

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název: Vymezení koridorů pro umístění stavby rychlostní silnice
R 35 u Litomyšle

Kraj: Pardubický
Druh stavby: novostavba

1.2. Zadavatel

Název: Pardubický kraj, Komenského nám. 125
Místo: Pardubice

1.3. Zhotovitel

Název: OPTIMA s.r.o. Žižkova 738
Místo: Vysoké Mýto
Zpracovatel: Ing. Zbyněk Neudert, Šárka Smetanová,
Ivana Stodolová, Ing. Vladimír Šalda

2. Zdůvodnění studie

Předmětem studie je vymezení koridorů pro umístění stavby rychlostní komunikace R 35 u Litomyšle.

Silnice R 35 je součástí mezinárodní silnice E 442 a zároveň bude spojnici mezi německo – polskou dálnicí A 4 (E 40 Dresden – Bautzen – Görlitz – Zgorzelec – Wrocław), dálnicí D 11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř (na hranici ČR/PR v Královci přes Trutnov je vedena pod označením R 11) a dálnicí D 47 (D 1) Brno – Ostrava. Z hlediska mezinárodních dopravních vazeb tak bude mít R 35 po dokončení v celém úseku Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Vysoké Mýto – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou obdobný význam jako dálnice D 8 a D 1 vedené v koridoru Dresden – Praha – Brno – Břeclav – Bratislava. Rychlostní silnice R 35 je vedena v severovýchodně odsunutě poloze těchto dálnic.

Rychlostní silnice R 35 je součástí sítě dálnic a rychlostních silnic, která je vymezena v „Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do r. 2010“, schváleného vládou ČR na základě posouzení dopravní koncepce předložené Ministerstvem dopravy. Rychlostní silnice R 35 bude nejdůležitější pozemní komunikací NUTS 2 Severovýchod, který sdružuje Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj.

Na Základě soudního rozhodnutí byl úsek od obce Cerekvice nad Loučnou po konec Litomyšle vyjmut ze Zásad územního rozvoje Pardubického kraje a tato studie řeší vedení trasy v původních variantách, tak i v nových trasách.

3. Zájmová oblast studie

Zájmové území je vymezeno katastrálním územím Cerekvice nad Loučnou až katastrální území Strakov, to je úsek, ve kterém není vymezen koridor rychlostní komunikace R35 v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje. Sledovaný úsek začíná v km 48,337 původní jižní varianty v této projektové dokumentaci označené jako trasa č.1 a končí v km 59,0 severovýchodně od města Litomyšl.

Celá trasa tohoto úseku rychlostní komunikace R 35 leží na území Pardubického kraje. Studie je zpracována v 5-ti variantách, z nichž varianty 1,2,3 a 5 leží v katastrálních územích Cerekvice nad Loučnou, Řídký, Bohuňovice, Sedliště, Kornice, Lány u Litomyšle a Litomyšl. Varianta 4 se nachází v katastrálním území Cerekvice nad Loučnou, Bohuňovice, Horky, Sedliště, Dolní Sloupnice, Kornice, Lány u Litomyšle a Litomyšl.

4. Výchozí údaje pro návrh tras

Výchozím podkladem pro návrh tras je studie jižní varianty z roku 2005 – Valbek Liberec, studie R35 – obchvat Litomyšle z roku 2006 – Valbek Liberec, studie trasy R35 v úseku MÚK Ostrov – Vysoké Mýto z roku 2008 – Transconsult Hradec Králové, Prověření optimálního koridoru R35 z roku 2008 – SUDOP Praha a Územní plán VÚC Pardubického kraje – schválen ZPK v prosinci 2006, optimalizace trasy mezi Vysokým Mýtem a Starým Městem – Valbek Liberec v roce 2008.

Jako podklad dále sloužily Zásady územního rozvoje Pardubického kraje. Do studie byla zahrnuta i varianta (č.5), kterou pro Ing. Vaňouse z Bohuňovic zpracoval Ing. Kalčík z Plzně v.r. 2010. Na variantu 1 a 2 je zpracovaná dokumentace EIA.

Veškeré varianty jsou navrženy v mapě 1:10 000 s použitím ortofotomapy.

5. Charakteristika územní studie z hlediska vlivů na návrh tras.

Vymezené území je mírně zvlněné. Převýšení terénu v prostoru variant je od 300 m n.m. do 400 m n.m.

V zájmovém území se nachází obytná i rekreační zástavba řady obcí a města Litomyšl. Větší část území je volná a je tvořena převážně poli a loukami. Trasy se minimálně dotýkají lesa, neboť ten se v území vyskytuje pouze omezeně. Do lesa zasahují trasy 1,2,3 a 5 mezi obcemi Cerekvice nad Loučnou a Řídký pouze na jeho okraji, trasa 4 do něho zasahuje mezi obcemi Cerekvice nad Loučnou a Bohuňovicemi a mezi Bohuňovicemi a Kornicemi.

6. Základní údaje navržených variant

6.1. Návrh variant

Při návrhu variant se vycházelo z dříve zpracovaných variant i z návrhů ing. Vaňouse z Bohuňovic. Celkem bylo v území navrženo 5 variant, z nichž 3 jsou podobné a odchyľují se pouze částečně.

Rychlostní komunikace je navržena v kategorii R 25,5 /130 (100)
V první fázi této dokumentace bylo vypracováno **hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby dle TP 181.**

Výběr nových tras významných pozemních komunikací ovlivňuje několik základních faktorů – zájmů a hodnotících pohledů technických, ekonomických, sociálních a environmentálních. Všudypřítomnost a rozmanitost složek životního prostředí v české krajině předurčuje uplatnit hledisko environmentální hned v první fázi procesu výběru nových tras liniových staveb, zohlednění ostatních faktorů je smysluplné a efektivní až po definování víceméně přijatelných koridorů pro danou dopravní stavbu z pohledu životního prostředí.

Složky životního prostředí musí být vždy analyzovány v určitém územním rozsahu – zájmové území, které je definováno jako ze všech předběžných hledisek smysluplný prostor mezi požadovaným výchozím a cílovým bodem nové komunikace. Po získání environmentálních informací o zájmovém území je možné přikročit k jejich syntéze, jejímž výstupem je diferenciací prostoru dle přijatelnosti pro průchod dané liniové stavby. Na základě diferenciací zájmového území je možné stanovit nejméně konfliktní koridory (trasy) a

provést jejich porovnání s výběrem toho nejvhodnějšího z pohledu životního prostředí.

Jak vyplývá z názvu studie, předmětem není výběr nové, nepřijatelnější trasy rychlostní silnice R 35, ale revizní posouzení již stanovených a různě podložených koridorů (tras) rychlostní komunikace v úseku Cerekvice n. Loučnou – Litomyšl východ. Přesto lze pro tento cíl plnohodnotně využít přístupů používaných právě pro vyhledání nových tras liniových staveb s tím, že za hlavní výstup je třeba považovat závěrečné porovnání hodnocených koridorů (tras). V České republice je v současné době v oblasti výběru a hodnocení tras komunikací z metodického hlediska přisuzována největší váha technickým podmínkám Ministerstva dopravy ČR, odboru pozemních komunikací „TP 181 – Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby“. Technické podmínky jsou výstupem řešení projektu VaV č. 1F55A/008/120 „Metodika hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby“, zpracované pod gescí Ministerstva dopravy ČR firmou Evernia s.r.o. v roce 2005 a byly schváleny MD ČR – OPK čj. 505/06-120-RS/2 ze dne 7. 9. 2006, s účinností od 1. října 2006.

