

OBCHVAT KROMĚŘÍŽE SILNICÍ II/432

územní studie - dodatek

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 Kopáčkem
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.

HBH Projekt, s.r.o. Kabátníkova 5, 602 00 Brno (Ing. Tomáš
Plichta, tel.: 544 520 566) - sčítání dopravy.



červen 2011, Brno

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

1. Úvod - důvod pořízení dotatku územní studie	3
2. Podmínky vedení silničního obchvatu kolem letiště.....	3
3. Návrh silničního obchvatu Kroměříže silnicí II/432 - varianta 3	4
3.1. Umístění trasy komunikace.....	4
3.2. Zapojení obchvatu do struktury města	4
3.3. Příčné uspořádání komunikace	5
4. Vliv na životní prostředí a udržitelný rozvoj	6
5. Závěr	6

Varianta 3 – situace (cca 1:12000)

Fotografie - za letištěm

VÝKRESY (M 1:5000)

H – varianta 3 – situace

I – varianta 3 – zákres do leteckého snímku

1. ÚVOD - DŮVOD POŘÍZENÍ DOTATKU ÚZEMNÍ STUDIE

Předmětem práce je doplnění územní studie *Obchvat Kroměříže silnicí II/432 (Ateliér KO&SA, září 2009)* o třetí variantu, která by prověřila možnost vedení výše uvedeného silničního obchvatu dále od města, tj. až za kroměřížským sportovním letištěm. Požadavek vznikl z podnětu zastupitelů města Kroměříže, kteří nesouhlasí s vedením silnice v poloze mezi letištěm a vodní plochou Babrák, tak jak je navrhují platné ZÚR Zlínského kraje a jak je předloženo v souvisejícím rozpracovaném návrhu změny 5 územního plánu města Kroměříže. Smyslem dodatku studie je nalezení nové varianty polohy dopravní trasy silničního obchvatu, která by eliminovala nebezpečí potenciálních negativních vlivů tranzitní dopravy na Kroměříž, zejména dopady na urbanizovanou oblast kolem ulice Altýře a lokální biocentrum Bagrák.

Studie je podložena aktuálním sčítáním a vyhodnocením dopravy, které provedla renomovaná nezávislá specializovaná firma - HBH Projekt. Sčítání zjistilo počet vozidel vyjíždějících a vjíždějících do Kroměříže na ulici Hulínské a Osvoboditelů včetně podílu vozidel projíždějících Kroměříží po II/432 (Hulín-Zdounky).

Doplněná územní studie je podkladem pro jednání o případné změně ZÚR Zlínského kraje i jako průkazný exaktní materiál pro úvahu o optimální poloze vnitřního městského dopravního okruhu v novém územním plánu.

Rozpracovaný dodatek studie byl průběžně konzultována s městem Kroměříží, s pořizovatelem, Úřadem pro civilní letectví a provozovatelem letiště.

