

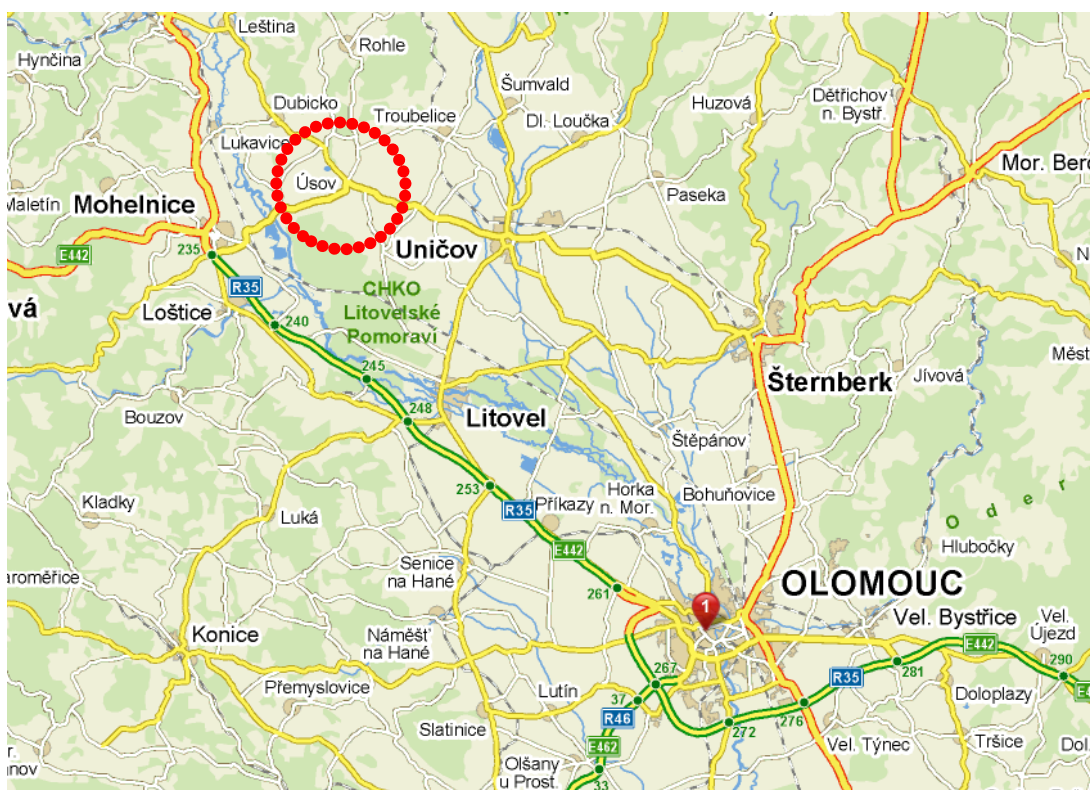
UDI MORAVA s.r.o.

Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava

ÚZEMNÍ STUDIE

„POSOUZENÍ MOŽNOSTI ZMĚNY TRASY OBCHVATU SILNICE II/444 MĚSTA ÚSOV“

A. TEXTOVÁ ČÁST



2014

<u>1.</u>	<u>ÚVOD</u>	<u>3</u>
1.1.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE:	3
1.2.	VŠEOBECNĚ	3
1.3.	VÝCHOZÍ PODKLADY	4
<u>2.</u>	<u>ANALYTICKÁ ČÁST</u>	<u>5</u>
2.1.	ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY A HIERARCHIE SILNIČNÍ SÍTĚ	5
2.2.	POPIS A HODNOCENÍ SOUČASNÉ SITUACE	6
2.3.	STÁVAJÍCÍ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ	7
2.4.	REKAPITULACE SLEDOVANÝCH ZÁMĚRŮ PŘELOŽEK V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ	8
<u>3.</u>	<u>NÁVRHOVÁ ČÁST</u>	<u>10</u>
3.1.	ZÁSADY ŘEŠENÍ	10
3.2.	ŠIRŠÍ VÝBĚR VARIANT ŘEŠENÍ	10
3.3.	UŽŠÍ VÝBĚR VARIANT ŘEŠENÍ	
3.4.	DOPORUČENÁ VERZE VÝSLEDNÉHO ŘEŠENÍ	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ
	DEFINOVÁNA.	
3.5.	NÁVRH ETAPIZACE	14
<u>4.</u>	<u>ZÁVĚR</u>	<u>15</u>

1. ÚVOD

1.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Název:	Posouzení možnosti změny trasy obchvatu silnice II/444 města Úsov
Objednatel:	KÚ Olomouckého kraje
Zpracovatel:	Ing. Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o., Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava
Archivní číslo:	46/14
Datum dokončení:	4/2014

1.2. VŠEOBECNĚ

Předmětem zakázky bylo zpracování odborného posouzení obchvatu města Úsova silnice II/444 a prověření požadavku na větší posun tohoto obchvatu od zastavěného území města včetně napojení silnici II/315. Výsledek posouzení bude využit pro zpracování Zprávy o uplatňování ZÚR OK pro aktualizaci č. 2 ZÚR

Účelem územní studie bylo na základě vyhodnocení stávající uspořádání dopravní infrastruktury, dopravního zatížení v daném území, vyhodnocení širších dopravních vazeb i posouzení předpokládaného vývoje v dopravě navrhnout s ohledem na veškeré aspekty v území nejoptimálnější dopravní řešení.

