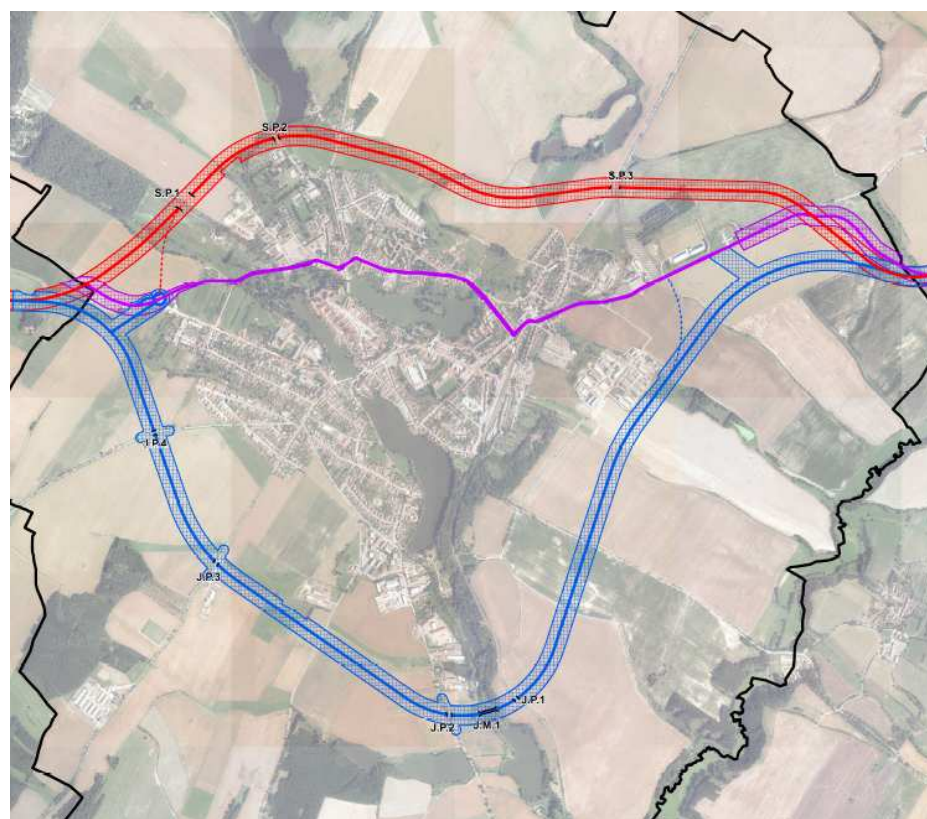




SURPMO

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO
HRADEC KRÁLOVÉ


Kraj Vysočina



Územní studie Přeložka I/23 Telč

B. NÁVRH

LISTOPAD 2016

OBJEDNATEL: Kraj Vysočina
Žižkova 57, 587 33 Jihlava

POŘIZOVATEL: Krajský úřad Kraje Vysočina
Žižkova 57, 587 33 Jihlava

ZHOTOVITEL: SURPMO, a.s.
Projektové středisko Hradec Králové
Československé armády 219, 500 03 Hradec Králové

Vedoucí Projektového střediska: Ing. arch. Alena Koutová
(odpovědný zástupce projektanta
– autorizovaný architekt – ČKA por. č. 00750)

Zástupce vedoucí: Ing. arch. Miroslav Baťa

PROJEKTANT – KOLEKTIV ZHOTOVITELE

Ing. arch. Miroslav Baťa
HAFR NATURE, spol. s r.o.
Ing. Květoslav Havlíček (autorizovaný projektant
ÚSES – ČKA poř. č. 02342)
Mgr. Ludmila Hovorková
Vlastimil Kašpar (konzultace)
Ing. arch. Alena Koutová
Ing. Josef Smíšek (autorizovaný inženýr pro dopravní
stavby – ČKAIT poř. č. 0007570)
Ing. Lucie Teslíková Hurdálková
Jan Vodvárka
Ing. Marie Zajícová

OBSAH ELABORÁTU**Analýza podkladů****SVAZEK A****1. Textová část**

a)	Důvody pořízení, cíle řešení	5
b)	Zájmové území – širší dopravní vazby	5
c)	Rozbor a vyhodnocení informací o stavu řešeného území	6
d)	Identifikace problémů a střetů v území	6

2. Grafická část

a.	Výkres limitů, hodnot a záměrů	1:10 000
b.	Výkres problémů a střetů	
	– životní prostředí	1:10 000
	– hospodářský rozvoj	1:10 000
	– soudržnost společenství obyvatel území	1:10 000

Příloha: fotodokumentace

Návrh**SVAZEK B****1. Textová část**

a)	Stručný souhrn a vyhodnocení stávajícího stavu území	5
b)	Zhodnocení dopravní infrastruktury včetně dopravní obsluhy	5
c)	Návrh řešení širších vztahů	5
d)	Posouzení navrhovaných variant	6
e)	Výpočet dokládající zatížení každé navrhované varianty	19
f)	Vyhodnocení vlivů variant na obyvatelstvo, veřejné zdraví a životní prostředí, včetně hodnocení vlivů na soustavu NATURA 2000 pro každou variantu	27
g)	Odhad nákladů pro každou variantu	30
h)	Porovnání navrhovaných variant dopravního řešení a doporučení nejvýhodnější varianty	31
i)	Návrh případné etapizace a stanovení nezbytnosti jednotlivých etap pro další využití území	32
j)	Stanovení požadavků pro implementaci navržených variant do územně plánovací dokumentace	32

2. Grafická část

a.	Výkres širších vztahů	1:200 000
b.	Problémový výkres	
	– životní prostředí	1:10 000
	– hospodářský rozvoj	1:10 000
	– soudržnost společenství obyvatel území	1:10 000
c.	Výkres posuzovaných variant	1:10 000
d.	Výkres koridorů posuzovaných variant	1:10 000
e.	Zákres do ortofotomapy	1:10 000
f.	Výkres zatížení komunikační sítě	schémata v kap. B.1.d) textové části

B.1. TEXTOVÁ ČÁST

B.1.a) Stručný souhrn a vyhodnocení stávajícího stavu území

Současný stav území města z hlediska potřeby a předpokladů pro realizaci přeložky silnice I/23 mimo zastavěné území je zhodnocen v části A. Analýza podkladů této územní studie a je popsán v kapitolách B.1.b) až B.1.d) této části územní studie.

Celkově lze konstatovat, že území jižně současné trasy silnice I/23 a zastavěného území města je méně zatížené limity využití území, a to jak přírodními, tak i kulturními a civilizačními hodnotami, než území severně současné trasy silnice I/23 a zastavěného území. Vlastní zastavěné území, kterým je vedena současná trasa silnice I/23, je významně zatížena kulturními a civilizačními hodnotami nadmístního významu – viz grafická část A.2.a. Výkres limitů, hodnot a záměrů části A. této územní studie.

Obsah textové části B.1 této územní studie (uspořádání kapitol) byl mírně upraven oproti Zadání této územní studie na základě požadavku pořizovatele uplatněného v rámci připomínek z jednání výrobního výboru k analýze podkladů a návrhu této územní studie.

B.1.b) Zhodnocení dopravní infrastruktury včetně dopravní obsluhy

Vedení silniční sítě v prostoru města Telč je výrazně ovlivněno historickou zástavbou města. Stejně jako u ostatních historicky vzniklých měst byla tato síť založena jako radiální s tím, že se setkávaly v centru města. V současné době je silnice I/23 vedena ve směru západovýchodním průtahem po severním okraji historického jádra. Od severu jsou na tuto silnici společně napojeny silnice II/112 (Benešov – Telč – Želetava) a silnice II/406. Silnice II/112 se pak od silnice I/23 odklání v přednádražním prostoru a silnice II/406 na západním okraji města. Silnice I/23 pak východně úroňově kříží železniční trať a směřuje k odpojení silnice II/403 na Stonařov. Silnice II/406 je od silnice I/23 vedena zástavbou jižně od historického jádra, kde jsou na ni připojeny silnice III/40611, III/40617 a III/40618, které opět radiálně směřují do města. Vedení silniční sítě ve městě dále doplňuje silnice III/40610, která propojuje silnice II/112 a II/406 východně od historického jádra. Tato silniční síť tvoří základní komunikační systém města.

Za největší dopravní závadu (DO1) v celém území lze považovat vedení silnice I/23 v prostoru připojení silnic II/112 a II/406 tedy křižovatka ulic Jihlavské, Slavatovské a Štěpnické. Silnice I/23 je tímto prostorem vedena v nevyhovujících směrových poměrech s nedostatečnými rozhledovými poměry, což se ještě navíc nejvíce projevuje v prostoru vlastní křižovatky. Dalšími bodovými dopravními závadami je úroňové křížení silnice I/23 se železniční tratí a snížený podjezd (3,8m) pod železniční tratí (DO2) u silnice II/112 (DO3). Obecně však lze hodnotit jako dopravní závadu v celém území značnou kumulaci intenzit dopravy na základním komunikačním systému města tvořeném vedením silniční sítě. Na tento systém je soustředěna nejen tranzitní a cílová doprava, ale i pohyb veškeré vnitroměstské dopravy.

Veškerá základní dopravní obsluha celého území města je vázána na popsany základní komunikační systém. Realizace žádné z variant přeložky, ani jejich části, není nezbytná pro zajištění dopravní obsluhy.

B.1.c) Návrh řešení širších vztahů

Město Telč leží mimo v současné době republikově významné silniční tahy. Dálnice D1 prochází ve vzdálenosti přibližně 30km severovýchodně od něj a další významný tah – silnice I/38 prochází východně ve vzdálenosti přibližně 12km. Hlavní dopravní osou území je tak silnice I/23 (Jindřichův Hradec – Třebíč – D1) procházející ve směru západ – východ. Tato silnice má v celém svém průběhu ne zcela odpovídající parametry s řadou dopravních závad s průjezdy

zastavěným územím jednotlivých obcí. Z těchto důvodů je minimálně využívána dálkovou tranzitní dopravou. Například dálkové vazby od Českých Budějovic a Jindřichova Hradce ve směru na Brno jsou realizovány ve výhodnější a rychlejší trase přes Pelhřimov a od Humpolce dále po D1. To potvrzují i výsledky celostátního sčítání z roku 2010 (obdobně i výsledky sčítání z roku 2000 a 2005). V prostoru Jarošova nad Nežárkou, kde se odděluje silnice I/34 od silnice I/23, je zatížení silnice I/34 skoro trojnásobně větší než zatížení silnice I/23. Zatížení silnice I/23 je v téměř minimální a dosahuje hodnot přibližně 1800 vozidel za průměrný den roku, což je v podstatě shodné se součtem zatížení silnic II/132 a II/134, které vycházejí ze stejného prostoru a jsou naprosto minimálního dopravního významu. Na tahu E551, tedy na silnici I/34, jsou postupně realizovány stavby převádějící současné vedení silnice do obchvatových tras jednotlivých sídel a další stavby jsou ve fázi přípravy. Zde je tak reálný předpoklad, že tato trasa bude přibližně kolem roku 2022 plně homogenizována na odpovídající normové parametry. Z významnějších dálkových vazeb tak jsou přes Telč vedeny vazby od západu na silnici I/38 a po ní dále na Znojmo. Ostatní tranzitní vazby vedené přes Telč jsou již vazbami pouze mezi blízkými městy. Další nadmístně významnou silnicí je silnice II/406 (Jihlava – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice) vedená ve směru sever – jih. Její význam je v propojení těchto významnějších sídel a především umožnění dopravních vazeb na Jihlavu. Pro spojení Telče s Jihlavou je využívána i trasa po silnici II/403 na Stonařov a dále po silnici I/38. Ostatní silnice v území umožňují především vazby místního charakteru.

B.1.d) Posouzení navrhovaných variant

Návrh variant řešení

Cílem této studie je prověření variantního vedení přeložky silnice I/23 řešící zkvalitnění trasy této silnice na území města Telč v souladu s úkolem vyplývajícím z článku (195) Politiky územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1 a řešení bezprostřední návaznosti dalších dopravních tras, včetně řešení napojení silnice II/406, tedy vyhodnocení nejvhodnější polohy vedení budoucí trasy silnice I/23 na území města, případně sousedních obcí. Předmětem řešení studie není celkové řešení dopravní problematiky města. Na základě zpracování závěrů této studie je nezbytné v rámci ÚP doplnit vnitřní komunikační systém města tak, aby vedení vnitřní a cílové dopravy bylo optimální. Základními variantami tak jsou koridor přeložky v poloze severního obchvatu, koridor přeložky v poloze jižního obchvatu a nulová varianta, což je zachování stávající trasy silnice I/23.

