

ÚZEMNÍ STUDIE

ÚZEMNÍ SOUVISLOSTI PŘELOŽKY SILNICE II/444 NA ÚZEMÍ MOHELNICE A MORAVIČAN S VAZBOU NA DÁLNICI D 35

OBEC	: Mohelnice, Moravičany, Loštice
OKRES	: Šumperk
KRAJ	: Olomoucký
POŘIZOVATEL	: Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje
PROJEKTANT	: Ing. arch. Vladimír Dujka, Kamenná 3858, Zlín
Urbanismus	: Ing. arch. Vladimír Dujka
Doprava	: Ing. Rudolf Nečas
Technická infrastruktura	: Ing. arch. Vladimír Dujka
Ekologie, ÚSES	: Ing. arch. Vladimír Dujka
Geografie, urbanismus	Mgr. Jiří Dujka
Digitální zpracování	: Vojtěch Eichler
Zakázkové číslo	: 2016/00477/OSR/OBJ
Archívní číslo	: 607/16

SRPEN 2016

OBSAH

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	1
1.1. Předmět řešení	1
1.2. Vymezení řešeného území	1
1.3. Cíle řešení	2
1.4. Požadavky na řešení	2
1.5. Obsah dokumentace	2
2. ANALYTICKÁ ČÁST	3
2.1. Širší vztahy	3
2.1.1. Širší geografické vztahy	3
2.1.2. Vlastní poloha řešeného území a jeho potenciály	3
2.1.3. Vyhodnocení spojení na regionální úrovni	4
2.1.4. Vyhodnocení vedení silnice II/444 na území města Mohelnice ve vztahu ke stávající sídelní struktuře	5
2.2. Základní koncepce rozvoje území	7
2.2.1. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje České republiky	7
2.2.2. Vyhodnocení požadavků vyplývajících ze Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje	7
2.3. Základní uspořádání území – urbanistická koncepce	11
2.3.1. Územní plán Mohelnice	11
2.3.2. Územní plán Moravičany	12
2.3.3. Územní plán Loštice	12
2.3.4. Ochrana kulturních hodnot	12
2.4. Veřejná infrastruktura	13
2.4.1. Dopravní infrastruktura	13
2.4.2. Technická infrastruktura	16
2.5. Přírodní složky území a koncepce uspořádání krajiny	19
2.5.1. Geologické a geomorfologické poměry, nerostné suroviny	19
2.5.2. Půdní fond	20
2.5.3. Vodní režim	21
2.5.4. Aktuální stav uspořádání krajiny	22
2.5.5. Ochrana přírody a krajiny	22
2.5.6. Územní systém ekologické stability	23
2.5.7. Rekreační a cestovní ruch	23
3. NÁVRHOVÁ ČÁST	24
3.1. Návrh variantního vedení přeložky silnice II/444	24
3.1.1. Návrh dopravního řešení	24
3.1.2. Dopravní zátěž	32
3.1.3. Hluk ze silniční dopravy	33
3.2. Vyhodnocení navrženého variantního řešení přeložky silnice II/444	36
3.2.1. Vyhodnocení požadavků vyplývajících z Politiky územního rozvoje České republiky	36
3.2.2. Vyhodnocení požadavků vyplývajících ze Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje	37
3.2.3. Vyhodnocení souladu navrženého řešení s platnou ÚPD	40
3.2.4. Vyhodnocení navrženého řešení z hlediska ochrany kulturních hodnot	42
3.2.5. Vyhodnocení navrženého řešení z hlediska dotčení veřejné infrastruktury	42
3.2.6. Vyhodnocení navrženého řešení z hlediska ochrany přírodních složek území a koncepce uspořádání krajiny	43
3.3. Odhad nákladů	51
3.3.1. Metoda odhadu nákladů	51
3.3.2. Tabeleární přehled odhadu nákladů pro jednotlivé varianty	52
3.4. Rámcové shrnutí posuzovaných variant	54
3.5. Výběr výsledné varianty	55
3.6. Závěr	56
3.6.1. Doporučení výsledných variant	56
3.7. Obsah dokumentace	58
3.7.1. Textová část	58
3.7.2. Grafická část	58
3.7.3. Přílohy	58

TEXTOVÁ ČÁST

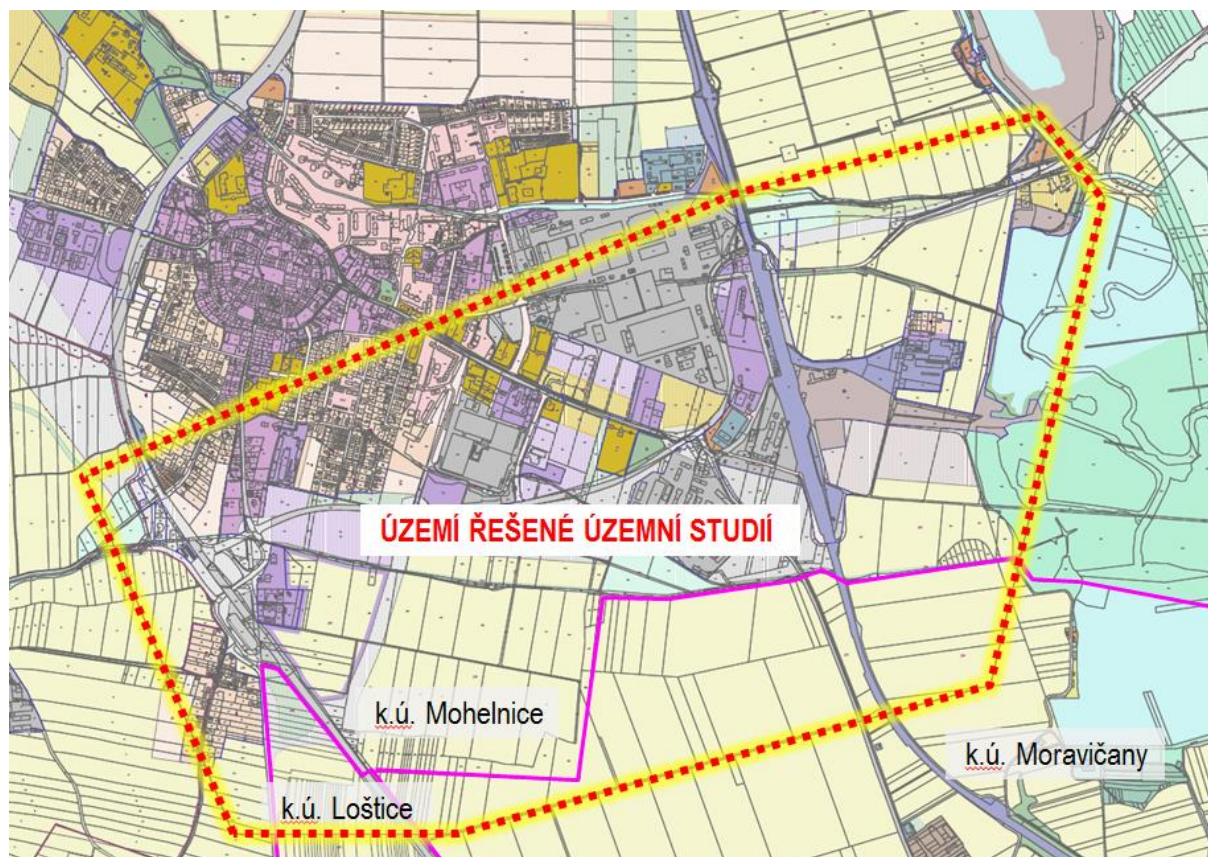
1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1.1. Předmět řešení

- Předmětem řešení územní studie bylo prověření územních souvislostí řešení přeložky silnice II/444 na jihovýchodě města Mohelnice s cílem vedení přeložky z větší části mimo zastavěné území.
- Součástí řešení bylo i prověření vazeb na okolní území, zejména koordinace územních vazeb města Mohelnice a obce Moravičany, včetně dořešení návaznosti na dálnici D 35.
- Rozsah řešeného území zahrnuje dílčí části katastrálních území Mohelnice, Moravičany a Loštice.

1.2. Vymezení řešeného území

- Území řešené touto územní studií leží v jihovýchodní části města Mohelnice, přičemž na jihozápadě zasahuje i do severního okraje správního území města Loštice a na jihovýchodě do severozápadního okraje správního území obce Moravičany.
- Celková výměra řešeného území činí 554 ha (= 100 %), z toho v k.ú. Mohelnice 450,2 ha (= 81 %), v k.ú. Moravičany 88,4 ha (= 16 %) a v k.ú. Loštice 15,4 ha (= 3 %).



