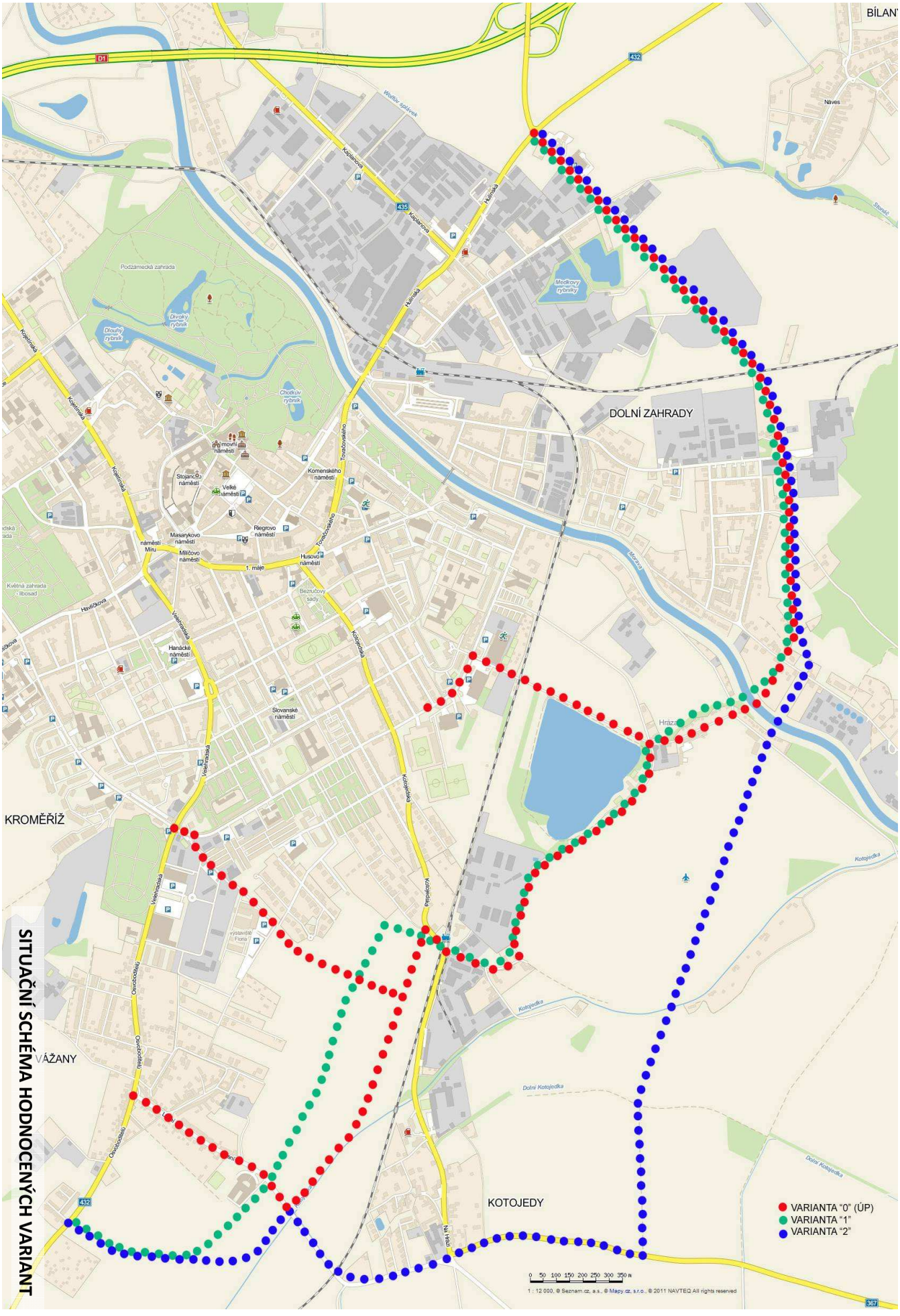
Podklady:

1. Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví zpracované přiměřeně dle přílohy č. 9 dle zákona č. 100/2001 Sb. a v rozsahu přílohy č. 1 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Ing. Pavla Žídková, 15.8.2013 - příloha tohoto Vyhodnocení)
2. Koncept změny č. 5B - varianta 1 (Ateliér KO&SA, 10/2011, 4/2012)
3. Koncept změny č. 5B - varianta 2 (Ateliér KO&SA, 4/2012)
4. Vyhodnocení vlivů konceptu změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na udržitelný rozvoj území (Wittmann, 6/2012)
5. Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví (Žídková, 9.6.2012 - příloha Vyhodnocení vlivů z 6/2012)
6. Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví (Žídková, 28.12.2012)
7. Posouzení vlivu koncepce na předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy NATURA 2000 (Kuras, 11/2010 - příloha Vyhodnocení vlivů návrhu změny č.5 ÚPmB na udržitelný rozvoj území z 2010)
8. Odborný cenový odhad nákladů varianty 1 a 2 (HBH projekt, 6/2012 - příloha Vyhodnocení vlivů z 6/2012)
9. Územní studie obchvatu Kroměříže silnicí II/432 (Kopáčik a Prokeš 9/2009, doplněk 6/2011)
10. Hluková zátěž chráněného venkovního prostoru II/432 (Pecák 10/2009 - příloha územní studie obchvatu Kroměříže silnicí II/432)
11. Sčítání dopravy na silnici II/432 ul. Hulínská - Osvoboditelů v Kroměříži (HBH Projekt 6/2011)
12. Územní plán města Kroměříže ve znění změn č. 1, 2, 3, 4, 5a
13. Zásadu územního rozvoje Zlínského kraje (aktualizace 10/2012)
14. Generel dopravy Zlínského kraje (aktualizace 6/2010)
15. Celostátní sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v ČR v roce 2010 (Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné na http://scitani2010.rsd.cz)
16. Výsledky celostátního sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v ČR v roce 2005 (Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné na http://www.scitani2005.rsd.cz)
17. Strategický plán města Kroměříže - aktualizace na léta 2010 – 2020 (dostupné na http://dataplan.info/cz)

Popis tras

Varianta 1 (severně od letiště, dle ZUR)		*Varianta 2* (jižně od letiště)		*Varianta 0 (severojižní tranzit a obsluhu území zajišťuje místní sběrná komunikace)*	
popis trasy	problémy, dopady	popis trasy	problémy, dopady	popis trasy	problémy, dopady
po stávající ul. Jožky Silného	stávající komunikace v zásadě vyhovuje	po stávající ul. Jožky Silného	stávající komunikace v zásadě vyhovuje	po stávající ul. Jožky Silného	stávající komunikace v zásadě vyhovuje
mimoúrovňové křížení s železnicí	vodovod DN 250, kanalizace DN 500, výtlaková kanalizace z Bílan, plynovod VTL 150, VVN 300/397	mimoúrovňové křížení s železnicí	vodovod DN 250, kanalizace DN 500, výtlaková kanalizace z Bílan, plynovodu VTL 150 VVN 300/397	křížení s železnicí	z hlediska bezpečnosti potřebné mimoúrovňové křížení a přeložky inženýrských sítí
v prodloužení ul. J. Silného zemědělskou plochou podél Bílanského lesa po křižovatku s ul. Dolnozahradskou (dle ÚP)	demolice rodinného dvojdomku na p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž), chatka č.p. 7701 (KÚ Kroměříž, možné hlukové ovlivnění RD na Dolnozahradské	v prodloužení ul. J. Silného zemědělskou plochou podél Bílanského lesa po křižovatku s ul. (východně trasy ÚP)	demolice rodinného dvojdomku na p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž), těsně kolem neevid. domku na p.č. 1612/4 (KÚ Kroměříž), možné hlukové ovlivnění RD na Dolnozahradské	sběrná komunikace v prodloužení ul. J. Silného zemědělskou plochou podél Bílanského lesa po křižovatku s ul. Dolnozahradskou	demolice rodinného dvojdomku na p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž), možné hlukové ovlivnění RD na Dolnozahradské
most přes řeku Moravu	regionální biokoridor chatka p.č. 6696/1	most přes řeku Moravu	regionální biokoridor chatka p.č. 6607	most přes řeku Moravu	regionální biokoridor, riziko ohrožení chatek p.č. 6696/1 a 6598
ul. Na Hrázi - dvě alternativy trasy: a) jižně od zahrádek, b) severně od zahrádek	omezení zahrádek nebo místního biokoridoru, těsně kolem hospody a skupinky řadových RD (hlukové ovlivnění)	křižovatka s ulicí Na Hrázi	omezení zahrádek	ul. Na Hrázi – sběrná komunikace	omezení zahrádek, kolem hospody a skupinky řadových RD (hlukové ovlivnění)
v trase stávající účelové komunikace mezi letištěm a Bagrákem, ul. Altýře	místní biocentrum	podél jižní strany letiště, kolmo přes Kotojedku	místní biokoridor	sběrná komunikace v trase stávající účelové komunikace mezi letištěm a Bagrákem, napojení na ulici Altýře	nutno vyřešit souběh s cyklistickou stezkou, možné zpomalení dopravy v oblasti ul. Altýře

mimoúrovňová křižovatka s ul. Kotojedskou, vlečkou a železnicí	konflikt s rozvojovými záměry na ploše 33a, technicky složité přemostění, křížení s inženýrskými sítěmi	zemědělskými plochami kolmo na silnici II/367	zábor ZPF, rozdělní zemědělských ploch	křížení s ul.Kotojedskou, železnicí a železniční vlečkou	zpomalení dopravy, případně složité mimoúrovňové křížení
paralelně s železnicí rozvojovými plochami ve Vážanech, křižovatka s ulicí Lesní		po silnici II/367 mimoúrovňovým křížením přes železnici a Kotojedku na ul. Lesní	místní biokoridor	Dvě trasy nové sběrné komunikace: a) paralelně s železnicí a podél Kotojedky na ul. Lesní b) po prodloužené ul. K Výstavišti na ul. Moravskou a Velehradskou	
podél domova důchodů přes zemědělské plochy, vyústění na ul. Osvoboditelů u ul. Hulské	zábor ZPF, rozdělní zemědělských ploch	přes zemědělské plochy, vyústění na ul. Osvoboditelů u ul. Hulské	zábor ZPF, rozdělní zemědělských ploch	po stávající ulici Lesní (sil. III/36734) na ul. Osvoboditelů	zvýšení dopravy a hluku podél RD na ul.Lesní



SITUAČNÍ SCHÉMA HODNOCENÝCH VARIANT

A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Pro posouzení *varianty 1* obchvatu Kroměříže silnicí II/432 jako součásti změny č.5 ÚPmK bylo v r. 2010 vypracováno *Vyhodnocení vlivů změny č. 5 územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví zpracované přiměřeně dle přílohy č. 9 dle zákona č.100/2001 Sb. a v rozsahu přílohy č. 1 zákona č. 183/2006 Sb.(Ing. Pavla Žídková, 11/2010).*

Ve vyhodnocení, které *nerozporuje realizaci obchvatu* je konstatováno: „Navrhovaná územně plánovací koncepce sama o sobě ani v kontextu s dosud platným územním plánem nepřináší zásadní negativní vlivy, které by nebylo možno v průběhu realizace jednotlivých opatření průběžně minimalizovat nebo eliminovat konkrétními podmínkami provedení. Pozitivní vlivy realizace změny ÚP převažují nad možnými dílčími negativními dopady. Navrhovaná změna č. 5 (zahrnující realizaci obchvatu) je v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje území".