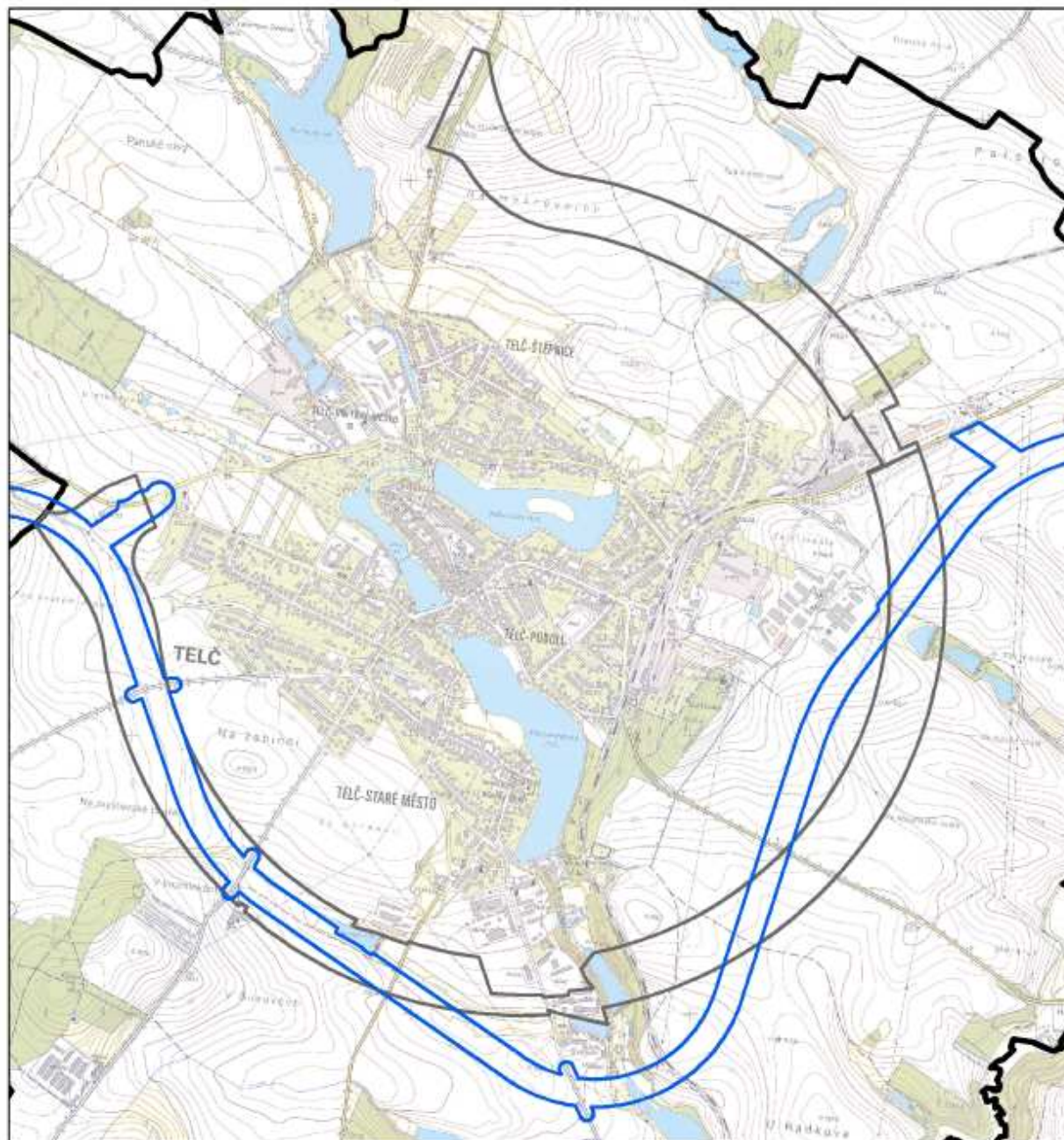
Pro severní variantu byla výchozím podkladem „Technická studie silnice I/23 – severní obchvat“ (Viapont s.r.o., 2005). Tento vymezený koridor i trasování silnice I/23 lze plně akceptovat v podstatné části území města. Nově navrhované změny se týkají pouze návaznosti na území sousedních obcí a situování křižovatek v okrajových částech území. Tyto úpravy sledují především plynulé trasování silnice I/23.




Pro jižní variantu pak byl podkladem platný územní plán města. U silnice I/23 byl koridor přeložky navržen v jednotném směrovém oblouku o poloměru (v ose koridoru) asi 1400 m, a to v celém průběhu. Jediný směrový oblouk v délce asi 4 km (není započtena severovýchodní část od silnice I/23 po silnici II/406) není zcela vhodný vzhledem k obecným zásadám trasování silnic. Příznivá terénní konfigurace umožňuje vhodnější trasování silnice, resp. vymezení koridoru. Koridor vymezený v ÚP navíc necitlivě zasahuje i do současných vodních ploch, což v tomto případě není nezbytně nutné a tedy je neodpovídající. Trasa i koridor jižní varianty jsou proto upraveny tak, že z hlediska zpracovatele se jeví jako optimální a zohledňující současné podmínky v území.

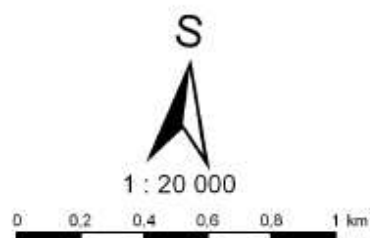
Nulová varianta je v podstatě jen potvrzením vedení silnice ve stávající trase se všemi z toho vyplývajícími současnými negativními dopady, ať již na bezpečnost silničního provozu, tak na veřejné zdraví. Zde lze řešit pouze problematiku současné křižovatky silnic I/23 a II/406

(II/112) světelně signalizačním zařízením. To však z hlediska dlouhodobé koncepce je neúnosné. Pokud by v dlouhodobém časovém horizontu došlo k přestavbě celé trasy silnice I/23 na území ostatních měst a obcí na odpovídající parametry, tak nulovou variantu naprosto nelze akceptovat.

- POROVNÁNÍ KORIDORU ÚP A KORIDORU JIŽNÍ VARIANTY



-  hranice města Telč
-  koridor I/23 Telč dle ÚP
-  jižní varianta



Návrh variant trasy přeložky silnice I/23 je zřejmý z grafické přílohy B.2.c. Výkres posuzovaných variant.

Severní varianta

Vedení trasy v severní variantě plně vychází ze zpracovaného podkladu „Technická studie silnice I/23 – severní obchvat“ (Viapont s.r.o., 2005). Tato varianta řeší napojení na současný komunikační systém okružní křižovatkou v místě dnešního rozpojení silnic I/23 a II/406. Variantou je pak zaústění do dnešní křižovatky se silnicí III/11261 a přímé navázání na uvažované zlepšení směrového oblouku silnice I/23 na území obce Krahulčí. Toto variantní řešení je uvažováno z důvodu plynulého vedení trasy silnice I/23. Technické řešení křížení historické aleje a křížení se silnicí II/112 zůstává v souladu s „Technickou studií“ u obou případů, a to podjezdem. Pokračování přeložky od křížení se silnicí II/406 trasově koresponduje s vizí rovněž naznačenou v „Technické studii“ (podle varianty 1 Změny č. 2 předchozího Územního plánu města Telč s tím, že křížení se silnicí III/02321 a železniční tratí je navrhováno mimoúrovňově, a to společným podjezdem. Napojení silnice III/02321 je umožněno samostatnou křižovatkovou větví. V dalším pokračování je navrhována mírná změna, a to posunutí napojení na současnou trasu až v dnešní křižovatce silnic I/23 a II/403. Na tuto křižovátku pak navazuje úsek přeložky zlepšující směrové vedení v návaznosti na sousední území.

Jižní varianta

Jižní varianta je ze směru od západu vedena ve shodném koridoru jako v územním plánu a navazuje tak na úpravu směrového oblouku na sousedním území obce Krahulčí. Napojení Telče je umožněno krátkou spojkou z dnešní křižovatky silnic I/23 a II/406, která by byla přestavěna na okružní křižovátku s tím, že do této křižovatky je krátkou přeložkou nově napojena silnice III/112661. Dále mimoúrovňově – podjezdem kříží silnice III/40611 a III/40617 s následným úrovňovým křížením silnice II/406. K výraznější změně vedení trasy přeložky oproti územnímu plánu dochází až na jižním okraji města, kde původní trasa byla vedena přes dříve chátrající objekty. V současné době jsou tyto objekty postupně modernizovány. Z tohoto důvodu a především z důvodu značně problematického přechodu navazujícího údolí s rybníkem na Telčském potoce s následným mimoúrovňovým křížením železniční tratě byla navrhovaná trasa posunuta až za jižní okraj zástavby. Toto řešení tak neblokuje předpokládaný rozvoj území při silnici III/40618 a zároveň výrazně technicky zjednodušuje přechod údolí zahrnující podjezd pod silnicí III/40618, krátký most přes severní konec Rohozenského rybníka a následné mimoúrovňové křížení - podjezd pod železniční tratí č. 227. V dalším pokračování se trasa přeložky stáčí severním směrem a přes úrovňové křížení se silnicí II/112 pokračuje za zemědělským areálem s tím, že na svou dnešní trasu je napojena až na území sousední obce Dyjice. Napojení Telče by bylo umožněno novou spojkou z prostoru dnešní rozvodny. Podvariantou je ukončení přeložky napojením na současnou trasu již před rozvodnou v koridoru dle územního plánu. Následná úprava směrového vedení ve vazbě na území sousední obce Dyjice by byla otázkou další samostatné etapy modernizace silnice I/23. Problémem je skutečnost, že s ohledem na nejmenší dovolenou vzájemnou vzdálenost křižovatek dle ČSN 736101, která činí 1500m pro silnici I. třídy s návrhovou rychlostí 70km, není možné napojení veškerých radiálních tras silnic III. třídy (III/40611, III/40617, a III/40618) na přeložku silnice I/23. U přeložky silnice I/23 je dle ČSN 736101 možné připojení pouze silnic II/406 a II/112. Silnice III/40611, III/40617 a III/40618 by tak musely (jak je již výše popsáno) přeložku silnice I/23 pouze mimoúrovňově křížit. V této variantě pak zůstává problematika řešení současné křižovatky silnic I/23 a II/406 (II/112) v podstatě na úrovni nulové varianty s tím, že tato křižovátka je odlehčena od průjezdné tranzitní dopravy po silnici I/23.

Nulová varianta

Nulová varianta je v podstatě potvrzení vedení silnice I/23 v současné trase se všemi negativními dopady na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví. Omezení vyplývající ze stávající okolní souvislé zástavby neumožňují jakékoliv územní zkvalitnění trasy.

Posouzení variant řešení

Pro exaktní posouzení návrhových variant řešení byly identifikovány dále uvedené střety s jednotlivými sledovanými jevy. Střety jsou kódově označeny shodně s grafickou částí B.2.b. Problémový výkres, který je pro přehlednost a srozumitelnost rozdělen na tři dle pilířů udržitelného rozvoje při současném členění dle témat pro jednoznačnou identifikaci střetů a zjištění jejich příslušnosti k určité návrhové variantě či pro zjištění počtu střetů té které návrhové varianty s konkrétním sledovaným jevem. Jsou pro každou návrhovou variantu samostatně soustředěny do tabulek v pořadí dle pilířů udržitelného rozvoje.

Vysvětlení kódu střetu:

1. místo S = střet
2. místo S = severní, J = jižní, 0 = nulová varianta řešení
3. místo 001 – 118 číslo dotčeného sledovaného jevu
4. místo 1 – x pořadí dotčení sledovaného jevu danou variantou řešení
5. místo pilíř udržitelného rozvoje:
 - 1 – životní prostředí,
 - 2 – hospodářský rozvoj,
 - 3 – soudržnost společenství obyvatel území.