Dokumentace byla zpracována v těchto krocích:

Analytická část

- vstupní jednání, záměry územního plánu, požadavky obce na korekci dosud sledovaného řešení
- terénní průzkum, popis a hodnocení současné situace,
- vývoj a prognóza zatížení na silniční síti na podkladu výsledků sčítání dopravy v r.2010 ,

- definice plošných a liniových limitů vyplývajících ze zákonů,
- vytipování problémových prvků,

Návrhová část

- návrh ideových variant řešení v odklonové trase dle požadavku obce,
- návrh ideových variant řešení dosud sledovaného koridoru s cílem zvětši odsup trasy od obytné zástavby,
- dopravně inženýrské posouzení přenesení dopravní na trasu přeložky,
- možnosti omezení potenciálních kolizí na trase přeložky, řešení event. střetů s limity v území,
- základní ekonomická rozvaha pro jednotlivé varianty řešení.

Závěr a shrnutí

- závěry hodnocení posuzovaných variant řešení
- doporučení na event. změnu hájeného koridoru přeložky sil. II/444,

1.3. VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování dokumentace byly použity níže uvedené dokumentace:

- ZÚR VÚC Olomoucké aglomerace
- platný ÚP dotčené obce
- Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v r. 2010 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha)
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy
- informace a data poskytnuté objednatelem
- doplňující průzkumy v terénu
- situační schémata byla zpracována s využitím podkladů www.seznam.cz

Používané zkratky:

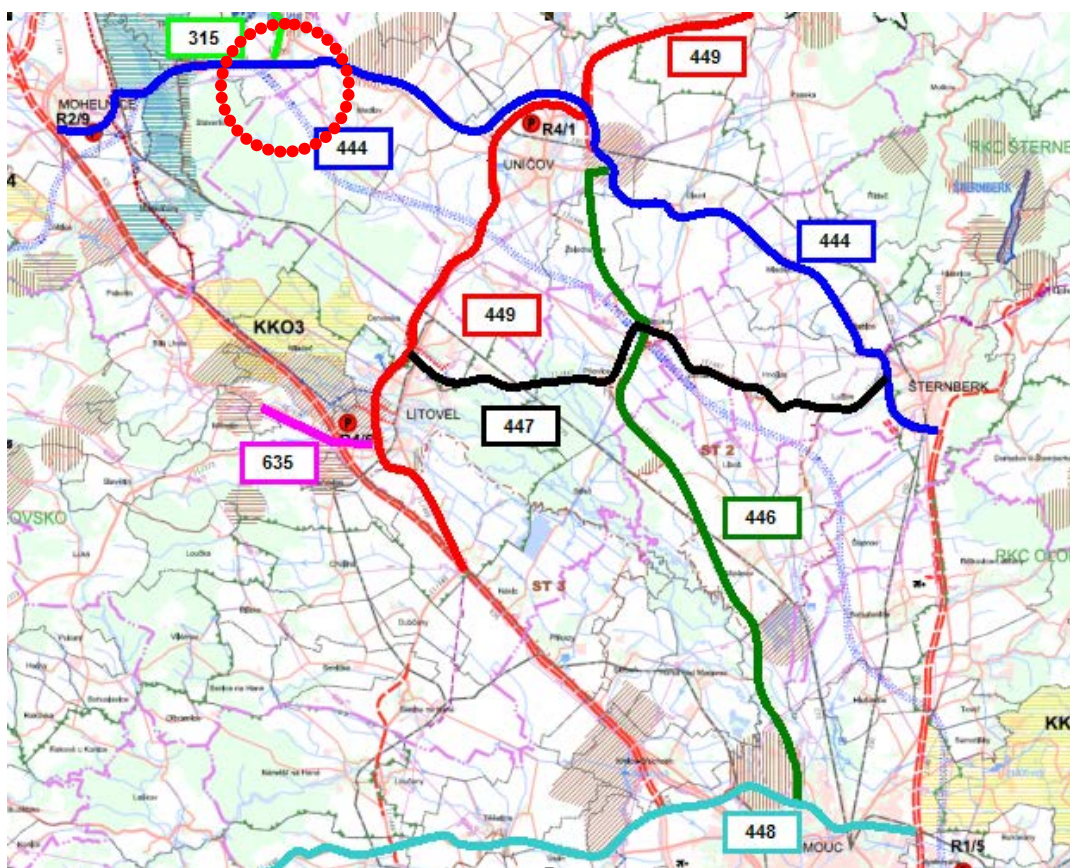
- | | |
|----------|---|
| • KÚ OK | Krajský úřad Olomouckého kraje |
| • RPDI | roční průměr denních intenzit IAD ve voz/24 hod |
| • ÚPD | územně plánovací dokumentace |
| • ZÚR OK | Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje |

2. ANALYTICKÁ ČÁST








2.1. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY A HIERARCHIE SILNIČNÍ SÍTĚ