Podrobnější informace viz: *Vyhodnocení vlivů změny č. 5 územního plánu města Kroměříže na životní prostředí...(Ing. Pavla Žídková, 11/2010).*

Pro posouzení *varianty 2* a porovnání s *variantou 1* obchvatu Kroměříže silnicí II/432 bylo zpracováno *Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví zpracované přiměřeně dle přílohy č. 9 dle zákona č. 100/2001 Sb. a v rozsahu přílohy č. 1 zákona č. 183/2006 Sb. (Ing. Pavla Žídková, 6/2012).*

Navrhovaná změna č. 5B ÚPmK je zpracovatelkou doporučena k realizaci ve *variantě 1* při splnění specifikovaných podmínek (kapitola 7 tohoto *Vyhodnocení*).

Pro posouzení *varianty 0* a porovnání s *variantou 1 a 2* obchvatu Kroměříže silnicí II/432 bylo zpracováno *Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví zpracované přiměřeně dle přílohy č. 9 dle zákona č. 100/2001 Sb. a v rozsahu přílohy č. 1 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Ing. Pavla Žídková, 8/2013).*

V závěrech tohoto materiálu je konstatováno, že nebyly nalezeny takové významné negativní vlivy, které by realizaci kterékoliv z variant bránily nebo ji výrazně omezovaly. Doplňující vyjádření je současně žádoucí citovat:

„Zpracovatelka SEA považuje za stěžejní otázku potřebu odvedení dopravy z centra města. Z tohoto důvodu se přes vyrovnanost vlivů navrhovaných variant přiklání k realizaci *varianty 1* nebo *0*.

Variantu 0 považuje zpracovatelka SEA za poněkud méně vhodnou s ohledem na předpokládané méně komfortní prostorové parametry a tedy předpokládanou nižší využitelnost této komunikace. Pokud by dopravní model ukázal, že je objem dopravy odvedený z centra města při realizaci *varianty 0* obdobný jako u *varianty 1*, není důvodu k jejímu zamítnutí (pozn. Wittmann: ÚP neřeší parametry komunikace definované až při územním řízení).

Za nejméně vhodnou variantu považuje zpracovatelka SEA *variantu 2* z důvodu jejího značného odklonu od zástavby a převedení podstatně nižšího objemu dopravy z centra než u *variant 1* a *0*.“

Požadavky vyplývající z potencionálního rizika hluku a emisí z dopravy kolem návrhové komunikace *varianty 1* jsou již v předložené finální verzi konceptu změny ÚP úměrně podrobnosti a měřítku ÚPD zapracovány (změna funkčního využití z obytné funkce na smíšenou - plochy ID 5-9-2.13, 5-9-2.14, 5-9-2.15, 5-9-2.16, a odsun komunikace a doplnění pásu zeleně u domova důchodců - plocha ID 5-9-2.12). Také platný územní plán umožňuje realizovat novou výstavbu tak, aby nedocházelo ke konfliktu chráněného prostoru s vlivy dopravy, pro dotčené rozvojové plochy určuje zpracovat územní studii, kde by byly požadavky na výstavbu podrobněji specifikovány.

B. Vyhodnocení vlivů na území Natura 2000

Posouzení *varianty 1* obchvatu Kroměříže silnicí II/432 jako součásti dalších změn (změna ÚP č.5) bylo zpracováno v rámci *Vyhodnocení vlivů návrhu Změny č. 5 územního plánu města Kroměříže (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D, 11/2010).* V materiálu je konstatováno, že navržená změna č. 5 územního plánu města Kroměříže zahrnující výstavbu obchvatu nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

Podrobnější informace viz: *Vyhodnocení vlivů návrhu Změny č. 5 územního plánu města Kroměříže (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D, 11/2010).*

Pro posouzení *varianty 2* obchvatu Kroměříže silnicí II/432 nebylo vzhledem k absentujícím relevantním vlivům Vyhodnocení vlivů na území Natura 2000 zpracováno. *Varianta 2* se nedotýká zájmů chráněných dle „Natura 2000“.

Pro posouzení *varianty 0* nebylo Vyhodnocení vlivů na území Natura 2000 zpracováno. *Varianta 0* vykazuje obdobné charakteristiky jako *varianta 1* a kromě toho je součásti stávajícího územního plánu, který nemění.

C. Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů

C.1 Základní charakteristiky řešení

Změna ÚP č.5 B – varianta 1 obchvatu Kroměříže silnicí II/432

V úseku od ulice Hulínské (sil. 1/47) až po napojení na ul. Skopalíkovu je stopa stabilizovaná, využívá se stávající komunikace (ul. J. Silného). Navrhovaný silniční koridor je z větší části v platném ÚP města Kroměříže chráněn pro sběrnou komunikaci jako veřejně prospěšná dopravní stavba, s výjimkou úseku mezi tzv. Bagrákem a sportovním letištěm, tento úsek je v územním plánu navržen jako místní sběrná komunikace, bez statutu veřejně prospěšné stavby.

Po ulici Skopalíkovu je kromě chybějícího mimoúrovňového křížení s železnicí trasa bezproblémová, pro obchvat je ve změně ÚP navržena jako veřejně prospěšná stavba. Další nově vytvořené trase stojí v cestě jeden rodinný domek (dvojdomek) p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž). Navazující část po napojení na prodloužení ul. Karla Rajnocha pak prochází volným terénem zemědělské půdy směrem na Dolní Zahrady, vzniknou zde dvě navazující křižovatky typu „T“. Případný, z prostorového hlediska výhodný železniční podjezd [9] (železnice je zde v mírném násypu a řešení méně zasáhne do obrazu města) si vyžádá přeložku paralelního vodovou DN 250, kanalizace DN 500 v ul. J. Silného včetně připojení výtlakové kanalizace z Bílan a přeložku plynovodu VTL 150 (nadjezd by si vyžádal přeložku vedení elektrického napětí VVN 300/397).

Na ulici Dolnozahradskou ústí obchvat mezi zahrádkami v poloze dnešní úzké polní cesty. Trasování si vyžádá demolici zahradní chatky č.p. 7701 (KÚ Kroměříž), která se ocitá v přidruženém pásu komunikace a dotčeny budou také pozemky 1619/4 (zahrada) a 1613/1 (zahrada rodinného domu). Za průsečnou křižovatkou (Dolnozahradská) je silniční obchvat veden přes stávající zahrádky, na p.č. 1585/12 si vyžádá demolici chatky p.č. 6696 (KÚ Kroměříž).

Za nově navrhovaným mostem přes řeku Moravu je třeba vybudovat novou komunikaci. Trasa lokalizovaná v poloze mezi provozními budovami letiště a zahrádkami v ulici Na Hrázi (je v platném územním plánu deklarována jako veřejně prospěšná stavba) je pro vedení obchvatu příliš úzká. Změna ÚP proto vytváří koridor severně od zahrádek, kde se kříží s lokálním biokoridorem, který vede podél potoka a propojuje řeku Moravu (NRBK 142) s „Bagrákem“ (LBC Hráza). Návrh zde alternativně vyvolá demolici chatky na parcele 1289/34 (ostatní plocha, v KN stavba není vedena) a malého domku p.č. 6598 (vedeného v KN jako objet bydlení bez čísla popisného a evidenčního). Předpokládá se také drobný zásah do několika zahradních parcel a také ohrožení hospody „Rybářská bašta“ (upřesní až konkrétní projektové řešení). Dále silniční

obchvat povede mezi tzv. Bagrákem a přistávací (vzletovou) plochou sportovního letiště ve stopě stávající účelové komunikace. Předpokládá se, že dnešní cyklistická stezka zůstane v rámci vymezeného dopravního koridoru zachována.

Úsek Altýře – křížení s železnicí – Vážany ul. Lesní představuje poměrně komplikovanou část obchvatu. Případný podjezd v oblasti Altýře - Kotojedská mezi dvěma nově budovanými okružními křižovatkami si vyžádá přeložky inženýrských sítí – vodovodu DN 150 v ulici Kotojedské, kanalizace DN 1000 vedoucí paralelně s podjezdem (z ČS Rybníčky v ul. Kožíkova do ul. Altýře) včetně kolmých kanalizačních připojení z ul. Třasoňovy a výtlaku z Kotojedské a přeložky STL plynovodů v ulicích Altýře, Kotojedská a Třasoňova. Nadjezd bude prostorově náročnější a zasáhne do areálu firmy EVV-Moravia a autolakovny (p.č.1172/1, 1172/4…, bez nároku na demolice) [9]. Úsek vedoucí přes Vážany, v současném územním plánu města schválený jako veřejně prospěšná stavba, se v důsledku možného přemostění přes ul. Kotojedskou posouvá o několik desítek metru severněji. Koncepčně se jedná o stejné řešení. Obytná funkce v pásu potenciálně dotčeném dopravním hlukem a emisemi byla na základě doporučení hlukové studie a vyhodnocení vlivů na životní prostředí změněna na smíšenou funkci s bydlením přípustným jen podmíněně.

Poslední úsek až po napojení na ul. Osvoboditelů (sil. II/432) vede volným zemědělsky využívaným terénem v takové vzdálenosti od domova důchodců, aby nebyl ohrožen potenciálním hlukem z dopravy (též upraveno dle požadavků hlukové studie a SEA).

Délka obchvatu je cca 6,23 km.

Změna ÚP č.5 B – varianta 2 obchvatu Kroměříže silnicí II/432

Trasa obchvatu je od severu fixována na ulici Jožky Silného a jejím prostřednictvím je přímo napojena na dálnici D1 (přípojka Kroměříž východ). V trase ulice Jožky Silného kříží obchvat železnici dnes úrovňovým přejezdem. Pro mimoúrovňové křížení je doporučeno řešení podjezdem, pro které svědčí mírný násyp železničního tělesa a také podstatně menší zásah do obrazu města. V tomto úseku se trasa kryje se sběrnou komunikací navrhovanou platným územním plánem. Případný železniční podjezd si vyžádá stejné zásahy do vedení inženýrských sítí jako ve *variantě 1*.

Jižně od křižovatky s ulicí Skopalíkovou je vedena mezi stávající zástavbou a Bílanským lesem, zde vzhledem k územnímu plánu je trasa posunuta o několik metrů směrem východním. Dojde k demolici dvojdomku na konci ul. J. Silného a podél ulice Dolnozahradské bude pravděpodobně dotčen objekt charakteru rodinného domu na zahradě č.p. 1612/4 (k.ú. Kroměříž) neevidovaný v katastru nemovitostí. Ostatní dotčené pozemky kolem ul. Dolnozahradské jsou ve vlastnictví státu.

Polohu dalšího pokračování jižně řeky Moravy určuje letiště, po jehož východní straně je obchvat navržen. V prostoru překročení řeky Moravy, na pravém břehu, si trasa vyžádá zbourání chatky na p.č. 6607 (k.ú. Kroměříž) a zřejmě také na p.č. 6606. Plochy kolem letiště jsou ve vlastnictví města Kroměříže.