Severní varianta

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	pilíř URÚ
SS.020.1	S	020	1	1
SS.021.1	S	021	1	1
SS.021.2	S	021	2	1
SS.021.3	S	021	3	1
SS.023.1	S	023	1	1
SS.023.2	S	023	2	1
SS.023.3	S	023	3	1
SS.023.4	S	023	4	1
SS.023.5	S	023	5	1
SS.023.6	S	023	6	1
SS.023.7	S	023	7	1
SS.032.1	S	032	1	1
SS.039.1	S	039	1	1
SS.039.2	S	039	2	1
SS.040.1	S	040	1	1
SS.040.2	S	040	2	1
SS.041.1	S	041	1	1
SS.041.2	S	041	2	1
SS.041.3	S	041	3	1
SS.041.4	S	041	4	1
SS.043.1	S	043	1	1
SS.043.2	S	043	2	1
SS.043.3	S	043	3	1
SS.043.4	S	043	4	1
SS.043.5	S	043	5	1
SS.043.6	S	043	6	1
SS.047.1	S	047	1	1
SS.047.2	S	047	2	1

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	příř URÚ
SS.047.3	S	047	3	1
SS.047.4	S	047	4	1
SS.047.5	S	047	5	1
SS.047.6	S	047	6	1
SS.047.7	S	047	7	1
SS.068.1	S	068	1	2
SS.068.2	S	068	2	2
SS.070.1	S	070	1	2
SS.073.1	S	073	1	2
SS.073.2	S	073	2	2
SS.073.3	S	073	3	2
SS.073.4	S	073	4	2
SS.073.5	S	073	5	2
SS.073.6	S	073	6	2
SS.073.7	S	073	7	2
SS.073.8	S	073	8	2
SS.073.9	S	073	9	2
SS.074.1	S	074	1	2
SS.075.1	S	075	1	2
SS.075.2	S	075	2	2
SS.075.3	S	075	3	2
SS.075.4	S	075	4	2
SS.082.1	S	082	1	2
SS.082.2	S	082	2	2
SS.082.3	S	082	3	2
SS.082.4	S	082	4	2
SS.082.5	S	082	5	2
SS.082.6	S	082	6	2
SS.082.7	S	082	7	2
SS.082.8	S	082	8	2
SS.082.9	S	082	9	2
SS.082.10	S	082	10	2
SS.090.1	S	090	1	2
SS.090.2	S	090	2	2
SS.091.1	S	091	1	2
SS.091.2	S	091	2	2
SS.091.3	S	091	3	2
SS.092.1	S	092	1	2
SS.092.2	S	092	2	2
SS.095.1	S	095	1	2
SS.102.1	S	102	1	2
SS.102.2	S	102	2	2
SS.118.1	S	118	1	2
SS.001.1	S	001	1	3
SS.001.2	S	001	2	3
SS.001.3	S	001	3	3
SS.008.1	S	008	1	3
SS.008.2	S	008	2	3
SS.016.1	S	016	1	3
SS.106.1	S	106	1	3
SS.106.2	S	106	2	3
SS.106.3	S	106	3	3

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	pilíř URÚ
SS.106.4	S	106	4	3
SS.106.5	S	106	5	3
SS.117.1	S	117	1	3
SS.117.2	S	117	2	3

Jižní varianta

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	pilíř URÚ
SJ.020.1	J	020	1	1
SJ.021.1	J	021	1	1
SJ.023.1	J	023	1	1
SJ.023.2	J	023	2	1
SJ.023.3	J	023	3	1
SJ.023.4	J	023	4	1
SJ.039.1	J	039	1	1
SJ.040.1	J	040	1	1
SJ.041.1	J	041	1	1
SJ.041.2	J	041	2	1
SJ.041.3	J	041	3	1
SJ.041.4	J	041	4	1
SJ.041.5	J	041	5	1
SJ.041.6	J	041	6	1
SJ.041.7	J	041	7	1
SJ.043.1	J	043	1	1
SJ.043.2	J	043	2	1
SJ.043.3	J	043	3	1
SJ.043.4	J	043	4	1
SJ.043.5	J	043	5	1
SJ.043.6	J	043	6	1
SJ.043.7	J	043	7	1
SJ.043.8	J	043	8	1
SJ.047.1	J	047	1	1
SJ.047.2	J	047	2	1
SJ.047.3	J	047	3	1
SJ.047.4	J	047	4	1
SJ.047.5	J	047	5	1
SJ.002.1	J	002	1	2
SJ.004.1	J	004	1	2
SJ.004.2	J	004	2	2
SJ.004.3	J	004	3	2
SJ.068.1	J	068	1	2
SJ.073.6	J	073	6	2
SJ.073.7	J	073	7	2
SJ.073.8	J	073	8	2
SJ.073.9	J	073	9	2
SJ.073.10	J	073	10	2
SJ.075.1	J	075	1	2
SJ.075.2	J	075	2	2
SJ.075.3	J	075	3	2
SJ.082.1	J	082	1	2
SJ.082.2	J	082	2	2

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	pilíř URÚ
SJ.082.3	J	082	3	2
SJ.082.4	J	082	4	2
SJ.082.5	J	082	5	2
SJ.082.6	J	082	6	2
SJ.082.7	J	082	7	2
SJ.082.8	J	082	8	2
SJ.082.9	J	082	9	2
SJ.090.1	J	090	1	2
SJ.090.2	J	090	2	2
SJ.090.3	J	090	3	2
SJ.091.1	J	091	1	2
SJ.091.2	J	091	2	2
SJ.092.1	J	092	1	2
SJ.092.2	J	092	2	2
SJ.092.3	J	092	3	2
SJ.095.1	J	095	1	2
SJ.102.1	J	102	1	2
SJ.102.2	J	102	2	2
SJ.102.3	J	102	3	2
SJ.114.1	J	114	1	2
SJ.114.2	J	114	2	2
SJ.114.3	J	114	3	2
SJ.001.1	J	001	1	3
SJ.001.2	J	001	2	3
SJ.106.1	J	106	1	3
SJ.106.2	J	106	2	3
SJ.106.3	J	106	3	3
SJ.106.4	J	106	4	3
SJ.106.5	J	106	5	3

Nulová varianta

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	pilíř URÚ
S0.021.1	0	021	1	1
S0.021.2	0	021	2	1
S0.023.1	0	023	1	1
S0.023.2	0	023	2	1
S0.023.3	0	023	3	1
S0.040.1	0	040	1	1
S0.041.1	0	041	1	1
S0.041.2	0	041	2	1
S0.041.3	0	041	3	1
S0.043.1	0	043	1	1
S0.047.1	0	047	1	1
S0.047.2	0	047	2	1
S0.068.1	0	068	1	2
S0.068.2	0	068	2	2
S0.068.3	0	068	3	2
S0.070.1	0	070	1	2
S0.070.2	0	070	2	2
S0.070.3	0	070	3	2
S0.070.4	0	070	4	2

kód střetu	varianta	sledovaný jev	pořadí dotčení varianty	pilíř URÚ
S0.072.1	0	072	1	2
S0.073.1	0	073	1	2
S0.073.2	0	073	2	2
S0.073.3	0	073	3	2
S0.073.4	0	073	4	2
S0.073.5	0	073	5	2
S0.075.1	0	075	1	2
S0.075.2	0	075	2	2
S0.075.3	0	075	3	2
S0.075.4	0	075	4	2
S0.075.5	0	075	5	2
S0.075.6	0	075	6	2
S0.082.1	0	082	1	2
S0.082.2	0	082	2	2
S0.082.3	0	082	3	2
S0.082.4	0	082	4	2
S0.082.5	0	082	5	2
S0.090.1	0	090	1	2
S0.091.1	0	091	1	2
S0.091.2	0	091	2	2
S0.091.3	0	091	3	2
S0.091.4	0	091	4	2
S0.092.1	0	092	1	2
S0.092.2	0	092	2	2
S0.095.1	0	095	1	2
S0.102.1	0	102	1	2
S0.102.2	0	102	2	2
S0.114.1	0	114	1	2
S0.001.1	0	001	1	3
S0.006.1	0	006	1	3
S0.008.1	0	008	1	3
S0.010.1	0	010	1	3
S0.106.1	0	106	1	3
S0.106.2	0	106	2	3
S0.106.3	0	106	3	3
S0.106.4	0	106	4	3
S0.117.1	0	117	1	3

Na základě vyhodnocení zjištěných informací lze konstatovat míru dotčení návrhových variant řešení jednotlivými sledovanými jevy, resp. míru ovlivnění (počet střetů) toho kterého sledovaného jevu – potažmo pilíře udržitelného rozvoje předmětnými hodnocenými návrhovými variantami. Tyto zjištěné skutečnosti jsou použity jako jeden z podkladů pro následná vyhodnocení návrhových variant řešení dle kritérií požadovaných Zadáním této územní studie.

SLEDOVANÝ JEJ		POČET STŘETŮ		
č. jevu	název jevu	severní varianta	nulová varianta	jižní varianta
A001	zastavěné území	3	1	2
A002	plochy výroby	-	-	1
A004	plochy k obnově a opětovnému využití území	-	-	3

A006	památková zóna včetně OP	-	1	-
A008	nemovitá kulturní památka, popřípadě soubor, včetně ochranného pásma	2	1	-
A009	nemovitá národní památka, popřípadě soubor, včetně ochranného pásma	-	-	-
A010	památka UNESCO včetně OP	-	1	-
A016	území s archeologickými nálezy	1	-	-
A019	místo významné události	-	-	-
A020	významný vyhlídkový bod	1	-	1
A021	územní systém ekologické stability	3	2	1
A023	významný krajinný prvek ze zákona, pokud není vyjádřen jinou položkou	7	3	4
A032	památný strom včetně OP	1	-	-
A039	lesy hospodářské	2	-	1
A040	vzdálenost 50 m od okraje lesa	2	1	1
A041	bonitovaná půdně ekologická jednotka	4	3	7
A043	investice do půdy za účelem zlepšení půdní úrodnosti	6	1	8
A047	vodní útvar povrchových, podzemních vod	7	2	5
A064	staré zátěže území a kontaminované plochy	-	-	-
A068	vodovodní síť včetně OP	2	3	1
A070	síť kanalizačních stok včetně OP	1	4	-
A072	elektrická stanice včetně OP	-	1	-
A073	nadzemní a podzemní vedení elektrizační soustavy včetně OP	9	5	10
A074	technologický objekt zásobování zemním plynem	1	-	-
A075	vedení plynovodu včetně OP a BP	4	6	3
A081	elektronické komunikační zařízení včetně OP	-	-	-
A082	komunikační vedení včetně OP	10	5	9
A090	silnice I. třídy včetně OP	2	1	3
A091	silnice II. třídy včetně OP	3	4	2
A092	silnice III. třídy včetně OP	2	2	3
A095	železniční dráha regionální včetně OP	1	1	1
A097	vlečka včetně OP	-	-	-
A102	letišť včetně OP	2	2	3
A106	cyklostezka, cyklotrasa, hipostezka a turistická stezka	5	4	5
A114	jiná ochranná pásma	-	1	3
A117	zastavitelná plocha	2	1	-
A118	jiné záměry	1	-	-

Vazby na širší území (sídelní struktura, ostatní dopravní a technická infrastruktura, využití pozemků)

Žádná z variant řešení přeložky silnice I/23 s ohledem na její současný a budoucí nevelký dopravní význam neovlivní sídelní strukturu této části území kraje.

Severní varianta zkvalitní napojení silnic II/112 a II/406 od severu úrovnovým křížením silnic I/23 a II/406 v prostoru pod Roštejnským rybníkem, neovlivní však napojení území jižně města prostřednictvím těchto silnic. Zůstane také neřešena dopravní závada DO3 – podjezd silnice II/112 pod železniční tratí č. 227. V prostoru Rovných polí překonává severní varianta tuto železniční trať a silnici III. třídy společným podjezdem. Z technické infrastruktury se dotýká pouze vedení elektrizační soustavy a VTL plynovodu včetně regulační stanice. Tato dotčení budou v případě nutnosti řešena přeložkami dotčených sítí. Dotčení záměru nadzemní

elektrické vedení VVN, sledovaného v ZÚR Kraje Vysočina, s ohledem na charakter záměru neovlivní trasování severní varianty řešení přeložky silnice I/23.

Z hlediska využití pozemků nelze očekávat významný přínos v západní a severní části, která je významně zatížena nadmístními hodnotami území. Ve východní části je koridor veden pohledově exponovaným územím, nepřispěje tedy ani zde k využití pozemků.

Jižní varianta umožní napojení území jižně města prostřednictvím úrovnových křižovatek se silnicemi II/112 a II/406. Napojení silnice II/406 (v peáži se silnicí II/112) se přemístí mimo prostor dopravní závady DO1 do křižovatek na západním a východním okraji města. Tím bude vyřešena i dopravní závada DO3. Problematika kontaktu s technickou infrastrukturou je oproti severní variantě zjednodušena, protože se nedotýká prostoru RS VTL plynovodu ani záměru nadzemní elektrické vedení VVN.

