

OBCHVAT KROMĚŘÍŽE SILNICÍ II/432

územní studie

Objednatel:

Město Kroměříž
Velké náměstí č. 115
767 58 Kroměříž

Pořizovatel ÚAP (ÚPD):

Městský úřad v Kroměříži
Velké náměstí č. 115
767 58 Kroměříž

Ing. arch. Pavel Máselník, odbor rozvoje města
tel.: 573 321 286, 570 570 286

Zpracovatel:

Ateliér KO&SA,
sdružení zastoupené Ing. arch. Gabrielem Kopáčikem
a Ing. arch. Josefem Sátorou,
Svahová 32, 623 00 Brno,
e-mail: atelier@ko-sa.cz, kopacik@ko-sa.cz,
<http://www.ko-sa.cz/>

doc. Ing. arch. Gabriel Kopáček, Dr.
ČKA 00858
Keřová 23, 641 00 Brno
tel.: 604 318 455

Ing. arch. Stanislav Prokeš (dopravní specialista)
tel.: 608 621 344

Mgr. Oldřich Pecák (prostorová akustika)
tel.: 728 266 217



září 2009, Brno

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

1. Úvod - východiska 3
2. Rozbor potenciálních tras obchvatu Kroměříže silnicí II/432 3
 - 2.1. Úsek A: Hulínská (sil. 1/47) – Jožky Silného – křížení s železnicí – ul. Karla Rajnocha 3
 - 2.2. Úsek B: Dolní Zahrady – most přes řeku Moravu – Altýře 4
 - 2.3. Úsek C: Altýře – křížení s železnicí – Vážany ul. Lesní 4
 - 2.4. Úsek D: Vážany ul. Lesní – Osvoboditelů (sil. II/432) 5
3. Návrh silničního obchvatu Kroměříže silnicí II/432 5
 - 3.1. Varianta 1: 5
 - 3.2. Varianta 2: 5
 - 3.3. Funkční skupiny, příčné uspořádání, přepravní kapacity 5
4. Hluková zátěž chráněného venkovního prostoru 7
5. Závěrečné doporučení 7

SCHÉMATA

Širší vztahy (M 1:50000)
Potenciální dopravní trasy
Potenciální dopravní trasy – úsek A
Fotografie – úsek A
Potenciální dopravní trasy – úsek B
Fotografie – úsek B
Potenciální dopravní trasy – úsek C
Fotografie – úsek C
Potenciální dopravní trasy – úsek D
Fotografie – úsek D
Varianta 1 – situace
Varianta 2 – situace
Příčné uspořádání uličního profilu

VÝKRESY (M 1:5000)

A – potenciální dopravní trasy
B – varianta 1 – situace
C – varianta 1 – zakres do leteckého snímku
D – varianta 2 – situace
E – varianta 2 – zakres do leteckého snímku
F – varianta 2 – hluk ve dne
G – varianta 2 – hluk v noci

1. ÚVOD - VÝCHODISKA

Důvodem zpracování územní studie bylo prověření možností vedení obchvatu Kroměříže silnicí II/432 ve smyslu požadavku ZÚR Zlínského kraje vydaného v říjnu 2008. ZÚR vymezily pro tuto stavbu spojující silnici Hulín-Kroměříž (silnice I/47 Vyškov-Kroměříž-Hulín) a silnici Jarohněvice-Kroměříž (II/432 Holešov-Kyjov-Hodonín) koridor v šíři 200 až 400 m procházející západní částí obce přes katastry Bílany, Kroměříž, Kotojedy, Vážany a Jarohněvice. ZÚR vedou tento obchvat pod kódem PK19 jako veřejně prospěšnou stavbu. Výsledky studie budou zapracovány do územního plánu města Kroměříže v rámci souboru změn č. 5.