Další průběh trasy jižně letiště je ovlivněn přibližovacím prostorem přistávací dráhy. Trasa pokračuje přímo jižně přes polní trať Vlčetín a Bařiny, využívá současnou polní cestu a napojuje se na silnici II. třídy č. 367 Kvasice - Kotojedy. Po této silnici míjí jižní okraj Kotojed a pokračuje po silnici III. třídy ve směru Vážany na ulici Lesní. Trasa kříží železniční trať dnes úrovňovým přejezdem, vzhledem na terénní uspořádání se zde předpokládá nadjezd [9].

Za křížením s potokem Kotojedkou se trasa pravoúhle stáčí k jihozápadu do souběhu s potokem. Zde obchvat navazuje na v opačném směru územním plánem navrhovanou komunikaci procházející tzv. Vážanským rybníkem (v prodloužení ul. Kotojedské). Obloukem se dále obchvat stáčí k severozápadu a napojuje se v mírném náspu na jižním okraji Vážan na ulici Osvoboditelů - silnici II. třídy č. 432, dle aktuálních úprav trasy v konceptu změny ÚP naproti ul. Hulské.

Délka obchvatu je cca 7,00 km.

Platný územní plán, navržená místní sběrná komunikace – varianta 0

Pro převedení tranzitní dopravy silnice II/432 se předpokládá využití stávající i navrhované místní sběrné komunikace, která je situována v celé délce v téměř shodné poloze jako obchvat ve *variantě 1*. Rovněž dopady do území jsou obdobné. Navrhovaná komunikace je z větší části v platném ÚP města Kroměříže chráněna pro sběrnou komunikaci jako veřejně prospěšná dopravní stavba. Územní plán tuto komunikaci řeší prioritně jako sběrnou místní, určenou pro zajištění přepravních vazeb v tangenciálních směrech v jihovýchodním sektoru města a odlehčení dnes dopravně přetížené komunikace vedoucí po jediném mostě přes řeku Moravu těsně kolem historického jádra (ul. Hulínská, Tovačovského, 1. máje, Kotojedská).

V úseku od ulice Hulínské (sil. 1/47) po ul. J. Silného až po ulici Skopalíkovu je kromě chybějícího mimoúrovňového křížení s železnicí trasa stabilizovaná a bezproblémová, je zcela shodná s oběma posuzovanými variantami. Navržená místní sběrná komunikace využívá prodloužení stávající ulice Jožky Silného jižním směrem, nová část má charakter veřejně prospěšné stavby. V navazující oblasti mezi zahrádkami kolmo kříží ulici Dolnozahradskou. Jako veřejně prospěšná stavba je navrženo též přemostění přes řeku Moravu a rozšíření ul. Na Hrázi. Trasa zde vede

poměrně stísněným prostorem kolem zahrádek a hospody (demolice stávajících objektů, kromě asi dvou zahradních chatek v trase mostu přes Moravu, nejsou ale nutné).

Střední úsek navržené sběrné komunikace (není vymezena jako veřejně prospěšná stavba) povede mezi tzv. Bagrákem a přistávací (vzletovou) plochou sportovního letiště přibližně ve stopě stávající účelové komunikace (dnes je zde nově vybudována cyklistická stezka, případnou novou sběrnou komunikaci je třeba s ní koordinovat, což se nejeví jako prostorový problém). V oblasti ulice Altýře využívá navržená místní sběrná komunikace stopy stávajících místních komunikací, které je třeba modifikovat na potřebné parametry. Z územního plánu nevyplývá, že by se zde předpokládalo mimoúrovňové křížení (podrobnější dokumentace neexistuje, nicméně realizace mimoúrovňového křížení se územním plánem nevylučuje).

Územní plán řeší dopravní propustnost městem komplexněji, nesoustředí dopravu pouze do trasy Na Hrázi - Altýře - Kotojedská, ale po vybudování základního komunikačního systému vnikne více alternativ. Vzhledem na současné a také navrhované využití území největší část přepravních vztahů bude zřejmě realizována po ul. Na Hrázi a ul. U Rejdiště (navrhovaná přestavba je veřejně prospěšnou stavbou), dále pak po stávající Obvodové a Moravské s vyústěním na silnici II/432 na Velehradské. Kromě toho také územní plán navrhuje přímé propojení ul. Altýře jižním směrem kolem Kotojed přímo na silnici II/367 a III/36734 (Vážany - Kotojedy - Trávník).

Úsek navazující na křižovatku s ulicemi Třasoňova a Kotojedská je trasován přes jihovýchodní část Vážan, souběžně s železnicí. V platném územním plánu města je tento úsek schválen jako veřejně prospěšná stavba. Oproti *variantě 1* je komunikace posunuta o několik desítek metrů jihovýchodně, blíže k železnici, podél potoka Kotojedka. Navrhovaná místní sběrná komunikace charakteru veřejně prospěšné stavby se následně ve vzdálenější poloze od domova důchodců kolmo napojuje na stávající ulici Lesní (silnici III/36734).

Vyústění tangenciální dopravy na ulici Osvoboditelů (tj. dnešní silnici II/432) lze dle platného ÚP vést jak po stávající ul. Lesní, tak také navrhovanou sběrnou komunikací v prodloužení ulice K Výstavišti (podél bývalých Rybalkových kasáren, dnes hypermarketu a výstaviště Flóra). Obě dvě komunikace jsou v ÚP součástí jižních městských dopravních „polookruhů“. Záleží na konkrétních návrhových parametrech nových komunikací a dopravní organizaci provozu, jaký podíl dopravy bude kudy veden, územní plán to neřeší. Z hlediska stávajícího i plánovaného využití se jeví výrazně větší potenciální nároky na dopravní zatížení komunikace kolem výstaviště, která propojí Velehradskou a Moravskou, než na ulici Lesní.

C.2 Vyhodnocení vlivů dle vybraných jevů v oblasti sociální, ekonomické a environmentální

Pro hodnocení vlivů *plánovaných komunikací na vybrané relevantní jevy (popř. hodnoty) v území*, které jsou v komplexní podobě součástí SWOT analýzy *Strategického plánu města Kroměříže - Aktualizace na léta 2010 – 2020* a *RURÚ/Aktualizace 2010 pro správní obvod ORP Kroměříž*, byl zvolen srovnávací text doplněný bilanční ikonou. Dvojitá, popř. trojitá ikona oproti ikoně jednoduché (+/-) značí výrazněji pozitivní (++, popř. +++) nebo výrazněji negativní (--, popř. ---) vliv. Ikony mají vzájemně relativní hodnotu, vyjadřují intenzitu vztahu k témuž hodnocenému jevu. Bilanční ikony hodnotící sledovaný jev mají tento význam:

\+ pozitivní vliv, ++ výrazný pozitivní vliv, +++ nejvýraznější pozitivní vliv

\- negativní vliv, -- výrazný negativní vliv, --- nejvýraznější negativní vliv

0 bez vlivu

C.2.1 Vliv na vývoj vybraných jevů v oblasti sociální

Jev	Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1	Hodnocení	Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2	Hodnocení	Vliv varianty 0	Hodnocení
Rozvoj všech vrstev společnosti	Posílení příležitostí pro bydlení i pracovní uplatnění	+	Posílení příležitostí pro bydlení i pracovní uplatnění	+	Posílení příležitostí pro bydlení i pracovní uplatnění	+
Stabilizace počtu obyvatel	Posílení příležitostí pro bydlení i pracovní uplatnění ve vazbě na stávající urbanizované území	+	Bez vlivu	0	Posílení příležitostí pro bydlení i pracovní uplatnění ve vazbě na stávající urbanizované území	+

Komentář a shrnutí:

Kladný vliv *varianty 2* je oproti *variantám 1* a *0* méně výrazný. *Navržená komunikace ve variantě 2 by pouze částečně obsluhovala stávající osídlené území.* Neumožňovala by přímé napojení rozsáhlých rozvojových ploch v Zaoskolí (plochy č. 35, 36, 37a,b, 38a,b platného ÚP) a ve Vážanech (plochy č. 31, 32, V10, V11, V12 platného ÚP).

C.2.2 Vliv na vývoj vybraných jevů v oblasti ekonomické

Jev	Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1	Hodnocení	Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2	Hodnocení	Vliv varianty 0	Hodnocení
Ekonomická náročnost realizace	Zejména most přes řeku Moravu a dvojí křížení železnice. Celkové náklady 538,77 milionů Kč	--	Zejména most přes řeku Moravu a dvojí křížení železnice. Celkové náklady 531, 89 milionů Kč	--	Zejména most přes řeku Moravu a dvojí křížení železnice. Celkové náklady mírně nižší než u var. 1, při plnohodnotném prostorovém řešení a eliminaci úrovňových křížení úspora v řádu jednotek procent	--
Vyvolané náklady (úspory) v realizaci dopravního skeletu města	Nahradí místní sběrnou komunikaci, která by se v úseku mezi ul. Hulínskou a ul. Lesní stejně dle platného ÚP měla realizovat	++	V zásadě nemá vliv na místní dopravní koncepci, z velké části je realizována nad rámec městských komunikací	0	Využije místní sběrnou komunikaci, která by se v úseku mezi ul. Hulínskou a ul. Lesní dle platného ÚP měla realizovat	0
Demolice, zásahy do existující zástavby	Demolice stávajících objektů a další zásahy do území	-	Demolice stávajících objektů a další zásahy do území	-	Demolice stávajících objektů a další zásahy do území	-
Parametry automobilové dopravy	Sníží dopravní zatížení v centru (ul.Tovačovského – 1.máje) o tranzit a úměrnou část místní dopravy – tj. celkem o cca 4000 vozidel/24 hod., přispěje k příznivějšímu rozvedení cílové, zdrojové i vnitřní dopravy a tím k omezení dopravního zatížení na obslužné síti v podstatě rezidenčních ulic. Potenciální zpomalení dopravy je minimalizováno	+++	Sníží dopravní zatížení v centru (ul.Tovačovského – 1. máje) o tranzit – tj. o cca 1900 vozidel/24 hod. Varianta 2 je vhodná téměř výhradně jen pro vedení tranzitní dopravy, pro rozvádění zdrojové a cílové dopravy je použitelná jen naprosto okrajově, pro vedení vnitřní dopravy je využitelná jen pro lokality přímo na její trase.	+	Sníží dopravní zatížení v centru (ul.Tovačovského – 1.máje) o tranzit a úměrnou část místní dopravy (v míře stejné nebo o něco nižší než u var. 1), přispěje k příznivému rozvedení a rozptýlení cílové, zdrojové i vnitřní dopravy a tím k omezení dopravního zatížení na obslužné síti v podstatě rezidenčních ulic.	++

Potenciál pro rozvoj v souvisejících lokalitách	Snadnější průjezd Kroměříží, posílí možnosti rozvoje oblastí Zaoskolí a Vážan	++	Snadnější průjezd Kroměříží, posílí možností rozvoje v plochách ZPF nad rámec současně platného ÚP	+	Snadnější průjezd Kroměříží, posílí možnosti rozvoje oblastí Zaoskolí a Vážan	++
Záplavové území jako potenciál škod	Bez vlivu na zvýšení potenciálních povodňových škod při zachování funkce protipovodňových opatření	0	Bez vlivu na zvýšení potenciálních povodňových škod při zachování funkce protipovodňových opatření	0	Bez vlivu na zvýšení potenciálních povodňových škod při zachování funkce protipovodňových opatření	0
Náhrady za změnu území v důsledku nerealizace obchvatu	Kompenzace v souladu s §102 Zákona 183/2006 Sb.	-	Kompenzace v souladu s §102 Zákona 183/2006 Sb.	--	Nové plochy v souvislosti návrhem komunikací jsou minimální	0

Komentář k vybraným jevům

Ekonomická náročnost realizace

Pro výpočet nákladů realizace *varianty 1* a *2* obchvatu byl zpracován odhad ceny *(HBH Projekt s.r.o, 6/2012).* Celkové náklady zahrnují náklady na přípravu stavby a stavební náklady.