Z hlediska využití pozemků lze očekávat významný přínos pro územní rozvoj města díky úrovnovému křížení se silnicemi II/112 a II/406, prostřednictvím kterých lze přímo na silnici I/23 napojit novými místními komunikacemi rozvojové plochy ležící jižně zastavěného území města, a to včetně ploch přestavby dosud sporadicky využívaných areálů.

Nulová varianta zachovává současný stav bez jakýchkoliv vlivů.

Ochrana a rozvoj hodnot (přírodní, kulturní, civilizační)

Rozsah dotčení ÚSES

Prvky ÚSES jsou definovány v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. V řešeném území se vyskytují prvky lokální úrovně, a to biocentra a biokoridory. Severní varianta zasahuje do biocentra LBC 6 Štěpnice, a biokoridorů LBK 11, LBK 8 a LBK 10. Jižní varianta zasahuje do biokoridorů LBK 5, LBK 12. Nulová varianta je vedena přes místní biokoridory LBK 11 a LBK 7.

Severní varianta zasahuje do místního biocentra Štěpnice (LBC 6) a do místních biokoridorů LBK 8, LBK 10 a LBK 11. LBK 8 a LBK 11 překonává téměř v kolmém směru na vymezený koridor a LBK 11 zabírá v částečně podélném vymezeném směru.

Jižní varianta zasahuje pouze do biokoridorů LBK 8 a LBK 11, které jsou vymezeny v nivě Telčského potoka, severně od Rohozenského rybníka. Oba biokoridory překonává téměř kolmo na jejich vymezení.

Celkově nejvíce je dotčením prvků ÚSES zatížena severní varianta.

Rozsah dotčení významných krajinných prvků ze zákona

Všechny dotčené lesní celky jsou zároveň významnými krajinnými prvky ze zákona ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Okrajově je dotčen lesní celek severní variantou, a to porost nedávno vysazený ve stáří cca 20 let. V trase jižní varianty se lesní celky nevyskytují.

Všechny dotčené vodní toky (viz Rozsah dotčení vodního útvaru povrchových, podzemních vod) jsou zároveň významnými krajinnými prvky ze zákona ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

Celkově nejvíce je dotčením významných krajinných prvků ze zákona zatížena varianta severní.

Rozsah dotčení lesů hospodářských a vzdálenosti 50 m od okraje lesa

Ochrana PUPFL je definována v zákoně č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů, v platném znění.

Dotčením lesní půdy je nejvíce zatížena severní varianta.

Dotčením vzdálenosti 50 m od okraje lesa je nejvíce zatížena severní varianta.

Rozsah dotčení bonitované půdně ekologické jednotky – zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany

Ochrana ZPF je zakotvena v § 4 a následujících zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů.

Plošně je celkový zábor ZPF varianty jižní větší než u varianty severní. V případě záboru půd I. a II. třídy ochrany je poměr opačný - celkově nejvíce je dotčením zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany zatížena varianta severní.

Rozsah dotčení zvláště chráněných území

Severní varianta vede v blízkosti přírodní rezervace Luh u Telče, která leží severně od navržené varianty.

Jižní varianta se nedotýká ani neleží v blízkosti zvláště chráněných území.

Rozsah dotčení památných stromů

Severní varianta prochází napříč lipovou alejí v lipkách, která byla vyhlášena 15.11.1990. Jižní varianta se nedotýká památných stromů.

Rozsah dotčení krajinného rázu

Ochrana krajinného rázu je zakotvena v ust. §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. V něm je uvedeno, že krajinný ráz je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti a je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Umisťování a povolování staveb může být pouze s ohledem na zachování měřítek a vztahů v krajině. K činnostem, jež by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. ZÚR kraje Vysočina vymezuje cílové charakteristiky krajiny na území kraje a stanovuje jejich základní charakteristiky s požadavkem na jejich zachování. Řešené území spadá do typu krajiny lesozemědělské harmonické.

Největším zásahem do krajinného rázu je jižní varianta, která na rozdíl od severní varianty bude delší a bude muset překonávat údolí Telčského potoka po mostní konstrukci. Naproti tomu si vyžádá severní varianta mostní konstrukci překonávající vedení LBK 10 v lučním porostu mezi LBC 6 a LBC 8.

Severní varianta vede v blízkosti zástavby města a hřbitova, který by realizací oddělila od přechodu do okolní krajiny.

Při realizaci severní varianty dojde k většímu počtu odstranění dřevin rostoucích mimo les, včetně narušení prostředí historicky významné a chráněné aleje v Lipkách.

Při vyhodnocení zásahu do krajinného rázu bylo postupováno podle obecné metodiky preventivního hodnocení krajinného rázu (Vorel, Kupka, 2011). Při terénním průzkumu byly identifikovány významné krajinné dominanty a prvky a byl vyhodnocen vliv navrhovaného záměru na tyto dominanty a prvky. Zároveň byly posuzovány vlivy na existující harmonická měřítko a vztahy v krajině. V rámci hodnocení byl posuzován nejen stupeň negativního vlivu, ale byly vyhodnoceny i stírající až mírně pozitivní vlivy krajiny na předmětnou stavbu (např. umístění pod horizont, do kulisy zeleně apod.). Zároveň bylo vyhodnoceno i možné „zjemnění“ umístění stavby do krajiny. Při realizaci jižní varianty je možno realizovat dostatek doprovodné zeleně, která zmírní negativní dopad stavby na krajinu.

Fragmentace krajiny

Problematika fragmentace krajiny vychází ze stejné právní základny (zákon č.114/1992 Sb.) jako problematika krajinného rázu. Jejím smyslem je nenarušování volné krajiny (nezastavěného území) dalšími antropogenními bariérami.

Z tohoto pohledu lze považovat severní variantu za horší, neboť narušuje celistvost většího počtu prvků ÚSES a liniových výsadeb zeleně. Kontakt jižní varianty s prvky ÚSES – biokoridory LBK 5 a LBK 12 v souběhu bude řešen přemostěním Telčského potoka v severním cípu Rohozenského rybníka.

Pohledová exponovanost

Problematika pohledové exponovanosti vychází obecně ze stejné právní základny (§ 12 zákona č. 114/1992 Sb.

Severní varianta je více pohledově vnímatelná, a to ze všech příjezdových tras k městu. Jižní varianta je zhruba z 50% délky vidět ze západně ležícího kopce s kostelem sv. Jana Nepomuckého. Z příjezdových tras nebude výrazně viditelná, neboť bude vedena v terénních niveletách se stíravým vjemem zvýšených svahů na jihozápadním a jihovýchodním okraji města.

Vedení jednotlivých tras ve vztahu ke konfiguraci terénu je zřejmé z grafické přílohy B.2.c. Výkres posuzovaných variant.

Kulturní a civilizační hodnoty

Kulturní a civilizační hodnoty, zastoupené památkou UNESCO, národní kulturní památkou, nemovitými kulturními památkami, zastavěným územím, dopravní a technickou infrastrukturou jsou nejvíce dotčeny nulovou variantou, kterou následuje varianta severní. Varianta jižní se dotýká pouze sítě veřejné dopravní a technické infrastruktury, proto je z hlediska dotčení kulturních a civilizačních hodnot nejméně dotčená.

Udržitelný rozvoj území (životní prostředí, hospodářský rozvoj, soudržnost společenství obyvatel území)

ŽP, Hospodářský rozvoj, soudržnost

Vzhledem k rozsahu zjištěných střetů v rámci analýzy podmínek v území – viz grafické části B.2.b Problémový výkres pro všechny tři pilíře udržitelného rozvoje lze konstatovat, že jak z hlediska podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj, tak i pro soudržnost společenství obyvatel území je severní varianta méně výhodná než varianta jižní. Varianta jižní se nedotýká území s významnými hodnotami, do kterého se soustřeďují rekreační, sportovní a společenské aktivity města a přispívá k možnému budoucímu územnímu rozvoji města přímým napojením území na jihovýchodě a jihozápadě města potenciálně vhodných pro podnikatelské aktivity. V první řadě však přispívá ke zkvalitnění životního prostředí a zvýšení bezpečnosti v trase současného průtahu – nulové varianty – při současném odstranění všech zásadních dopravních závad.

Tím varianta jižní v podstatě zachovává podmínky pro příznivé životní prostředí při současném posílení podmínek pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území města.

Dopravně technické řešení

Délka trasy

varianta	Délka přeložky I/23	Související napojení, přeložky	Celkem
Severní	4,7 km	0,2 km	4,9 km
Jižní	6,7 km	1,245 km	7,945 km
Jižní variantní	5,7 km	1,005 km	6,705 km
Nulová	4,7 km	0	4,7

Z porovnání je patrné, že délka severní varianty je srovnatelná s délkou stávajícího průtahu silnice I/23, což dává předpoklady pro naprosté převedení tranzitní dopravy do nové trasy. Oproti tomu je délka jižní varianty včetně dalších souvisejících staveb výrazně delší, a to o více než 3 km. U zkrácené varianty jižní by v další etapě bylo nutno započít i navazující úsek řešící směrové vedení trasy ve vazbě na sousední území.

Mostní a jiné objekty

Varianta	Délka mostních objektů	Délka podjezdů	Celkem
Severní	60 m	210 m	270 m
Jižní	210 m	50 m	260 m
Jižní variantní	210 m	50 m	260 m
Nulová	0	0	0

Z tohoto hlediska je jen o málo výhodnější varianta jižní, která prochází naprosto volnou krajinou a jediné nutné technické řešení vyžaduje přechod údolí Telčského potoka nad Rohozenským rybníkem s následným podjezdem železniční tratě a v místech křížení silnic III/40611, III/40617 a III/4018. Z dopravně technického pohledu jsou tak obě základní varianty naprosto srovnatelné.

Technické podmínky pro výstavbu

Trasy obou variant řešení – severní i jižní – jsou vedeny v příznivých základových a územních poměrech. Technické podmínky pro výstavbu proto nijak neovlivňují posouzení variant.

Posuzování nulové varianty z tohoto hlediska je bezpředmětné, protože v současné trase silnice I/23 nejsou zjištěny žádné zhoršené technické podmínky vyjma skutečnosti, že s ohledem na soustředěný a souvislý charakter okolní zástavby v zásadě nelze realizovat žádné stavebně technické zkvalitnění trasy.

B.1.e) Výpočet dokládající zatížení každé navrhované varianty

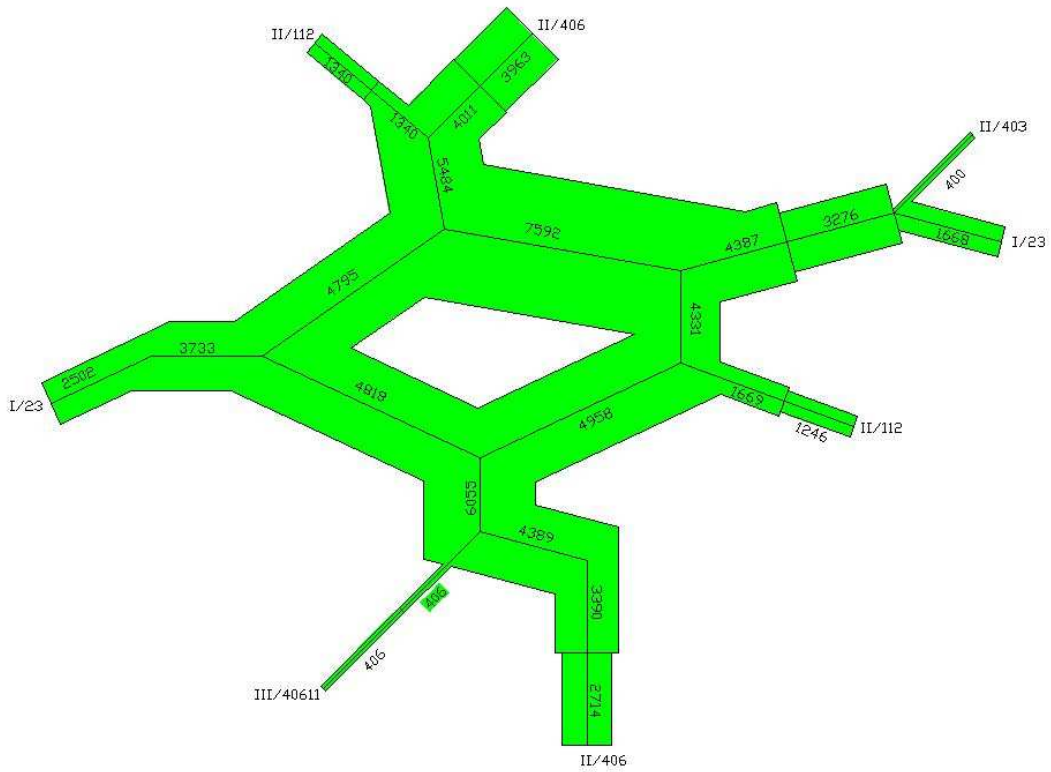
Základním podkladem s údaji o dopravním zatížení v prostoru města jsou údaje z celostátních sčítání dopravy prováděných ŘSD v pravidelných periodách. V následující tabulce jsou pro přehled uvedeny naměřené hodnoty z roku 2000, 2005 a 2010. Hodnoty z roku 2015 zatím nebyly k dispozici. Údaje jsou uváděny v počtech všech vozidel za průměrný den roku.