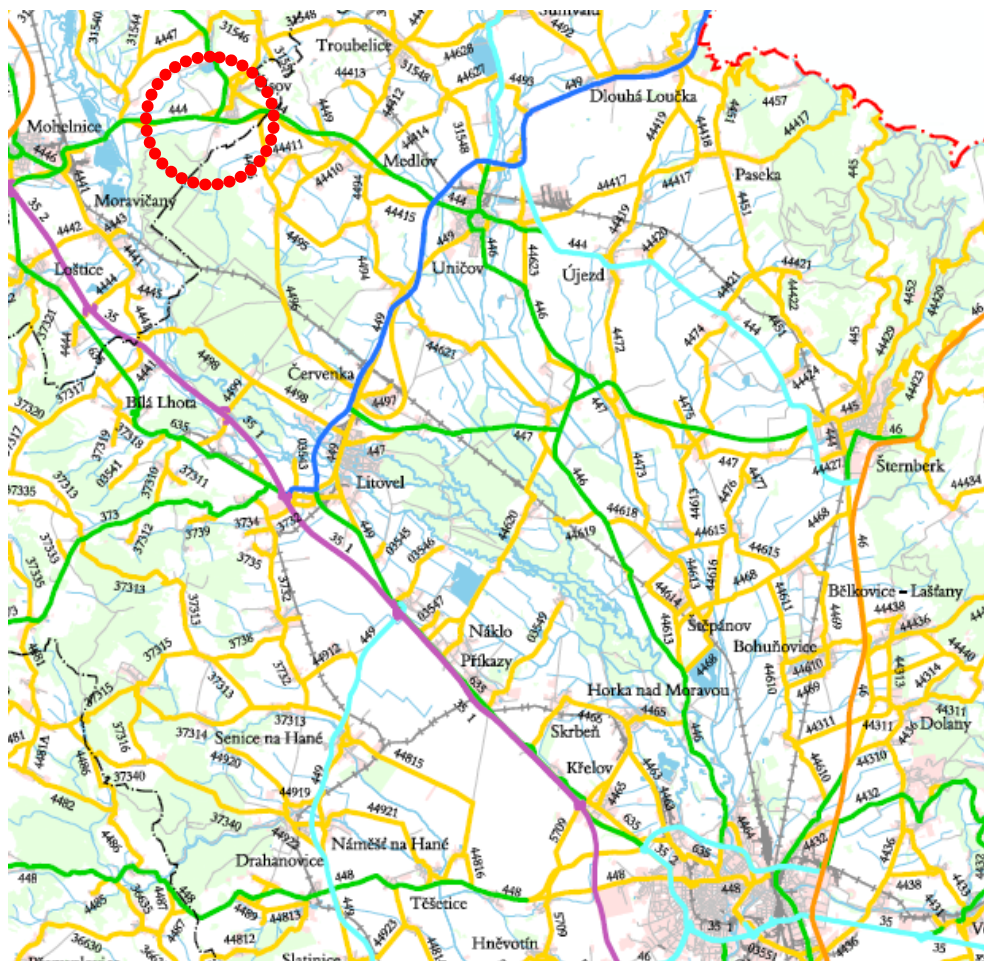
Sil.II/449 v úseku hranice Olomouckého a Moravskoslezského kraje - Uničov – Litovel - R35 je řazena mezi tahy nadregionálního významu a je na ní sledována řada přeložek – Dlouhá Loučka, Horní a Dolní Sukolom, Uničov, Uničov – Střelice, Červenka a Litovel, které sledují homogenizaci tohoto tahu v koridoru R35 - Litovel – Uničov – Rýmařov – Karlova Studánka m.j. i pro napojení Jeseníků. Tento tah kříží sil.II/444 zajišťující vazby v koridoru Šternberk – Uničov – Úsov - Mohelnice a II/446 zajišťující vazby v koridoru Olomouc - Pňovice - Uničov – Šumperk též s řadou hájených koridorů přeložek. Pokračování tahu II/449 v úseku R35 – Senice – Slatinice – Smržice – II/150 je řazeno mezi hlavní tahy regionálního významu a i na něm je sledována řada přeložek.

Pro přehlednost je schématem dokladováno cílové vedení jednotlivých silničních tahů.



V návrhu řešení byla zohledněna hierarchie silniční sítě definovaná v rámci dokumentace ÚPP – ÚG dopravy silnic II. a III.tříd na území OLK - viz.legenda:

	TAHY PÁTEŘNÍ SÍTĚ TINA (E1)
	TAHY DOPLŇKOVÉ SÍTĚ TINA (E2)
	TAHY REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU (R1)
	TAHY NADREGIONÁLNÍHO VÝZNAMU (R2)
	HLAVNÍ TAHY KRAJSKÉHO VÝZNAMU (K1)
	DOPLŇKOVÉ TAHY KRAJSKÉHO VÝZNAMU (K2)
	TRASY LOKÁLNÍHO VÝZNAMU