Varianta 0 je z hlediska nákladů o něco málo levnější jako varianta 1 (kratší o poslední úsek; šířkové uspořádání včetně mostů by mohlo být stejné, ale protože komunikace by nemusely nutně splňovat požadavky na meziměstskou dopravu, tak by ev. mohly být řešeny i méně nákladně). Lze konstatovat, že *varianta 0* je levnější jako celek, ale v důsledku pravděpodobně dražší pro město. Lze očekávat, že by město financovalo místní sběrnou komunikaci včetně jejích finančně nejproblematičtějších úseků - mostu přes řeku a křížení se železnicí.

Náklady	varianta 1 (náklady v Kč)	varianta 2 (náklady v Kč)	varianta 0 (náklady)
Náklady na přípravu stavby	52 398 630	51 871 100	V řádu jednotek procent o něco málo nižší než u varianty 1.
Stavební náklady	486 368 660	480 021 984	V řádu jednotek procent o něco málo nižší než u varianty 1.
Náklady celkem	**538 767 290**	**531 893 084**	V řádu jednotek procent o něco málo nižší než u varianty 1.

Varianta 1, ač kratší, je oproti *variantě 2* dle ukazatelů vypočtené ceny nepatrně nákladnější, technické řešení je standardně v intravilánu náročnější a nákladnější. Rozdíl v cenách je ovšem, vzhledem k rozsahu celkových nákladů a možné nepřesnosti vstupních dat vyplývající z malé podrobnosti územního plánu, zcela zanedbatelný.

Varianta 0 je (v řádu jednotek procent) o něco málo levnější než *varianta 1*.

Vzhledem k možným nepřesnostem v cenách nelze tyto číselné parametry považovat za jediné či zcela rozhodující při volbě konkrétní varianty. Z hlediska posuzovaného udržitelného rozvoje území má jejich vypovídací hodnota spíše menší relevanci.

Vyvolané náklady (úspory) v realizaci dopravního skeletu města

Realizací *varianty 1* se ušetří náklady na výstavbu místní sběrné komunikace, které by ve *variantě 0* neslo město. *Varianta 2* tuto místní komunikaci nenahradí a bude potřeba pro zajištění dopravního fungování města investovat do místní sběrné komunikace další nemalé finanční prostředky.

Dotčení (demolice) objektů a pozemků ve *variantách 1, 2 a 0* (upřesní a potvrdí až konkrétní projektové řešení):

Varianta 1:

- rodinný domek (dvojdomek) p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž)
- zahradní chatka č.p. 7701 (KÚ Kroměříž)
- dotčeny pozemky 1619/4 (zahrada) a 1613/1 (zahrada rodinného domu)
- chatka p.č. 6696 (KÚ Kroměříž) na p.č.1585/12 (obchvat veden přes stávající zahrádky)
- alternativně chatka p.č. 1289/34 (ostatní plocha, v KN stavba není vedena)
- alternativně malý domek p.č. 6598 (vedeného v KN jako objet bydlení bez čísla popisného a evidenčního)
- ovlivnění zahradních parcel
- vliv na hospodu „Rybářská bašta“ upřesní až konkrétní projektové řešení.

Varianta 2:

- rodinný domek (dvojdomek) p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž)
- dotčen objekt charakteru rodinného domu na zahradě č.p. 1612/4 (k.ú. Kroměříž) neevidovaný v KN.
- dotčeny pozemky kolem ul. Dolnozahradské ve vlastnictví státu
- chatka na p.č. 6607 (k.ú. Kroměříž)
- chatka na p.č. 6606 (k.ú. Kroměříž)

Varianta 0:

- rodinný domek (dvojdomek) p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž)
- riziko ohrožení chatky p.č. 6696/1 (KÚ Kroměříž)
- riziko ohrožení objektu p.č. 6598 (dopad do pozemku 1289/34)
- možné omezení zahrádek a skupiny řadových RD v úseku ulice Na hrázi (hlukové ovlivnění)
- vliv na hospodu „Rybářská bašta“ upřesní až konkrétní projektové řešení.

Lze konstatovat, že demolice a zásahy jsou ve všech třech variantách díky zvolenému trasování minimalizovány.

Parametry automobilové dopravy.

Vzhledem k hodnoceným *variantám 1* a *2* a pro jejich srovnání s *variantou 0* je nutno zdůraznit, že pro realizaci komunikace ve *variantách 1* a *2* je konceptem změny ÚP důsledně vymezen širší koridor (25 až 50 m), který je celý určen jako veřejně prospěšná stavba, což může umožnit komfortnější dopravní řešení i snadnější realizaci stavby.

Dále lze konstatovat a rozšířit fakta uvedená v předchozím *Vyhodnocení* (Wittmann, 6/2012). Snížení dopravy v nejvíce zatížených dopravních úsecích v centru při *variantě 1* bude nezanedbatelně výraznější než při *variantě 2*, neboť po *trase varianty 1* kromě tranzitujících vozidel pojede i výraznější podíl místní dopravy (což přinese žádoucí zvýšení bezpečnosti a snížení hluku v centru města kolem historického jádra). *Varianta 1* je vzhledem k *variantě 2* rovněž lépe zapojena do základního komunikačního systému města - umožňuje lépe svést dopravu z nedokončeného městského okruhu (ul. Albertova, Moravská, Obvodová).

Obchvat v trase dle *varianty 1* přispěje ke zklidnění sítě lokálních místních komunikací v zóně jižně od centra, tedy v zóně převážně rezidenční. Naprosto ústrojně doplňuje neúplnou komunikační síť v jihovýchodním segmentu města novou komunikací s významnou sběrnou funkcí. Atraktivitu komunikace významně zvyšuje mimoúrovňové křížení s místní železnicí i vlečkou v prostoru ul.Kotojedské. Bezprostředně zde napojuje průmyslový okrsek podél železniční tratě a ulice Kotojedské. Trasa svou polohou a svými vazbami umožňuje regulaci těžší nákladní dopravy (nad obvykle limitovaných 6,5 tun) standardními organizačními opatřeními jak v režimu absolutním, tak časově omezeném, tj. užitím opatření běžných v zejména ve starých zemích Evropské unie. Přirozené vazby takto vedené trasy na místní komunikační síť v širších vazbách i aplikovatelná organizační opatření naprosto zásadně ovlivní dopravní poměry ve vnitřní uliční síti města zejména významným omezením nákladní dopravy i dopravy obecně.

Vzhledem k hodnocené *variantě 0* a jejímu srovnání s *variantami 1* a *2* je třeba konstatovat, že v územním plánu *není navržena žádná komunikace pro poslední úsek obchvatu* (jihozápadně od ulice Lesní). Z toho vyplývá, že by v jižní části ulice Osvoboditelů mohlo teoreticky dojít realizací *varianty 1* nebo *2* ke snížení počtu vozidel vůči současnému stavu (tedy i vůči *variantě 0*), dle sčítaní vozidel cca o 921 tranzitujících vozidel za 24 h (HBH 2011), což představuje cca 13% z celkové dopravy na ul. Osvoboditelů. Současně lze ale předpokládat, že by se část vozidel, která dnes jezdí z ploch podél ulice Osvoboditelů hlouběji v Kroměříži a směřuje na ul. Hulínskou kolem historického jádra, mohla po ulici Osvoboditelů vracet, aby raději využila nový obchvat (*varianty 1*, nebo *2*), a pokud by se jim bránilo v odbočení doleva na bližší ul. Lesní, tak by projížděla tímto posledním úsekem ve Vážanech a zatížení ulice Osvoboditelů tu zase zvyšovala. Podobně lze uvažovat, že k dílčímu snížení o teoretických 921 vozidel za 24 h *variantou 1* či *2* vůči *nulové variantě* dojde na ulicí Lesní. Zde pak ale bude mít

na výslednou situaci vliv skutečnost, že část dopravy může raději zvolit trasu po prodloužené ulici K Výstavišti. Konečné chování vozidel bude ovšem určeno až konkrétní organizací dopravy. Přes jisté dílčí výhody se ale realizace obchvatu kolem Vážan kvůli nízkému počtu tranzitujících vozidel nejeví efektivní.

Varianty 0 a 1 jsou ve srovnání s *variantou 2* i v jižní úseku přínosnější, neboť odvádějí průjezdnou dopravu z centra místní části Kotojedy a řeší velice kolizní křižovatku železnice a ul. Altýře s ul. Kotojedskou (tzv. „nová Kotojedská“ vede západně od železnice).

Varianta 0 přinese rozptýlení provozu po místních komunikacích dle podmínek konkrétních dopravně organizačních opatření (viz. situační schéma str.8). Ve své podstatě je *varianta* 0 trasovaná přibližně ve stopě *varianty 1*. Nemusí mít přitom charakter silnice II.tř (v gesci krajského odboru dopravy). To může znamenat, že komunikace převede menší množství vozidel menší rychlostí, méně dopravně odlehčí centru města, ale na druhé straně zde existuje i předpoklad menšího rizika negativních vlivů na zástavbu a krajinu kolem nové komunikace. Tyto faktory společně se skutečností, že trasa *varianty 0* je v porovnání s *variantou 1* vymezena „měkčeji“ vůči okolí, znamenají v přímém srovnání její *vyšší společenskou akceptovatelnost*.

Jedinou výhodou *varianty 2* vůči *variantě 1* nebo *0* je to, že umí lépe, tj. bezkolizně, převést tranzitní regionální dopravu kolem města. Ale vzhledem k velmi malému počtu tranzitující vozidel [11] se vzhledem k nákladům nejeví její realizace rentabilní, nová komunikace v jižní části města má smysl je tehdy, umožní-li zároveň převést také významnější část místní dopravy.