Obr. 1. Vymezení řešeného území

1.3. Cíle řešení

- Cílem řešení je urbanistický a územně technický pohled na řešení přeložky silnice II/444 s vazbou na křížení s dálnicí D 35 včetně návrhu řešení okolního území tak, aby přeložka nezasahovala (nebo zasahovala jen v nezbytně nutné míře) do zastavěného území a současně zohledňovala a v maximálně míře respektovala všechny limity využití území, včetně koridoru pro průplavní spojení Dunaj - Odra – Labe.

1.4. Požadavky na řešení

Ze zadání této územní studie¹ vyplynuly mj. tyto základní požadavky na řešení:

- V rámci řešení budou respektovány stávající hodnoty v území a bude zajištěna koordinace s potřebami ochrany přírody a rovněž s ostatními rozvojovými záměry v území včetně navrhovaných rozvojových ploch pro podnikatelské aktivity, které jsou v tomto území vymezeny územním plánem Mohelnice.
- Návrh řešení bude vycházet z aktuálního sčítání dopravy 2010 a bude zpracována prognóza na výhled do roku 2030 pro stanovení budoucího zatížení přeložky silnice II/444. Zároveň bude respektována skutečnost, že v ZÚR OK, ve znění aktualizace č. 1, je homogenizace R 35 (D 35) na normový profil vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

1.5. Obsah dokumentace

- Územní studie obsahuje textovou a grafickou část.
- Textová část je členěna do tří bloků: Základní údaje, Analytická část a Návrhová část.
- Grafická část zahrnuje 9 výkresů, 6 schémat a 4 kartogramy.
- Podrobný obsah dokumentace je uveden na konci této textové části.

¹ Zadání Územní studie „Územní souvislosti přeložky silnice II/444 na území Mohelnice a Moravičan s vazbou na dálnici D 35“, (Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, územního plánování a stavebního řádu, Oddělení územního plánování a stavebního řádu; 03/2016)

2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1. Širší vztahy

2.1.1. Širší geografické vztahy

Město Mohelnice leží na východním okraji Olomouckého kraje a se svými více než devíti tisíci obyvateli patří mezi menší města České republiky. Z administrativního hlediska je od 1.1.2003 střediskem správního obvodu obce III. stupně (obec s rozšířenou působností). V rámci svých administrativních pravomocí spravuje území o rozloze 188 km² s téměř 19 tisíci obyvateli žijících celkem ve 14 obcích (včetně Mohelnice). V rámci Olomouckého kraje hraničí správní obvod obce s rozšířenou působností (SO ORP) Mohelnice na severu s SO ORP Zábřeh, na východě s SO ORP Uničov a na jihu s SO ORP Litovel, na východě pak s SO ORP Moravská Třebová, který je již součástí Pardubického kraje. Celé SO ORP je součástí okresu Šumperk.

Geograficky město leží v údolní nivě řeky Moravy v Mohelnické brázdě. Je nejen důležitým správním, ale i hospodářským a kulturním střediskem Mohelnicka (severní okraj etnografického regionu Hané), pro který je od roku 1999 střediskem Mikroregionu Mohelnicko, který představuje dobrovolný svazek obcí a který je takřka totožný s územím SO ORP Mohelnice. Dopravně leží město na důležitém silničním dopravním tahu nadregionálního až národního významu D35, resp. I/35, spojující jak metropolitní oblast, tak správní středisko Olomouckého kraje na východě s Pardubickým krajem a tím ostatními českými kraji. Ve městě se na tento tah napojuje pobočná větev, představovaná silnicí I/44, která je pokračováním pomoravní dopravní osy dále na sever k Šumperku, rekreační oblasti Jeseníků a do Polska. Z hlediska železniční dopravy leží město sice na hlavním železničním tahu Praha-Olomouc-Ostrava-Bohumín (dnes trať č. 270), avšak nádraží v Mohelnici patří z hlediska dálkové dopravy k méně významným zastávkám. Hospodářský potenciál reprezentují především podniky elektrotechnického průmyslu, řadí se mezi větší výrobní subjekty v odvětví v ČR. Jde o tradičního výrobce elektromotorů Siemens Elektromotory s.r.o. (dříve MEZ) a nově od roku 1994 Hella Autotechnik s.r.o., která se zabývá výrobou světelných komponentů pro automobilový průmysl (investice na zelené louce). Oba podniky patří mezi největší zaměstnavatele Mohelnicka a jsou také klíčovými stabilizátory trhu práce v regionu.

Z hlediska širších sídelně regionálních vazeb leží město v urbanizační oblasti regionálního významu Šumperk-Zábřeh-Mohelnice, která představuje důležitý prvek regionální struktury Olomouckého kraje. Jde o území méně urbanizované, jehož rozvojový potenciál vykazuje určité známky omezení a perifernosti vůči hlavním střediskům kraje. Z hlediska rozvojové polarizace území České republiky leží Mohelnice na rozvojové ose celostátního významu, v Politice územního rozvoje (Aktualizace č. 1 z roku 2015) OS8 Hradec Králové/Pardubice – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Přerov, jež sleduje především dopravní tahy mezi Východními Čechami a Olomouckem a aktivity na ně navázané; přesto se jedná o rozvojovou osu méně důležitého významu. Mohelnice je rovněž součástí urbanizační osy regionálního významu Mohelnice-Zábřeh-Šumperk-Jeseník, která rovněž nepatří mezi nosné rozvojové osy ČR.

2.1.2. Vlastní poloha řešeného území a jeho potenciály

Města Mohelnice, Loštice a obec Moravičany leží na jihozápadním okraji šumperského okresu. Mohelnice je místem, kde se na páteřní osu Pomoraví, procházející zde ve směru sever – jihovýchod, připojuje významná komunikace I/35 propojující Čechy s Moravou. Pomoravní osa je jednoznačně hlavní urbanizační osou, na níž se připojují podružné urbanizační směry. Význam města je posílen procházející tratí č. 270 Praha – Bohumín, která je součástí I. železničního koridoru.

Mohelnice je zároveň významným urbanistickým pólem pomoravního koridoru a kromě toho, že je střediskem mikroregionu Mohelnicko, je zároveň i správním střediskem. Mimo vlastní obytné území jsou zde lokalizovány i průmyslové a výrobní závody, rozsáhlé areály těžby štěrku, zařízení zemědělské prvovýroby, občanské vybavenosti, služeb, dopravy ad. Od okresního města Šumperku je Mohelnice vzdálena cca 25 km. Na jihozápadním a západním okraji města procházejí silně frekventované silnice I. třídy č. 35 a 44. Východně od Mohelnice se nacházejí významné zdroje a jímací území pitné vody, stejně tak jsou zde vytvořeny rozsáhlé plochy těžebních jezer, vzniklé dobýváním štěrku.

Na jihovýchodě navazuje na správní území města Mohelnice katastrální území obce Moravičany. Nejbližší zastavěné území obce Moravičany leží ve vzdálenosti cca 1,2 km od jihovýchodního okraje zastavěného území města Mohelnice. Do území řešeného touto územní studií zasahují pouze stávající plochy zemědělského půdního fondu, plochy silniční a železniční dopravy.