Předložený dokument analyzuje zájmové území a hodnotí varianty rychlostí silnice R 35 v úseku Cerekvice nad Loučnou – Litomyšl dle TP 181. Optimálním a skutečně objektivním je porovnání všech variant na základě souhrnného číselného vyhodnocení podle dílčích a celkových syntetických map. Je zavedena veličina „míra neprůchodnosti varianty územím“, počítaná dle následujícího vzorce:

$$MN = \sum c(s)_i * k_{si},$$

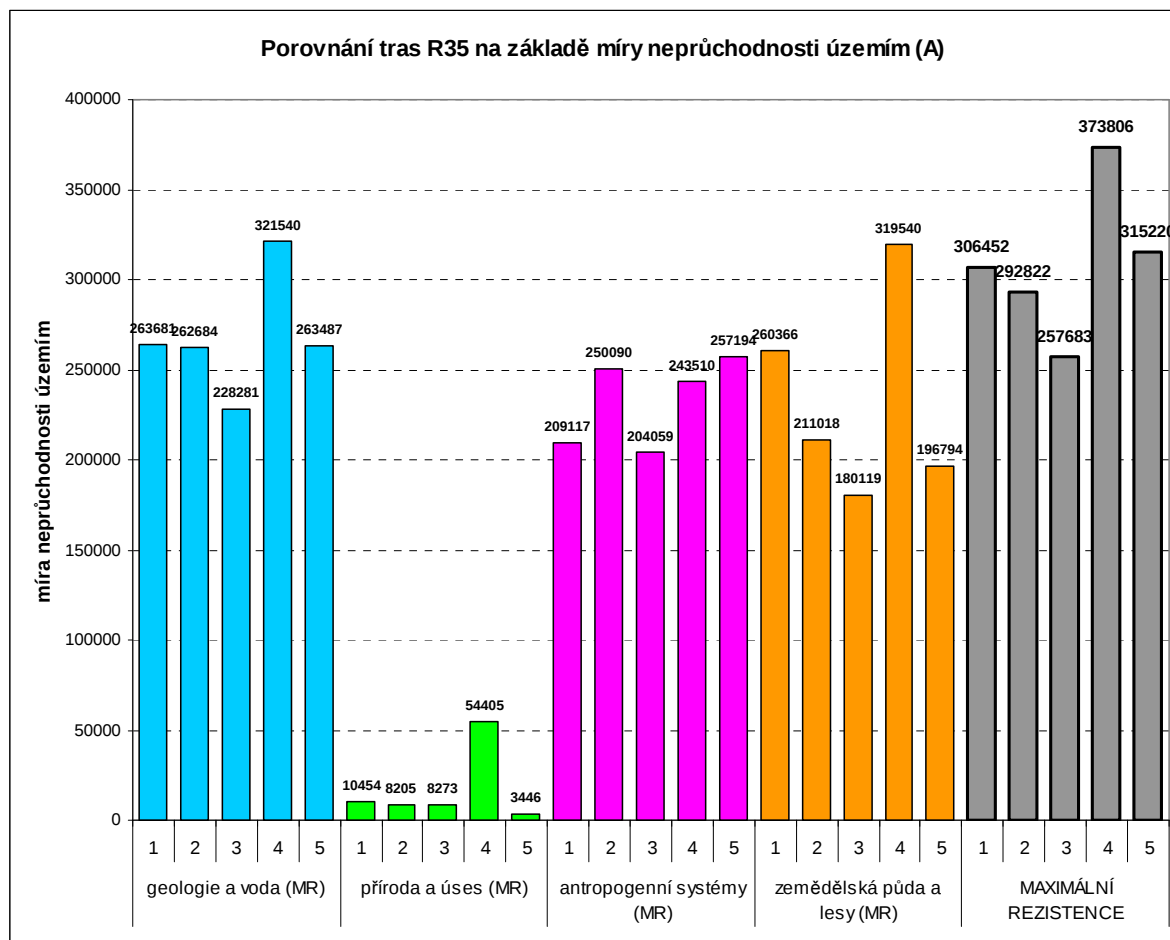
MN ... míra neprůchodnosti varianty územím