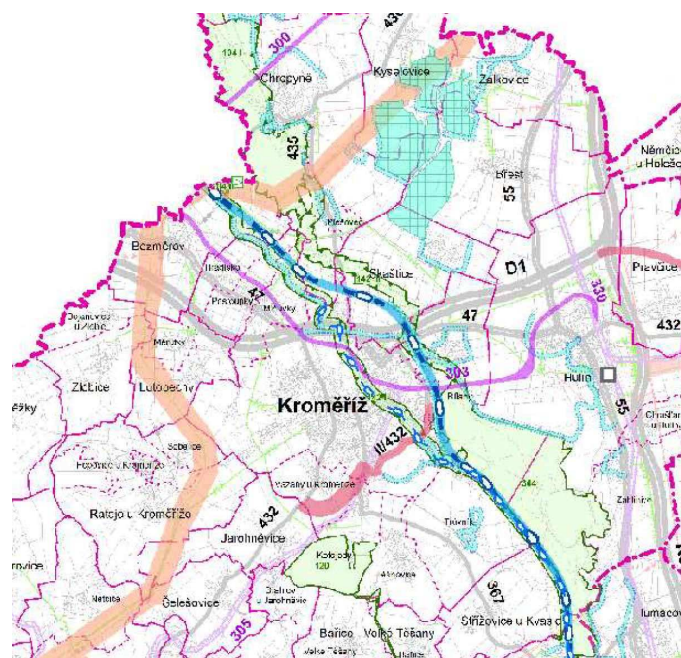
Navrhovaný obchvat protne několik dopravních koridorů:

1. železnici mezinárodního významu - trať č. 303 Bezměrov - Hulín, která má být také dle ZÚR modernizována (kód VPS Z02)
2. řeku Moravu (navržena ZÚR ke splavnění)
3. silnici II/367 (Prostějov-Kroměříž-Tlumačov)
4. železnici místního významu - trať č.305 Kroměříž – Zborovice

Současný územní plán města navrhuje v této části území systém místních komunikací spojený s rozvojem Kroměříže jižním směrem a také se nahou zde vytvořit vnější městský dopravní okruh. Některé trasy mohou mít prověřeny pro využití vedení tranzitní silnice. Zejména dlouhodobě se sleduje možnost umístění mostu přes řeku Moravu, protože stávající most na spojnici Hulínská–Tovačovského v centru města kapacitně nepostačuje. Návrhová poloha mostu v prodloužení ul. Jožky silného a Na Hrázi v jihovýchodním sektoru města je již dlouhodobě stabilizovaná. Z těchto důvodů bude nový obchvat plnit také funkci místní komunikace, v dlouhodobém horizontu by měly být plochy v návaznosti na novou komunikaci urbanizovány.

Území studie byla v průběhu prací konzultována s pořizovatelem a orgány státní správy (společné jednání proběhlo 14. 9. 2009). Do konceptu byly ve smyslu požadavků doplněny hranice potenciálního veřejného prostranství (pás šířky 25m, viz výkresová část) a hluková studie zabývající se možnými dopady hluku z budoucí dopravy.

Obr. 1 – Plochy a koridory nadmístního významu dle ZÚR:



2. ROZBOR POTENCIÁLNÍCH TRAS OBCHVATU KROMĚŘÍŽE SILNICÍ II/432

2.1. Úsek A: Hulínská (sil. 1/47) – Jožky Silného – křížení s železnicí – ul. Karla Rajnocha

V tomto úseku je stopa stabilizovaná, využívá se stávající komunikace (ul. J. Silného) a její prodloužení po východním okraji Kroměříže. Variantnost je v zásadě pouze ve způsobu křížení se železnicí (trať mezinárodního významu, úsek Bezměrov – Hulín, plánuje se její modernizace).

V územním plánu Kroměříže je navrhovaný silniční koridor již dlouhodobě chráněn pro sběrnou komunikaci jako veřejně prospěšná dopravní stavba.

První část trasy – tj. po ulici Skopalíkovu – je kromě chybějícího mimoúrovňového křížení s železnicí bezproblémová, již dnes v zásadě pro obchvat vyhovuje. Další trase stojí v cestě jeden rodinný domek (dvojdomek) p.č. 963/2 (KÚ Kroměříž). Navazující část pak prochází volným terénem zemědělské půdy směrem na Dolní Zahrady. Protne ulici Karla Rajnocha – vzniknou dvě křižovatky tvaru „T“.

Případný železniční podjezd si vyžádá přeložku paralelní vodovodu DN 250, kanalizace DN 500 v ul. J. Silného včetně připojení výtlačkové kanalizace z Bílan a přeložku plynovodu VTL 150. Nadjezd si vyžádá přeložku vedení elektrického napětí VVN 300/397.