Potenciál pro územní a ekonomický rozvoj

Lze rozšířit fakta konstatovaná v předchozím *Vyhodnocení* (Wittmann, 6/2012). Napojení potenciálních rozvojových ploch přinese jejich ekonomický rozvoj. Kromě dotčených obytných území se jedná zejména o areál bývalých Rybalkových kasáren, donedávna brownfield, dnes z velké části znovuvyužívané - nový hypermarket a také výstaviště Floria, které se sem přesouvá z Věžek. Tyto lokality jsou velmi náročné na dopravu, jejíž značný objem může být odveden mimo ulici Osvoboditelů a centrum města lépe *variantou 1* i *0.*

Varianta 2 může podnítit rozvoj mimo dnešní zastavěné a zastavitelné území, což je z hlediska optimálně vyváženého rozvoje města v souladu se strategií jeho rozvoje jev méně pozitivní, nebo přinejmenším diskutabilní. Za klady *varianty 2* lze v tomto smyslu považovat potenciální možnost umístění nové průmyslové zóny východně od Kotojed (není sice v platném územním plánu, ale průzkumy a rozbory /Ateliér KO&SA, 2011/ pro nový územní plán tuto plochu vytipovaly k prověření).

V případě nerealizace obchvatu nebo místní sběrné komunikace dle územního plánu hrozí další narůstající dopravní zatížení ul. Osvoboditelů, navazující ul. Velehradské a bezpochyby také uličního tahu Moravská – Obvodová – Spáčilova se zaústěním do ulice Tovačovského. Potíže lze očekávat na křižovatce s ulicí Tovačovského. Samozřejmě se absence obchvatu projeví také zvýšenou intenzitou v ulici Kotojedské včetně zhoršení bezpečnostních dopravních poměrů na průjezdu Kotojedy.

Převedená dopravní kapacita posílí územní rozvoj v navazujících lokalitách. Výrazně pozitivní vliv mají *varianty 1* a *0*.

Záplavové území jako potenciál škod

Všechny posuzované varianty respektují elementární zásady povodňové ochrany stanovené platným územním plánem. Je třeba ale zohlednit informace plynoucí z *Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví (Žídková, 8/2013):*

„Všechny varianty budou částečně v kontaktu s ochrannými hrázemi podél řeky Moravy a procházejí záplavovým území.

Varianty 1 a *0 jsou vedeny po okraji záplavového území* podél Hrubého rybníka.

Naopak trasa *varianty 2 protíná linii protipovodňových hrází* u LBC Altýře. Komunikace ve *variantě 2* při vhodném technickém řešení může doplňovat protipovodňová opatření, je však v každém případně nutné konzultovat její provedení se zpracovatelem projektu protipovodňových opatření.

V každém případě je nutno v rámci procesu EIA při znalosti konkrétního technického provedení komunikace ve vybrané variantě prověřit, zda nebude kolidovat s realizací protipovodňových opatření v území. *Nevhodně zvolené řešení by mohlo významným způsobem negativně ovlivnit povodňovou situaci v území u kterékoliv z variant*.“

Náhrady za změnu území v důsledku nerealizace obchvatu

Realizace všech *tří variant* představuje dlouhodobý záměr ohrožený riziky rostoucími s dlouhým časovým rozpětím realizace. V této souvislosti je třeba upozornit, že v případě nerealizace záměru, který je v ÚP deklarován zastavitelnými funkčními plochami, vzniká při případné zpětné změně ÚP na plochy ZPF povinnost kompenzace vlastníkům pozemků. *Varianty 1* a *0* jsou lokalizovány na plochách určených stávajícím ÚP k zastavění, v případě nerealizace obchvatu budou dále vedeny jako stavební plochy (městský okruh,...). *Varianta 2* je naopak vedena po ZPF, jehož využití komplikuje a případná změna zpět na ZPF nese rizika ve smyslu § 102 odst. 2 Zákona 183/2006 Sb. v platném znění.

V ustanovení § 102 odst. 2 Zákona 183/2006 Sb. v platném znění se uvádí: „Vlastníkovi pozemku, kterému vznikla prokazatelná majetková újma v důsledku zrušení určení pozemku k zastavění na základě změny územního plánu nebo vydáním nového územního plánu, náleží náhrada...“

Výše náhrad může být v případě *varianty 2* výrazně vyšší než v případě *varianty 1* a *0.* Nové plochy v souvislosti návrhem komunikací jsou u *varianty 0* minimální.

Shrnutí

Vliv všech *tří variant* na vývoj vybraných jevů v oblasti ekonomické není jednoznačný, je kladný, záporný i neutrální (zanedbatelný). Kladný vliv *varianty 2* je oproti *variantám 1* a *0* méně výrazný.

C.2.3 Vliv na vývoj vybraných jevů v oblasti environmentální

Jev	Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1	Hodnocení	Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2	Hodnocení	Vliv varianty 0	Hodnocení
Hluková zátěž obydlených a dalších chráněných území - přímá	Neohrožuje hlukem	0	Neohrožuje hlukem	0	Neohrožuje hlukem	0
Hluková zátěž obydlených a dalších chráněných území - vyvolaná	Snížení dopravy a tím i hluku na ul. Osvoboditelů a kolem historického jádra	+++	Drobné snížení dopravy a tím i hluku na ul. Osvoboditelů a kolem historického jádra	+	Snížení dopravy a tím i hluku kolem historického jádra	++
ÚSES	Křížení biokoridorů	-	Křížení biokoridorů	-	Křížení biokoridorů	-
Orná půda (ZPF)	Trasování zabírá ZPF, má minimalizovaný vliv vyvážený celkovým efektem	--	Trasování zasahuje výrazněji do půdního fondu, což není zcela vyváženo relevantním pozitivním dopadem	---	Trasování ze všech tří variant nejméně zabírá ZPF, má minimalizovaný vliv vyvážený celkovým efektem	-

Kvalita životního prostředí	Zejména snížení negativního hlukového vlivu dopravy v centru	++	Zejména snížení negativního hlukového vlivu dopravy v centru	+	Zejména snížení negativního hlukového vlivu dopravy v centru	+
Krajinný ráz	Nemá zásadní vliv	0	Má minimální vliv	-	Nemá zásadní vliv	0
Urbanistické hodnoty	Rozvíjí hodnoty	+	Nemá zásadní vliv	0	Rozvíjí hodnoty	+
Architektonické hodnoty	Bez vlivu	0	Bez vlivu	0	Bez vlivu	0

Komentář k vybraným jevům

Hlukové zatížení:

V minulosti byla zpracována studie *Hluková zátěž chráněného venkovního prostoru (Mgr.Oldřich Pecák, 10/2009)* hodnotící hlukovou zátěž dotčeného území ve *variantě 1* obchvatu.

Navržená komunikace ve *variantách 1* a *0* prochází okrajem města, takže se svými hlukovými dopady jen minimálně dotkne stávající zástavby. V rozvojových úsecích potenciálně dotčených hlukem *varianty 1* je navržena místo bydlení smíšená funkce a u domova důchodců je vymezen pás zeleně, nová výstavba v potenciálně dotčených obytných a smíšených plochách stávajícího ÚP je podmíněna zpracováním územní studie, kde bude možno případné konflikty podrobněji řešit.

Problematika dopravního (a vyvolaného hlukového) zatížení ulice Osvoboditelů je podrobně popsána v kapitole C.2.2, v komentáři k položce *Parametry automobilové dopravy*. V této souvislosti lze doplnit, že nové rodinné domy na konci Vážan (ul. Kopce a Hulská) jsou z hlediska hluku (Pecák, 2009) v dostatečné odstupové vzdálenosti od dopravy na ul. Osvoboditelů (kromě jednoho domku úplně na konci obce vysunutého ze skupiny, přičemž ten bude ohrožen při kterékoliv variantě).

Ve všech třech variantách lze očekávat, že poklesne stávající dopravní, imisní a hlukové zatížení centrální části města.

Silniční obchvat ve všech třech variantách navazuje na již realizované dopravní koridory. Zejména v případě *variant 1* a *0* povede v trasách, které jsou pro dopravu již vymezeny v platném územním plánu.

Navržená komunikace ve *variantě 2* prochází okrajem města a částečně jej úplně míjí, takže se svými hlukovými dopady jen *zcela minimálně* dotkne stávající zástavby.

ÚSES

Síť ÚSES v dotčeném území má charakter dostatečně průchodného systému, kde osu systému tvoří vodní tok Morava (NRBK 142).

Ve *Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví (Žídková, 8/2013)* se konstatuje:

„Všechny varianty mají mírně negativní vliv na ÚSES. Křižují lokální biokoridory vedené podél drobných vodotečí i nadregionální biokoridor podél Moravy, což však může být účinně eliminováno jejich dostatečně kapacitním přemostěním. Shodně se přibližují k regionálnímu biocentru Filena. Více negativním vlivem je souběh s lokálními biokoridory, který rovněž nastává u všech variant (u *varianty 1* v prostoru severně od LBC Hráza, u *var. 2* a *0* v jižní části před spojením obou tras).

Var. 2 oproti *var. 1* navíc dvakrát křižuje lokální biokoridory, *var. 1* a *0* se více přimyká k lokálnímu biocentru Hráza.

Zpracovatelka posouzení tedy považuje všechny varianty z hlediska vlivu na ÚSES za obdobné.“

Orná půda, zábor ZPF

Všechna tři řešení vyvolají zábory zemědělské půdy. Skutečný zábor vlastní komunikací bude nicméně výrazně menší než související vyznačený koridor. *Varianta 1* zasáhne převážně plochy určené platným ÚP k zastavění. *Varianta 2* vyvolá zábor na plochách ZPF. *Varianta 2* vytváří zcela novou severojižní trasu, výrazněji narušuje zemědělské hospodaření a má větší dopad na zábor zemědělského půdního fondu. *Varianta 0* díky nejméně náročným očekávaným parametrům komunikace i díky absentující poslední části obchvatu (jihozápadně od ulice Lesní) vyvolá ze všech tří variant nejmenší zábor ZPF.

Kvalita životního prostředí

Vedení obchvatu ve všech třech variantách přispěje k dílčímu snížení negativního vlivu dopravy v centru Kroměříže, u *varianty 2* ale výrazně méně než u *varianty 1 a 0.*

Vliv na vývoj krajinného rázu

Krajinný ráz je tvořen vnímanými přírodními, kulturními a historickými charakteristikami určitého místa či oblasti. Krajinný ráz dotčeného území je charakterizován ucelenými, kompaktními celky orné půdy, lesů a kompaktního zastavění formovaného kolem nebo v přímé vazbě na centrální urbanizovanou oblast. Vnímané hodnoty území nebudou v případě všech tří variant dopravního řešení zásadním způsobem dotčeny. Liniová stavba obchvatu ve *variantě 2* mírně zasáhne do obrazu území. *Varianta 2* je doprovázena výraznějšími zásahy do obhospodařované krajiny. *Varianty 1* a *0* vykazují srovnatelný, méně výrazný zásah do krajinného rázu a obhospodařované krajiny.

Při posuzování všech tří *variant* se lze ztotožnit rovněž se závěry, které přináší *Vyhodnocení vlivů změny č. 5B územního plánu města Kroměříže na životní prostředí a veřejné zdraví (Žídková, 8/2013):*

„Podle názoru zpracovatelky je vliv na krajinný ráz mírně větší u *varianty 2*, která vede ve větší vzdálenosti od zástavby města volnou krajinou a dojde tak k větší fragmentaci území než u *variant 1* a *0*, které jsou více přimknuty k zástavbě.