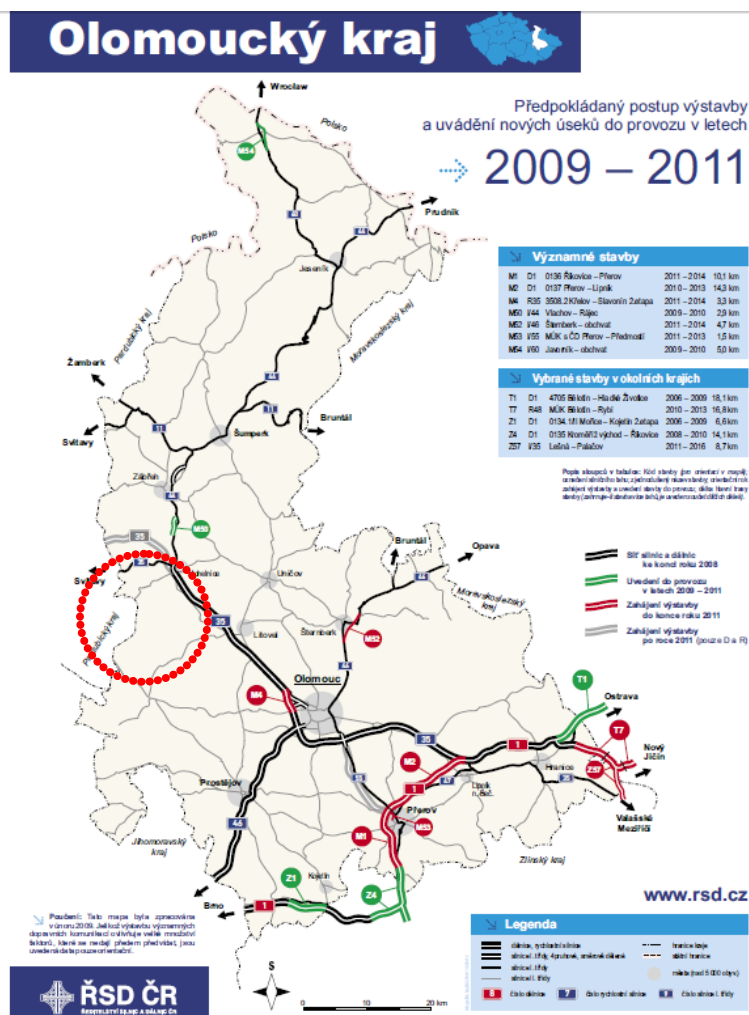
Poznámka: Tahy zařazené do skupiny E1, E2 a R1 tvoří tzv. „páteřní komunikační síť kraje“. Páteřní síť kraje tvoří spolu se silnicemi II. a III. třídy zařazené do skupiny R2 – tahy nadregionálního významu, K1 – hlavní tahy regionálního (krajského) významu a K2 – doplňkové tahy regionálního významu „základní komunikační síť“ kraje.

2.2. POPIS A HODNOCENÍ SOUČASNÉ SITUACE

Stávající silniční síť dvoupruhových silnic II. třídy v řešeném území Pomoraví, v širškovém uspořádání odpovídajícím přibližně S 6,5/60 až S 7,5/70, zůstala v zásadě beze změn, aktuální kvalitativ-

ní změnou je pouze dokončená modernizace tahu II/446 v úseku Olomouc – Pňovice na normové parametry S 7,5/70.

Dalším schématem je doložena plánovaná výstavba silniční sítě na území Olomouckého kraje dle podkladů ŘSaD ČR. Ze situace je zřejmé, že je plánována výstavba R35 v oblasti Křelova a východní obchvat sil.I/46 města Šumperk.



2.3. STÁVAJÍCÍ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

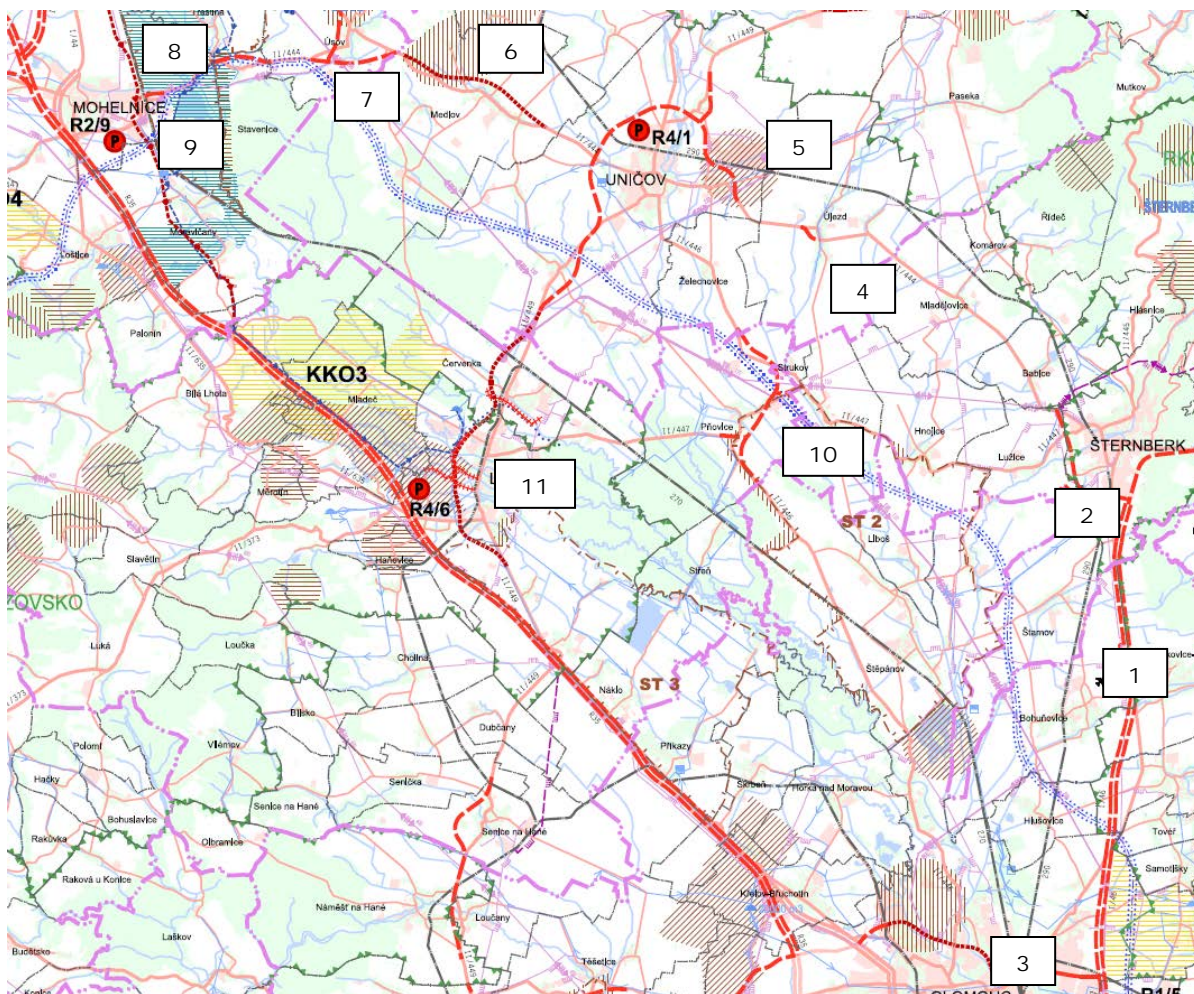
Vstupní údaje o stávajícím dopravním zatížení dokládají výřezy kartogramu ze sčítání dopravy na silniční a dálniční síti v r.2010 zajišťovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR obsažené v tabelární části. Vývoj v letech 2005 - 2010 signalizuje v zásadě stagnaci zatížení komunikační sítě, na kterém se zřejmě podepsala současná hospodářská situace a nárůst cen pohonných hmot.