Tab.1 – popis potenciálních tras úseku A

označení	popis	výhody	nevýhody
trasa 1	nadjezd	bez nutnosti nákladných přeložek dotčených podzemních sítí	delší most, větší převýšení
trasa 2	podjezd	lépe zapadne do urbanistické struktury, železnice je v místě křížení v mírném náspu	riziko podzemní vody a zaplavení při povodních, přeložky inženýrských sítí

2.2. Úsek B: Dolní Zahrady – most přes řeku Moravu – Altýře

V tomto úseku je obchvat veden od ulice Karla Rajnocha přes Dolní Zahrady. Na ulici Donozhradskou ústí mezi zahrádkami (dnes je zde jen úzká polní cesta). Demolici si možná vyžádá zahradní chatka č.p. 7701 (KÚ Kroměříž), která se ocitá v přidruženém pásmu komunikace a dotčeny při všech potenciálně uvažovaných trasách budou také pozemky 1619/4 (zahrada) a 1613/1 (zahrada rodinného domu). Za průsečnou křižovatkou (Donozhradská) je silniční obchvat veden přes stávající zahrádky, na p.č. 1585/12 si v každém případě vyžádá demolici chatky p.č. 6696 (KÚ Kroměříž). Za navrhovaným mostem přes řeku Moravu je potřeba vybudovat novou komunikaci. Jsou uvažovány tři teoreticky možné trasy (viz bab.2), které se liší polohou vzhledem k letišti a zahrádkám u ulice Na Hrázi. Upřednostňujeme vedení trasy blíže městu – tj. mezi Hrubým rybníkem (tzv. Bagrákem) a sportovním letišťem.

Trasa včetně mostu je až po ulici Na Hrázi (včetně) chráněna jako veřejně prospěšná dopravní stavba v platném územním plánu Kroměříže.

Tab.2 – popis potenciálních tras úseku B

označení	popis trasy	výhody	nevýhody
trasa 1	po ul. Na Hrázi mezi budovami letiště a zahradními chatkami	dlouhodobě trasa držena v ÚPmK jako VPS, logické zapojení do stávající komunikační sítě, nejkratší most přes řeku Moravu	demolice chatky na parcele 1289/34 (ostatní plocha, v KN stavba není vedena) a malého domku p.č. 6598 (vedeného v KN jako objekt bydlení bez čísla popisného a evidenčního); drobný zásah do cca osmi zahradních parcel v úseku 1449/10 až 1449/16; komunikace by měla v tomto úseku minimální prostorové uspořádání (bez parkovacích pruhů, pouze jednostranný chodník)
trasa 2	severně od zahrádek podél potoka	velkorysejší dimenzování příčného profilu nové komunikace; neomezení stávajících zahrádek naproti letišti	stavebně-technicky dražší řešení; dopad do pozemku č. 1470/5 (ostatní plocha)
trasa 3	jižně kolem letiště	vyhne se poměrně složitému křížení před hospodou Rybářská bašta	nejdelší most přes řeku Moravu; špatné zapojení do místního komunikačního systému, komunikace by byla málo využita; znehodnocení zahrad p.č. 1289/24 a 1289/25 včetně stavebních objektů (chatky p.č. 6605, 6606)

2.3. Úsek C: Altýře – křížení s železnicí – Vážany ul. Lesní

Nejsložitější úsek obchvatu. Jednotlivé trasy se liší místem a způsobem překonávání železnice (místní jednokolejná trať Kroměříž – Zdounky) a navázáním na ulici Kotojedskou a sil. II/367.

Část úseku v trase pře Vážany je v současném územním plánu města již schválen jako veřejně prospěšná stavba.

Případný podjezd v oblasti Altýře - Kotojedská 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 nad železnicí v ulici Lesní by si pak vyžádal přeložku nadzemního elektrického vedení VVN