Vlivy všech variant jsou však poměrně malé, žádná z variant negativně neovlivňuje kulturně nebo pohledově významné hodnoty území a patrně u žádné z nich nedojde k významnému ovlivnění dálkových pohledů (to je závislé na konkrétním technickém řešení, které v současné době není známo). U *varianty 1* a *0* však dojde ke značnému přiblížení k lokalitě Hráza, která je v území považována za rekreační a přírodně cenné klidové území.“

Vliv na vývoj urbanistických (architektonických) hodnot

Urbanistické a architektonické hodnoty tvoří ucelenou, specifickou skupinu parametrů indikujících ve svém důsledku udržitelný sociální rozvoj, který limituje utváření stabilního osídlení.

Vedení obchvatu ve *variantách 1* a *0* nepřinese změny, které by byly v rozporu s historickými urbanistickými a s komunikací nedotčenými architektonickými hodnotami území. Vedení tras naopak maximálně respektuje stávající urbanistické hodnoty, rozvíjí je a zachovává celistvost a kompaktnost zastavěného území. Trasy jsou vedeny mimo historické jádro města a jeho předpokládané technické provedení nepovede ke vzniku prostorově výrazné dominanty území. Ustálená výšková hladina zástavby daná historickým vývojem nebude stavbou narušena. Trasy nezasáhnou do obrazu města, do jeho kompozice a nenaruší historicky cenné panorama.

Vedení obchvatu ve *variantě 2* se urbanistických hodnot území nedotýká. Rovněž architektonických hodnot se *varianta 2* nedotkne. Vedení trasy zejména v oblasti východně od letiště a Kotojed umožní rozvíjet a formovat zcela nové území. V současné podobě by ovšem komunikace obsluhovala neosídlené území. I v tomto případě ale nebude vytvořena nová prostorová dominanta narušující historické hodnoty kompozice města.

V souvislosti s budoucím urbanistickým vývojem města je třeba konstatovat následující skutečnosti.

Výhledové trendy vývoje počtu obyvatelstva a rozvoje souvisejících urbanistických funkcí na Kroměřížsku nevytvářejí již výraznou potřebu nových urbanizovaných ploch na „zelené louce“, nově se objevují spíše požadavky na přestavbu již zastavěných území. Obecně platí, že v podobných podmínkách mají uplatňované požadavky po rozvojových plochách často spíše spekulativní charakter. Z hlediska požadavků na udržitelný rozvoj území je další extenzivní rozvoj Kroměříže, který by mohl být evokován vedením nové komunikace až za vnějším okrajem zastavěného města, spíše nežádoucí. Smysl v oddálené – *jižní* poloze (*varianta 2*) by měla obchvatová komunikace pouze tehdy, kdyby po ní výhledově jezdilo alespoň 15.000 vozidel. K tomu ale nedojde. Po trase II/432 mezi ulicí Hulínskou (od křižovatky s ul. Chropyňskou) a Osvoboditelů (severní okraj Vážan) projede dle sčítání HBH 2011 pouze 739 vozidel za 24 h a mezi Kotojedy (severní okraj) a ul. Hulínskou 1044 vozidel za 24 h, přičemž v těchto počtech jsou již i auta, co mají cíl ve Vážanech a Kotojedech (viz. grafická příloha). V dílčích úsecích by obchvat sloužil již zcela zanedbatelnému počtu vozidel: Skopalíková-Kotojedská 137, Hulínská-Skopalíkova 137, Bílanská-Kotojedská 72. Když by tedy obchvat využívala jen tranzitní doprava, tak by v nejvytíženějších úsecích obchvatem projíždělo max. cca 2000 vozidel. Pokud by měl silniční obchvat sloužit, jak vyplývá z termínu, zejména pro tranzitní dopravu, využívalo by jej zmíněných 739 vozidel jedoucích dnes od Ratají po ul. Osvoboditelů na jihovýchodě Kroměříže (z Vážan) směrem na ul. Hulínskou na severozápadě Kroměříže, tedy po silnici II/432 (směrové sčítaní, HBH 2011). Připočteme-li k tomu další vazby mezi okrajovými částmi Kroměříže, tak by kolem Vážan při *variantách 0* a *1* jezdilo 921 až 978 vozidel za 24 h a ve středním úseku obchvatu severně od letiště 2174 vozidel. Při *variantě 2* by jižně kolem letiště jezdilo teoreticky jen oněch zmíněných 978 vozidel. Přitom kapacita takové silnice je 20 až 30 tisíc vozidel za 24 h. Samozřejmě by komunikaci při *variantě 0* a *1* využívala také vozidla obsluhující přilehlé rozvojové území (*varianta 2* takovým rozvojovým územím neprochází). Kromě toho by bylo žádoucí převést na „obchvat“ i část dopravy z vnitřní Kroměříže, kde nejvíce obtěžuje hlukem a je překážkou v území. Šance takového využití ale klesá se vzdáleností obchvatu od centra, při *variantě 2* je jen velmi malá. Kroměříž potřebuje vnitřní jižní městský okruh mezi ulicemi Kojetínská a Jožky Silného včetně mostu přes řeku Moravu. Ač je komunikace (ve *var.1 a 2*) nazývána *silničním obchvatem*, jedná se spíše o *vnější městský okruh*, který má význam zejména pro místní dopravu, pro regionální dopravu má význam nepoměrně menší. Proto je výhodnější *varianta 1* než *varianta 2*.

Nová komunikace bude mít tedy smysl tehdy, pokud bude procházet zastavěným či zastavitelným územím a budou-li ji ve velké míře využívat místí obyvatelé a také ti, pro něž Kroměříž představuje cíl cesty, a dnes projíždějí vnitřním městem. Proto jsou *varianty 1* a *0* výhodnější než *varianta 2*.

S ohledem na předchozí skutečnosti lze konstatovat:

Varianty 1 a *0* prokazatelně podporují rozvoj stávajících urbanistických hodnot kompaktního města. *Varianta 2* se urbanistických hodnot nedotýká, vytváří diskutabilní předpoklady pro extenzivní expanzi města do zemědělských ploch.

Shrnutí

Lze konstatovat, že *varianty 1* a *0* pozitivněji ovlivňují analyzované faktory rozvoje města.

D. Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území

Hodnocení vlivů plánovaných komunikací na silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby (popř. hodnoty) v území vychází z relevantních pojmů deklarovaných v materiálu *Strategický plán města Kroměříže/Aktualizace na léta 2010 – 2020* (zejména kapitola *II.9. Souhrnná SWOT analýza města Kroměříže* a kapitola *II.10 SWOT analýza prioritních oblastí rozvoje města*). Bylo zvoleno slovní hodnocení doplněné bilanční ikonou. Dvojitá, popř. trojitá ikona oproti ikoně jednoduché (+/-) značí výrazněji pozitivní (++, popř. +++) nebo výrazněji negativní (--, popř. ---) vliv. Ikony mají pouze vzájemně relativní hodnotu, vyjadřují intenzitu vztahu k témuž hodnocenému jevu. Bilanční ikony hodnotící sledovaný jev mají tento význam:

\+ pozitivní vliv, ++ výrazný pozitivní vliv, +++ nejvýraznější pozitivní vliv

\- negativní vliv, -- výrazný negativní vliv, --- nejvýraznější negativní vliv

0 bez vlivu

D.1 Vliv na využití silných stránek

Silné stránky	Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1	Hodnocení	Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2	Hodnocení	Vliv varianty 0	Hodnocení
Historické město s množstvím kulturních památek	Částečné snížení dopravního zatížení v centru výraznější oproti *variantě 2*	++	Částečné snížení dopravního zatížení v centru	+	Částečné snížení dopravního zatížení v centru výraznější oproti *variantě 2*	++
Dobrá dopravní dostupnost	Zlepšení obslužnosti	++	Zlepšení obslužnosti (jen minimální)	+	Zlepšení obslužnosti	++
Dobré životní prostředí (stejný význam jako v tabulce C.2.3)	Snížení negativního vlivu dopravy v centru i ve Vážanech	+++	Snížení negativního vlivu dopravy v centru	+	Snížení negativního vlivu dopravy v centru	++
Oddělení průmyslové zóny od obytné části města	Zachovává oddělení současné průmyslové zóny od obytné části města.	0	Zachovává oddělení současné průmyslové zóny od obytné části města a vytváří předpoklady pro její rozšíření východně od Kotojed mimo obytné území	+	Zachovává oddělení současné průmyslové zóny od obytné části města.	0
Zlepšující se bezbariérovost ulic a rozšíření cyklostezek	Existuje dobrý předpoklad dle konkrétního projektu	++	Existuje předpoklad dle konkrétního projektu (jen minimální)	0	Existuje dobrý předpoklad dle konkrétního projektu	+
Podmínky pro rozvoj kvalitního bytového fondu	Optimalizace obslužnosti v centru i na okrajích	+	Minimální optimalizace obslužnosti v centru i na okrajích	0	Optimalizace obslužnosti v centru i na okrajích	+

Poloha města	Kvalitní dopravní napojení	+++	zlepšené dopravní napojení	+	Dobré dopravní napojení	++
Větší počet malých a středních podnikatelů	Zlepší podmínky pro podnikání ve vazbě na zastavěné a zastavitelné území města	+	Podmínky pro podnikání ve vazbě na stávající zastavěné území zlepší v menší míře	0	Zlepší podmínky pro podnikání ve vazbě na zastavěné a zastavitelné území města	+
Příjemné místo k životu	Snížení a optimalizace dopravního zatížení	++	Snížení a optimalizace dopravního zatížení v menší míře	+	Snížení a optimalizace dopravního zatížení	++
Tradiční zemědělská oblast	Minimalizovaný zásah do půdního fondu v zastavěném nebo zastavitelném území města	--	Nejvýraznější zásah do půdního fondu mimo zastavěné nebo zastavitelné území města	---	Nejméně výrazný zásah do půdního fondu v zastavěném nebo zastavitelném území města	-
Město služeb bez rozvoje průmyslové zóny (klidné město)	Vytváří podmínky pro lepší fungování města a harmonický rozvoj města	+	Optimalizace obslužnosti na okrajích. Jen minimálně se promítne do lepšího fungování města	0	Vytváří podmínky pro lepší fungování města a harmonický rozvoj města	+
Existence průmyslových areálů	Zlepšuje potenciál rozvoje jihovýchodního sektoru města	+	Teoreticky vytváří možnost rozvoje průmyslové zóny podél obchvatu mimo obytnou část města (zatím ale nad rámec platného ÚP)	+	Zlepšuje potenciál rozvoje jihovýchodního sektoru města	+

Komentář a shrnutí

Varianty 1 a *0* využívají a znatelně posilují deklarované silné stránky města Kroměříže. Jedná se zejména o zlepšení obslužnosti a o snížení dopravního zatížení v centru, které přinese zlepšení životního prostředí a tím i zvýšení komfortu zejména pro pěší uživatele, případně cyklisty.

Varianty 1 a *0* také bezprostředně posílí rozvojové možnosti obslouženého území majícího přímou vazbu na město.

*Varianta 1 o*bchvatu na rozdíl od *varianty 2* je maximálně optimalizována vzhledem k zásahu do půdního fondu, což koresponduje s historickým obrazem Kroměřížska jako tradiční zemědělské oblasti. *Varianta 1,* stejně jako *varianta 0,* zabírá půdu převážně v zastavěném nebo zastavitelném území města.