c(s) ... plošně vyjádřený rozsah kontaktu

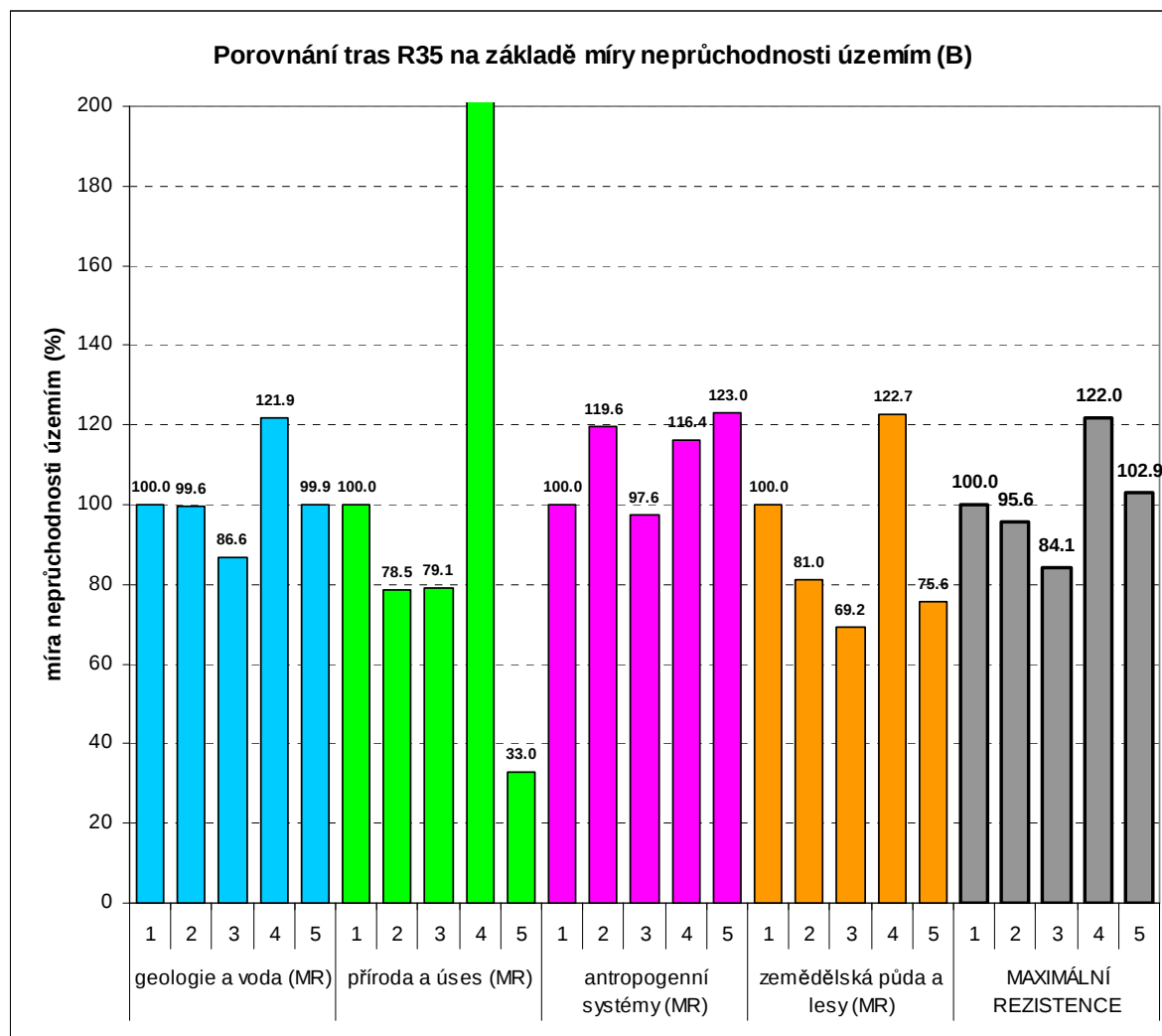
k_s ... odpor syntetický

Veličinu MN lze popsat jako syntetický indikátor, jenž byl odvozen ze základních hodnotících indikátorů a byl použit pro vyhodnocení variant R35 s výsledky syntézy zájmového území, a to jak dílčími, tak celkovými. Výsledky vyhodnocení variant rychlostní silnice R35 z pohledu životního prostředí pomocí syntetického indikátoru MN zobrazují následující grafy (A v absolutních číslech, B v %, přičemž základem je MN varianty č. 1 R35):

„Vymezení koridorů pro umístění stavby
rychlostní silnice R 35 u Litomyše“



Tab.č.1- Porovnání tras R35 v absolutních číslech – bez přivaděčů a MÚK



Tab.č.2- Porovnání tras R35 v procentech – bez přivaděčů a MÚK

Porovnání variant rychlostní silnice R35 na základě číselně vyjádřené míry neprůchodnosti územím (MN) již přináší jasný výsledek – varianta č.4 je z hlediska životního prostředí výrazně nepříznivá a nebude již dále zpracovávána. Z ostatních variant je nejhůře hodnocena varianta č.5, o 2,9% mírnější hodnocení má varianta č.1. Z výsledků modelu maximální rezistence je varianta č.3, případně č.2 nejcitlivější z pohledu životního prostředí.

Pro další projednávání rychlostní komunikace R35 byly vytvořeny dva koridory. Koridor 1 lemující trasu č.1, koridor 2 lemující trasu č.3 a č.2, a kromě úseku u Kornic i trasu č.5.

6.2 Přehled variant

Pro porovnání délek jednotlivých variant byla zvolena základní varianta č.1 od km 49,337 po km 59,0. S touto délkou jsou jednotlivé trasy porovnány.

6.2.1. Varianta 1

Varianta je shodná s koridorem schváleným v ÚP VÚC Pk. Po přechodu Končinského potoka a údolí Švábenic 400 m dlouhou estakádou se trasa odklání od obce Řídký a prochází mezi obcemi Sedliště a Bohuňovice. Severně obchází obec Kornice a prochází mezi obcemi Němčice a Vlkovem (místní část Litomyšle). U km 51,6 je navržena mimoúrovňová křižovatka s napojením na stávající silnici I/35. Touto křižovatkou bude napojena Litomyšl a okolí ve směru od Hradce Králové. V km 55,970 je mimoúrovňová křižovatka Česká Třebová (původně Litomyšl – sever), která umožňuje napojení České Třebové, případně Ústí nad Orlicí. Neumožňuje napojení Litomyšle. Napojení od Olomouce se předpokládá u km 62,680 u obce Janov. Tato trasa míjí v největších možných vzdálenostech zastavěné obce a nezasahuje do zastavitelných území a zasahuje okrajem do regionálního biokoridoru Švábenice.

Trasa rychlostní komunikace dělí zemědělské pozemky mezi současnou I/35 a II/317, přičemž vzniknou oboustranně velké celky obdělávatelné technikou zemědělské velkovýroby. V prostoru mezi místní částí Kornice a Končinami zůstane pruh šířky 250 až 300 m.

Křížuje silnici III/03529, III/03528, II/317, III/36016, II/360, II/358 a III/35846. Křížení mimoúrovňové, potřebné úpravy uvedených silnic dle výškového řešení trasy R35.

Délka trasy ve variantě 1 je 10,663 km.

6.2.2. Varianta 2

Začátek trasy vč. přechodu přes údolí Švábenic je shodný s trasou varianty 1. V km 50,5 se od ní odklání, obec Řídký obchází za areálem dřívějších dřevařských závodů a přibližuje se ke stávající silnici I/35, dále obchází skupinu 4 rodinných domků. V prostoru Nedošina se odklání od silnice I/35 a prochází mezi Litomyšlí a průmyslovými halami u místní části Kornice přes katastrální území Lány a částí Litomyšle. Za Vlkovem se napojuje na dále navrženou trasu R35.

U km 54,530 je navrženo mimoúrovňové připojení Litomyšle na stávající silnici I/35. Touto křižovatkou je napojena Litomyšl ve směru od Hradce Králové. Napojení od Olomouce je uvažováno v km 62,680 u obce Janov. Napojení České Třebové je možné pouze v km 57,880 v oblasti Němčic. V tomto případě není dodržena vzdálenost křižovatek dle ČSN 736101. Umístění křižovatek je možné upravit obdobně jako u trasy č.3.

Tato trasa je navržena blíže k zastavbě obcí, než trasa předchozí. U obce Řídký je vedena těsně podél zastavitelného území, jižně od obce Sedliště a v těsné blízkosti hospodářských objektů místní části Kornice. Z druhé strany je

trasa sevřena zahrádkářskou kolonií a plochami určenými k výstavbě na území města Litomyšl.

Trasa svým okrajem zasahuje do regionálního biokoridoru Švábenice stejně jako trasa 1. Křižuje silnice III/03529, III/03528, II/317, III/36016, II/358 a III/35846. Úprava křížených silnic bude jak výšková tak i směrová.

Trasa rychlostní komunikace je vedena poměrně blízko stávající silnice I/35 ve vzdálenosti 100 až 190 m. Tím zůstane odděleno cca 49,5 ha zemědělské půdy, která bude hůře obdělávatelná technikou zemědělské velkovýroby.

Délka trasy ve variantě 2 je 10,131 km.

6.2.3 Varianta 3

Varianta 3 je v převážné části shodná s variantou 2. V prostoru Lán je vedena na okraji zastavitelné plochy a směrem k Vlkovu se oddaluje od města Litomyšl a napojuje se na trasu směr Olomouc.

Napojení Litomyšle je ve směru od Hradce Králové v km 51,480 MÚK Řídký a ve směru od Olomouce MÚK Janov. Napojení České Třebové a Ústí nad Orlicí je řešeno MÚK Česká Třebová (původně Litomyšl sever).

Trasa je navržena ještě blíže ke stávající silnici I/35 než li trasa 2 a proto i plochy mezi komunikacemi jsou užší 70 – 190 m, čímž by zůstalo odděleno cca 45 ha půdy obtížně obdělávatelné.

Délka trasy ve variantě 3 je 10,205 km.

6.2.4. Varianta 4

Není dále zpracovávána.