Tab.3 – popis potenciálních tras úseku C

označení	popis trasy	výhody	nevýhody
trasa 1	estakáda nad železnicí a ulicí Kotojedskou v oblasti křižovatky Altýře-Kotojedská, pak volnou rozvojovou plochou ve Vážanech	logické řešení navazující na stávající strukturu, obsluha by probíhala po stávající komunikaci	zásah do areálu firmy EVV-Moravia a autolakovny (p.č.1172/1, 1172/4..., bez nároku na demolice)
trasa 2	alterantiva vedení místní komunikace potenciální rozvojovou plochou ve Vážanech	logické prodloužení ul. Kotojedské bez křížení železnice	při mimoúrovňovém křížení nedostatek místa
trasa 3	podél jižního břehu potoka Kotojedky a estakádou přes železnici a ul. Kotojedskou do Vážan; navazuje na trasu 3 z předchozího úseku vedenou kolem jižní strany letiště	nejmenší dopady na stávající urbanizované území	dílčí dopady do areálu Správy a údržby silnic (64/14, 64/23... KÚ Kotojedy) a do zelného pásu podél potoka, ale bez demolice budov
trasa 4	prodloužení ul. Altýře na sil. II/367 mezi Trávník a Kotojedy, dále po trase stávající komunikace Trávník-Kotojedy-Vážany po navrhovaném mostě přes železnici na ul. Lesní	vychází z územního plánu (navrhována zde místní komunikace); představuje technicky nejjednodušší řešení	rozšíření ulice Altýře se dotkne stávajících předzahrádek; nejdelší trasa, daleko od centra s perspektivou jen dílčího využití kapacity nové komunikace
trasa 5	variantní poloha prvního úseku 4 souběžně s ulicí přes zahrady	místo rozšíření ulice Altýře na úkor předzahrádek by došlo zaboru části zahrad	

Dle našeho soudu by bylo optimální vést silniční obchvat v tomto úseku po trase 1, tj. s mimoúrovňovou křižovatkou u EVV-Moravia, a jako místní obslužné komunikace pak dobudovat jižní propojku v trase 4 (prodloužení ulice Altýře, výhledově v souvislosti s rozvojem Kotojed až na II/367) a obslužnou komunikaci mezi Správou silnic a Kotojedkou (trasa 3), která by umožnila úplné vyloučení nevhodného stávajícího křížení s železnicí.

2.4. Úsek D: Vážany ul. Lesní – Osvoboditelů (sil. II/432)

Poslední úsek by procházel volným zemědělsky využívaným terénem. Umístění trasy do poměrně úzkého prostoru mezi stávající rodinnou zástavbu v ulici Lesní by vylo spíše nouzovým řešením.

Tab.4 – popis potenciálních tras úseku D

označení	popis trasy	výhody	nevýhody
trasa 1	z ulice Lesní podél domova důchodců a pak diagonálně směrem k zahradní kolonii a podél Jarohněvického katastru do ul. Osvoboditelů		možné hlukové dopady na areál domova důchodců
trasa 2	z ulice Lesní podél potoka a pak diagonálně směrem zahradní kolonii a podél Jarohněvického katastru do ul. Osvoboditelů		daleko od zastavěného území

3. NÁVRH SILNIČNÍHO OBCHVATU KROMĚŘÍŽE SILNICÍ II/432

3.1. Varianta 1:

Ulice Jožky Silného – podjezd pod železnici (trať Hulín – Kojetín) – rondel Skopalíkova – průsečná křižovatka Dolnozahradská – most kolmo přes řeku Moravu - ul. Na Hrázi - rondel před Rybářskou baštou – trasou dnešní pěší stezky jihovýchodně od Bagráku – rondel Altýře – mezi rodinnými domky jižně po ulici Altýře až na silnici II/367 vedoucí z Trávníku – rondel Kotojedy – nadjezd nad železnici (trať Kroměříž - Zdounky), za potokem před Vážanami rondel a pak doleva podél zeleného pásu a potoka a diagonálou na ul. Osvoboditelů (II/432). Celkem 7,29 km.

Tato varianta v zásadě vede dopravními koridory vymezenými stávajícím územním plánem.