Dílčí pokles hodnot zatížení na některých profilech může být do jisté míry dán i změnou metodiky sčítání. Při vyhodnocení sčítání v r. 2010 došlo ke změně evidence nákladních souprav do výsledků. Dříve (r. 2005 a předchozí) byly nákladní soupravy počítány do výsledků za dvě vozidla (tahač a návěs či nákladní automobil a přívěs). Nyní jsou počítány jako jedno vozidlo (návěsová souprava nebo nákladní vozidlo s přívěsem).

V TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy byl pro silnice II. a III. třídy definován růstový koeficient osobní dopravy pro období 20 let, tj. 2010/2030 hodnotou 1,37 a u nákladní dopravy hodnotou 1,05.

2.4. REKAPITULACE SLEDOVANÝCH ZÁMĚRŮ PŘELOŽEK V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ

V řešené oblasti Pomoraví se jedná o následující stavby, které jsou zobrazeny na podkladu situace z aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje.



Krátká charakteristika jednotlivých přeložek je obsahem následného textu:

:

- č.1 - přeložka sil.I/46 v úseku Šternberk – Olomouc – sil.I/46 tvoří významnou spojnici mezi Olomouckým a Moravskoslezským krajem a je řazena mezi pátevní tahy Olomouckého kraje. Jedná se o stavbu která svým významem přesahuje dopravní potřeby řešeného území.,
- č.2 - přeložka sil.II/444 , západní obchvat Šternberku – sil.II/444 zajišťuje v nové stopě podchycení vnější dopravy a její napojení na trasu přeložky sil.I/46 bez nutnosti průtahu přes zastavěné území města Šternberk.
- č.3 - přeložka sil.II/448, komunikační propojení v severní oblasti Olomouce – přeložka sil.II/448 v nové stopě umožňuje dílčí odlehčení extrémně zatížení obvodové komunikace historického centra a současně umožní vedení sil.II/448 ve větším odstupu od zastavěných ploch.
- č.4 - přeložka sil.II/444 , Újezd – přeložka sil.II/444 umožňuje zkrácení průjezdu zastavěným územím obce, podmínkou pro její realizaci je uvolnění průchodu přes zastavěné území. Jistým negativem bude i nebezpečí zrychlení průjezdu na průtahu přes obec.
- č.5 - přeložka sil.II/444 , Uničov – přeložka sil.II/444 sleduje vedení trasy mimo centrum města - trasa přeložky se odpojuje ze stávající sil.II/444 v prostoru křižovatky se sil.III/44417, odkud pokračuje trasa směrem k rekonstruovanému (novému) podjezdu pod železniční tratí s podjezdnou výškou 4,35m (min.4,20m) u areálu UNEX a míří do jižní partie Dolní Sukolomi, kde se na trasu přeložky II/444 stykovou křižovatkou napojuje v ÚPD hájená východní přeložka této místní části Uničova. V následujícím úseku trasa přeložky sil.II/444 + II/449 kříží údolní nivu a směřuje severně zahrádkářské osady a areálu koupaliště ke křižovatce se sil.II/446. V dalším úseku trasa míjí stávající areál průmyslové zóny a směřuje trasa do oblasti místní části Střelice, kterou míjí podél východní strany zastavěného a zastavitelného území
- č.6 - přeložka sil.II/444, Medlov – přeložka sil.II/444 sleduje vymístění průtahu přes zastavěné území.
- č.7 - přeložka sil.II/444, Úsov– přeložka sil.II/444 sleduje vymístění průtahu přes zastavěné území s nelogickým směřováním a průjezdem historickým centrem.

- č.8 - přeložka sil.II/444, Stavenice – přeložka sil.II/444 sleduje vymístění průtahu přes zastavěné území.
- č.9 - přeložka sil.II/444, Mohelnice – lokální přeložka sil.II/444 sleduje zlepšení směrových parametrů trasy. V současné době je sledováno nahrazení podjezdu koridorové tratě s limitovanou podjezdnou výškou 3,4m nadjezdem.
- č.10 - přeložka sil.II/446, Pňovice, Strukov – přeložka sil.II/446 sleduje vymístění průtahu přes zastavěné území obcí.
- č.11 - přeložka sil.II/447, Litovel – přeložka sil.II/447 sleduje vymístění průtahu přes zastavěné území, komunikace vede podél severního obtokového kanálu.