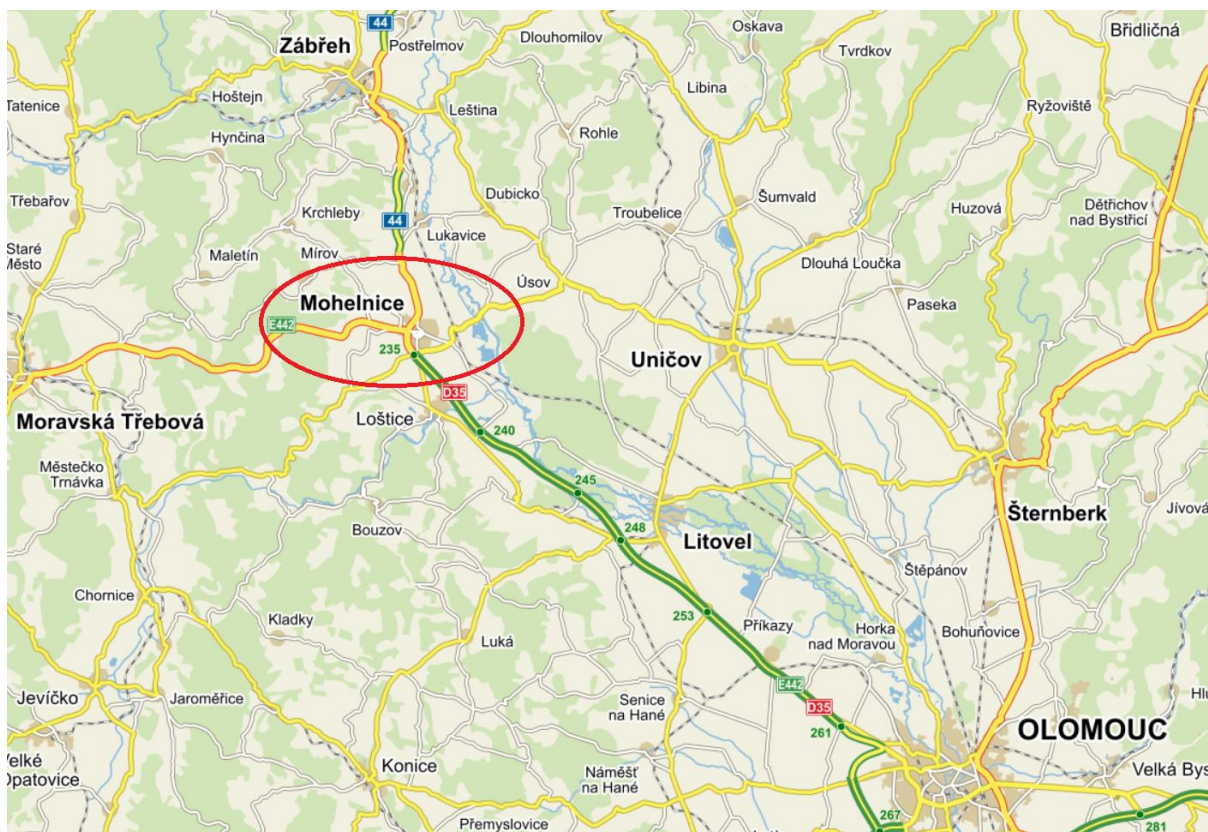
Na jihu navazuje na správní území města Mohelnice katastrální území města Loštice. Nejbližší zastavěné území města Loštice leží ve vzdálenosti cca 1,5 km od jižního okraje zastavěného území města Mohelnice. Do území řešeného touto územní studií zasahují pouze stávající plochy zemědělského půdního fondu

Obecně nejpříznivějším potenciálním předpokladem dalšího vývoje a rozvoje města Mohelnice, včetně sídel v jeho bezprostředním sousedství, je jeho dopravní poloha města při hlavním železničním tahu Praha-Olomouc (-Ostrava) a dvěma silničními tahy D35, resp. I/35 a I/44. Základní dopravní kostru doplňuje silnice II/444, spojující Mohelnici a místní dopravní uzel s levobřežní pomoravní urbanizační osou střední Moravy (Uničov, Šternberk) a komunikacemi do severní části Moravsko-slezského kraje a Polska. Tato dopravní poloha patří mezi nejvýhodnější v rámci šumperského okresu a je pravděpodobné, že bude atraktivní i pro zdroje kvalifikovaných pracovních sil v širokém okolí.

2.1.3. Vyhodnocení spojení na regionální úrovni

Základní dopravní osu území tvoří dálnice D35, jež se na severozápadním okraji Mohelnice dělí na silnice I/35 do Moravské Třebové, Svitav, Litomyšle a Hradce Králové, a I/44 pokračující do Zábřehu, Šumperku, Jeseníku a do Polska. Dopravní uzel, situovaný západně od historického jádra města, tvoří zásadní uzel dálkové dopravy celostátního významu, což má ovšem negativní dopady na bezprostředně sousedící historické jádro. Podle plánované přestavby dopravního uzlu by měla být trasa dálnice D35 v pokračování na Moravskou Třebovou přesunuta mezi lesopark a místní část Podolí a křižovatka dálnice D35 a silnice I/44 (rovněž v přeložce) bude přeložena do prostoru mezi vlastní Mohelnici a její místní částí Křemačov a Libivá.

Pro lokální dopravu je významný dopravní uzel při mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Mohelnice-jih, situovaném jihozápadně od centra. MÚK slouží jednak pro dopravní napojení města z jihu, jednak je uzlem tří silnic II. třídy regionálního významu. Silnice II/635 je bývalou hlavní silnicí do Olomouce, a nyní kromě záložní funkce za dálnici D35 slouží i k dopravní obsluze Loštic, Mladče, Litovle a dalších obcí na trase. Silnice II/644 pokračuje západně do části Mohelnice - Újezd a dále do Vranové Lhoty a Městečka Trnávka, čímž propojuje Mohelnicko s oblastí Malé Hané, Jevíčkem a Boskovickem. Silnice II/444 prochází průmyslovou zónou na jižním okraji města Mohelnice a směřuje na východ do Úsova a na dále do Uničova, kde se napojuje na další silnice regionálního významu. V Úsově se rovněž připojuje silnice II/315, tvořící levobřežní dopravní osu v úseku Mohelnice/Úsov – Zábřeh. Dopravní význam silnice II/444 by měl do budoucna stoupat, v aktuálně platných Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje (ve znění aktualizace č. 1) je uvedena řada přeložek a dílčích obchvatů jednotlivých obcí.



Obr. 2. Poloha města Mohelnice v širším regionálním kontextu (zdroj: <https://mapy.cz/>)

2.1.4. Vyhodnocení vedení silnice II/444 na území města Mohelnice ve vztahu ke stávající sídelní struktuře

Silnice II/444 začíná na MÚK Mohelnice-jih v km 235 dálnice D35. Odtud pokračuje na východ, po několika stech metrech se táhlým obloukem začíná stáčet na sever. Mezi křižovatkami s Olomouckou a Družstevní ulicí se nacházejí dvě odbočky do města (na sever) a dvě odbočky k jihu, sloužící k účelovému napojení provozoven a výrobních podniků. Uprostřed oblouku nejprve odbočuje západním směrem Družstevní ulice (spojení do města), následně odbočuje k jihozápadu silnice III/4441 do Moravičan. Severně od železniční stanice Mohelnice překonává mimoúrovňovým křížením (podjezd) železniční trať č. 270, za níž pokračuje trasou s několika směrovými oblouky k nově vybudované přeložce v oblasti Bagrů. Úsek mezi podjezdem a přeložkou u Bagrů by měl být rovněž přeložen, mimoúrovňové křížení by mělo být změněno na nadjezd.

Z urbanistického hlediska prochází silnice II/444 od svého počátku až po křižovatku s Družstevní ulicí v návaznosti na zastavěné území města Mohelnice, mezi Družstevní ulicí a podjezdem je součástí zastavěného území. Z velké části silnice sousedí s plochami určenými pro výrobu, a to jak s velkými výrobními areály (Hella, Siemens), tak s menšími provozovnami. Obytná funkce se v sousedství silnice vyskytuje pouze za křižovatkou s Olomouckou ulicí, severně od silnice se nacházejí obytné plochy v ulicích Jižní a Luční. Tyto plochy jsou od silnice odděleny plochami zeleně. Západně od křižovatky s Družstevní ulicí se nachází městský hřbitov.

Trasa silnice II/444 v současné podobě je výsledkem mnohaletého vývoje dopravního uspořádání města. Základem cestní sítě ve městě bylo křížení cest na mohelnickém náměstí. Odtud vycházely komunikace k jihu (Olomoucká ul., na Loštice a Olomouc), západu (Třebovská ul., k Moravské Třebové a Svitavám) a východu (Smetanova ul., k Úsovu). Severní směr na Zábřeh není v nejstarších konturách půdorysu města patrný, avšak existoval v podobě dnešní ulice U Brány a dále v dnes již nejasné urbanistické stopě přes nové plochy sídliště. Směr na východ, alternativa dnešní silnice II/444,

pokračoval ulicemi Smetanovou, náměstím Tyrše a Fügnera a Nádražní ulicí, jež se u pošty stáčí k severovýchodu. Další pokračování procházelo areálem dnešního Siemensu a navazovalo na ulici Nádraží u východní brány do areálu. Železniční trať byla křížena úrovně, jak je patrné i na dnešních leteckých snímcích.

V souvislosti s rozšiřováním areálu Siemensu po 2. světové válce byla část silnice na Úsov změněna na vnitroareálovou komunikaci a vytvořen obchvat. Ten byl veden jižně a východně od areálu a jedná se o dnešní Družstevní ulici. Napojení u pošty dnes není v terénu příliš patrné, veřejný prostor byl upraven pro přímý průjezd Nádražní – Družstevní. Z části Nádražní ulice mezi poštou a Siemensem se stala komunikace místního významu, nicméně na její dřívější význam poukazuje jak urbanistická stopa, tak úprava veřejného prostoru. V areálu Siemensu je zachována urbanistická stopa jen částečně, zbytek byl výrazně pozměněn a zastavěn. Postupem času došlo rovněž ke krátké přeložce v oblasti zábřežského zhlaví stanice Mohelnice, kdy byl odstraněn úrovněvý přejezd a nahrazen mimoúrovňovým křížením (podjezdem) několik desítek metrů severně od původního přejezdu. K úpravě muselo dojít ještě před rokem 1930, pravděpodobně v souvislosti s úpravou železniční trati a prodloužením mohelnického nádraží.