3.2. Varianta 2:

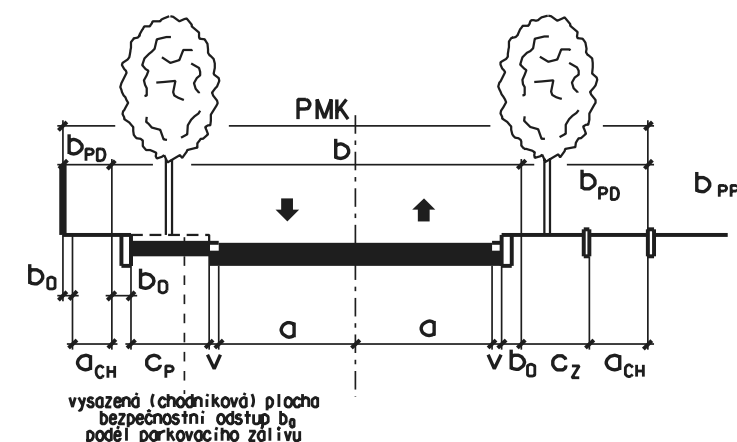
Ulice Jožky Silného – nadjezd přes železnici (trať Hulín – Kojetín) – rondel Skopalíkova – průsečná křižovatka Dolnozahradská – most šikmo přes Moravu – nově navrhovanou stopou severně kolem zahrádek – rondel před Rybářskou baštou – trasou dnešní pěší a cyklistické stezky jihovýchodně od Bagráku – rondel Altýře (na pozemku Autolakovny) – estakáda přes ulici Kotojedskou a železnici (trať Kroměříž - Zdounky) – rondel ve Vážanech na prodloužení ul. Kožíkovy – rozvojovým územím ve Vážanech – rondel na ul. Lesní – kolem domova důchodců – diagonálou na ul. Osvoboditelů (II/432). Celkem cca 6,23 km.

3.3. Funkční skupiny, příčné uspořádání, přepravní kapacity

Obchvat Kroměříže vedený po jihovýchodním okraji města je koncipován jako místní (městská) komunikace, plnící funkci urbanizační osy současného i (z větší části) budoucího kompaktního osídlení podél této komunikace a to v obou doložených variantách. Pro jeho optimální příčné uspořádání je předpokládán koridor o šířce 15,50 m, který v odůvodněných případech může být redukován, nebo naopak rozšířen. Jako základní příčné uspořádání je volena dvoupruhová komunikace s oboustrannými parkovacími pruhy a chodníky ve smyslu článku 8.4.3 a obrázku 11 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (viz vložený článek a obrázek, který charakterizuje doporučený typ příčného uspořádání).

Ve smyslu požadavků Ředitelství silnic byl dle možnosti dopravní koridor doplněn o veřejné prostranství celkové šířky 25 m (na výkresech vyznačené čárkovanou čarou).

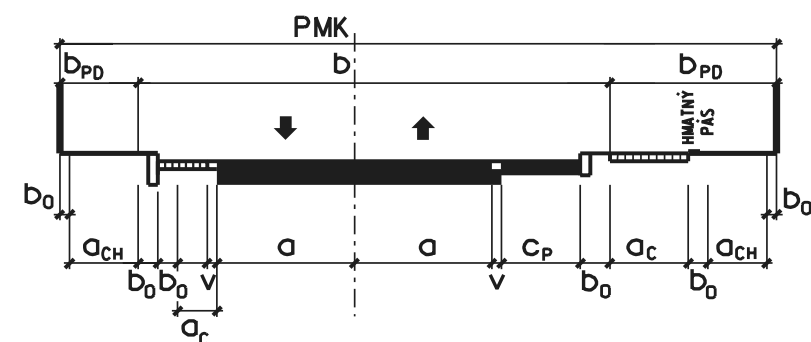
Funkční skupina B a C (dle ČSN 736110)



Obr. 2 (obr. č.11 ČSN) – Typ dvoupruhové místní komunikace funkční skupiny B a C směrově nerozdělené

POZNÁMKA (k obr. 2): Vysazená (chodníková) plocha přerušuje parkovací pruh a vytváří parkovací zálivy (viz 3.1.7 ČSN). Osazení těchto ploch stromy vytváří alej.

Tento typ příčného uspořádání může být v případě potřeby modifikován jak do velkorysejší úpravy (viz příklad v obrázku 12 z ČSN), tak ve stísněných poměrech minimalizován, jak je naznačeno v doložených příčných profilech.