6.2.5. Varianta 5

Trasa 5 se odklání od varianty 1 v km 49,5 a přibližuje se v obci Řídký těsně k silnici I/35. Pod areálem bývalé pily a plochou zastavitelného území prochází hloubeným tunelem délky 500m. Dále pokračuje v délce 1,0 km v trase varianty 3. V km 54,700 částečně zasahuje do zastavitelného území (prochází těsně za zástavbou čtyř domků. V prostoru Nedošína je navržena okrajem skladového areálu firmy Profistav blíže k místní části Kornice a je dále ve velké vzdálenosti odkloněna od Litomyšle blíže k obci Němčice a v km 59,0 se napojuje na trasu ve směru Olomouc. **V úseku 55,500-56,000km je trasa poměrně blízko k zastavěnému území Kornice a z hlediska průchodnosti není možné tento úsek akceptovat.**

Napojení Litomyšle ve směru od Hradce Králové je řešeno ve stejné lokalitě jako ve variantě č. 2. Napojení ve směru od Olomouce bude obdobné jako v ostatních variantách, stejně jako křížení silnic II. a III. třídy.

Trasa je ze všech variant vedena nejbližší podél silnice I/35. Mezi oběma komunikacemi zůstane pruh zemědělské půdy v šířce 10 - 120m, který je velmi těžko obdělávatelný technikou zemědělské velkovýroby. Takto neobdělávatelné půdy zůstane cca 14 ha.

Délka trasy ve variantě 5 je 10,536km.

6.3. Mimoúrovňové křižovatky

Vzhledem k tomu, že se jedná o návrh rychlostní silnice R 25,5/120, jsou všechna křížení se stávajícími silnicemi, místními komunikacemi a cestami navržena mimoúrovňově.

Napojení rychlostní komunikace R35 ve směru od Olomouce je v km 62,680 MÚK Janov a není předmětem této dokumentace.

Pro koridor č.1 je napojení Litomyšle od Hradce Králové řešeno v km 51,590 MÚK Řídký. Napojení České Třebové a Ústí nad Orlicí je řešeno MÚK Česká Třebová (dříve Litomyšl – sever) v km 55,970. Silnice II/360 obchází obec Němčice (včetně části Podrybník) a navazuje na studii přeložek silnic II/360 a II/358 ve směru Česká Třebová, Ústí nad Orlicí. Mimoúrovňové křížení Česká Třebová v žádném případě neumožňuje napojení Litomyšle, protože by přivádělo dopravu ze severu do historického centra města Litomyšl a to není žádoucí.

Pro koridor č. 2 je možné situovat výše uvedené křižovatky obdobně. Napojení od Hradce Králové MÚK Řídký v km 51,480 a napojení od severu v km 56,010. Délka přivaděče silnice II/360 by byla o cca 0,9km delší než u varianty č.1a místní část Kornice by byla od severu touto komunikací ohraničena.

Vzhledem k tomu, že se zpracovává dopravní studie napojení Žamberecka a Ústeckoorlicka na R35, do MÚK Vysoké Mýto a zároveň byl zrealizován obchvat Opatova, a plánuje se obchvat České Třebové, byla zpracována i varianta bez přivaděče na sever a bez MÚK Litomyšl -sever. Doprava z České Třebové a Ústí nad Orlicí ve směru Olomouc by byla vedena po silnici I/14 a I/43 do MÚK Opatovec. Ve směru na Prahu by se využívala stávající silnice I/14, případně výše uvedené napojení Ústecko – Orlicka do prostoru Vysokého Mýta. V tom případě je možné situovat napojení Litomyšle do km 54,50 MÚK Nedošín, to je do těsné blízkosti Litomyšle.

Vzdálenosti křižovatek budou následující:

a) Koridor č.1

- MÚK Džbánov – MÚK Řídký	7,15 km
- MÚK Řídký – MÚK Česká Třebová	4,38 km
- MÚK Česká Třebová – MÚK Janov	7,18 km

b) Koridor č.2 (s přivaděčem na sever)

- MÚK Džbánov – MÚK Řídký	7,01 km
- MÚK Řídký – MÚK Česká Třebová	4,53 km
- MÚK Česká Třebová – MÚK Janov	6,62 km

c) Koridor č.2 (bez přivaděče na sever)

- MÚK Džbánov – MÚK Nedošín	10,05 km
- MÚK Nedošín – MÚK Janov	8,11 km

6.4. Mosty

Varianta č.1 předpokládá vybudování jednoho mostu délky 500m, jednoho mostu délky 160m a deseti mostů délky do 20m.

Varianta č.2, č.3 a č.5 předpokládá vybudování jednoho mostu délky 500m, jednoho mostu délky 50m a jedenácti mostů délky do 20m.

6.5. Tunely

Ve variantě 5, zpracované ing. Kalčíkem je navržen hloubený tunel délky 500 m v prostoru obce Řídký pod stávající pilou a navazujícím zastavitelným územím. Tunel bude dvoupruhový v jednom směru a bude v něm přípustná rychlost 80 km/hod.

V ostatních variantách tunel navržený není.

6.6 Podmiňující předpoklady

6.6.1 Nároky na přeložky a úpravy dotčených komunikací

Návrh trasy rychlostní silnice R 35 vyvolává řadu úprav a přeložek silnic II. a III. třídy místních komunikací a polních cest.

Podrobný návrh přeložek komunikací vč. kategorizace bude proveden v dalších stupních projektové dokumentace.

6.6.2. Vodní hospodářství

Varianta 1 kříží 2x vodovodní řad z vodojemu Husinec a to pro obec Řídký a Sedliště.

Varianta 2,3, a 5 kříží 1x vodovodní řad pro obec Řídký a 1x pro Kornici.

6.6.3 Energetika a telekomunikace

a) nadzemní el. vedení

Varianta 1 se dotýká vedení 400kV

Všechny varianty kříží trasu vysokého napětí 110kV.

b) Vysokotlaký a středotlaký plynovod

Varianta 1 kříží 2x vysokotlaký a 1x středotlaký plynovod.

Varianta 2,3, a5 kříží 5x vysokotlaký a 5x středotlaký plynovod.

TRASA 1

Vysokotlaký plynovod	49,000 – 50,000 km 55,400 km – křížení 58,720 km – křížení
ZVVN 400 V	54,300 – 55,200 km
VVN 110 V	54,600 km – křížení
VN	49,400 km – křížení 54,100 km – křížení 54,600 km – křížení výhled 45,500 km – křížení výhled
Radioreleová trasa	56,150 km – křížení 58,200 km – křížení

TRASA 2

Vysokotlaký plynovod	49,000 – 51,400 km	Přeložka
	52,200 – 55,000 km	Přeložka
	55,380 – 55,600 km	Přeložka
	58,200 km – křížení	
VVN 110 V	54,300 km – křížení	
VN	49,400 km – křížení 51,000 km – křížení 52,400 km – křížení	Přeložka

	53,300 km – křížení	Přeložka
	53,500 km – křížení	Přeložka
	54,600 km – křížení	
Radioreleová trasa	56,200 km – křížení	
	57,650 km – křížení	

TRASA 3

Vysokotlaký plynovod	49,000 – 51,200 km	Přeložka
	52,400 – 53,500 km	Přeložka
	54,000 – 55,000 km	Přeložka
	58,260 km – křížení	