Význam Mohelnice jako důležitého cestního uzlu byl zachován i v rámci silniční sítě. V Mohelnici byla ukončena část rychlostní silnice (dnes dálnice) R35 z Olomouce s plánovaným pokračováním do Čech, na niž navazuje stávající silnice I/35, sledující trasu původní císařské silnice. Urbanisticky poměrně necitlivým způsobem byl vybudován obchvat parametrů rychlostní silnice, který prochází západně od historického jádra a tvoří výraznou bariéru v rozvoji města západním směrem. Čtyřproudá silnice pokračuje jako silnice I/44 na Libivou, Zábřeh a Šumperk, čímž z dopravního hlediska odklonila z centra města (resp. z okružních komunikací podél historického jádra – ul. Okružní, Zábřežská, Mlýnská) dálkovou dopravu ve směru sever-jih a sever/jih-západ.

Doprava východním směrem byla přibližně až do 80. let 20. století vedena Olomouckou a Okružní ulicí na dnešní náměstí Tyrše a Fügnera a odtud Nádražní a Družstevní ulicí. Pro odvedení dálkové dopravy z centra města byl vyprojektován a následně vybudován jižní obchvat města. Vycházel z MÚK v km 235 Mohelnice-jih a na původní přeložku se napojoval na křižovatce s Družstevní ulicí východně od mohelnického hřbitova. Původně byl obchvat veden volnou příměstskou krajinou, převážně v plochách orné půdy, až v oblasti křižovatky s Družstevní ulicí se dostával do zastavěného území továrně-výrobního okrsku. Rozvoj průmyslových a posléze i obchodních aktivit v Mohelnici vedl k téměř úplnému obestavení severní strany dálnice (plochy mezi obchvatem a Družstevní ulicí); dominantní provoz zde má firma Hella, zaměřená na výrobu žárovek a osvětlovacích prvků do automobilů. Kolem roku 2010 začala vznikat zástavba i jižně od obchvatu, do budoucna je zde plánován další rozvoj.

V souvislosti s přestavbou MÚK Mohelnice-jih v rámci výstavby prodloužení dálnice D35 na západ, stejně jako v návaznosti na rozvoj průmyslových a obchodních aktivit na jihu Mohelnice je plánována další dílčí úprava obchvatu města a napojení na dálnici. Tato územní studie slouží k technickému, geografickému a urbanistickému posouzení vybraných variant, a to jak ve vztahu k lokálním podmínkám a dopravnímu napojení města Mohelnice, tak v regionálním kontextu silnice II/444 a oblastí východně od města Mohelnice, které tato komunikace obsluhuje.

2.2. Základní koncepce rozvoje území

2.2.1. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje České republiky

a) Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Dne 15.4.2015 Vláda České republiky projednala a usnesením č. 276/2015 schválila dokument „Aktualizace č. 1 PÚR ČR“. Doposud platná „Politika územního rozvoje ČR 2008“ přestala v měněných částech platit a platí již „Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1“. V Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále také „PÚR ČR“) jsou mj. vymezeny rozvojové oblasti a rozvojové osy.

Rozvojové oblasti jsou vymezeny správními obvody obcí s rozšířenou působností (ORP), ve kterých se projevují zvýšené požadavky na změny v území z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu a těch, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Rozvojové osy jsou vymezeny správními obvody ORP s výraznou vazbou na významné dopravní cesty.

Správní území města Mohelnice (ORP Mohelnice) je součástí rozvojové osy OS8 Hradec Králové / Pardubice – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Přerov. Jedná se o území ovlivněné dálnicí D35 (původně rychlostní silnicí R35) v úseku Mohelnice – Olomouc a její připravovanou částí v úseku Sedlice – Moravská Třebová – Mohelnice, připravovanou dálnicí D55 (původně rychlostní silnicí R55) v úseku Olomouc – Přerov, železničními tratěmi č. 010 v úseku Pardubice – Česká Třebová (I. tranzitní železniční koridor), č. 270 Česká Třebová – Přerov (III. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Vysoké Mýto, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Svitavy, Moravská Třebová, Zábřeh a Mohelnice.

V Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje (ZÚR OK) byla Rozvojová osa OS8 dále zpřesněna. Dle ZÚR OK jsou východní část správního území města Mohelnice (tj. k.ú. Mohelnice, Křemačov, Květín, Libivá, Podolí u Mohelnice, Řepová a Újezd u Mohelnice), sousední město Loštice i obce Moravičany (a Palonín - není řešena v této ÚS) součástí výše uvedené rozvojové osy OS8.

Z úkolů pro územní plánování vyplývají z PÚR ČR pro území řešené touto územní studií tyto konkrétní požadavky na řešení, zapracování nebo upřesnění:

- Koridor kapacitní silnice R35a v úseku Sedlice (Hradec Králové) – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice (E442); jedná se o paralelní trasu odlehčující dálnici D1; součást TEN-T.

V platném územním plánu Mohelnice, ve znění jeho 1. změny, i v Územním plánu Loštice, je v rámci jejich správních území již zpřesněna a zapracována dílčí část koridoru rychlostní silnice R35 (Sedlice/Hradec Králové – Moravská Třebová – Mohelnice).

V současnosti jsou v rámci řešení územní studie „D35 Staré Město - Mohelnice – Doplnění podkladů pro přepracování dokumentace EIA“ (zpracovatel Valbek, spol. s r. o., 03/2016) mj. prověřovány i možnosti úpravy řešení mimoúrovňových křižovatek (MÚK) MÚK Mohelnice – sever a MÚK Mohelnice – jih. Navrhovaná úprava MÚK Mohelnice - jih je promítnuta i do řešení této územní studie.

2.2.2. Vyhodnocení požadavků vyplývajících ze Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje

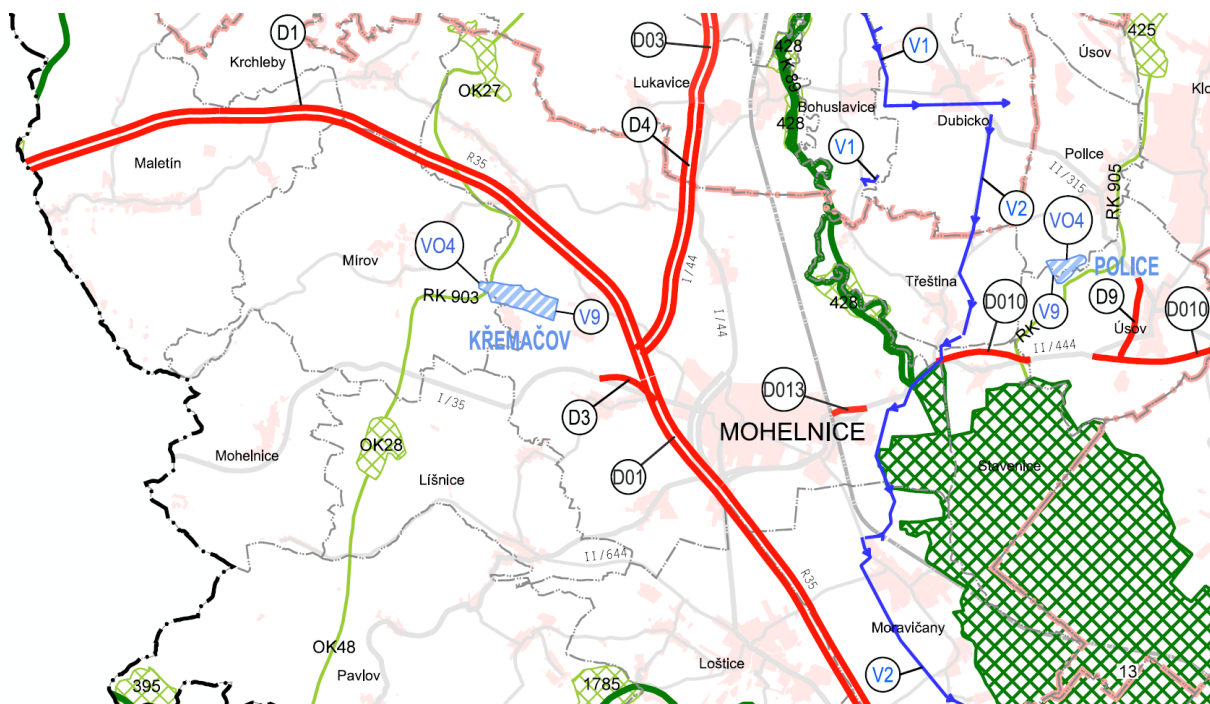
Správní území měst Mohelnice, Loštice i obce Moravičany, jejichž dílčí části jsou vymezeny jako řešené území této územní studie (viz výše) bylo řešeno v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje (ZÚR OK), které byly po projednání na zasedání Zastupitelstva Olomouckého kraje dne 22. února 2008 a v souladu s usnesením UZ/21/32/2008, vydány formou opatření obecné povahy. 1.