Obr. 5 – Prověřované možnosti umístění trasy obchvatu kolem letiště

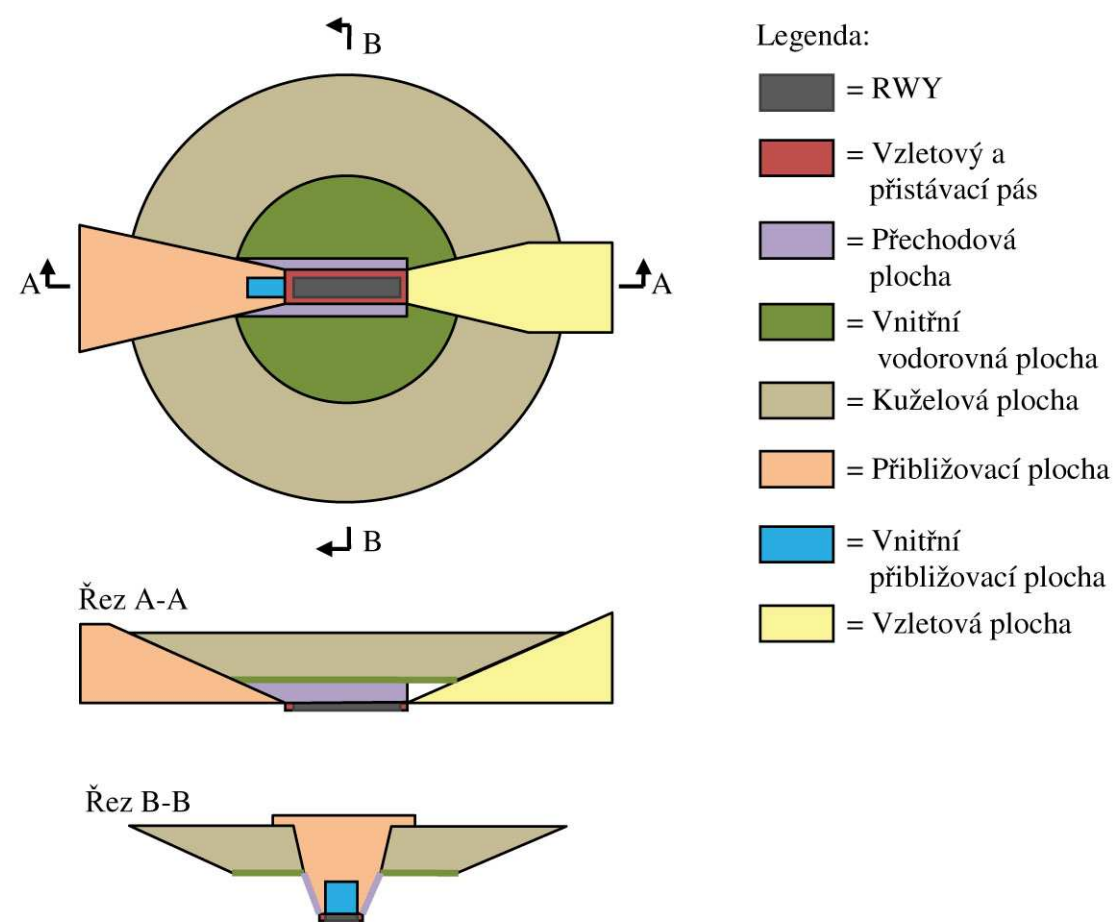


2. PODMÍNKY VEDENÍ SILNIČNÍHO OBCHVATU KOLEM LETIŠTĚ

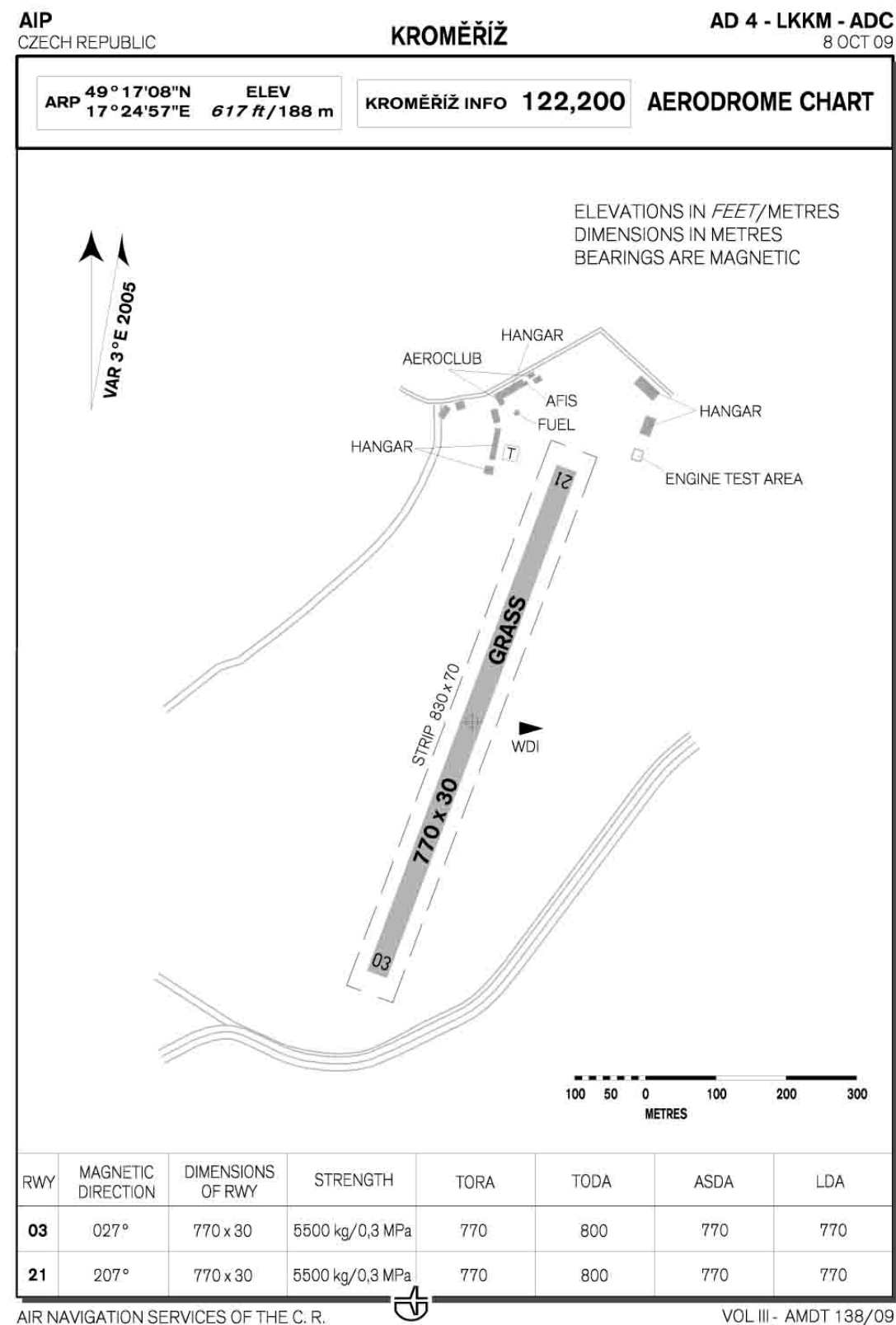
Potenciální umístění obchvatu v trase za letištěm bylo již rámcově sledováno v základní studii ze září roku 2009 (viz výkres A - potenciální dopravní trasy), ale z důvodu špatného napojení této vnější polohy na městský komunikační systém, komplikované využití pro místní tranzit, bylo od jejího podrobnějšího řešení upuštěno. Na základě aktuálního současného průzkumu a dle provozních požadavků letiště jsme ještě polohu této obchvatové trasy upřesnili (viz obr. 5 - úseky a, b, c, d).

Letiště v Kroměříži je vedeno jako neveřejné vnitrostátní letiště AD 4-LKKM. Ochranné a bezpečnostní (překážkové) plochy se řídí předpisem Ministerstva dopravy ČR - L14. Ve smyslu stanoviska Úřadu pro civilní letectví a provozovatele letiště jsme upustili od vedení trasy v přibližovací ploše podél Kotojedky (na obr. 5 trasy b, d).

Obr. 6 - Překážkové plochy letiště dle předpisu L14



Obr. 7 - Vzletová a přistávací dráha letiště Kroměříž¹



¹ Řízení leteckého provozu [online]. 2010 [cit. 2011-06-25]. Letecká informační služba. Dostupné z WWW: <<http://lis.rlp.cz>>.

3. NÁVRH SILNIČNÍHO OBCHVATU KROMĚŘÍŽE SILNICÍ II/432 - VARIANTA 3

3.1. Umístění trasy komunikace

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 úrovnovým přejezdem. Pro mimoúrovňové křížení lze doporučit 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. Jižně od křižovatky s ulicí Skopalíkovou je vedena mezi stávající zástavbou a Bílanským lesem, zde vzhledem k územnímu plánu posunujeme tuto trasu o několik metrů směrem východním. Ale i tak 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) nevidovaný v katastru nemovitostí. Pozitivní je, že všechny 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 jejím 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 úrovnovým přejezdem, vzhledem na terénní podmínky zde navrhujeme nadjezd.