VVN 110 V	54,320 km – křížení
-----------	---------------------

VN	49,350 km – křížení	
	51,000 km – křížení	
	52,340 km – křížení	
	52,400 – 53,500 km	Přeložka
	54,200 – 54,600 km	Přeložka
	54,600 km – křížení	

Radioreleová trasa	56,150 km – křížení	
	57,750 km – křížení	
	58,152 km – křížení	

TRASA 5

Vysokotlaký plynovod	49,000 – 51,300 km	Přeložka
	52,450 – 53,000 km	Přeložka
	54,000 – 55,000 km	Přeložka
	58,600 km – křížení	

VVN 110 V	54,330 km – křížení
-----------	---------------------

VN	49,350 km – křížení	
	50,000 – 50,500 km	Přeložka
	51,300 km – křížení	
	52,400 – 53,000 km	Přeložka
	53,500 km – křížení	
	54,000 – 54,600 km	Přeložka

Radioreleová trasa	56,250 km – křížení	
	58,220 km – křížení	

6.7. Životní prostředí a krajina

6.7.1 Ochrana přírody a krajiny

Varianta 1,2,3 a 5 kříží estakádou stávající biokoridor Švábenice na začátku úseku. Kromě toho kříží výhledový biokoridor k založení mezi Nedošínským hájem a Končinským údolím.

TRASA 1

Regionální biokoridor Švábenice	49,700 – 49,800 km
Lokální biokoridor k založení	55,550 – 55,560 km

TRASA 2

Regionální biokoridor Švábenice	49,700 – 49,800 km
Lokální biokoridor k založení	52,750 – 52,850 km

TRASA 3

Regionální biokoridor Švábenice	49,700 – 49,800 km
Lokální biokoridor k založení	52,750 – 52,850 km

TRASA 5

Regionální biokoridor Švábenice	49,700 – 49,800 km
Lokální biokoridor k založení	52,750 – 52,850 km

6.7.2. Zemědělský a lesní půdní fond

a) Zemědělský půdní fond

V převážném úseku jsou trasy vedeny po zemědělské půdě, t.j. polích a loukách. Ve všech variantách se vyskytuje zemědělská půdy I. až V. třídy ochrany. Přehled záborů půdy v jednotlivých třídách ochrany je uveden v tabulce. Z ní vyplývá, že zásah do zem. půdy s I. tř. ochrany je nejvíce ve variantě 1, následuje varianta 5,2 a 3. Ve tř. ochrany II a III jsou nejvíce dotčeny pozemky ve variantě 2, dále 3,1 a 5.

Mezi silnicí II/317, t.j. obcemi Bohuňovice a Sedliště a silnicí I/35 je pruh území trojúhelníkového tvaru s maximální délkou 1,9 km. Vedením trasy varianty 1 přes tyto pozemky sice rozdělí zemědělskou půdu, ale i nadále se

bude jednat o velké pozemky, které jsou obdělávatelné velkovýrobní technikou.

Varianty 2 a 3 jsou vedeny v souběhu se silnicí I/35. Mezi stávající silnicí a navrženou R35 zůstane pruh zemědělské půdy v šířce 70 až 190m. Ve variantě č. 5 je tento obtížně obdělávatelný pruh široký pouze 10 – 100m. Zde je oddělená plocha menší. Což je dáno vzdáleností od I /35 a tunelem u obce Řídký.

b) Lesní půdní fond

Varianta 1,2,3 a 5 se dotýká okraje lesa mezi obcí Cerekvice nad Loučnou a Řídký .

TRASA 1 (48,337 – 59,0) délka 10,663 km

I.třída ochrany zemědělské půdy	29,51 ha
II. třída ochrany zemědělské půdy	11,01 ha
III. třída ochrany zemědělské půdy	6,60 ha
IV. třída ochrany zemědělské půdy	0,77 ha
V. třída ochrany zemědělské půdy	0,62 ha
Celkem	48,51 ha
Plochy obtížně využitelné	0,00 ha

TRASA 2 délka 10,131 km

I.třída	11,23 ha
II. třída	14,38 ha
III. třída	12,18 ha
IV. třída	4,13 ha
V. třída	0,44 ha
Celkem	42,36 ha

Plochy obtížně využitelné – šířka 100 – 190 m

I.třída	0,05 ha
II. třída	1,23 ha
III. třída	27,39 ha
IV. třída	20,83 ha
Celkem	49,50 ha ,
z toho pruh šířky do 100 m	0,00 ha

TRASA 3 délka 10,205 km

I. třída	9,98 ha
II. třída	7,70 ha
III. třída	16,54 ha
IV. třída	7,78 ha
V. třída	2,38 ha
Celkem	44,36 ha

Plochy obtížně využitelné – šířka 70 – 190 m

II. třída	0,20 ha
III. třída	21,53 ha
IV. třída	17,73 ha
V. třída	5,30 ha
Celkem	44,76 ha
z toho pruh šířky do 100m	9,80 ha

TRASA 5 délka 10,536km

I. třída	19,09 ha
II. třída	2,36 ha
III. třída	14,65 ha
IV. třída	9,80 ha
V. třída	3,55 ha
Celkem	49,45 ha

Plochy obtížně využitelné – šířka 10 – 100 m

III. třída	1,31 ha
IV. třída	12,28 ha
Celkem	13,59 ha

Plochy nad tunelem je možné zpětně využívat.

6.8. Urbanistická problematika

- Varianta 1 se odklání od trasy silnice I/35 mezi obcí Cerekvice nad Loučnou a Řídký. Tím se vzdaluje od stávající zástavby i zastavitelného území obce Řídký. Trasa dále prochází středem mezi obcemi Sedliště a Bohuňovice i od jejich zastavitelných území, velkým obloukem obchází místní část Kornice a za Vlkovem se napojuje na úsek k Olomouci.

- Varianta 2 obchází původní areál dřevařských závodů, zastavitelné plochy obce Řídký, prochází kolem zastavěného území samostatných domků Sedliště a mezi zastavitelným územím Sedliště a Nedošína. Místní část Kornice míjí pod halami firmy Profistav a napojuje se stejně jako varianta 1.
- Varianta 3 je obdobná jako varianta 2, pouze v prostoru Řídký a Tržek se blíže přimyká ke stáv. I/35 a mezi Kornicemi a koncem úseku se více vzdaluje od města Litomyšl
- Varianta 5 prochází tunelem přes bývalý areál dřevařských závodů a zastavitelnou plochou obce Řídký, prochází zastavěné území několika domků v k. ú. Sedliště, prochází přes zastavitelné území Nedošína pod areálem Profistavu u Kornic. Dále se přibližuje k zastavěnému území místní části Kornice a v km 59,0 se napojuje na trasu k Olomouci. V prostoru místní části Kornice je nutné trasu oddálit od zástavby.