aktualizace ZÚR OK byla vydána Zastupitelstvem Olomouckého kraje opatřením obecné povahy čj. KUOK 28400/2011 dne 22.4.2011, s nabytím účinnosti dne 14.7.2011.

a) Zpřesnění vymezení ploch a koridorů nadmístního významu

Ze ZÚR OK vyplývá pro území řešené touto územní studií požadavek na respektování následujících záměrů, které jsou součástí řešení platných územních plánů měst Mohelnice, Loštice a obce Moravičany:

- silnice R 35 (Mohelnice – hranice OLK, výstavba nového tahu) [D1]²
- silnice R35 (homogenizace na normový profil směrově dělené komunikace, rekonstrukce křižovatek v úseku Křelov – Mohelnice) [D14]
- silnice R 35 (Mohelnice – Moravská Třebová, včetně souvisejících staveb) [D01]
- silnice II/444 (Mohelnice, přeložka a směrová úprava) [D013]
- propojení úpravny vody Dubicko se skupinovým vodovodem Litovel [V2]
- plochy nadregionálního ÚSES [NRBK K 89, NRBC 13 Vrapač-Doubrava]
- výhledová trasa (územní rezerva) pro dálkový přivaděč pitné vody DV Hanušovice – Moravičany [VP4]
- vodní cesta (průplav D-O-L)



Obr. 3. Výřez z Výkresu VPS, VPO a asanační nadmístního významu platných ZÚR OK

b) Rozvojová oblast nadregionálního významu RO 2

Převážná část správního území města Mohelnice (vyjma místních částí Studená Loučka, Buková a Bušín) je součástí vymezené *rozvojové oblasti* nadregionálního významu *RO 2 Šumperk-Zábřeh-Mohelnice*. Z úkolů pro územní plánování obcí vyplývají pro území řešené touto územní studií tyto požadavky na řešení územních souvislostí:

² Označení dle ZÚR OK

- obchvat rychlostní silnice R35
- propojení úpravny Dubicko se skupinovým vodovodem Litovel
- napojení vodních zdrojů Leština, Hrabová, Zvole a Lukavice na úpravnu vody Dubicko;
- z hlediska přístupnosti orientovat těžbu nerostných surovin do území ploch ložisek a prognózních zdrojů s nejnižšími střety, popř. řešitelnými limity a podmíněně vyhovujícího území;
- minimalizovat negativní dopady do podmínek životního prostředí, zejména ve vztahu k rekreačnímu zázemí oblasti a lokalizaci podnikatelských aktivit (zejména průmyslových zón).

c) Rozvojové plochy nadmístního významu

V souladu se ZÚR OK byla zpracována souhrnná dokumentace *Územní studie lokalit rozvojových ploch pro podnikatelské aktivity v rozvojových oblastech RO 2 Šumperk – Zábřeh – Mohelnice, RO 3 Lipník nad Bečvou – Hranice, RO 4 Uničov – Litovel, RO 5 Jeseník a RO 7 Prostějov*, jejíž součástí je dílčí část nazvaná *Rozvojová oblast s nadregionálním významem RO 2 Šumperk – Zábřeh – Mohelnice s obcemi Šumperk, Bludov, Leština, Lukavice, Postřelmov, Rájec, Zábřeh, Zvole, Mohelnice*. (zpracovatel: Alfaprojekt Olomouc a.s., 12/2008). Cílem územní studie bylo bližší prověření a upřesnění reálných možností v území pro situování rozvojových ploch pro podnikatelské aktivity s ohledem na ochranu jednotlivých složek životního prostředí, zatížení území limity, na potřebnou dopravní a energetickou dostupnost, realizovatelnost a to při plném respektování urbanistických zásad a principů využívání území.

- Ve správním území města Mohelnice byla vymezena plocha: lokalita RO 2/09 – k.ú. Mohelnice (výměra: 19,70 ha)
- Uvedená plocha je zpracována v platném územním plánu ve formě dílčích ploch výroby a skladování M-V11 a M-V12. Jižní část původně vymezené plochy RO 2/09 je vymezena jako územní rezerva pro výrobu a skladování. V rámci doplňujících průzkumů a rozborů (06/2016) bylo zjištěno, že původně navržená plocha M-V11 je již realizována a probíhají přípravné práce na realizaci části navržené plochy M-V12.

d) Zdroje nerostných surovin

Východní část řešeného území města Mohelnice je součástí vymezené specifické oblasti ST1, kde se připouští zahájení přípravy dalších těžeb menšího plošného rozsahu s dostatečným objemem zásob a s dlouhodobou životností (rozsah všech těžeb prováděných současně celkem nepřekročí plochu 45 ha) postupem dle „územní studie štěrkopísků“, tedy jen za splnění zákonných podmínek respektujících co nejnižší zátěž na jednotlivé složky životního prostředí a zejména v oblasti dopravní zátěže mimo zastavěná území obcí; v místě plánovaných těžeb realizovat pokud možno v maximální míře přírodě blízká protipovodňová opatření s maximálním využitím retenční schopnosti a bilance objemů skryvek při stavbě a opravách povodňových hrází, bočních poldrů apod. pro ochranu obcí.

- Specifická oblast ST1 byla řešena v dokumentaci *Územní studie využití oblastí s vysokou koncentrací prováděné a připravované (očekávané) těžby nerostných surovin ST1 – ST6 (štěrkopísky) na území Olomouckého kraje (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.; 09/2009)*. Územní plán Mohelnice respektuje stávající vymezená ložiska nerostných surovin označená v předmětné územní studii ST1-4, ST1-5 a ST1-12.
- Návrhem nové trasy přeložky silnice II/444 by nemělo dojít k žádnému dotčení ložisek nerostných surovin.

e) Podmínky pro umíst'ování obnovitelných zdrojů energie

V Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje (ZÚR OK) je v bodě 74.7 kromě jiného uvedeno: „Při využívání území nepřipustit umíst'ování staveb a zařízení obnovitelných zdrojů energie (větrné turbíny, větrné parky, elektrárny, sluneční parkové elektrárny, MVE), v chráněných částech přírody, zejména v CHKO, MZCHÚ, přírodních parcích, oblastech NATURA 2000 a nadregionálních a regionálních skladebných prvcích ÚSES, oblastech s ochranou krajinného rázu – přírodních parcích a kulturních krajinných oblastí (KKO) a na půdách I. a II. třídy ochrany ZPF. Pro situování větrných elektráren v krajině jsou závazné regulativy Územní studie na umíst'ování větrných elektráren na území Olomouckého kraje, registrované dne 23.2.2009 v evidenci územně plánovací činnosti. Ve správních územích měst Mohelnice a Loštice, ani ve správním území obce Moravičany se v současnosti nenacházejí žádné větrné elektrárny, ani v ÚPD jednotlivých sídel nejsou navrženy žádné plochy pro umíst'ování větrných elektráren.

V jihovýchodní části území řešeného touto územní studií, je v rámci části navržené plochy pro výrobu a skladování M-V10, realizována fotovoltaická elektrárna.

f) Území významná pro situování protipovodňových opatření

Východní část správního území města Mohelnice se dle ZÚR OK nachází v území, které je vymezeno jako: *území významné pro situování protipovodňových opatření*.

- V roce 2004 byla zpracována *Studie souboru staveb obnovy retence údolní nivy Mohelnické brázdy v úseku Moravičany – Olšany* (AQUATIS, a.s., 12/2004). Ve východní části řešeném území města Mohelnice byly navrženy ochranné hráze (označené jako „stavba č. 18“). Tato dokumentace již není aktuální (viz dále *Posouzení lokalit suchých nádrží Jeřmaň VP2 a Mohelnice VP3*).
- V roce 2009 byla zpracována *Studie ochrany před povodněmi na území Olomouckého kraje* (Pöyry Environment a.s., Brno; 03/2007). Ve správním území města Mohelnice nebyla navržena žádná konkrétní opatření.
- V roce 2009 byla zpracována studie *Posouzení lokalit suchých nádrží Jeřmaň VP2 a Mohelnice VP3* (Pöyry Environment a.s., Brno; 12/2009). Ze závěrů studie vyplynulo, že potřeba hájení předmětných nádrží pro účely ochrany před povodněmi se jeví jako překonaná a nebylo doporučeno pokračovat v územní ochraně lokalit suchých nádrží Jeřmaň a Mohelnice pro účely ochrany před povodněmi.