Za křížením s potokem Kotojedkou se trasa pravouhle stáčí k jihozápadu do souběhu s potokem. Zde na obchvat navazuje v opačném směru územním plánem navrhovaná komunikace procházející tzv. Vážanským rybníkem (v prodloužení ul. Kotojedské). Obloukem se dále obchvat stáčí k severozápadu a napojuje v mírném náspu na jižním okraji Vážan na ulici Osvoboditelů - silnici II. třídy č. 432, naproti příjezdu k výrobní ploše (ten může v dalším výhledu vytvořit zárodek okruhu po západní straně města), těsně míjí dům na p.č. 678/25 (k.ú. Vážany). Stejně vhodnou variantou se jeví možnost vyústění na ulici Osvoboditelů blíže Jarohněvicím, naproti ul. Hulské (viz var. 1 v původní studii).

Délka celého silničního obchvatu varianty 3 je cca 7000 m.

3.2. Zapojení obchvatu do struktury města

Jihovýchodní okraj města je málo dopravně propustný, proto je také poměrně komplikované propojení vnějšího obchvatu s vnitřním městem. Vlastní obchvat bude ale regionální dopravou vytížen jen velmi málo - cca 700 vozidel na sledované II/432 Hulín-Zdounky plus cca 1000 vozidel na II/367 Hulín-Kotojedy (za 24 h, obousměrně, viz sčítání dopravy). A přitom zůstává cca 15000 vozidel na vnitřním okruhu kolem historického jádra směřujících na jediný městský most přes řeku Moravu. Z tohoto důvodu by bylo velmi žádoucí, aby se ochvat vedl tak, aby výhledově podnítil logickou urbanizaci jihovýchodního sektoru města a aby se spolu s realizací obchvatu také dobudovaly městské radiály umožňující přesunout na něj část vnitroměstské dopravy. Toto radiální napojení na město se nabízejí

Následující tabulka převzatá z ČSN 73 6110 udává kapacity – úrovně intenzity místních komunikací v hodnotách, které jsou obvyklé v našich i zahraničních poměrech. Kapacity komunikací v Kroměříži jsou tedy dostatečné.

Typ příčného uspořádání	Počet jízdních pruhů	Rozpětí úrovně 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

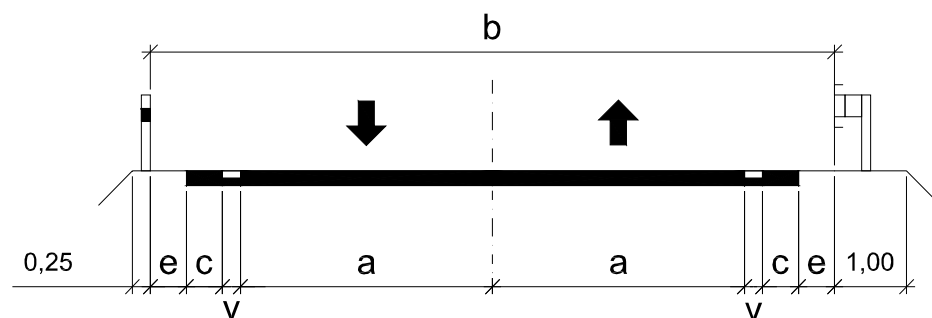
POZNÁMKY:
 - podíl pomalých vozidel 15 %, podélný sklon 4 % do délky 1 000 m, ÚKD D, podíl špičkové hodiny 7 – 10 % z celodenních intenzit;
 - tabulka slouží k předběžnému stanovení šířkového uspořádání komunikací;
 - pokud celodenní intenzita překročí hodnotu pro šestipruhovou komunikaci, navrhne se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

Silniční profily v úsecích, které dočasně nebudou obestavěny se mohou použít profily podle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic. Následující tabulka a obrázek udává možné uspořádání profilů.