D.2 Vliv na eliminaci slabých stránek

Slabé stránky	Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1	Hodnocení	Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2	Hodnocení	Vliv varianty 0	Hodnocení
Nedostatek parkovacích ploch	Bez vlivu	0	Bez vlivu	0	Bez vlivu	0
Jediný most přes řeku Moravu	Nový most přes řeku Moravu	++	Nový most přes řeku Moravu, ale v méně vhodné poloze (komplikovanější napojení vnitřního města)	+	Nový most přes řeku Moravu	++
Nedostatek relaxačních zón	Nevytváří možnosti pro vznik nové rekreační zóny	0	Nevytváří možnosti pro vznik nové rekreační zóny	0	Nevytváří možnosti pro vznik nové rekreační zóny	0
Nevyhovující úroveň občanské vybavenosti	Existuje dobrý předpoklad dle konkrétního projektu	++	Existuje předpoklad dle konkrétního projektu, v menší míře	+	Existuje dobrý předpoklad dle konkrétního projektu	++

Špatná průjezdnost městem	Zlepší průjezdnost městem	+++	Zlepší průjezdnost městem v menší míře	+	Zlepší průjezdnost městem	++
Část území leží v záplavové oblasti	Bez vlivu na potenciální povodňovou vlnu za předpokladu ohrázování řeky	0	Bez vlivu na potenciální povodňovou vlnu za předpokladu ohrázování řeky	0	Bez vlivu na potenciální povodňovou vlnu za předpokladu ohrázování řeky	0
Nedostatečný zájem investorů	Nové rozvojové plochy zvýší zájem investorů	+	Nové rozvojové plochy zvýší zájem investorů	+	Nové rozvojové plochy zvýší zájem investorů	+
Zhoršující se stav komunikací na území města	Snížení dopravního zatížení v centru umožní zlepšení kvality komunikací	++	Částečné snížení dopravního zatížení v centru umožní zlepšení kvality komunikací	+	Snížení dopravního zatížení v centru umožní zlepšení kvality komunikací, včetně nově využívané místní sběrné komunikace	+++
Chybí jihovýchodní obchvat	Vznikne jihovýchodní obchvat	+++	Vznikne jihovýchodní obchvat, ale pro město v méně vhodné poloze	+	Zastoupí jihovýchodní obchvat	++
Nedostatek rozvojových ploch (orná půda)	Nabízí rozvojové plochy i mimo ornou půdu	+	Nabízí rozvojové plochy na orné půdě, mimo ni jen minimálně	0	Nabízí rozvojové plochy i mimo ornou půdu	+
Nedostatek ubytovacích kapacit	Nové rozvojové plochy zvýší zájem investorů	+	Nové rozvojové plochy zvýší zájem investorů	+	Nové rozvojové plochy zvýší zájem investorů	+
Periferní poloha města v rámci ČR	Lepší dopravní napojení města i jeho částí, maximálně bezkolizní průjezd	+++	Lepší dopravní napojení města i jeho částí (ale v menší míře než u *varianty 1*)	+	Lepší dopravní napojení města i jeho částí	++

Komentář a shrnutí

Všechny tři varianty obchvatu převážně eliminují slabé stránky města Kroměříže. Zejména zlepšují průjezdnost městem, počítají se stavbou nového mostu přes řeku Moravu a napojují město na nadřazenou silniční síť celostátního významu. Všechny tři varianty ze své podstaty rovněž, byť s rozdílnými dopady a tranzitním komfortem, eliminují jmenovitě deklarovanou slabou stránku města – chybějící jihovýchodní obchvat. Obsahu pojmu *obchvat* použitému v citované *SWOT analýze* (Strategický plán města Kroměříže, Aktualizace na léta 2010 - 2020*)* nejlépe vyhovuje *varianta 2* (bezkolizně převádí tranzitní regionální dopravu kolem města). Pojem *obchvat* lze však v případě Kroměříže důvodně nahradit pojmem *vnější městský okruh*, k němuž jsou vztaženy bilanční ikony použité v tabulce. V takovém případě lépe vyhovují *varianty 1* a *0*. Všechny tři varianty mají zanedbatelný vliv na změny v záplavovém území, které by generovaly navýšený potenciál povodňových škod.

D.3 Vliv na využití příležitostí

Příležitosti	**Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1**	**Hodnocení**	**Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2**	**Hodnocení**	**Vliv varianta 0**	**Hodnocení**
Rozvoj bydlení v okrajových částech měst	Zlepšení obslužnosti potenciálně rozvojového území	+	Potenciálně rozvojové území pro bydlení je z velké části vzdálené od města	-	Zlepšení obslužnosti potenciálně rozvojového území	+
Rozvoj říční dopravy – Baťův kanál	Bez vlivu	0	Bez vlivu	0	Bez vlivu	0
Lepší dopravní dostupnost pro napojení na dálnici	Prokazatelně zlepšuje dopravní dostupnost pro napojení města na dálnici	++	Prokazatelně zlepšuje dopravní dostupnost pro napojení širšího území na dálnici	+	Zlepšuje dopravní dostupnost pro napojení města na dálnici s možným zpomalením tranzitu	+
Spolupráce podnikatelů s veřejným sektorem	Existuje předpoklad intenzivní spolupráce	+	Existuje předpoklad intenzivní spolupráce	+	Existuje předpoklad intenzivní spolupráce	+

Optimalizace systému veřejné dopravy ve Zlínském kraji	Vliv není prokazatelný	0	Vliv není prokazatelný	0	Vliv není prokazatelný	0
Rozvoj sítě cyklostezek	Existuje dobrý předpoklad dle projektu obchvatu	+	Existuje dobrý předpoklad dle projektu obchvatu	+	Existuje dobrý předpoklad dle projektu komunikace	+
Vytipovat přípravu průmyslové zóny a investičně ji připravit městem	Umožní rozvoj výrobních ploch kolem ul. J. Silného (dle platného ÚP). Umožní napojit případnou rekonverzi výrobních ploch uvnitř města (Rybalkova kasárna).	+	Umožní rozvoj výrobních ploch kolem ul. J. Silného (dle platného ÚP). Vytváří předpoklad umístit prům. zónu na JV okraji města (Kotojedy) a nekolizně ji napojit na vnější dopravní systém.	+	Umožní rozvoj výrobních ploch kolem ul. J. Silného (dle platného ÚP). Umožní napojit případnou rekonverzi výrobních ploch uvnitř města.	+
Existence letiště	Posiluje význam a roli letiště	+	Posiluje význam a roli letiště	+	Posiluje význam a roli letiště	+
Využitelnost stávajících průmyslových areálů	Zlepšuje dopravní prostupnost urbanizovaného území	+	Zlepšuje napojení stávajících výrobních ploch severovýchodně od řeky Moravy na vnější dopravní systém pomocí obchvatu (bez průchodu obytným územím).	+	Zlepšuje dopravní prostupnost urbanizovaného území	+

Komentář a shrnutí

Všechny tři posuzované varianty převážně posilují rozvojové příležitosti města Kroměříže.

Varianty 1 a *0* zlepšují obslužnost rozvojového území pro bydlení. *Varianta 2* nemá srovnatelný přímý vliv na stabilizované území, potenciálně rozvojové území pro bydlení je z velké části vzdálené od města, zde ale vytváří lepší předpoklad pro umístění nové průmyslové zóny s přímým napojením na obchvatovou komunikaci. *Všechny varianty* prokazatelně zlepšují dopravní dostupnost pro napojení na dálnici v jihovýchodním sektoru města. *Všechny varianty obchvatu* posilují význam a roli letiště a zlepšují využitelnost stávajících průmyslových areálů.

D.4 Vliv na eliminaci a snížení hrozeb

Hrozby	Vliv změny ÚP č.5 B - varianta 1	Hodnocení	Vliv změny ÚP č.5 B – varianta 2	Hodnocení	Vliv varianty 0	Hodnocení
Ekonomická krize	Zvyšuje zaměstnanost a navyšuje budoucí pracovní příležitosti v závislosti na rozvoji podnikatelských aktivit	+	Zvyšuje zaměstnanost a navyšuje budoucí pracovní příležitosti v závislosti na rozvoji podnikatelských aktivit	+	Zvyšuje zaměstnanost a navyšuje budoucí pracovní příležitosti v závislosti na rozvoji podnikatelských aktivit	+
Povodeň	Bez vlivu na potenciální povodňovou vlnu za předpokladu ohrázování řeky	0	Bez vlivu na potenciální povodňovou vlnu za předpokladu ohrázování řeky	0	Bez vlivu na potenciální povodňovou vlnu za předpokladu ohrázování řeky	0
Přesun průmyslové výroby jinam	Vytváří lepší podmínky pro rozvoj průmyslové výroby	+	Vytváří lepší podmínky pro rozvoj průmyslové výroby zejména ve vzdálenějších lokalitách	+	Vytváří lepší podmínky pro rozvoj průmyslové výroby	+
Stárnutí infrastruktury	Obnovuje stávající a generuje novou infrastrukturu	++	Obnovuje stávající a generuje novou infrastrukturu	++	Obnovuje stávající a generuje novou infrastrukturu	++
Rozvoj průmyslové zóny	Lepší rozvoj výrobních ploch podél ul. J. Silného	++	Lepší rozvoj výrobních ploch podél ul. J. Silného. Vytváří předpoklad umístit průmyslovou zónu na jihovýchodním okraji města (nad rámec ÚP) a napojit průmyslové „zamoraví“ přímo na obchvat, který již téměř míjí chráněná městská území.	+++	Lepší rozvoj výrobních ploch podél ul. J. Silného	++

Zánik současných podniků průmyslové výroby	Vytváří podmínky pro zlepšení dopravy ve městě a tím i pro rekonverzi průmyslových areálů	+	Vytváří lepší podmínky pro rekonverzi stávajících výrobních areálů ve stávající průmyslové zóně podél ul. Jožky Silného.	+	Vytváří podmínky pro zlepšení dopravy ve městě a tím i pro rekonverzi průmyslových areálů	+

Komentář a shrnutí

Všechny tři posuzované varianty mají převážně kladný vliv na eliminaci deklarovaných hrozeb v dotčeném území. Kladný vliv na eliminaci hrozeb má u všech posuzovaných variant srovnatelný nebo mírně odlišný význam.

E. Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování

Při hodnocení posuzovaných *variant 1* a *2 se lze* ztotožnit se závěry formulovanými v části C *Odůvodnění Konceptu změny ÚP č.5B Územního plánu Kroměříže, 4/2012,* citovanými ve dřívějším *Vyhodnocení* (Wittmann, 6/2012):

Z5B ÚPmK byla posouzena vzhledem k cílům a úkolům územního plánování uvedeným zejména v §18 a §19 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

Ad (1) - Realizací komunikace nedojde k narušení vyváženého vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Řešení současných požadavků se neděje na úkor příštích generací. Nově navržené komunikace vytváří dílčí předpoklady pro výstavbu v dotčeném území, pokud toto území je vhodné pro výstavbu dle platného územního plánu.