V území řešeném touto územní studií, byla v Územním plánu Mohelnice, v rámci navržené plochy silniční dopravy M-D7, určené pro přeložku silnice II/444 (v úseku mezi železniční tratí č. 270 a mostem přes řeku Mírovku), uvažována i realizace protipovodňového opatření (hráze). Kromě tohoto záměru se ve vymezeném řešeném území nenacházejí žádné stávající ani navržené ochranné protipovodňové hráze.

g) Požadavky na respektování stávajících jevů nadmístního významu (stabilizovaný stav)

V rámci řešení územní studie musí být v maximální míře respektovány a zohledněny následující stabilizované jevy nadmístního významu:

- dálnice D35
- silnice I/44, II/444, II/644
- železniční trať č. 270
- zásobovací vodovodní řady
- trasy VTL plynovodů
- elektrická vedení VVN 110 kV
- dobývací prostory a chráněná ložisková území nerostných surovin

- CHOPAV Kvartér řeky Moravy
- CHKO Litovelské Pomoraví
- EVL soustavy Natura 2000
- stanovená záplavová území Q₁₀₀.
- stávající plochy nadregionálního a regionálního ÚSES

2.3. Základní uspořádání území – urbanistická koncepce

V následujícím textu je uveden popis funkčního uspořádání území a jsou popsány základní vstupy determinující řešené území, které vyplývají z územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí.

2.3.1. Územní plán Mohelnice

- Územní plán Mohelnice byl zpracován v letech 2006 - 2008 a nabyl účinnosti dne 1.10.2008. Změna č. 1 byla zpracována v letech 2012 - 2013 a nabyla účinnosti dne 23.1.2014. V současnosti se připravuje zpracování jeho 2. změny.
- Převážná část území vymezeného pro řešení této územní studie (450,2 ha z celkové výměry 554 ha, tj. cca 81 %) náleží do správního území města Mohelnice.
- V severozápadní a západní části řešeného území jsou vymezeny stabilizované i návrhové plochy individuální i hromadné zástavby, plochy smíšené obytné, plochy občanského vybavení, plochy smíšené výrobní, plochy veřejných prostranství a plochy izolační zeleně. Tato část není přímo dotčena návrhem nové trasy silnice II/444.
- V jihovýchodní a východní části města Mohelnice mají převažující zastoupení stabilizované výrobní plochy, částečně doplňované plochami občanské vybavenosti (nákupní centra, hřbitov). V území východně od železniční trati č. 270 probíhá intenzivní těžba nerostných surovin.
- Nové výrobní plochy jsou územním plánem směřovány zejména do jihovýchodního kvadrantu města, kde navazují na dominující výrobní areály firem Siemens, Hella a Mohelnická zemědělská.
- V současnosti je již realizovaná plocha výroby a skladování M-V11, část ploch smíšených výrobních M-V6, M-V7, část plochy občanského vybavení M-O4 a probíhají přípravné práce na realizaci části navržené plochy výroby a skladování M-V12. Na části plochy výroby a skladování M-V10 je realizována fotovoltaická elektrárna. Navržené plochy pro výrobu a skladování M-V3, M-V4 a M-V9 dosud nebyly realizovány. Zatím netěžená zůstává i navržená plocha těžby nerostů M-T3.
- Jižně od navržené plochy smíšené výrobní M-V4 je mezi stávající areálem ČSAD a navrženou plochou silniční dopravy M-D5 územním plánem vymezena plocha územní rezervy, určená pro smíšenou výrobu.
- Jižně od navržené plochy výroby a skladování M-V12 je územním plánem vymezena plocha územní rezervy, určená pro výrobu a skladování.
- V západní části řešeného území je navržena plocha silniční dopravy M-D4, určená pro úpravu mimoúrovňové křižovatky Mohelnice – jih.
- V poloze jižně od Mohelnice je navržena plocha silniční dopravy M-D5, určená územním plánem pro realizaci nového propojení dálnice D35 se stávající silnicí II/444 v prodloužení ulice Za Penzionem.
- Na severovýchodním okraji řešeného území je v prodloužení stávajícího podjezdu pod železniční tratí č. 270 navržena plocha silniční dopravy M-D7, určená územním plánem pro realizaci přeložky silnice II/444 v úseku železniční podjezd - most přes Mírovku.
- Ve střední části řešeného území je v poloze východně od hřbitova, v místě křížení silnic II/444, III/4441 a III/4446, navržena plocha silniční dopravy M-D6, určená pro realizaci nové křižovatky.
- Vodní tok Újezdka je vymezen jako trasa částečně funkčních lokálních biokoridorů. Na levém břehu Újezdky jsou vymezeny plochy krajinné zeleně M-Zk2 až M-Zk5 určené pro doplnění biokoridoru na požadované parametry. Jižně od areálů firem Montix, a.s. a Mohelnická zeměděl-

ská a.s., je navržena plocha M-U2, určená pro založení chybějícího lokálního biocentra (LBC) *Za cihelnou*.

- Na severním okraji řešeného území protéká vodní tok Mírovka, který je vymezen jako trasa částečně funkčních lokálních biokoridorů. Východně od železniční trati je navržena plocha M-U3, určená pro založení chybějícího lokálního biocentra (LBC) *Za tratí*.
- Jihovýchodním okrajem řešeného území je vedena výhledová trasa (územní rezerva) průplavu Dunaj – Odra – Labe (D-O-L).
- Východní část řešeného území, která leží v Chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví, je vymezena jako stávající plochy těžby nerostných surovin, vodní plochy a plochy biocenter (nadregionální biocentrum *Vrapač – Doubrava*).
- Na severovýchodním okraji řešeného území je navržena plocha občanského vybavení M-O10.
- Zbývající plochy jsou vymezeny jako plochy zemědělského půdního fondu

2.3.2. Územní plán Moravičany

- Územní plán obce (ÚPO) Moravičany byl zpracován v letech 1996 - 2003 a nabyl účinnosti dne 4.8.2003. Změna č. 1 byla zpracována v letech 2008 - 2010 a nabyla účinnosti dne 17.12.2010. V současnosti se zpracovává nový Územní plán Moravičany.
- Plochy řešené touto územní studií náležející do správního území obce Moravičany zaujímají 88,4 ha z celkové výměry 554 ha, tj. cca 16 %.
- V jihovýchodní části území řešeného toto územní studií jsou *Územním plánem obce Moravičany* vymezeny pouze stabilizované plochy silniční a železniční dopravy (silnice III/4441, železniční trať č. 270) a stabilizované plochy zemědělského půdního fondu (orná půda) a dílčí úsek výhledové trasy (územní rezerva) průplavu Dunaj – Odra – Labe (D-O-L).
- Řešení zpracovávaného Územního plánu Moravičany je v území řešeném touto územní studií totožné s řešením dosud platného ÚPO Moravičany.

2.3.3. Územní plán Loštice

- Návrh Územního plánu Loštice byl zpracován v r. 2008 a nabyl účinnosti dne 4.3.2009.
- Plochy řešené touto územní studií náležející do správního území města Loštice zaujímají 15,4 ha z celkové výměry 554 ha, tj. cca 3 %.
- V jihozápadní části území řešeného toto územní studií jsou platným *Územním plánem Loštice* navrženy plocha dopravní infrastruktury D/1, určená pro úpravu mimoúrovňové křižovatky Mohelnice – jih a plocha smíšená nezastavěného území S/15 vyplňující území mezi dálnicí D35 a silnicí II/635 (obě mimo k.ú. Loštice).
- Zbývající plochy jsou vymezeny jako plochy zemědělské – orná půda.

2.3.4. Ochrana kulturních hodnot

a) Prohlášené kulturní památky

Nemovité kulturní památky jsou chráněné zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a jsou evidovány v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod rejstříkovými čísly.

V území řešeném územní studií se nachází tyto kulturní památky:

- Kaple sv. Petra a Pavla (Horní Krčmy); č. rejstříku: 103667
- Socha sv. Jana Nepomuckého (ul. Olomoucká); č. rejstříku: 17398/8-2140
- Kaple sv. Leonarda (silnice II/444 do Stavenic); č. rejstříku: 16114/8-1054

b) Ostatní památky (památky místního významu)

- Kaple sv. Marka (silnice III/4441 do Moravičan)

c) Archeologické lokality

- Celé řešené území lze klasifikovat jako území archeologického zájmu s doloženými i předpokládanými archeologickými lokalitami.
- V řešeném území jsou evidována archeologická naleziště I. a II. typu.