Silnice	č.úseku	název úseku	I₂₀₀₀	I₂₀₀₅	I₂₀₁₀
I/23	6-1060	Hranice kraje – Mrákotín – Telč	2502	3032	2839
	6-1062	Telč – odpojení II/406	3733	4018	2839
	6-1061	Odpojení II/406 – připojení II/112 (Slavatovsk ul.)	4795	7669	4803
	6-1052	Připojení II/112 – odpojení II/112 (ulice Štěpnická, Na Posvátné)	7592	5135	4770
	6-1051	Odpojení II/112 – připojení III/02321 (Třebíčská ul.)	4387	4601	4056
	6-1056	Připojení III/02321 - hr.města Telč (Třebíčská ul.)	3276	4819	4056
	6-1050	Telč – připojení II/403	3276	4144	2903
	6-1040	Připojení II/403 – Stará Říše	1668	1381	1621
II/112	6-3170	Nová Ves – Telč	1340	429	645
	6-3176	Telč – připojení II/406 (Batelovská ul.)	1340	1105	1400
	6-3171	Připojení II/406 – napojení na I/23 (Jihlavská ul.)	5484	4345	4163
	6-3181	Odpojení od I/23 – připojení III/40610 (Staňkova ul.)	4331	1320	4703
	6-3186	Připojení III/40610 - hr.města Telč (Slavičkova ul.)	1669	1093	1311
	6-3193	Telč – Nová Říše	1246	995	1027
II/403	6-3180	Stonařov – napojení na I/23	400	892	881
II/406	6-1080	Třešť – Telč	3963	3163	2791
	6-1086	Telč – napojení na II/112 (Jihlavská ul.)	4011	3006	2791
	6-1074	Odpojení od I/23 – připojení III/40610 (Hradecká ul.)	4818	6424	4477
	6-1072	Připojení III/40610 – připojení III/40611 (ul. 9.května)	6055	5688	4182
	6-1071	Připojení III/40611 – připojení III/40618 (Dačická ul.)	4388	4993	4249
	6-1076	Připojení III/40618 . hr.města Telč (Dačická ul.)	3390	2537	2212
	6-1070	Telč – Dačice	2174	2314	2054
III/40611	6-6880	Mysletice – Telč	406	488	603
	6-6886	Telč – napojení na II/406 (Hornomyslovská ul.)	406	488	603
III/40610	6-1073	Připojení na II/112 – připojení na II/406 (Na Hrázi, Masarykova, Svatoanenská ul.)	4958	-	4400

Pro přehlednost jsou výsledky těchto sčítání vyjádřeny v následujících schématech.

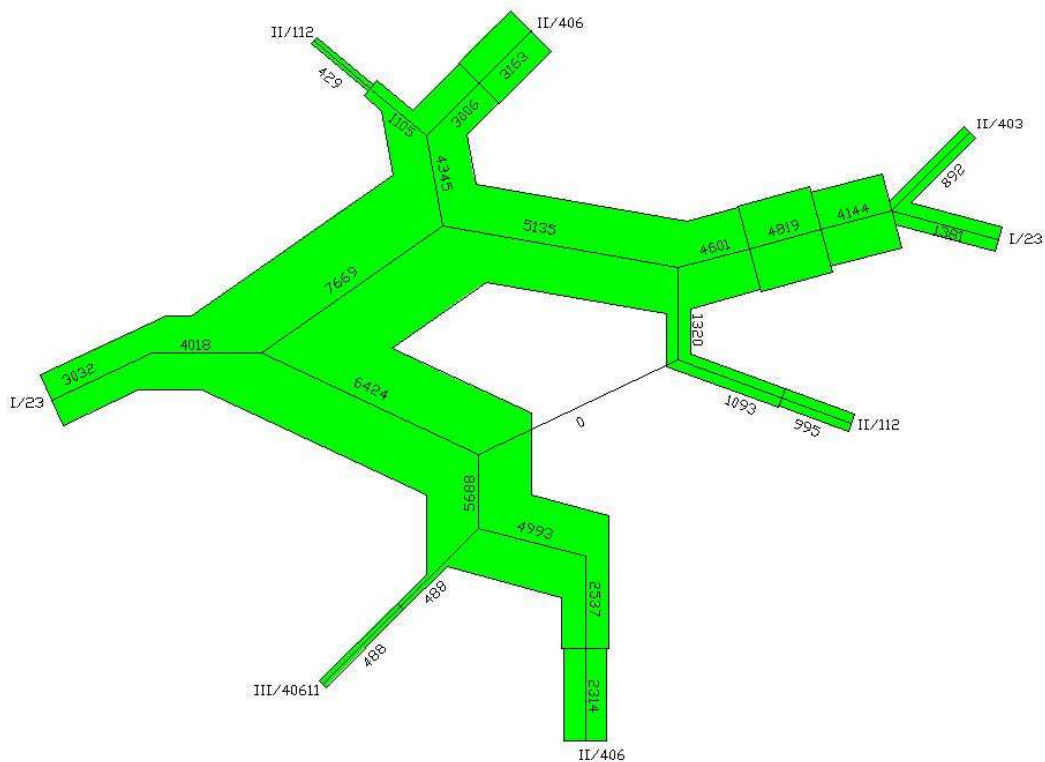
Výsledky sčítání z roku 2000:

Sčítání 2000



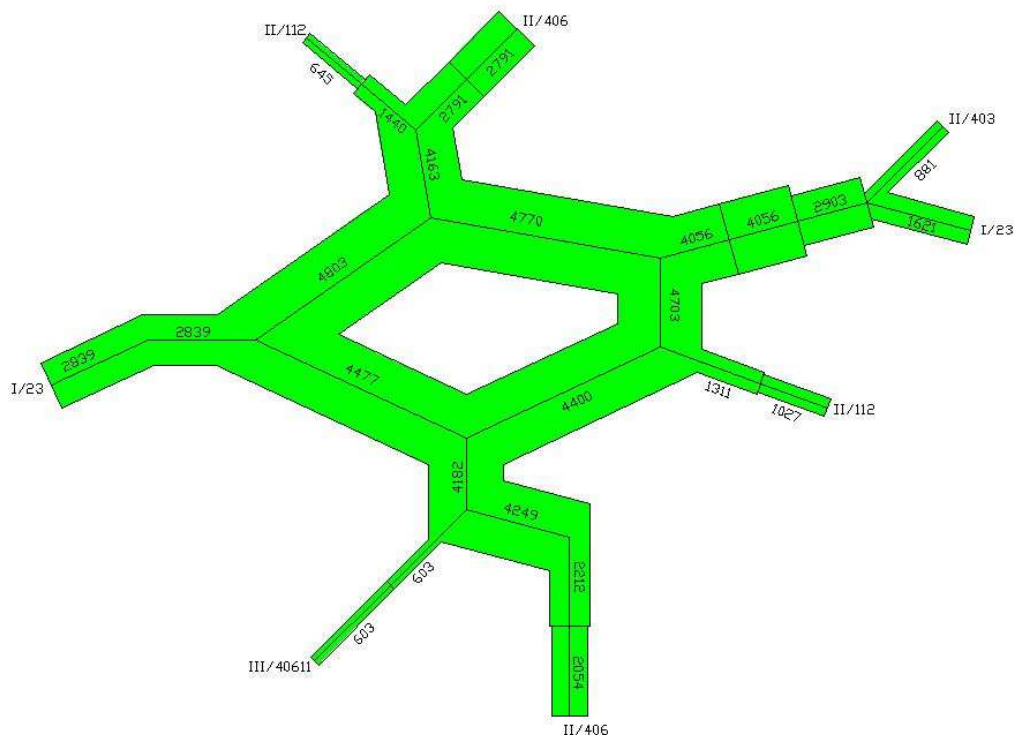
Výsledky sčítání z roku 2005:

Sčítání 2005



Výsledky sčítání z roku 2010:

Sčítání 2010



Při porovnání naměřených hodnot lze konstatovat, že v průběhu let nedochází k výraznějšímu nárůstu, naopak ke stabilizaci. Nárůst hodnot v roce 2005 v ulicích Slavatovské a Hradecké lze spatřovat patrně v uzávěře na silnici III/40610. Pro potřeby této studie jsou nejpodstatnější vnější vstupy jednotlivých silnic do města. Tyto jsou tedy v následujících tabulkách porovnány samostatně.

Porovnání sčítání z roku 2000 a 2005 na hlavních vstupech do města:

Silnice	č.úseku	název úseku	I ₂₀₀₀	I ₂₀₀₅	rozdíl v %
I/23	6-1060	Hranice kraje - Mrákotín – Telč	2502	3032	121,2
	6-1050	Telč – připojení II/403	3276	4144	126,5
	6-1040	Připojení II/403 – Stará Říše	1668	1381	82,8
II/112	6-3170	Nová Ves – Telč	1340	429	32,0
	6-3193	Telč – Nová Říše	1246	995	79,9
II/403	6-3180	Stonařov – napojení na I/23	400	892	223,0
II/406	6-1080	Třešť – Telč	3963	2791	70,4
	6-1070	Telč – Dačice	2174	2054	94,5

Porovnání sčítání z roku 2000 a 2010 na hlavních vstupech do města:

Silnice	č.úseku	název úseku	I ₂₀₀₀	I ₂₀₁₀	rozdíl v %
I/23	6-1060	Hranice kraje - Mrákotín – Telč	2502	2839	113,5
	6-1050	Telč – připojení II/403	3276	2903	88,6
	6-1040	Připojení II/403 – Stará Říše	1668	1621	97,2
II/112	6-3170	Nová Ves – Telč	1340	645	48,1
	6-3193	Telč – Nová Říše	1246	1027	82,4
II/403	6-3180	Stonařov – napojení na I/23	400	881	220,2
II/406	6-1080	Třešť – Telč	3963	3163	79,8
	6-1070	Telč – Dačice	2174	2314	106,4

Porovnání sčítání z roku 2005 a 2010 na hlavních vstupech do města:

Silnice	č.úseku	název úseku	I ₂₀₀₅	I ₂₀₁₀	rozdíl v %
I/23	6-1060	Hranice kraje - Mrákotín – Telč	3032	2839	93,6
	6-1050	Telč – připojení II/403	4144	2903	70,1
	6-1040	Připojení II/403 – Stará Říše	1381	1621	117,4
II/112	6-3170	Nová Ves – Telč	429	645	150,3
	6-3193	Telč – Nová Říše	995	1027	103,2
II/403	6-3180	Stonařov – napojení na I/23	892	881	98,8
II/406	6-1080	Třešť – Telč	2791	3163	113,3
	6-1070	Telč – Dačice	2054	2314	112,7

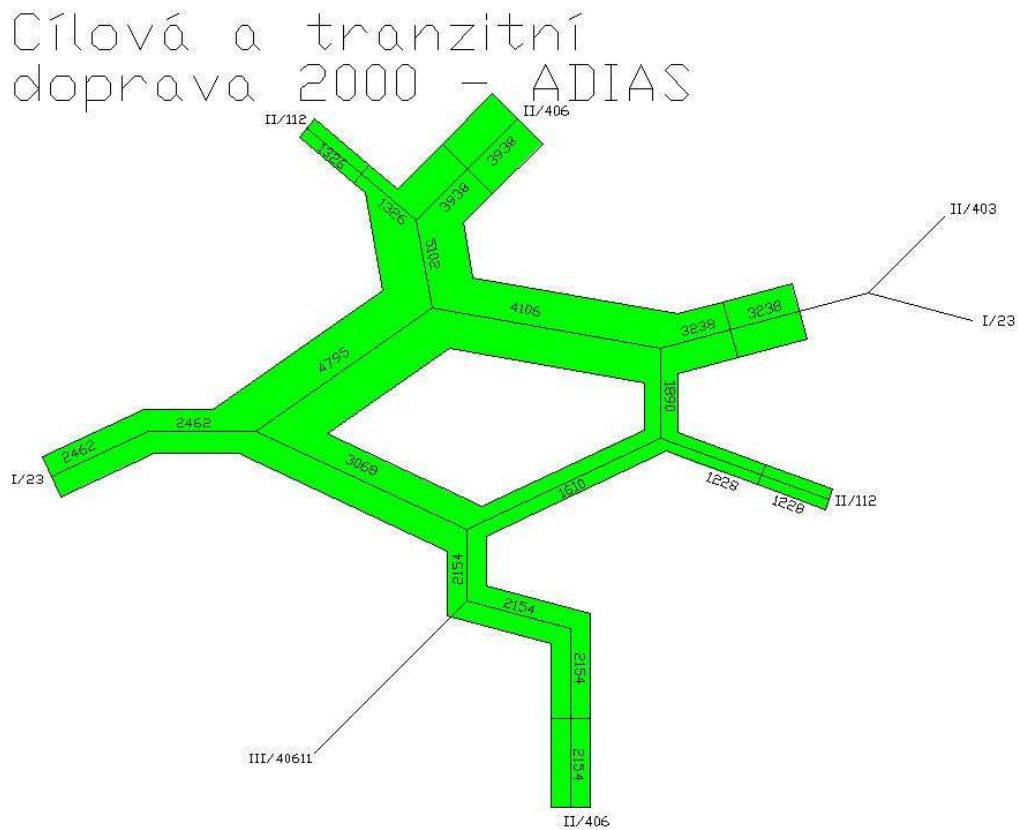
Celkové porovnání:

Silnice	č.úseku	rozdíl v %			průměr
		I ₂₀₀₀ - I ₂₀₀₅	I ₂₀₀₅ - I ₂₀₁₀	I ₂₀₀₀ - I ₂₀₁₀	
I/23	6-1060	121,2	93,6	113,5	109,4
	6-1050	126,5	70,1	88,6	95,1
	6-1040	82,8	117,4	97,2	99,1
II/112	6-3170	32,0	150,3	48,1	76,8
	6-3193	79,9	103,2	82,4	88,5
II/403	6-3180	223,0	98,8	220,2	180,7
II/406	6-1080	70,4	113,3	79,8	87,8
	6-1070	94,5	112,7	106,4	104,5

Z porovnání vývoje dopravního zatížení na vnějších vstupech je patrné, že hodnoty intenzit v zásadě zůstávají na přibližně stejných hodnotách (+10%). Výraznější pokles je pouze u vstupu silnice II/112 od severozápadu. Naopak výraznější nárůst je pouze u silnice II/403, což svědčí o vyšším využívání trasy mezi Telčí a Jihlavou prostřednictvím silnic II/403 a I/38.

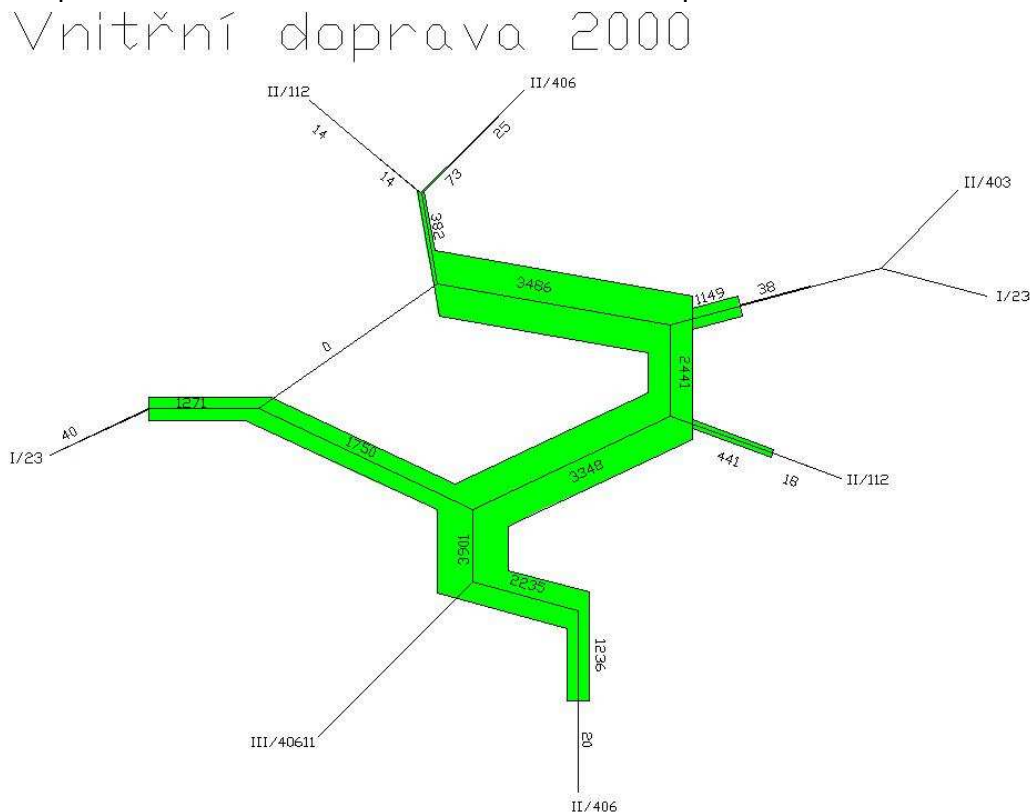
Údaje celostátního sčítání nám ovšem udávají pouze naměřené hodnoty bez jejich směřování, což je pro potřeby prognózy dopravního zatížení nezbytné. Vzhledem k tomu, že v předchozí části bylo potvrzeno, že intenzity dopravy v průběhu 10 let zůstávají v podstatě na stejné úrovni, lze pro prognózu dopravy využít výsledky směrového dopravního průzkumu zpracovaného firmou ADIAS v roce 2000, které byly použity jako podklad pro Technickou studii silnice I/23 – severní obchvat, Viapont s.r.o. 2005.

Schéma dopravního zatížení silniční sítě tranzitní a cílovou dopravou dle ADIAS k roku 2000:



Z porovnání tohoto schématu s výsledky celostátního sčítání z roku 2000, které nám udává celkové hodnoty všech vozidel, je možné odvodit zatížení komunikační sítě vnitroměstskou dopravou.

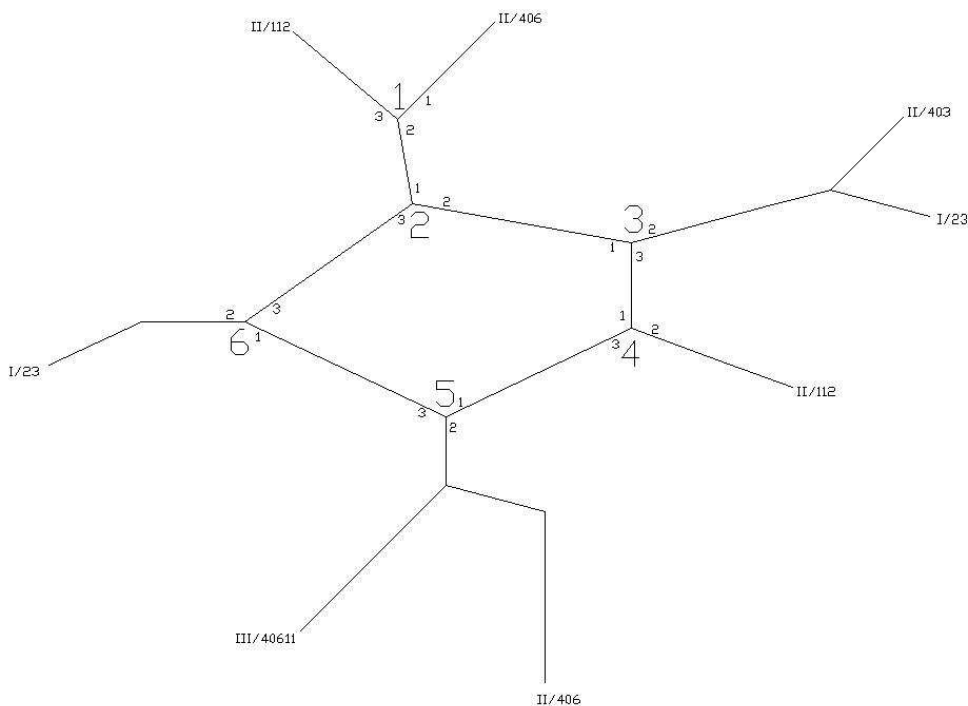
Schéma dopravního zatížení silniční sítě vnitroměstskou dopravou:



Na tomto schématu je patrné, že dopravní zatížení vnitroměstskou dopravou je poměrně značné a projevuje se zejména na komunikacích kolem historického jádra. Tuto část dopravní zátěže v podstatě nelze převést do nových tras.

Dalším podkladem pro stanovení dopravního zatížení jednotlivých variant je procentuální podíl křižovatkových pohybů v hlavních křižovatkách dopravního systému města. Tyto pohyby jsou stanoveny jen pro cílovou a tranzitní dopravu.

Schéma křižovatek a křižovatkových směrů:



Křižovatkové pohyby cílové a tranzitní dopravy dle údajů ADIAS k roku 2000

křižovatka 1

1	1,,,2	%	1,,,3	%
3938	3857	98	81	2
2	2,,,1		2,,,3	
5102	3857	76	1245	24
3	3,,,1		3,,,2	
1326	81	6	1245	94

křižovatka 2

1	1,,,2	%	1,,,3	%
5102	2206	43	2896	57
2	2,,,1		2,,,3	
4106	2206	54	1900	46
3	3,,,1		3,,,2	
4795	2896	60	1900	40

křížovatka 3

1	1,,,2	%	1,,,3	%
4106	2727	66	1379	34
2	2,,,1		2,,,3	
3238	2727	84	511	16
3	3,,,1		3,,,2	
1890	1379	73	511	27

křížovatka 4

1	1,,,2	%	1,,,3	%
1890	754	40	1136	60
2	2,,,1		2,,,3	
1228	754	61	474	39
3	3,,,1		3,,,2	
1610	1136	71	474	29

křížovatka 5

1	1,,,2	%	1,,,3	%
1610	348	22	1262	78
2	2,,,1		2,,,3	
2154	348	16	1806	84
3	3,,,1		3,,,2	
3068	1262	41	1806	59

křížovatka 6

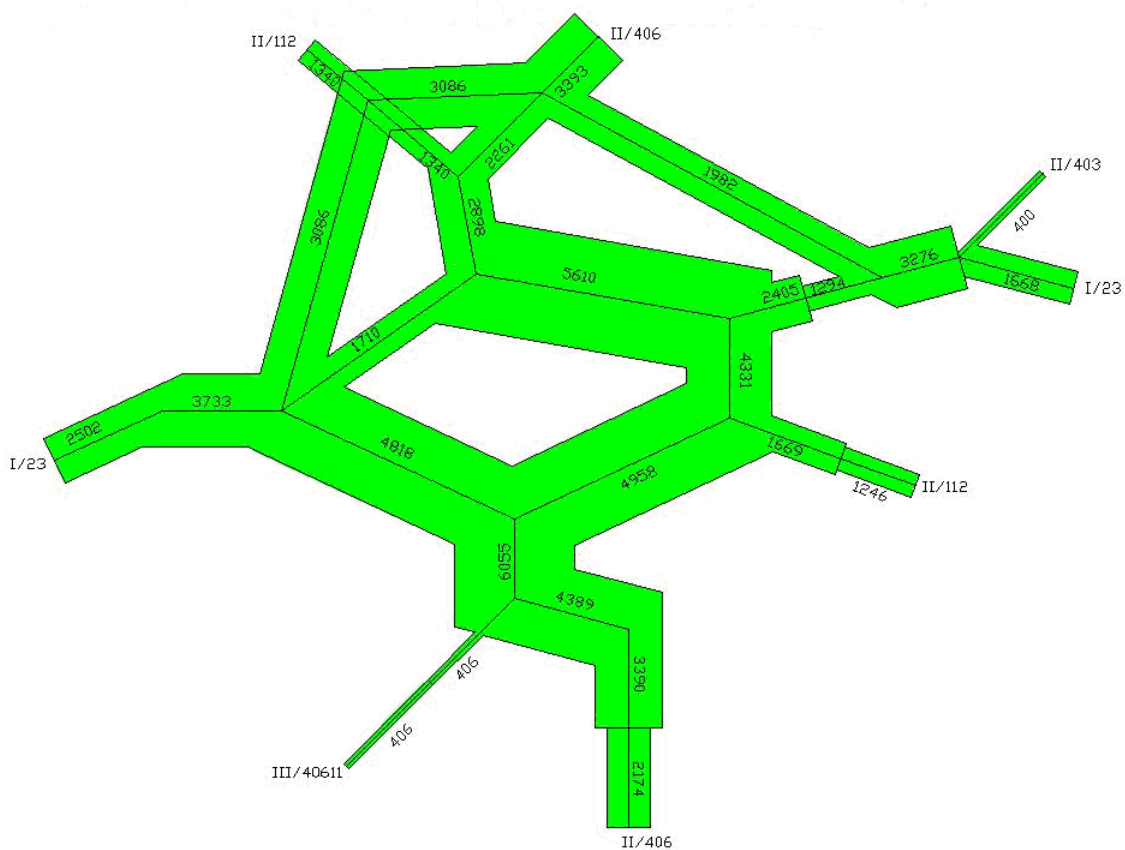
1	1,,,2	%	1,,,3	%
3068	367	12	2701	88
2	2,,,1		2,,,3	
2462	367	15	2095	85
3	3,,,1		3,,,2	
4795	2701	56	2095	44