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1. ZÁSADY ŘEŠENÍ

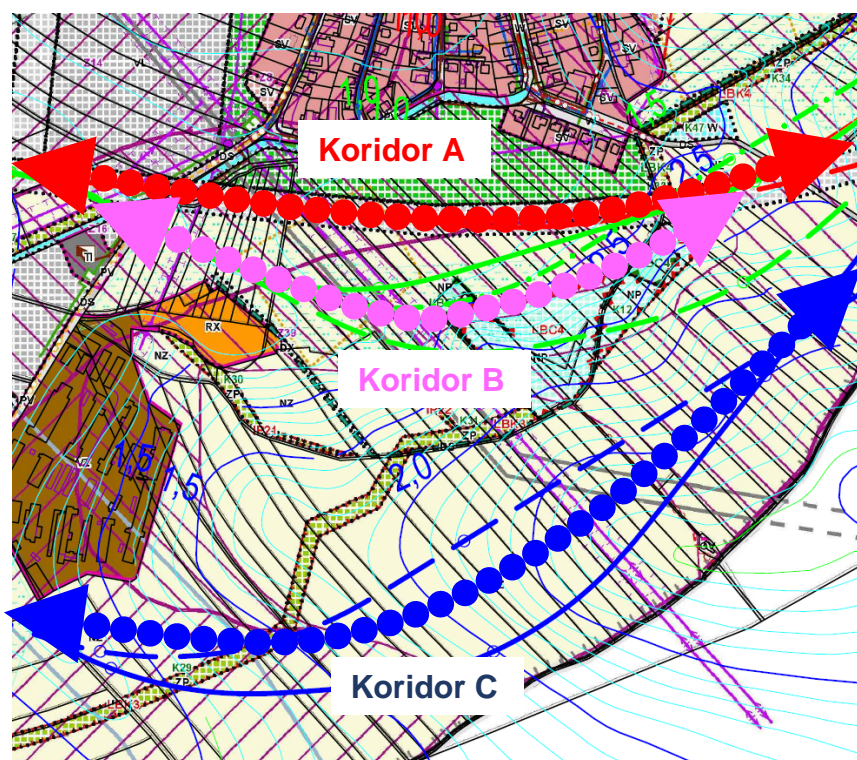
Přeložka byla prověřována pro návrhovou kategorii S 7,5/70, jako podklad byly využity nejen mapové podklady objednatele, ale i zakreslící trasy upravené přeložky poskytnuty zástupci obce Úsov (viz.přílohy zprávy). Z podkladů vyplývá, že zatímco v ÚP je zakreslena trasa přeložky sledující osu koridoru dle ZÚR OK, v předaném podkladu je navrženo její dílčí směrová úprava v severní partii, ale v rámci ZÚR vymezeného koridoru 200m od osy. Jednou z připomínek zástupců obce, byl požadavek na oddálení komunikace od zastavěného území.

3.2. ŠIRŠÍ VÝBĚR VARIANT

V zájmu objektivitu posouzení požadavku města Úsov na korekci trasy přeložky sil.I/44 bylo provedeno několik variant, pro které byl zpracován návrh situačního řešení, byl zpracován ideový podélný profil s využitím modelu terénu.

Celkově bylo v úvodní fázi prověřen širší výběr sedmi potenciálních tras, jejichž vedení nevylučuje v některých případech jejich dílčí vzájemné kombinace. Návrh se nesoustředil pouze na návrh trasy dle požadavku města Úsov, ale byl rozšířen po jednání vstupního výboru s objednatelem o další varianty s cílem nalézt co nejobektivnější řešení. V zásadě lze konstatovat, že se jednalo o tři základní koridory s dílčími variacemi.

Koridor A (červená barva) představuje dosud sledované vedení trasy přeložky podél obytné zástavby, který předpokládá vedení trasy přeložky přibližně v těžišti „údolní nivy“. Koridor B (fialová barva) představuje dílčí modifikaci koridoru ÚP sledující přimknutí trasy co nejblíže k patě protějšího svahu a vedení komunikace sice v „údolní nivě“, ale v co největším odstupu od obytné zástavby. Koridor C (modrá barva) je odklonový koridor dle námětu města s vedením ve velkém odstupu, po obvodu katastru města.



Celkově bylo prověřeno sedm potenciálních tras označených písmeny A1, A2, B1, B2, B3, C1 a C2, jejichž trasování lze charakterizovat takto:

- varianta A1 – trasa dle předaného podkladu města Úsov, přeložka ve směru od Mohelnice začíná ve směrovém oblouku a pokračuje k areálu ČOV, kde kříží místní komunikaci. Při průchodu kolem obytné zástavby je trasa vedena přibližně v těžišti údolní nivy. Až dosud se jedná o trasu dle ÚP, teprve v návazném úseku v severní oblasti je navržena dílčí korekce - oproti variantě A2 v posledním úseku sleduje trasa koridor vodoteče a omezuje fragmentaci zemědělských ploch, na sil.II/44 se napojuje na území města Úsov.
- varianta A2 - trasa dle ÚP, je vedena v koridoru identickém s osou koridoru dle ZÚR. V posledním úseku směřuje k sil.II.třídy trasou, jež diagonálně kříží zemědělské plochy a na silnici II/444 se napojuje až na území sousední obce.