Obr. 3 (obr. č. 12 ČSN) – Typ dvoupruhové místní komunikace funkční skupiny B a C směrově nerozdělené s jízdním pruhem pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru a/nebo v přidruženém prostoru (uspořádání může být symetrické i nesymetrické)

K dispozici tak podle místních konkrétních podmínek může být následující výběr příčných profilů dvoupruhových komunikací, charakterizovaných příslušnými písmennými znaky podle ČSN :

charakteristika	písmenný znak	šířka jízdního pásu	parkovací pruh	chodník	zelený pruh
optimální	MS2p15,5/12,5/50	7,5 m	oboustranný	oboustranný	žádný
jednostranně omezený	MS2p13,5/10,5/50	7,5 m	jednostranný	oboustranný	žádný
omezený	MS211,5/8,5/50	7,5 m	žádný	oboustranný	žádný
minimalizovaný	MS210/8,5/50	7,5 m	žádný	jednostranný	žádný
minimalizovaná vozovka	MS29/7,5/50	6,5 m	žádný	jednostranný	žádný
velkorysejší (příklad)	MS2pa18,5/12,5/50	7,5 m	oboustranný	oboustranný	obou/jednostranný nebo cykl.pruh
silniční profil optimální	S 9,5/60	7,5 m	žádný	žádný	žádný
silniční profil minimální	S 7,5/60	6,5 m	žádný	žádný	žádný

Vztah intenzita – kapacita (úrovňová intenzita)

Podle výsledků posledního celostátního sčítání dopravy z roku 2005 (sčítání se provádí v pětiletých cyklech), které je k dispozici v podkladech ŘSD ČR, projely po hlavních kroměřížských komunikacích (na kterých bylo sčítáno) tyto počty vozidel :

ulice	číslo silnice	počet vozidel za 24 hod
Hulínská	I/47	19.234
Kaplanova	I/47	8.736
Tovačovského	36733	13.764
1.máje	367	15.534
Kojetínská	367	9.271
Kojetínská sever	367	7.751
Na Lindovce	36731	3.496
Havlíčková	43215	4.958
Velehradská	432	6.040
Kotojedská	367	9.032

Z uvedených hodnot intenzit lze odvodit, že intenzita provozu na obchvatové komunikaci se může pohybovat maximálně v hodnotách intenzit na ulici Kotojedské. Porovnáním s vloženou tabulkou č. 40 je patrné, že kapacita (úrovňová intenzita) dvoupruhové komunikace nejméně 3 x převyšuje reálně odhadnutou intenzitu v úrovni roku 2005. Doložená intenzita z roku 2005 do výhledu v roce 2030 stoupne podle prognózy ŘSD 1,44 x, tedy dosáhne hodnoty v nejhrošším případě v nevytíženějších úsecích cca 15.000 vozidel/24 hod, tudíž kapacita obchvatové komunikace bude vyčerpána asi z poloviny.

Vzhledem na značnou vzdálenost obchvatu od centra a význačnějších sídelních aktivit ale odhadujeme maximální výhledové dopravní zatížení v nejatraktivnějších úsecích v horizontu nejbližších 20 let do 8000 voz. / 24 h. Podíl nákladní dopravy lze předpokládat v hodnotě cca 7%.

Článek 17.4.3 ČSN 73 6110 v tabulce 40 udává kapacity – úrovňové intenzity místních komunikací v hodnotách, které jsou obvyklé v našich i zahraničních poměrech.

Tab. (č. 40 v ČSN)– Orientační tabulka celodenních úrovňových intenzit

Typ příčného uspořádání	Počet jízdních pruhů	Rozpětí úrovňové intenzity vozidel/24 hod v obou směrech pro úroveň kvality dopravy D
MR6dc	6	90 000 – 130 000
MR4dc	4	60 000 – 90 000
MS6d	6	60 000 – 80 000
MS4(d)	4	50 000 – 70 000
MS2	2	25 000 – 35 000

POZNÁMKY:
 - podíl pomalých vozidel 15 %, podélný sklon 4 % do délky 1 000 m, ÚKD D, podíl špičkové hodiny 7 – 10 % z celodenních intenzit;
 - tabulka slouží k předběžnému stanovení šířkového uspořádání komunikací;
 - pokud celodenní intenzita překročí hodnotu pro šestipruhou komunikaci, navrhne se komunikace osmipruhá (tento princip platí i pro tabulku 37).