Dopravní zatížení

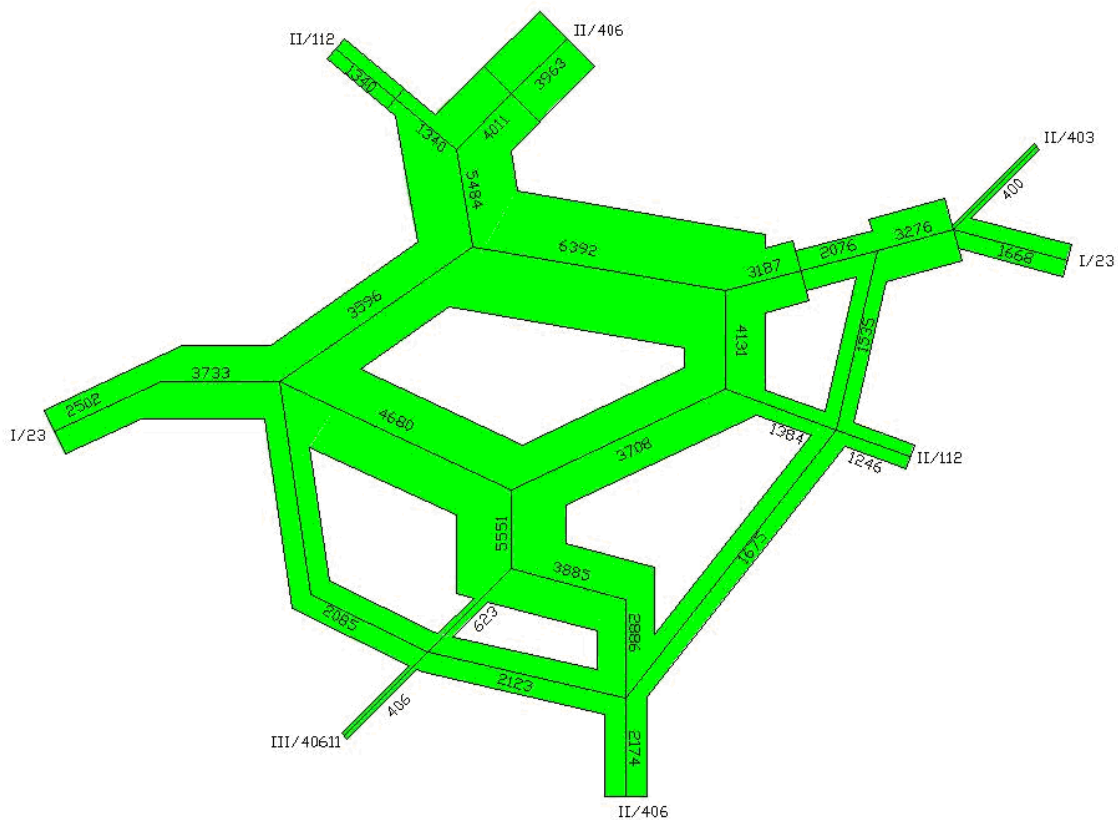
Modelové zatížení jednotlivých variant tedy vychází z výsledků směrového dopravního průzkumu zpracovaného firmou ADIAS, protože v provedených rozborech bylo potvrzeno, že intenzity dopravy na vstupech do města zůstávají stále na stejné úrovni, a z výsledků celostátního sčítání (ŘSD) 2000, 2005 a 2010. Aktuálnější výsledky z celostátního sčítání z roku 2015 bohužel nebyly v době zpracování studie ještě k dispozici. S ohledem na míru připravenosti homogenizace, resp. modernizace celého dopravního tahu silnice I/23 lze však předpokládat, že se její dopravní zatížení v následujících 10 – 20 letech významně nezmění. Ve směru sever – jih lze s ohledem na zkvalitňování trasy silnice I/38 předpokládat další rozložení zatížení silnice II/406 na silnice I/38 a II/403.

Předpokládané rozložení intenzit je patrné z následujících schémat. Hodnoty intenzit jsou uvedeny v počtech všech vozidel, a to jak tranzitní, tak cílové i vnitřní dopravy.

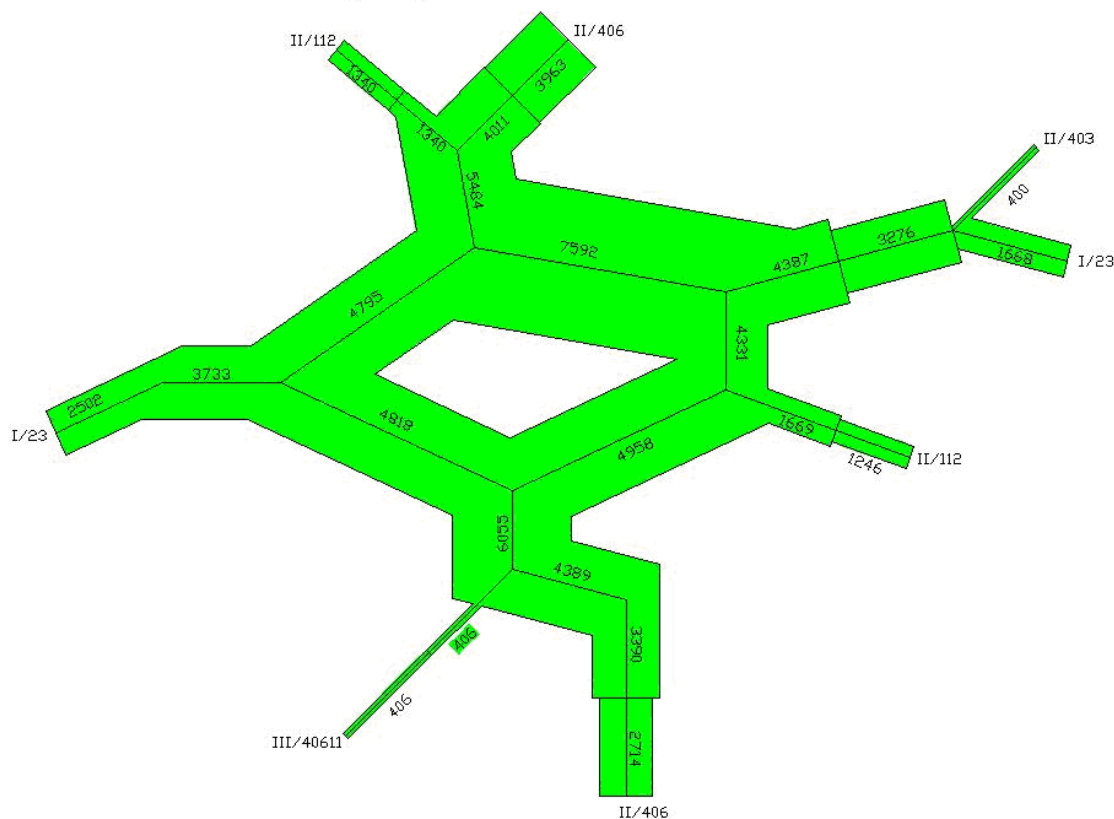
a) severní varianta



b) jižní varianta



c) nulová varianta



Z hlediska převedení intenzit do nové trasy u obou variant (severní i jižní) lze účinnost obchvatu hodnotit jako velmi nízkou. To však je zapříčiněno nízkým podílem tranzitní dopravy a omezenými možnostmi jejich využívání i pro rozvedení cílové dopravy. Intenzity dopravy na vnitřním komunikačním systému města zůstávají poměrně vysoké, a to právě pro značný podíl vnitroměstské dopravy, která nebude jakýmkoliv řešením ovlivněna. Z tohoto pohledu je nicméně výhodnější varianta severní, která má vyšší účinnost a zejména řeší podstatné snížení intenzit v místě největší dopravní závlady, a to v dnešní křižovatce silnic I/23 a II/406 na severním okraji historického jádra. Jižní varianta převede převážně jen tranzitní dopravu, jejíž nárůst lze na území města Telč očekávat až po zkvalitnění celého dopravního tahu silnice I/23, a dopravu v budoucnu cílenou do jižních rozvojových částí města

B.1.f) Vyhodnocení vlivů variant na obyvatelstvo, veřejné zdraví a životní prostředí, včetně hodnocení vlivů na soustavu NATURA 2000 pro každou variantu

Vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a životní prostředí

Obyvatelstvo, veřejné zdraví

Ovzduší

Relativně kvalitní ovzduší v této část Vysočiny neovlivněné velkými průmyslovými podniky je automobilovou dopravou zatíženo hlavně podél stávajících komunikací, tj. ve variantě nulové, která prochází zastavěným územím.

Severní varianta se přibližuje k zastavěnému území v prostoru u hřbitova a vede v blízkosti severního okraje města. Zplodiny z dopravy by tak pronikaly i do blízké zástavby. Jižní varianta je vedena v dostatečné vzdálenosti od obytných objektů.

Z hlediska zatížení ovzduší zplodinami z dopravy je nejvhodnější jižní varianta a nejméně přijatelná nulová varianta.

Hluk

Z hlediska ovlivnění hlukem jsou podmínky stejné jako v případě ovzduší. Severní varianta by si zřejmě vyžádala zbudování protihlukových bariér téměř po celé délce trasy. Jižní varianta bude zřejmě vyžadovat pouze pomístní opatření proti hluku.

Obyvatelstvo

Ochrana veřejného zdraví v rámci územně plánovací činnosti je zakotvena v § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Dle TP 181 jsou liniové stavby hodnoceny dle délky průchodu navrhované stavby územím ve vzdálenosti do 200m od obytné zástavby (= kritické pásmo - 200m) a územím ve vzdálenosti 200 - 500m od obytné zástavby (= pásmo faktoru pohody – 200 - 500m). Obecně lze konstatovat, že v „kritickém pásmu“ bude naprosto nezbytné vybudování protihlukových opatření (stěn), kdežto u „pásma faktoru pohody“ pouze v případech, kdy bude nepřijatelné hlukové zatížení prokázáno v rámci dokumentace pro navazující řízení.

Varianta	Délka úseku v kritickém pásmu	Délka úseku v pásmu pohody
Severní	700 m	2100 m
Jižní	200 m	1600 m
Jižní variantní	200 m	1600 m
Nulová	2000 m	2700 m

Z porovnání vychází nejlépe varianta jižní, která je vedena v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby ve zcela volném terénu. U varianty severní je výraznější dopad možný pouze v severozápadním úseku. U varianty nulové jsou pak negativní dopady v celém úseku průběhu stávající obytnou zástavbou a jejich vliv navíc není možné eliminovat jakýmkoliv protihlukovými opatřeními.

Životní prostředí

Vyhodnocení vlivů na horninové prostředí

Horninové podloží je tvořeno horninami proterozoického až paleozoického stáří. V jižní části převládají v podloží migmatity a kvartérní nivní sediment. V severní části převládají kvartérní sedimenty hlinité, kamenité až hlinité a v nivách potoků nivní sediment.

Jednotlivé varianty obchvatu nemění horninové prostředí ani nezasahují do ložisek nerostných surovin. Z tohoto hlediska jsou si všechny tři varianty rovnocenné.

Hydrologické poměry

Řešené území spadá do povodí Moravské Dyje, která do území vtéká od východu a jižně jej opouští až do Rakouska, kde se vlévá do Dyje. Celé území tak spadá do úmoří Černého moře. K významným tokům patří mimo Moravské Dyje Telčský potok, který území protéká od severu k jihu. Zbylé toky jsou většinou menší a bezejmenné. Z hlediska hydrologických poměrů jsou významné rybníky, které se nacházejí přímo ve městě i mimo něj.

V území není vyhlášena oblast přirozené akumulace vod, ani významná pásma hygienické ochrany podzemních vod.