Způsob využití území

Uvedený přehled znázorňuje vzdálenosti zastavěných a zastavitelných území od budoucí silnice R 35

TRASA 1

Obec (místní část)	Vzdálenost cca od hrany tělesa	Způsob využití
Řídký	100 m	- výrobní plochy a skladování
	220 m	- zastavitelná plocha
Tržek	900 m	- stávající zástavba
Bohuňovice	320 m	- zastavitelná plocha
Sedliště	300 m	- stávající zástavba
Kornice	600 m	- stávající zástavba
Němčice	380 m	- stávající zástavba
Litomyšl	800 m	- stávající zástavba
	480 m	- zemědělské budovy
Vlkov	260 m	- zastavitelná plocha

TRASA 2

Obec (místní část)	Vzdálenost cca od hrany tělesa	Způsob využití
Řídký	20 m	- výrobní plochy a skladování
	80 m	- zastavitelná plocha

„Vymezení koridorů pro umístění stavby
rychlostní silnice R 35 u Litomyšle“

Tržek	320 m	- stávající zástavba
	50 m	- stávající zástavba – cca čtyři budovy
Bohuňovice	1100 m	- zastavitelná plocha
Sedliště	75 m	- zastavitelná plocha
Kornice	40 m	- výrobní plochy a skladování
	480 m	- stávající zástavba
Litomyšl	0 m	- zastavitelná plocha 53,250-53,600 km
	100 m	- stávající zástavba 55,100-55,400 km
	90 m	- zemědělské budovy
Vlkov	260 m	- zastavitelná plocha

TRASA 3

Obec (místní část)	Vzdálenost cca od hrany tělesa	Způsob využití
Řídký	0 m	- výrobní plochy a skladování
	40 m	- zastavitelná plocha
Tržek	170 m	- stávající zástavba
	25 m	- stávající zástavba – cca čtyři budovy
Bohuňovice	1150 m	- zastavitelná plocha
Sedliště	100 m	- zastavitelná plocha
Kornice	85 m	- výrobní plochy a skladování
	400 m	- stávající zástavba
Litomyšl	0 m	- zastavitelná plocha 53,300-53,600 km
	110 m	- stávající zástavba 55,100-55,400 km
	90 m	- zemědělské budovy
Vlkov	290 m	- zastavitelná plocha

TRASA 5

Obec (místní část)	Vzdálenost cca od hrany tělesa	Způsob využití
Řídký	30 m	- stávající zástavba
	Tunel	- výrobní plochy a skladování
	Tunel	- zastavitelná plocha
	90 m	- zastavitelná plocha
Tržek	170 m	- stávající zástavba
	-15 m	- stávající zástavba – cca čtyři budovy
Bohuňovice	1150 m	- zastavitelná plocha
Sedliště	160 m	- zastavitelná plocha
Kornice	-20 m	- výrob. plochy a skladování-zásah do areálu
	180 m	- stávající zástavba

Litomyšl	-85 m	- zastavitelná plocha zásah do ploch	53,250-53,650 km
	45 m	- zastavitelná plocha	53,700-57,250 km
	200 m	- stávající zástavba	55,100-55,400 km
	700 m	- zemědělské plochy	
Němčice	600 m	- stávající zástavba	
Vlkov	290 m	- zastavitelná plocha	

7. Odhad stavebních nákladů

Je provedena orientačně pro porovnání variant na základě Cenových normativů staveb pozemních komunikací z roku 2008. V cenách je započtena pouze vlastní R35 vč. křižovatky a estakády. Mosty na ostatních komunikacích a cestách jsou uvedeny pouze odhadem. Přeložky sítí nejsou započteny. Ceny jsou uvedeny v CÚ 2008 bez provizorních položek a DPH.

a) Varianta 1

- silnice 10 km á 143.400.000,--	1,434.000.000,--
- přívaděč Litomyšl 0,7 km á 47.100.000,--	33.000.000,--
- most přes údolí Konč. potoka 0,4 km á 916.800.000,--	367.000.000,--
- ostatní mosty a nadjezdy – odhad	100.000.000,--
- mimoúrovňová křižovatka	60.000.000,--

varianta 1 celkem	1,994.000.000,--
-------------------	------------------

b) Varianta 2

- silnice 9,468 km á 143.400.000,--	1,358.000.000,--
- přívaděč Litomyšl 0,25 km á 47.100.000,--	12.000.000,--
- most přes údolí Konč. potoka	367.000.000,--
- ostatní mosty a nadjezdy	100.000.000,--
- mimoúrovňová křižovatka	60.000.000,--

varianta 2 celkem	1,897.000.000,--
-------------------	------------------

c) Varianta 3

- silnice 9,538 km á 143.400.000,--	1,368.000.000,--
- přívaděč Litomyšl 0,2 km á 47.100.000,--	10.000.000,--
- most přes údolí	367.000.000,--
- ostatní mosty a nadjezdy	100.000.000,--
- mimoúrovňová křižovatka	60.000.000,--

varianta 3 celkem	1,905.000.000,--
-------------------	------------------

d) Varianta 5

- silnice 9,873 á 143.400.000,--	1,416.000.000,--
- přivaděč Litomyšl 0,2 km á 47.100.000,--	10.000.000,--
- most přes údolí	367.000.000,--
- ostatní mosty a nadjezdy	100.000.000,--
- tunel 0,5 á 783.100.000,-- x 2	783.000.000,--
- mimoúrovňová křižovatka	60.000.000,--

varianta 5 celkem

2,736.000.000,--

8. Hodnocení koridorů

Předložený dokument na základě komplexní analýzy zájmového území mezi Cerekvicí nad Loučnou a Litomyšlí (východ), týkající se všech důležitých složek životního prostředí, vyhodnotil a porovnal varianty rychlostní silnice R35 podle TP 181 – Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby.

Bylo analyzováno celkem 43 prvků životního prostředí, zastoupených v zájmovém území mnoha desítkami konkrétních objektů. Tyto prvky byly ohodnoceny v rámci jedné stupnice vyjadřující jejich potenciální odpor vůči vedení rychlostní komunikace, tj. jejich environmentální význam. Následně provedená dílčí a celková syntéza ohodnocených environmentálních prvků vymežila v celém zájmovém území více či méně citlivé (průchodné) oblasti. Syntetické mapy pak posloužily jako podklad výpočtu míry neprůchodnosti uvažovaných variant rychlostní komunikace R35 sledovaným územím.

Posuzované varianty rychlostní komunikace R35 v úseku Cerekvice nad Loučnou a Litomyšl (východ) procházejí environmentálně hodnotným územím. Varianta č.3, případně č.2 je z hlediska životního prostředí nejpříznivější. Varianta č.1 je vzhledem k životnímu prostředí o něco méně příznivá než obě předchozí. Varianta č.5 má ještě větší negativní účinky na životní prostředí. Varianta č.4 je z hlediska zásahu do životního prostředí nevhodná.

Pro další projednávání byly vytvořeny dva koridory pro budoucí rychlostní komunikaci R35. Koridor č. 1 koridor lemující trasu č.1, koridor č. 2 lemující trasu č.3 a č.2, a kromě úseku u Kornic i trasu č.5.

Na základě TP 181 hodnocení průchodnosti územím pro liniové stavby vychází mírně **výhodnější koridor č. 2**, hlavně díky variantě č. 3. Ke zmírnění dopadů na obec Řídký je možné i ve variantě č. 3 vést R 35 v tomto úseku v trase varianty č. 2.