2.4. Veřejná infrastruktura**2.4.1. Dopravní infrastruktura**

Z hlediska silničních dopravních vztahů je řešené území tvořeno dálnicí D 35 s MÚK Mohelnice – jih a silnicí II/444 Mohelnice – Šternberk – Město Libavá s křižovatkami s připojenými komunikacemi. Jedná se o následující komunikace:

a) Silniční doprava**1. Dálnice D 35**

Dálnice D 35 přichází na k.ú. Mohelnice z jihovýchodu od Olomouce. Následně se stáčí pravým obloukem až k mimoúrovňové křižovatce. Odtud pokračuje v přímé západním směrem. Jižní část silnice je čtyřpruhová směrově dělená se živičným krytem. Úsek vedoucí k západu je dvoupruhový s odbočovacími a připojovacími.

2. Silnice II/444

Silnice II/444 odbočuje v jižní části Mohelnice z dálnice D 35 na mimoúrovňové křižovatce Mohelnice - jih. Odtud vede v přímé východním směrem jižně od zastavěného území. Ve východní části města se levým obloukem stáčí k severu. Zde se k ní připojují na dvou stykových křižovatkách silnice III/4441 a III/4446. Následně v pravém oblouku o malém poloměru podchází pod železniční trati (výškové omezení 3,4 m), na který navazuje pravý směrový oblouk o velmi malém poloměru a vzápětí levý oblouk s malým poloměrem. Zde se k silnici připojuje z jihu účelová komunikace vedoucí k areálu firmy Atlas Moravia. Silnice II/444 dále pokračuje rovinatým územím východním směrem v přímé, na kterou navazují dva protisměrné oblouky o dostatečném poloměru. U areálu firmy Alax se trasa stáčí k severovýchodu. Vodní kanál překračuje úzkým mostem šířky 3,5 m s omezenou tonáží.

3. Silnice II/644 (Městečko Trnávka – Vranová – Mohelnice)

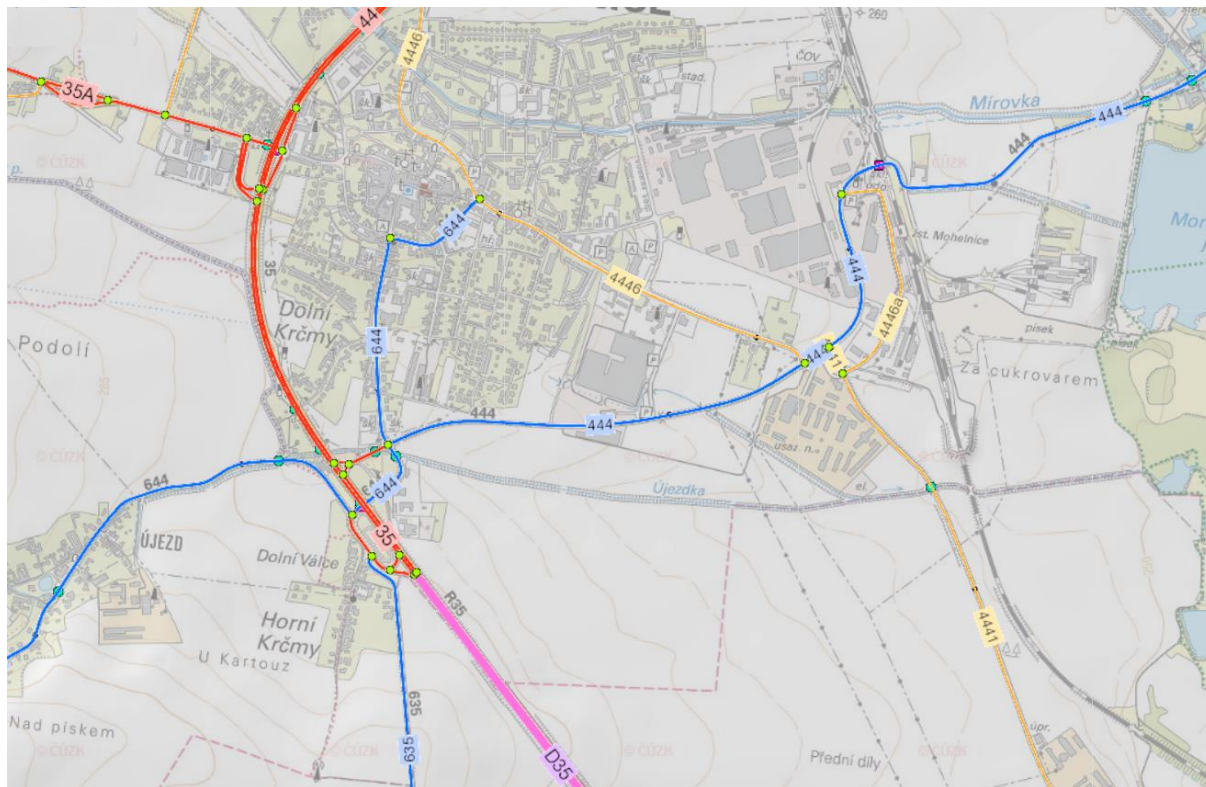
Silnice přijíždí do Mohelnice ze západu v přímé. U garáží se pravým obloukem stáčí k jihovýchodu a severně od místní části Horní Krčmy se připojuje do větve mimoúrovňové křižovatky na dálnici D 35. Dále pokračuje po větvi severovýchodním směrem, podjíždí D 35 a levým obloukem se dostává na průsečnou křižovatku se silnicí II/444. Odtud vede severním směrem po ulici Olomoucká až na křižovatku se silnicí III/035 38 u autobusového nádraží.

4. Silnice III/4441 (Mohelnice – Moravičany – Řimice)

Silnice začíná na místním obchvatu v jihovýchodní části města Mohelnice na stykové křižovatce se silnicí II/444. Odtud vede v přímé s několika směrovými oblouky o velkém poloměru k jihovýchodu.

5. Silnice III/4446 (Mohelnice – průjezdná)

Tato silnice tvoří propojení silnic I/44 a II/444 ve vlastní Mohelnici. Silnice začíná na severním okraji Mohelnice na stykové křižovatce se silnicí I/44. Odtud vede k mostu přes řeku Mírovku, levým obloukem s následnými dalšími oblouky obtáčí historické jádro města. Na náměstí Tyrše a Fügnera se trasa stáčí k jihovýchodu a v přímé kolem hřbitova se napojuje stykovou křižovatkou na silnici II/444.



Obr. 4. Výřez ze silniční mapy (zdroj: <https://geoportal.gov.cz/>)

6. Dopravní zátěž

Podkladem pro určení dopravní zátěže jsou výsledky celostátního sčítání dopravy v České republice z roku 2010, které provádělo Ředitelství silnic a dálnic České republiky, závod Brno, a to na silnici II/444 (sčítací stanoviště 7-1010, 7-1013, 7-1014), II/644 (7-0022), III/4441 (7-5280) a III/4446 (7-1011).

Tab. 1. Roční průměrná denní intenzita za 24 hod. (RPDI)

silnice	stanoviště	T	O	M	S	n _d	n _n
II/444 – východ	7-1010	412	2 456	86	2 954	172	26
II/444 – střed	7-1013	788	3 108	77	3 973	231	35
II/444 – západ	7-1014	919	3 405	79	4 403	256	39
II/644 – sever	7-0022	279	2 124	42	2 445	142	21
III/4441	7-5280	178	875	26	1 079	63	9
III/4446	7-1011	436	3 213	72	3 721	216	33

Tab. 2. Použité symboly v tab.1.

T	Těžká motorová vozidla a přívěsy	S	Součet všech motorových vozidel a přívěsů za 24 hod.
O	Osobní a dodávkové automobily	N_d	Průměrná denní hodinová intenzita (06 - 22 hod.)
M	Jednostopá motorová vozidla	N_n	Průměrná noční hodinová intenzita (22-06 hod.)