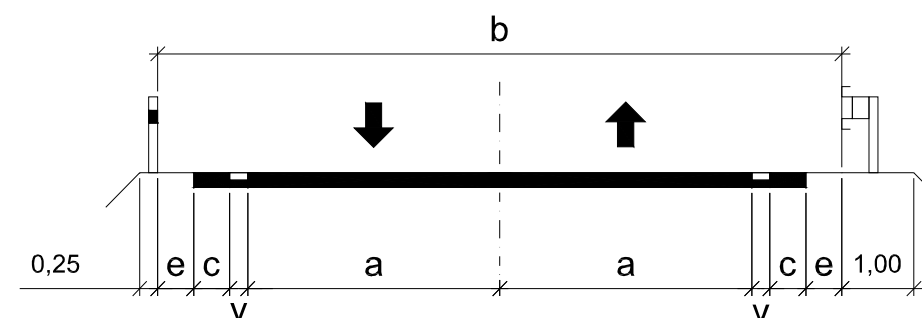
Silniční profily v úsecích, které dočasně nebudou obestavěny

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
 Článek 5.2 Návrhové kategorie

Tab. (č. 3 v ČSN) – Návrhové kategorie dvoupruhových silnic

Návrhová kategorie			Šířka v m			
písmenný znak	b m	návrhová rychlost km/h	a*)	v	c	e
S	6,5**)	60; 50	2,75	0,00	0,00	0,50
S	7,5	70; 60; 50	3,00	0,25	0,00	0,50
S	9,5	80; 70; 60	3,50	0,25	0,50	0,50
S	11,5	90; 80; 70	3,50	0,25	1,50	0,50

*) Základní hodnota bez rozšíření ve směrovém oblouku.
 **) Navrhuje se při intenzitě silničního provozu do 1000 voz /24 h.



Obr. (č. 2 v ČSN) – Dvoupruhové silnice

4. HLUKOVÁ ZÁTĚŽ CHRÁNĚNÉHO VENKOVNÍHO PROSTORU

Ve smyslu požadavků orgánů státní správy byla zpracována hluková studie¹ modelující hlukovou zátěž území dotčeného silničním obchvatem. Byla posuzována zejména varianta č.2 vedení obchvatu, která vykazuje větší dopravní hlukové zatížení a tím i větší vliv hluku. Jako limitní pro chráněný venkovní prostor byly uvažovány hodnoty:

$$L_{Aeq,den} = 55 \text{ dB} \text{ a } L_{Aeq,noc} = 45 \text{ dB}$$

Dopravní zatížení pro rok 2030 bylo odvozeno z posledních známých výsledků sčítání dopravy na státních silnicích v r. 2005 a z podrobného sčítání dopravy provedeného na území Kroměříže v rámci průzkumů a rozborů k územnímu plánu v roce 2001.

Výsledné izofony pro rychlost 45 km/h a výšku cca 4m nad terénem jsou vykresleny ve výkresech F a G.

Z teoretických modelových výpočtů bylo zjištěno, že v podmínkách ideálního šíření hluku (rovinatý terén bez překážek) budou limitní hladiny akustického tlaku dosaženy v těchto vzdálenostech od osy budoucí silnice II/432 :

- v denní době ve vzdálenosti 21 m – 23 m
- v noční době ve vzdálenosti 28 m – 30 m.

Navržená komunikace prochází okrajem města, takže se svými hlukovými dopady jen minimálně dotkne stávající zástavby.

Místa s překročeným limitem hlukové zátěže pro chráněný venkovní prostor:

- 3 rodinné domy na ul. Dolnozahradské (u křižovatky obchvatu s ul. Dolnozahradskou)
- zahrádkářská kolonie na ul. Na Hrázi (trasa 1 i 2)
- 4 rodinné domy na ul. Na Hrázi (trasa 1 a 2)
- skupinka domků na ul. Altýře (trasa 4, jen u var. 1), ale v KN nejsou vedeny jako obytné
- domov důchodců (ul. Lesní, trasa, jen u var. 2), ohrožení jen minimální, reálné odclonit kompaktní parkovou zelení.

5. ZÁVĚREČNÉ DOPORUČENÍ

Doporučujeme dále sledovat a do územního plánu zapracovat pro obchvat Kroměříže silnicí II/432 **variantu 2** – tzn. s přemostěním ulice Kotojedské a železnice v oblasti Altýře. Komunikace úseku C dle **varianty 1** by ale měly být v územním plánu nadále vedeny jako obslužné komunikace.

Varianta 2 vede blíže centru, a bude proto více využívána než trasy varianty 1.

¹ Pecák, O.: Územní studie obchvatu Kroměříže silnicí II/432 – hluková zátěž chráněného venkovního prostoru, Brno 10/2009