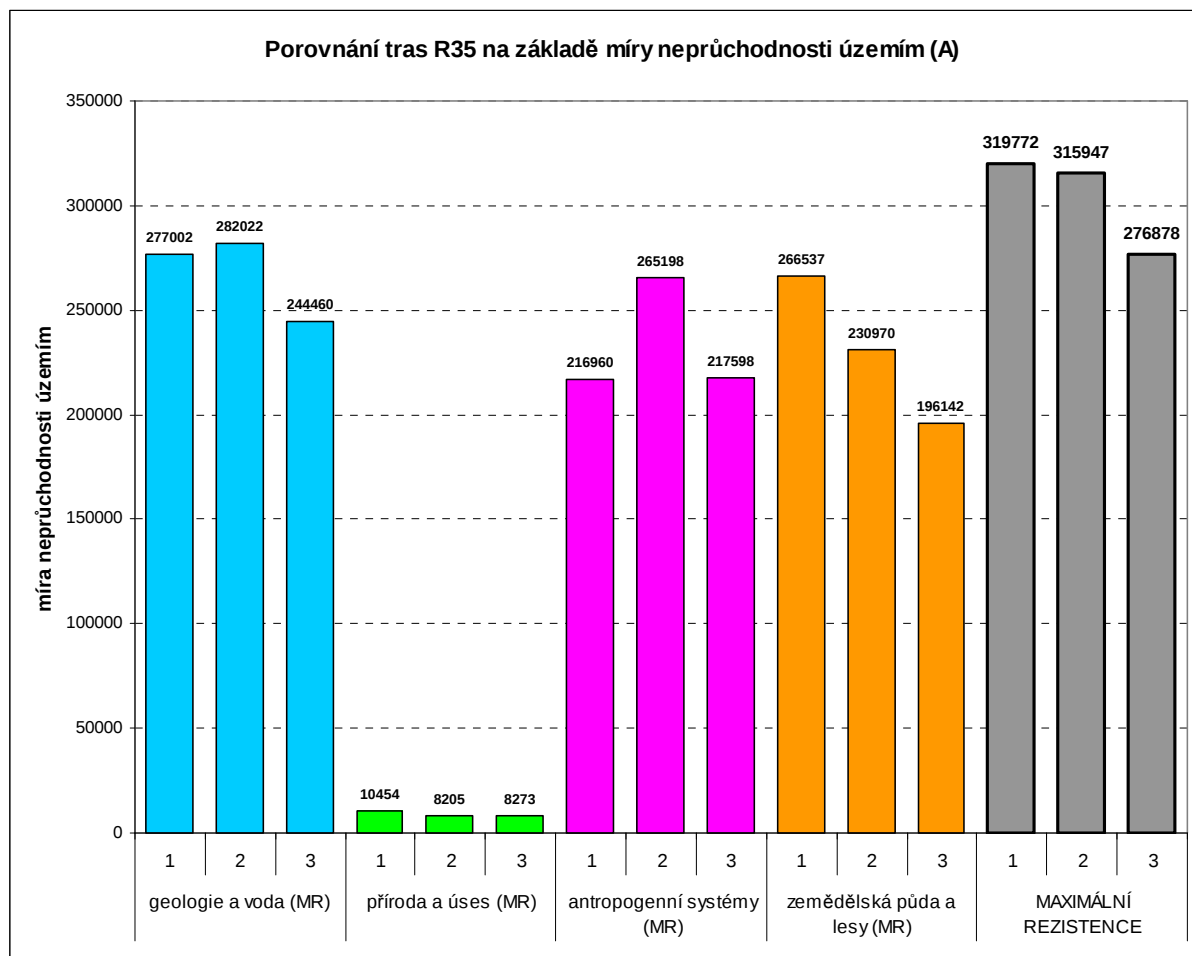
U koridoru č.2 vzniknou poměrně rozsáhlé plochy zemědělské půdy v těsné blízkosti rychlostní komunikace poměrně malé šířky, jejichž obdělávání se proti stávajícímu stavu podstatně zhorší, ale naopak budou lehce dostupné ze stávající

silnice I/35. Koridor č.1 dělí zemědělské pozemky na dostatečně velké díly, vhodné pro velkozemědělské obdělávání, nevýhodou však je uzavření obce Sedliště mezi dvě silnice.

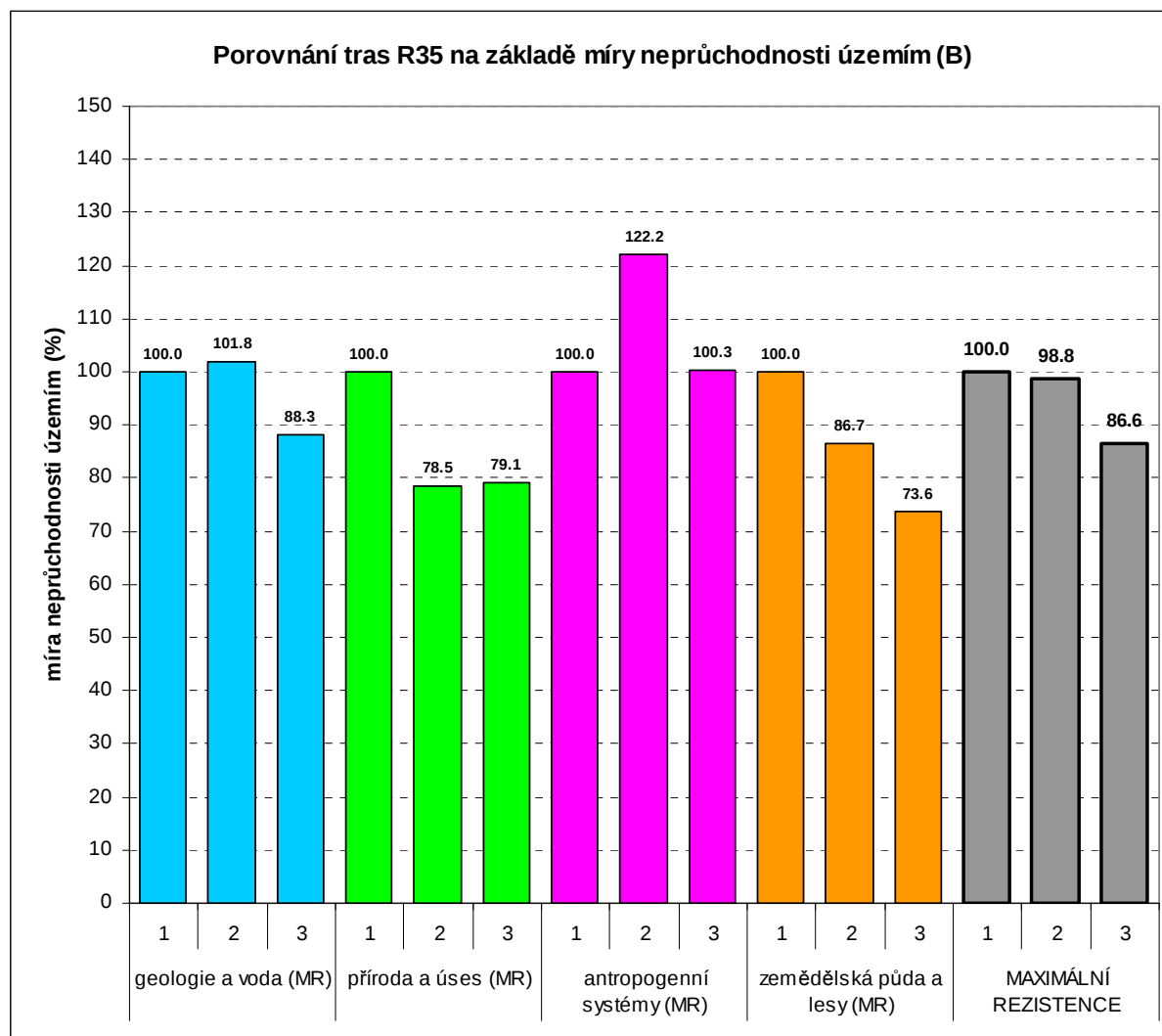
V další fázi zpracování byl proveden návrh mimoúrovňových křižovatek. Pokud budeme vycházet z platných požadavků, to je připojení Litomyšle a zároveň napojení severních částí (města Česká Třebová a Ústí nad Orlicí), je umístění mimoúrovňových křižovatek prakticky možné pouze v oblasti obce Řídký pro připojení Litomyšle a v blízkosti místní části Kornice pro připojení České Třebové a Ústí nad Orlicí. Obec Němčice by přeložka sil. II/360 obcházela ze západní strany a neoddělovala místní část Podrybník. V tomto případě by přivaděč silnice II/360 od České Třebové a Ústí nad Orlicí byl při použití koridoru č.2 o cca 900m delší než v případě koridoru č.1, ohraničoval by Kornici z východu a procházel po nejkvalitnější půdě. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se v tomto případě jeví **výhodnější koridor číslo 1.**