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. 10 – Dvoupruhová silnice

4. VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A UDRŽITELNÝ ROZVOJ

V souvislosti s územní studií nebylo zpracováváno posouzení SEA ani NATURA 2000, ale v rámci změny 5 ÚPmK byla projednávána a posuzována varianta 2 silničního obchvatu, která se principiálně v základních parametrech svými dopady na území příliš neliší.

Z chráněných krajinných prvků se silniční obchvat dílčím způsobem dotýká nadregionální biokoridoru NRBK 142, který vede po toku řeky Moravy, jedná se ale jen o kolmé protnutí formou mostu. Největším negativním dopadem je tak zábor zemědělské půdy, většinou naštěstí jen ve III. třídě ochrany, a ztížení obhospodařování zemědělské půdy tím, že mezi zastavěným územím a silničním koridorem se oddělují zemědělské pozemky. Návrh volí polohu trasy tak, aby tyto pozemky byly alespoň logicky členěné a případně výhledově zastavitelné.

Trasa obchvatu neprochází ani žádných chráněných územím z hlediska hluku. Naopak, převedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území povede k dílčímu snížení množství dopravy v centru města a tím i ke snížení jejích negativních vlivů.

Z hlediska sociálního a ekonomického je odvedení tranzitní dopravy, i když nevelké, ze silnice II/367 a II/432 mimo město pozitivní. Zrychlí se související regionální dopravní vazby, zlepši se obsluha jihovýchodního segmentu města a pravděpodobně bude také o něco snadnější průjezd centrální Kroměříží, což vše bude mít jednoznačně vliv na větší rozmach města. Diskutabilní je předpokládaný související územní rozvoj v oblasti východně a jižně od letiště (hluk z letiště, nebezpečí záplav z Kotojedky).

Drobným negativem jsou dílčí zásahy do existující zástavby (velmi malé) a pak zejména ekonomická náročnost – most přes řeku Moravu, dvojí křížení železnice.

5. ZÁVĚR

Průzkum a výpočet uskutečněný firmou HBH uvádí pravděpodobné zatížení silničního obchvatu v jeho střední části (prostor kolem letiště) hodnotou kolem 2.200 vozidel za 24 h v současných intenzitách. Z tohoto pohledu by se obchvat pro potřebu řešení regionálních vazeb, tj. zejména tranzitu silnice II/432 a II/367, nejevil nezbytný. S ohledem na možnou dobu realizace za více než 10 let je ale nezbytné počítat s výhledovými hodnotami podle koeficientů růstu udávanými Ředitelstvím silnic a dálnic, intenzita ve střední části obchvatu pak naroste na min. 2.900 vozidel za 24 h. To je ovšem jen prostý růst vlivem rostoucího počtu vozidel, k tomu je vhodné připočítat vliv případné urbanizace, ať již nárůstem bytového fondu nebo rozvojem výroby a podnikání, což může intenzitu dopravy zvednout dvojnásobně na cca 6.000 vozidel (současná intenzita na ulici Velehradské). Nová komunikace nabídne výrazné zlepšení dostupnosti dotčených oblastí, zvýší atraktivnost ploch pro umístění podnikatelských aktivit. Zvláště významný pro využívání obchvatu a zvýšení atraktivity obchvatem obsluhovaných ploch bude nový mostu přes Moravu, který odstraní současné úzké místo tvořené hrdlem jediného mostu, a tím (při současném rozšíření ulice na Hrázi) umožní převést část vnitroměstské dopravy na obchvat.

O využití obchvatu pro rozvoj, obsluhu a zpřístupnění města nelze pochybovat. Nicméně jeho význam pro vlastní město v odsunutě poloze za letištěm je výrazně menší, než by byl v jakékoliv poloze blíže centru. V porovnání s variantou č. 2, která je součástí v tuto dobu projednáváné změny 5 územního plánu, se jeví 3. varianta pro fungování města méně přínosná. Její výhodou se naopak zdá být snadnější realizovatelnost, vede ve větší části po městských nebo státních pozemcích.