Ad (2), (3) - Navržená obchvatová komunikace vychází z obecné ideje ZÚR. Jako veřejný záměr by měla odvést tranzitní dopravu z centra města, a tím ji jednak urychlit, ale zejména snížit negativní vliv dopravy na životní prostředí. Na druhé straně nová komunikace ovlivní území, kterým bude procházet a tyto vlivy mohou svým způsobem omezit využívání dotčených pozemků privátními vlastníky, eventuálně mohou být v rozporu s dalšími skupinovými zájmy. Variantní řešení je výrazem hledáním souladu těchto veřejných a soukromých zájmů.

Ad (4) - Žádná z obou posuzovaných variant neohrozí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, urbanistické, architektonické dědictví. Varianty byly řešeny tak, aby při respektování požadavků zadání vedly k hospodárnému využívání zastavěného území, aby dle možnosti minimalizovaly zásahy do krajiny a zemědělské půdy.

Z5B ÚPmK plní zároveň většinu ostatních stavebním zákonem definovaných cílů a úkolů územního plánovaní (§19 stavebního zákona), pokud jsou ovlivnitelné plánovaným předmětem změny - tj. novou dopravní komunikací, problematická je ale ekonomická opodstatněnost silničního obchvatu *varianty 2* (odst. „j“ stavebního zákona).

Dále lze konstatovat, že varianta 0 je v souladu s platným územním plánem města, naplňuje jeho principy a priority. *Varianta 0 (ÚP)*, stejně jako *varianta 1*, je rovněž ideově v souladu s platnými ZÚR ZK. Realizací místní sběrné komunikace (*varianta 0*) nedojde k narušení podmínek pro vytváření příznivého životního prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel území. Realizace současných územních potřeb a řešení dopravních vztahů v území se neděje na úkor příštích generací. Nově navržená komunikace vytváří předpoklady pro výstavbu v souvisejícím území, je-li toto území vhodné pro výstavbu dle platného územního plánu. Místní sběrná komunikace vycházející z požadavků územního plánu neohrozí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, urbanistické a architektonické dědictví. Její trasování minimalizuje zásahy do krajiny a zemědělské půdy. Místní sběrná komunikace je v souladu s prioritami územního plánování města.

F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

F.1 Vyhodnocení vlivů na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území

Realizace místní sběrné komunikace (*varianta 0*) i obchvatu ve *variantách 1* a *2* umožňuje rozvoj územně souvisejících lokalit při zachování nebo zkvalitnění stávajících životních podmínek. Snížení dopravního zatížení v centru posiluje environmentální urbánní faktory a zároveň nabízí nové rozvojové možnosti. Trasa místní sběrné komunikace (*varianta 0*) je stejně jako trasa obchvatu ve *variantě 1* z hlediska žádoucího využití území maximálně optimalizovaná.

Jak plyne z části D hodnotící předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území, *varianta 2* nejméně pozitivně reaguje na některé faktory SWOT analýzy. *Varianty 1* a *0* efektivněji využívají prostorové možnosti a potřeby území, *vyváženěji ve srovnání s variantou 2 reflektují očekávanou sociální a urbanistickou progresi města Kroměříže. Varianta 2* vytváří lepší příležitost pro situování nové výrobní zóny v jihovýchodním sektoru města.

Varianty 1 a *0* důsledněji respektují potřebu vytváření vyvážených podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Zamýšlený hlavní přínos silničního obchvatu ve *variantách 1* a *2* - tj. odvedení tranzitní dopravy trasy

Hulín - Zdounky mimo historické jádro města je poněkud diskutabilní, není pro malý objem této dopravy zcela úměrný nákladům na realizaci. Smysl této komunikace je třeba vidět zejména v řešení dalších urbánních problémů města, které ovšem napomůže efektivně vyřešit i komunikace ve *variantě 0*. Je nutno opakovaně konstatovat, že v čím větší vzdálenosti od centra bude komunikace situována, tím menší bude její smysl a ekonomická odůvodněnost.

Varianta 0 ve srovnání s variantami 1 a 2 představuje společensky maximálně akceptovatelnou alternativu obchvatu. Podporuje důležitý, v čase proměnný parametr udržitelného rozvoje měst - sociální soudržnost generovanou širší společenskou shodou.

Pokud by se realizoval komunikační systém dle platného územního plánu (varianta 0), jeví se obchvat silnicí II/430 nepřevádějící dopravní kapacitu úměrnou nákladům, ať už v jakékoliv poloze, zbytečný. V takovém případě lze doporučit vyjmutí obchvatu ze ZÚR ZK.

Zároveň s ohledem na uskutečnitelnost záměrů je ale třeba také konstatovat, že pro realizaci komunikace ve variantě 1 (i 2) je konceptem změny ÚP vymezen koridor, který má celý charakter veřejně prospěšné stavby, realizace obchvatu se tedy může opírat o tuto jeho definici (jako VPS). Budou – li náklady na realizaci obchvatu přijaty jako akceptovatelné, přiklání se zpracovatel Vyhodnocení nepatrně více k flexibilní variantě 1, která vyvolá indikativní proměny kvality životní prostředí a která umožní podnítit o něco razantnější, žádanou, racionální progresi města.

F.2 Shrnutí přínosu pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel a pro předcházení předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích

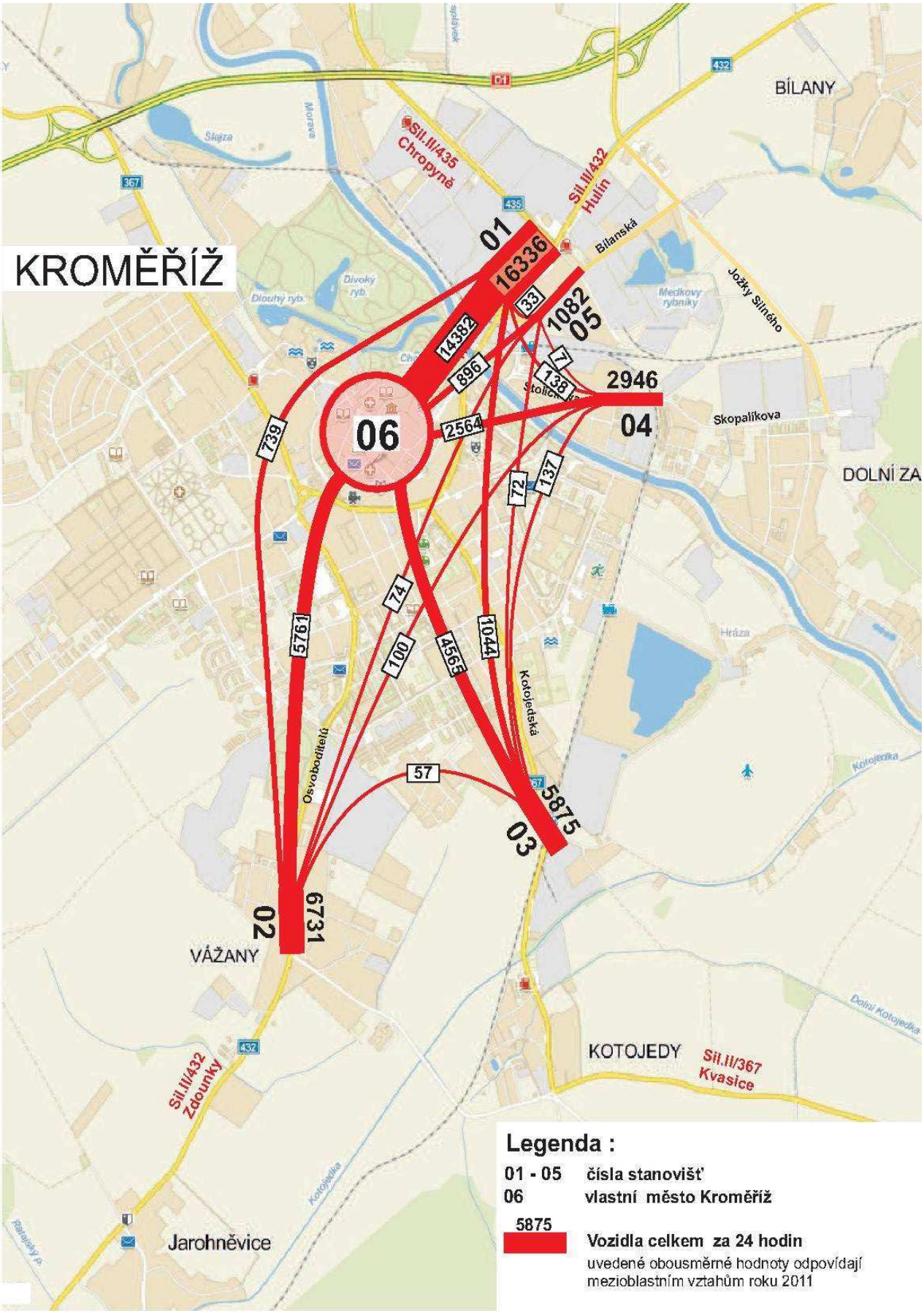
Obě varianty obchvatu Kroměříže silnicí II/432 (*varianty 1 a 2*) i *varianta 0* využívající místní sběrné komunikace primárně předcházejí zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby současné generace. Zásahy související s trasováním komunikací ve všech třech variantách vycházejí z aktuální potřeby současné generace na řešení komfortnější dopravní obsluhy, na propojení urbanizovaného území a jeho napojení na dopravní infrastrukturu celostátního významu. Záměry neohrožují podmínky života generací budoucích.

Udržitelný rozvoj dotčeného území je hodnocen maximálně objektivizovanými ukazateli indikujícími zdravý a všestranný rozvoj města (SWOT ukazatele). *Varianta 2 obchvatu Kroměříže oproti variantám 1 a 0 nereflektuje zcela důsledně aktuální potřeby rozvoje města, jeho potenciál rozvíjí ve vazbě na neplánovaný a neočekávaný extenzivní územní rozvoj, který se dle platného ÚP nepředpokládá. Varianty 1 a 0 vytváří objektivně lepší podmínky pro vyvážený udržitelný rozvoj, který bude odrazem rovnoměrného vývoje sociálních, ekonomických a environmentálních parametrů. Přínos varianty 2 je vzhledem k nevyváženým parametrům (zejména vzhledem k malému výslednému efektu vzhledem k nákladům a zásahům do území) nejdiskutabilnější.*

Z hlediska naplnění principů udržitelného rozvoje území jsou varianty 1 a 0 srovnatelné, obě upevňují a vytvářejí potenciál pro žádoucí, očekávaný způsob rozvoje území, obě lze při zvážení jejich kladů a záporů doporučit k realizaci. Dílčí výhody a nevýhody variant 1 a 0 neohrožují elementární principy udržitelného rozvoje území. Dle zpracovatele nepředstavuje realizace kterékoliv z těchto dvou variant (1 a 0) z pohledu udržitelného rozvoje chybné rozhodnutí.

Brno, 25. srpna 2013

doc.Ing.arch. Maxmilian Wittmann, Ph.D.

Grafická příloha: Mezioblastní vztahy za 24 hodin (Sčítání dopravy na silnici II/432 ul. Hulínská - Osvoboditelů v Kroměříži, HBH Projekt s.r.o, 6/2011)

MEZIOBLASTNÍ VZTAHY ZA 24 HODIN - ROK 2011