Severní varianta se dotýká několika vodotečí, včetně Telčského potoka, které přetíná, zároveň zasahuje do jejich lučních niv. Varianta se dotýká hráze Roštejského rybníka.

Jižní varianta se dotýká několika vodotečí, včetně Telčského potoka, které přetíná a zasahuje do jejich úzkých, pouze částečně lučních niv. Varianta se dotýká Rohozenského rybníka, jehož litorální pásmo lze technickým řešením (přemostěním) překonat, aniž by došlo k narušení jeho ekologických a vodohospodářských funkcí.

Nulová varianta překonává několik vodotečí a dotýká se Štěpnického rybníka.

Z hlediska vyhodnocení zásahu do hydrobiologických poměrů se jako nejlepší jeví současná, tj. nulová varianta, neboť překonává pouze dvě významnější vodoteče a je to varianta stabilizovaná. Při porovnání severní a jižní varianty je výhodnější jižní varianta, neboť překonává menší počet vodotečí a plošně méně zasahuje do lučních niv podél těchto toků, které jsou významné z hlediska hydrologických funkcí podpovrchových vod a významné při náhlých změnách počasí (přívalové deště) jako retenční prostor. V jižní variantě je rozsah lučních niv značně omezen.

Voda

Severní varianta vede v blízkosti pramene V Lipkách, který je vyhledávaným místem místních obyvatel.

Jižní varianta ani nulová varianta nezasahuje do blízkosti žádného zdroje podzemních vod.

Ochrana přírody

viz kap. B.1.d)

Zemědělský půdní fond.

Z hlediska záboru ZPF je nejvýhodnější nulová varianta, neboť nevyžaduje žádný nový zábor ZPF.

Severní varianta je vedena převážně na půdách II. a III. třídy. V severovýchodní části je vedena po půdách I. třídy ochrany ZPF.

Z hlediska ochrany ZPF je sice jižní varianta delší, a tím i plošně rozsáhlejší než severní, ale je převážně vedena na půdách horší až nízké kvality. Severní varianta je naopak vedena spíše na půdách lepší kvality.

Jižní varianta je převážně vedena na půdách III. třídy ochrany ZPF a ve východní části na půdách V. třídy. Pouze kratší úsek v jihovýchodní části zasahuje do půd nejvyšší I. třídy.

Závěr

Z hlediska ochrany životního prostředí je nejméně vhodná současná, tj. nulová varianta, a to především z pohledu zatížení obyvatel znečištěním ovzduší a hlukem.

Severní varianta je méně vhodná, neboť zasahuje do většího počtu vodotečí a plošně zabírá větší plochu lučních nivních poloh. Zároveň zasahuje do památkově chráněné aleje lip a je vedena v blízkosti přírodní rezervace a lokálně významného pramene podzemních vod. Znečištění ovzduší a hluk z dopravy se bude dotýkat nejbližších okrajů zastavěného území města.

Jižní varianta, ač nejdelší, se jeví jako nejvhodnější. Je vedena v dostatečné vzdálenosti od zastavěné části města, a tak ovlivnění kvality ovzduší a hluk z dopravy se projeví méně významně než v případě severní varianty. Varianta nezasahuje do žádného zvláště chráněného území, ani do památných stromů. Tato varianta překonává pouze jediný prvek ÚSES – sdružený místní biokoridor, který lze technicky přetnout s minimálním vlivem na jeho funkčnost (přemostění Telčského potoka při severním okraji Rohozenského rybníka).

Vliv na území soustavy Natura 2000 a Ptačí oblasti

Navržené varianty se nedotýkají, ani neovlivní žádné území soustavy Natura 2000. Ptačí oblast není v kraji Vysočina vymezena.

Nejbližšími evropsky významnými lokalitami je severovýchodně od města Telče vyhlášena EVL Velký Špičák a východně ležící Rybníky v Pouštích.

EVL Velký Špičák (kód CZ0610159) je o rozloze 168,8 ha a předmětem ochrany jsou zde lesy svazu Tilio-Acerion na svazích, sutích a v roklích; bučiny asociace Asperulo-Fagetum; lokalita dlouhohrotce zeleného.

EVL Rybníky v Pouštích (kód CZ0614058) je o rozloze 25,8 ha a předmětem ochrany jsou oligotrofní až mezotrofní vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpské oblastí a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd Littorellatae uniflorae nebo Isoëto-Nanojuncetea; přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition; lokalita kuňky ohnivě, puchýřky útlé.

Obě lokality nebudou realizací záměru dotčeny ani ovlivněny. Nebude dotčen předmět jejich ochrany ani jejich celistvost.

B.1.g) Odhad nákladů pro každou variantu**Investiční náklady**

Pro odhad investičních nákladů byly použity cenové normativy ŘSD 2015. Pro všechny varianty jsou náklady uvažovány v kategorii S 9,5 pro novostavbu v extravilánu v rovinatém a pahorkovitém terénu.

varianta	Délka trasy (mil.Kč)	Mostní objekty (mil.Kč)	Ostatní objekty (mil.Kč)	Celkem (mil.Kč)
Severní	149,94	93,501	73,0323	316,4733
Jižní	243,10	92,959	102,8340	438,8930
Jižní variantní	205,173	92,929	91,219	389,321
Nulová	0	0	0	0

Investiční náklady jsou u jednotlivých variant značně rozdílné. Technicky náročnější vedení severní varianty, a to zejména v západním úseku mezi dnešními silnicemi I/23 a II/406, výrazně ovlivňuje investiční náročnost této varianty, ale naopak větší délka a nutnost řešení mimoúrovňových křížení přeložky silnice I/23 v jižní trase se silnicemi III. třídy výrazně zvyšuje investiční nároky této varianty.

Jižní varianta je proto dle odhadu investičních nákladů ekonomicky náročnější.

Vzhledem k přijetí úkolu pro územní plánování č. 195 v Politice územního rozvoje České republiky ve znění její Aktualizace č. 1 lze předpokládat zájem státu o skutečné budoucí zkvalitnění tohoto dopravního tahu propojujícího Jižní Čechy a Jižní Moravu především realizací silničních obchvatů měst a obcí, pro které je požadováno zajistit územní ochranu. Současné ani v brzké budoucnosti očekávané dopravní zatížení silnice I/23 na území města Telče však není dostatečným důvodem pro financování obchvatu - přeložky silnice I/23 pouze z prostředků resortu dopravy. Pro tuto investici je však třeba zajistit vícezdrojové financování, protože současný průtah silnice I/23 zastavěným územím města Telče je veden přímo po hranici historického jádra města, které je jednou z mála památek UNESCO na území České republiky.

B.1.h) Porovnání navrhovaných variant dopravního řešení a doporučení nejvýhodnější varianty

Z dopravního hlediska a s ohledem na zkvalitnění tahu silnice I/23 se jeví z dopravního hlediska výhodnější varianta severní, která je vedena v podstatě v přímém a tedy nejkratším směru. Přeložka v této variantě zejména řeší nežádoucí nadměrné zatěžování stávající křižovatky silnic I/23 a II/406 na okraji severního vstupu do historického jádra, kde je navíc značný pohyb pěších od záchytného parkoviště. V této variantě je navíc možná částečná etapizace, a to v první etapě západního úseku po dnešní silnici II/406. Tato etapa by však řešila pouze částečné převedení dopravy ze silnice II/406, ale vedení dopravy v trase silnice I/23 by se v podstatě nedotýkala. Tento západní úsek je však z jiných hledisek značně problematický, a to především s ohledem na odtržení klidové a rekreační zóny od vlastního organismu města a zásah do historicky založené aleje. V této variantě doprava v jižní části území města zůstává vedena po stávajících komunikacích. V této části města lze předpokládat výraznější územní rozvoj, což následně ovlivní dopravní zatížení komunikační sítě v tomto území. To by následně vyžadovalo vybudování propojovacích komunikací mezi současnými radiálami na obvodě města.

Varianta jižní je sice celkově delší, ale je vedena volnou krajinou, kde nejsou v podstatě žádná omezení. Trasa je vedena v dostatečném odstupu od stávající zástavby a plně umožňuje územní rozvoj v jižní části města. Nové napojení jižní části města na obchvatovou trasu by mělo i výraznější dopad na snížení zatížení stávající komunikační sítě v této části města. Aby účinnost tohoto napojení byla co největší, bylo by žádoucí napojení všech současných radiálních tras silnic III/40611, III/40617, II/406 a III/40618. Bohužel vzdálenost těchto možných křižovatek neodpovídá nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle ČSN 736101, která činí 1500 m pro silnici I. třídy s návrhovou rychlostí 70 km. Zde tato vzdálenost se pohybuje v rozmezí 500 – 750 m. Při dodržení vzájemných vzdáleností dle ČSN je nutné počet napojení redukovat, což následně snižuje účinnost této varianty. Vypuštění napojení radiálních tras silnic III. třídy je proto řešeno mimoúrovňovým vykřížením, což však zvyšuje ekonomickou náročnost této varianty. Povázání rozvojových ploch v této části města a dopravy se silnic III. třídy se silnicí I/23 v poloze jižního obchvatu a proto třeba řešit prostřednictvím úrovňových křižovatek se silnicemi II. třídy. Problémem však je, že v této variantě zůstává výrazněji zatížena nejproblematictější křižovatka dnešních silnic I/23 a II/406 na severním okraji historického jádra. Z ní je v podstatě odvedena pouze tranzitní doprava vedoucí po silnici I/23. Předpokládaný nárůst zatížení na silnici II/406 lze eliminovat zkvalitněním silnice II/403 a jejím využíváním směrem na Jihlavu a dále ve vazbě na silnici I/38. Pro vedení obchvatové trasy v jižní variantě v podstatě neexistuje etapové řešení. Za možnou etapu lze považovat její připojení na východním okraji města na stávající trasu a řešení navazujícího úseku až následně.

Zkvalitnění vedení silnice I/23 ve stávající trase (nulová varianta) je v podstatě nerealizovatelné s ohledem na omezení stávající zástavbou. Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu by bylo možné osadit na nejproblematictějších křižovatkách, a to se silnicí II/112, světelná signalizační zařízení. To však neřeší negativní dopady na veřejné zdraví.

Při sloučení všech posuzovaných hledisek – viz kapitoly B.1.d) až B.1.g) tohoto svazku lze jižní variantu řešení přeložky silnice I/23 na území města Telč považovat za výhodnější jak ve vztahu k variantě severní, tak i k variantě nulové.

B.1.i) Návrh případné etapizace a stanovení nezbytnosti jednotlivých etap pro další využití území

Etapizace možné výstavby severní či jižní varianty je zmíněna již v předchozí kapitole. V případě severní varianty jde o upřednostnění úseku západně od křížení se silnicí II/406, v případě jižní varianty možné pozdější vybudování východního úseku přeložky zlepšujícího celkový komfort provozu na silnici I/23.

Žádný z úseků severní či jižní přeložky silnice I/23 není nezbytný pro další využití území města a nepodmiňuje tedy jeho územní rozvoj.

B.1.j) Stanovení požadavků pro implementaci navržených variant do územně plánovací dokumentace

Pro územně plánovací dokumentaci se s ohledem na výše uvedené navrhuje uplatnit tyto požadavky:

- do Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina zpracovat zpřesněný koridor jižní varianty přeložky silnice I/23 v šíři budoucího ochranného pásma silnice I. třídy s vyjmutím vybraných limitů využití území – viz grafická část B.2.d. Výkres koridorů posuzovaných variant,
- do Územního plánu Dyjice, do nejbližší změny Územního plánu Krahulčí a do nejbližší změny Územního plánu Telč zpracovat zpřesněný koridor jižní varianty přeložky silnice I/23 v šíři budoucího ochranného pásma silnice I. třídy s vyjmutím vybraných limitů využití území – viz grafická část B.2.d. Výkres koridorů posuzovaných variant.

B.2. GRAFICKÁ ČÁST

ODPOVĚDNÝ ZÁSTUPCE PROJEKTANTA Ing.arch. Alena Koutová	PROJEKTANT kolektiv zhotovitele	SPOLUPRÁCE	 SURPMO, a.s. 110 00 Praha 1 Opletalova 1626/36
OBJEDNATEL/POŘIZOVATEL Kraj Vysočina Krajský úřad Kraje Vysočina	KRAJ Vysočina	OBEC	Projektové středisko 500 03 Hradec Králové Třída ČSA 219
Územní studie Přeložka I/23 Telč			Zakázkové číslo 03001612
			ÚČELOVÝ STUPEŇ ÚS
NÁVRH			FORMÁT A4
			PROFESE URB
Textová část			DATUM 11/2016
			MĚŘÍTKO ČÍSLO B.