Na základě připomínek zúčastněných při projednání konceptu byl doplněn výpočet průchodnosti daným územím pro liniové stavby **s doplněním přivaděčů pro MÚK Řídký a MÚK Česká Třebová** a tím se do hodnocení promítne i umístění křižovatek. Hodnocení bylo provedeno pro trasy č.1 až 3. Tabulky č. 1 a č. 2 porovnávají průchodnost územím bez započtení přivaděčů ve směru na Litomyšl a Českou Třebovou, resp. Ústí nad Orlicí. Tabulky č. 3 a č. 4 porovnávají průchodnost územím se započtení přivaděčů ve směru na Litomyšl a Českou Třebovou, resp. Ústí nad Orlicí.

„Vymezení koridorů pro umístění stavby
rychlostní silnice R 35 u Litomyše“



Tab.č.3- Porovnání tras R35 v absolutních číslech – s přivaděči směr Litomyšl a Česká Třebová



Tab.č.4- Porovnání tras R35 v procentech – s přivaděči směr Litomyšl a Česká Třebová

Z uvedených výsledků je patrné, že rozdíly mezi variantou č.1 a č.2 jsou minimální, varianta č.3 nejvíce kopíruje terén, tudíž má minimální zábory půdy a proto má výrazně nejnižší odpor. Výpočty nepotvrdily původní předpoklad a prokázaly, že i při započtení přivaděčů do průchodnosti územím je **koridor č.2 (především varianta č.3) výhodnější.**

Pro komplexní hodnocení dané problematiky je ovšem nutné posoudit potřebnost a umístění křižovek i vzhledem k širším vztahům. V minulem roce byl zprovozněn obchvat Opatova, plánuje se obchvat České Třebové a zároveň se zpracovává dopravní studie připojení Žamberecka a Ústeckoorlicka s napojením na R35 v oblasti Vysokého Mýta. Připojení České Třebové a Ústí nad Orlicí na rychlostní komunikaci R35 v oblasti Litomyšl – sever by znamenalo překonání poměrně značného výškového rozdílu, což by ovlivnilo i návrhové parametry možného přivaděče. Dá se tedy předpokládat, že pro napojení České Třebové a Ústí nad Orlicí ve směru na Olomouc bude nákladní

dopravou používána především silnice I/14 a I/43 s napojením na R35 na mimoúrovňové křižovatce Opatovec. Pro připojení Ústí nad Orlicí a případně i České Třebové se ve směru na Prahu nabízí možnost využití stávající silnice I/14 a následně plánovaného přivaděče Choceň – MÚK Vysoké Mýto – západ. Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že je třeba posoudit i rozmístění mimoúrovňových křižovatek na sledovaném úseku R35 bez přivaděče na sever a tudíž bez křižovatky MÚK Česká Třebová (dříve Litomyšl – sever).

Dopravní zatížení mezi Litomyšlí a Českou Třebovou by bylo realizováno po stávajících silnicích, které budou rychlostní komunikaci pouze křižovat bez možnosti napojení a přivaděč na Českou Třebovou a Ústí nad Orlicí by nebyl realizován.

Napojení Litomyšle ve směru od Hradce Králové by bylo možné v případě koridoru č.2 umístit do prostoru Nedošína, do těsné blízkosti města Litomyšle. Při variantě č. 1 by napojení od Hradce Králové zůstalo beze změny (MÚK Řídý). Vzdálenost křižovatek na rychlostní komunikaci R 35 by se zvětšila na 7 až 11km, což odpovídá požadavkům ministerstva dopravy na úspory investičních nákladů.

Při vypuštění přivaděče na sever do České Třebové a Ústí nad Orlicí je možné neuvažovat s MÚK Česká Třebová (dříve Litomyšl – sever), i v tomto případě se jeví **koridor č.2 výhodnější**.

8. Závěr

Po vyhodnocení získaných informací o průchodnosti zájmovým územím liniovými stavbami, porovnání umístění mimoúrovňových křižovatek a s přihlédnutím k širším vztahům, projektant doporučuje objednateli dále neuvažovat s připojením České Třebové a Ústí nad Orlicí na R35 v prostoru Litomyšle. MÚK Česká Třebová (dříve Litomyšl – sever) doporučuje projektant nerealizovat z důvodu předpokládaného nízkého vytížení této komunikace a zvětšení vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek na rychlostní komunikaci. Připojení obou významných celků je možné zajistit úpravou stávajících silnic, případně již zpracovávanými úpravami na těchto komunikacích.

Umístění mimoúrovňových křižovatek, při vypuštění přivaděče na sever nebude ovlivňovat výběr konečného koridoru v posuzovaném úseku. Napojení Litomyšle od Prahy na R35 je možné pro obě varianty umístit optimálně (koridor č.1 MÚK Řídký, koridor č.2 MÚK Nedošín).

Přes dotčené území je možné projít rychlostní komunikací ve dvou koridorech. Koridor č. 1 lemující trasu č.1 a koridor č. 2 lemující trasy č.2 a č.3, a kromě úseku u Kornic i trasu č.5. Z projednání studie jasně vyplývá, že koridor č.1 podporuje město Litomyšl, obec Řídký a Tržek, a sdružení občanů R35 Litomyšl, koridor č.2 preferuje obec Sedliště, Bohuňovice, sdružení Domašice a subjekty hospodařící na přilehlé půdě.

Z výsledků průchodnosti daným územím dle TP 181 jsou varianty č.1 a č.2 téměř totožné a nejmenší odpor má varianta č.3, především z důvodu nejmenšího záboru zemědělské půdy. Rozdíly mezi jednotlivými koridory jsou poměrně malé, ale i po doplňujícím výpočtu se započtením přivaděčů se jeví **výhodnější koridor č.2.**

Nevýhodou tohoto koridoru jsou plochy zemědělské půdy šířky 10-190m mezi rychlostní komunikací a silnicí I/35, jejichž obdělávání se proti stávajícímu stavu podstatně zhorší, ale budou dostupné ze stávající silnice I/35.

Vyhotovil: Ing. Zbyněk Neudert