- varianta B1 a B2 – úprava trasy dle ÚP s vedením severo-západně stávajícího lokálního biocentra LBC4 (tj. blíže k zastavěnému území v údolní nivě), oproti variantě A2 nabízí vedení ve větším či menším kontaktu s obvodovou partií údolní nivy s cílem zvětšit odstup od obytné zástavby a omezit tak i fragmentaci zemědělsky využívaných ploch.
- varianta B3 – úprava trasy dle ÚP s vedením jiho-východně lokality LBC4 (tj. dále od zastavěného území v údolní nivě). Představuje prověření úvahy, zda lze zvětšit odstup trasy od všech partií obytného území. Trasa vykazuje zhoršené podmínky pro návrh výškového řešení s velkými zemními pracemi.
- varianta C1- trasa s maximálním odsunem dle požadavku města Úsov, předpokládající maximální průmět ideového návrhu s vedením přes plochu krátkodobé rekreace a pes prvky ÚSES.
- varianta C2 - dílčí korekce trasy s maximálním odsunem dle požadavku města Úsov, sledující vyhnout se kolizi s výše uvedenými prvky. V obou verzích je ale nutno počítat nejen se zásadním prodloužením trasy, ale i s náročným výškovým řešením a je nutno přijmout fakt, že na trasu není reálné napojit plánovanou přeložky západního ochvatu Úsova (přeložka sil.II/315)

Pro tyto varianty byly specifikovány základní parametry návrhu obsahující hodnocení z následujících hledisek - délka přeložky II/444, odstup trasy přeložky II/444 od obytného území, napojení přeložky sil.II/315 na trasu přeložky sil.II/444, očekávané největší sklony v trase přeložky II/444, očekávané kubatury zemních prací při stavbě přeložky II/444 a přesah trasy přeložky II/444 do sousedního území, respektování dosud platného koridoru dle ZÚR.

Z hodnocení vyplývají následující závěry, které byly pro přehlednost shrnuty do následující tabulky:

var.	délka přeložky II/444 (km)	odstup od obytného území na příjezdu od Mohelnice (m)	odstup od obytného území na příjezdu od Medlova (m)	přímé napojení přeložky sil.II/315 na přeložku sil.II/444	max. sklony nivelety	očekávané kubatury zemních prací: výkopy + násypy = celkem (m3)	přesah trasy přeložky II/444 do sousedního území	soulad trasy s koridorem dle ZÚR
A1	2,405	82	58	styková křižovatka dle ÚP	5,05	36848 + 15325 = 52173	trasa přeložky nezasahuje do území sousedních obcí	v souladu se ZÚR

A2	2,488	82	49	styková křižovatka dle ÚP	7,80	29993 + 18530 = 48523	trasa přeložky zasahuje do území obce Medlov	v souladu se ZÚR
B1	2,446	184	63	styková křižovatka dle ÚP	4,90	20126 + 14343 = 34539	trasa přeložky nezasahuje do území sousedních obcí	v souladu se ZÚR
B2	2,466	179	63	styková křižovatka dle ÚP	5,45	22819 + 18725 = 41544	trasa přeložky nezasahuje do území sousedních obcí	v souladu se ZÚR
B3	2,505	184	191	styková křižovatka dle ÚP	4,00	105531 + 45807 = 151338	trasa přeložky nezasahuje do území sousedních obcí	v souladu se ZÚR
C1	3,555	703	298	přímé napojení není reálné	5,35	96311 + 75337 = 171648	trasa přeložky zasahuje do území obce Medlov	v rozporu se ZÚR
C2	3,683	718	340	přímé napojení není reálné	5,10	83594 + 55796 = 139390	trasa přeložky zasahuje do území obce Medlov	v rozporu se ZÚR

3.3. UŽŠÍ VÝBĚR VARIANT

Do užšího výběru byla zařazena varianta B2 a C2, jejichž řešení je dokladováno samostatnou grafickou přílohou.

Varianta B2 je dílčí modifikací trasy dle ÚP. Trasa přeložky začíná na stávající sil. II/444 na příjezdu ze směru od Mohelnice v místě stávající zatáčky. Směrové řešení odpovídá navrhované kategorii S 7,5/70. Na trase jsou v souladu navrženy v odstupe cca 170m dvě křižovatky – průsečná křižovatka s místní komunikací vč. příčné vazby cykloturistické trasy a styková křižovatka výhledovou přeložkou sil. II/315. V případě požadavku na redukci počtu křižovatek lze průsečnou křižovatku s místní komunikací nahradit mimoúrovňovým nadjezdem. Trasa přeložky II/444 je v úseku vedeném podél obytné zástavby vedena co nejbližší úpatí svahu pro zvětšení odstupe od obytné zástavby a omezení fragmentace „údolní nivy“. V místě, kde již morfologie terénu neumožňuje zásadně zvětšit odstup od obytné zástavby je předpokládán návrh protihlukových opatření (protihlukový val, protihluková clona, izolační zeleň nebo kombinace jednotlivých prvků), jejichž rozsah opatření bude upřesněn. Pokud bude požadováno zásadní omezení křižovatek s účelovou komunikací lze navržené křížení v km cca 7,9 nahradit mimoúrovňovým podjezdem využívajícím

lokální snížení terénu. Napojení do stávající trasy sil.II/444 ze směru od Medlova vyžaduje dílčí úpravu stávající sil.II/444 v prostoru křižovatky.

Základní parametry přeložky dle varianty B2: Délka přeložky je cca 2,5 km, původní odstup trasy od obytné zástavby cca 60 – 80m se úpravou zvětšil na 60 – 180m. Celková kubatura zemních prací je cca 42 tisíc m³. Sklony nivelety dosahují až 5,5%, trasa je v souladu se ZÚR a nachází se pouze na území města Úsov.

Varianta C2 je dílčí modifikací původního návrhu města Úsov. V důsledku velkého odklonu dochází ke ztrátě plynulého vedení přeložky II/315, která je z části vedena v trase stávající sil.II/444. Obdobně jako u předchozí varianty lze průsečná křižovatky napojující území nahradit mimoúrovňovým křížením. Součástí stavby bude i rekonstrukce sil. III/4496 pro zlepšení úhlu křížení. Napojení do stávající trasy sil.II/444 ze směru od Medlova je z ohledem na nevyhovující směrové poměry je doporučeno doplnit o směrovou úpravu návazného úseku na území obce Medlov.

Základní parametry přeložky dle varianty C2: Délka přeložky je cca 3,7 km, původní odstup trasy od obytné zástavby cca 60 – 80m se zvětšil na 300 – 700m. Celková kubatura zemních prací je cca 140 tisíc m³. Max. sklony dosahují až 5,1%, trasa vyžaduje změnu ZÚR a zasahuje se i do území sousední obce. K výše uvedenému délkovému rozsahu je třeba přidat i doporučovanou úpravu návazného úseku na území obce Medlov a větší rozsah úpravy sil.III.třída.

Poznámka: V důsledku náročnějšího terénu vykazuje návrh nivelety v koridorech C díky překonávání příčných údolí ztrátu výšky cca 6 až 15m.

Varianta B2 je zpracovatelem považována jako nejšetrnější vedení trasy přeložky při zachování původní koncepce hledající vedení mimo obytnou zástavbu, nicméně v terénně příznivém profilu a akceptovatelném rozsahu. S ohledem na odhadované zatížení se vedení ve velkém odklonu jeví již jako zcela nereálné.

3.4. NÁVRH ETAPIZACE

Pro úplnost lze uvést, že potenciálními impulsy pro výstavbu přeložek obecně mohou být následující faktory:

1. tlak na snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí hluk a emise,
2. řešení kongescí,
3. nápojení rozvojových ploch,
4. možný nárůst atraktivity tahu v souvislosti s rozvojem území a dostavbou komunikační sítě (např. tahu R35),
5. návaznost na jiné investiční akce v území.
6. požadavek na zvýšení jízdního standardu tahu ve vazbě na rozvoj území požadavek na zlepšení parametrů, omezení kolizí a zvýšení bezpečnosti .

Podle dostupných informací není v současné době připravována žádná stavba přeložky na tahu sil.II/444. V případě Úsova lze očekávat ve výhledu jako nejaktuálnější argument skutečnosti uvedené v bodu 4 a 6, v menší míře pak dle bodu 1. Na sil.II/444 v úseku Uničov – Mohelnice je sledováno několik záměrů přestavby tohoto silničního tahu:

- směrová úprava východně stávajícího podjezdu pod koridorovou železniční tratí + nahrazení podjezdu s omezenou podjezdnou výškou novým nadjezdem
- přeložka v oblasti Úsova
- přeložka v oblasti Stavenic kompletující ucelený úsek mezi Úsovem a Mohelnicí bez průtahu obcemi,
- přeložka v oblasti Medlova kompletující ucelený úsek mezi Úsovem a Uničovem bez průtahu obcemi.

Názory na aktuálnost jednotlivých prvků se mohou různit. Schématem je doloženo doporučení zpracovatele k možné etapizaci, které na úkor jižního obchvatu Úsova preferuje kompletaci ucelených úseků silničních tahů v extravilanovém uspořádání, tj. bez průtahů, mezi jednotlivými významnými cíli – Mohelnicí, Úsovem a Uničovem. Volba postupu však bude na rozhodnutí Olomouckého kraje.

4. ZÁVĚR

Zpracovaná studie prověřila možnosti korekce trasy přeložky sil.II/444 dle požadavku města Úsov.

V rámci prací bylo posuzováno sedm potenciálních tras vedených ve třech základních koridorech. Koridor A prezentoval dosud sledované vedení trasy přeložky dle ÚP, koridor B jeho dílčí modi-

fikaci sledující odsun od zástavby a omezení fragmentace území. Koridor C byl koridor dle námětu města vedený po obvodu katastru města. Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že koridor C znamená zvětšení délky přeložky až o 50%, trasa je vedena v území s náročným průběhem terénu, kdy objem zemních prací oproti koridorům A a B narůstá na cca trojnásobek. Trasa zasahuje již do území sousední obce a její vedení po hranici katastru již neumožňuje sledované napojení výhledové přeložky sil.II/315. S ohledem i na očekávané výhledové zatížení se trasy v koridoru C nejeví jako vhodné řešení a nejsou doporučovány.

Pro zapracování do ÚP je doporučována varianta B2, která omezuje fragmentaci pozemků a při vedení v koridoru ZÚR nabízí zvětšení odstupu od obytné zástavby.

V Ostravě, duben 2014

Ing.Nečas Bedřich, Ing.Matušek Tomáš