7. Nehodovost

V řešeném území byla nehodovost na silnici II/444 zjištěna v Jednotné dopravní vektorové mapě. Za období 2007 – 06/2016 se ve sledovaném úseku udál následující počet nehod:

Tab. 3. Přehled nehod ve sledovaném úseku silnice II/444

č.	Místo (lokalita)	Počet nehod
1	Křižovatka II/444 a II/644	10
2	Křižovatka II/444 a MK Za Penzionem	4
3	Křižovatka II/444 a MK Za areálem Hella	6
4	Křižovatka II/444 a II/4464	5
5	Křižovatka II/444 a II/4441	5
6	II/444 – přechod u ČS PHM	5
7	II/444 - podjezd	8
8	II/444, úsek podjezd - most	10

b) Železniční doprava

Ve východní části řešeného území prochází dvoukolejná železniční trať č. 270 Bohumín – Přerov - Česká Třebová, která je dle zákona č. 266/1996 Sb. „o drahách“ zařazena do kategorie celostátních drah. Traťový úsek Červenka – Zábřeh je součástí přípojně větve II. tranzitního koridoru, která zajišťuje spojení I. a II. koridoru. II. Železniční koridor je dle mezinárodní dohody AGC součástí mezinárodní železniční magistrály E 65. Trasa železniční trati č. 270 je stabilizovaná. Je připravována realizace záměru mimoúrovňového křížení silnice II/444 formou silničního nadjezdu (viz další text).

c) Vodní doprava

Řešené území se nachází v území speciálních zájmů, jimiž je dle usnesení Vlády ČR ze dne 19.01.2011 č. 49 územní ochrana koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu v souladu s usnesením vlády ze dne 24.05.2010 č. 368, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe. Předmětná trasa je součástí řešení ÚP Mohel-nice, Moravičany i Loštice. V území řešeném touto územní studií je trasa vedena v jeho jižní a východní části.

d) Záměry

1. Dálnice D 35

- Pro trasu dálnice D 35 byla mj. zpracovaná dokumentace „Silnice R35 – Vysoké Mýto – Mohel-nice“ (VALBEK s.r.o., Liberec, 2002). V současnosti jsou v rámci řešení územní studie „D35 Staré Město - Mohelnice – Doplnění podkladů pro přepracování dokumentace EIA“ (zpracovatel

Valbek, spol. s r. o., 03/2016) mj. prověřovány i možnosti úpravy řešení mimoúrovňových křižovatek (MÚK) MÚK Mohelnice – sever a MÚK Mohelnice – jih.

2. Silnice II/444

- V současné době se připravuje přeložka východní části silnice III/444 vedoucí severním okrajem řešeného území, přičemž původní mimoúrovňové křížení se železniční tratí č. 270 formou jejího podjezdu, které je zapracováno v platném *Územním plánu Mohelnice*, bude nahrazeno nadjezdem nad železniční tratí. Pro toto řešení byla v roce 2011 zpracována *Technická pomoc „II/444 Mohelnice - Stavenice, křížení s tratí ČD“* (zpracovatel: SHB, a.s., Brno, 04/2011). V roce 2015 byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí stavby (DÚR) „*II/444 Mohelnice- křížení s železniční tratí*“ (zpracovatel: Dopravoprojekt Brno, 03/2015).
- V současné době se připravuje úprava křížení silnic II/444, III/4441 a III/4446. Pro realizaci záměru byla zpracována dokumentace k žádosti pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) „*Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice*“ (zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).

2.4.2. Technická infrastruktura

a) Zásobování vodou

1. Současný stav

- Jižním okrajem řešeného území prochází výtlačný řad z čerpací stanice úpravny vody Moravičany (7,5 l/s) do vodojemu Podolí – Mohelnice 2 x 1000 m³ (328,50/323,50).
- Východní částí řešeného území prochází (podél silnic III/4441 a II/444) výtlačný řad z čerpací stanice úpravny vody Moravičany (30,00 l/s) do vodojemu Siemens 1000 m³ (262,00/257,00).
- V zastavěném území je realizována rozsáhlá distribuční vodovodní síť zajišťující zásobování obytné zástavby, občanské vybavenosti i výrobních areálů.

2. Záměry ze ZÚR OK

Ze ZÚR OK vyplývá pro území řešené touto územní studií požadavek na respektování následujících záměrů.

- propojení úpravny vody Dubicko se skupinovým vodovodem Litovel [vymezeno jako veřejně prospěšná stavba s označením V2].
V platném ÚP Mohelnice i ÚPO Moravičany je tento záměr zapracován v souladu se ZÚR OK.
- výhledová trasa (územní rezerva) pro dálkový přivaděč pitné vody DV Hanušovice – Moravičany [v ZÚR označená VP4].
V platném ÚP Mohelnice je tento záměr zapracován v souladu se ZÚR OK. V platném ÚPO Moravičany je tato trasa rovněž zapracována, ale nenavazuje na trasu navrženou v ÚP Mohelnice.
- V roce 2011 byla zpracována územní studie „*VP1 Návrh vodovodu – napojení vodních zdrojů Leština, Hrabová, Zvole a Lukavice na úpravnu vody Dubicko a propojení úpravny se skupinovým vodovodem Litovel*“ (AgPOL s.r.o., Olomouc; 09/2011), která řešila podrobnější vymezení a trasování výše uvedeného záměru. Tato trasa se částečně liší od trasy vymezené v platném Územním plánu Mohelnice.
- V roce 2011 byla zpracována územní studie „*VP4 Územní rezerva – koridor pro vodovodní přivaděč Hanušovice - Moravičany přivádějící pitnou vodu z Ramzovského nasunutí až do Litovle*“ (AgPOL s.r.o., Olomouc; 09/2011), která řešila podrobnější vymezení a trasování výše uvedeného záměru. Tato trasa se částečně liší od trasy vymezené v platném územním plánu.

3. Záměry v ÚPD

- V území řešeném touto územní studií je navrženo několik nových (dosud nerealizovaných) distribučních vodovodních řadů. V případě potřeby a dle konkrétních požadavků mohou být jejich trasy změněny.

b) Odkanalizování

1. Současný stav

- Město Mohelnice je odkanalizováno kanalizační sítí kombinovaného kanalizačního systému. Odpadní vody jsou odváděny do stávající ČOV Mohelnice.
- Obec Moravičany má vybudovanou novou oddílnou kanalizaci. Splaškové vody jsou odváděny do nové kanalizační čistírny, situované na východním okraji obce Moravičany. V území řešeném touto územní studií se nenacházejí ani nejsou navrženy žádné kanalizační řady.
- V území řešeném touto územní studií, které je součástí správního území města Loštice, se nenacházejí ani nejsou navrženy žádné kanalizační řady.

2. Záměry

- Ze ZÚR OK nevyplývají pro území řešené touto územní studií žádné taxativní požadavky na řešení.
- V území řešeném touto územní studií je navrženo několik nových (dosud nerealizovaných) kanalizačních řadů. V případě potřeby a dle konkrétních požadavků mohou být jejich trasy změněny.

c) Protipovodňová ochrana

- V území řešeném touto územní studií, byla v Územním plánu Mohelnice, v rámci navržené plochy silniční dopravy M-D7, určené pro přeložku silnice II/444 (v úseku mezi železniční tratí č. 270 a mostem přes řeku Mírovku), uvažována i realizace protipovodňového opatření (hráze).
- Kromě tohoto záměru se ve vymezeném řešeném území nenacházejí žádné stávající ani navržené ochranné protipovodňové hráze.

d) Zásobování elektrickou energií

1. Současný stav

- Ve východní části řešeného území prochází vedení velmi vysokého napětí VVN 110 kV č. 588 a 572, které napájí rozvodnu 110/22kV Mohelnice, která z hlediska energetiky představuje důležitý napájecí uzel pro celou oblast Mohelnicka.
- Vzhledem k existenci rozvodny 110/22 kV prochází katastrem několik vedení VN 22 kV z nichž dodávku elektrické energie pro distribuci ve městě zajišťují hlavně vedení VN 360 a VN 338. Ostatní vedení VN např. VN 92, VN 53, VN 317 a VN318 zajišťují dodávku pro okolní obce. Pro napájení areálu Siemens slouží vedení č. 2013, 2014, 2017, 2018, 2020 a 2021. Z hlediska provedení zajišťuje napájení trafostanic ve středu města Mohelnice kabelová síť VN 22 kV. Okrajové části města jsou nejvíce napájeny z venkovního vedení přes stožárové trafostanice.
- Mimo základní distribuční síť VN 22 kV se v řešeném území nachází i rozsáhlá síť VN v majetku odběratelů, které zajišťuje napájení trafostanic v oblasti těžby štěrků a areál firmy Siemens. Část těchto vedení je kabelového provedení.
- Do jižní části řešeného území, která je součástí správního území obce Moravičany přecházejí linky VN 22 kV č. 53, 317 a 318.
- V území řešeném touto územní studií, které je součástí správního území města Loštice, se nenacházejí ani nejsou navrženy žádné trasy vedení vysokého ani velmi vysokého napětí.

2. Záměry

- Ze ZÚR OK nevyplývají pro území řešené touto územní studií žádné taxativní požadavky na řešení.
- V území řešeném touto územní studií je navrženo několik nových (dosud nerealizovaných) vedení vysokého napětí. V případě potřeby a dle konkrétních požadavků mohou být jejich trasy změněny.

e) Zásobování plynem

1. Současný stav

- Jihozápadním okrajem řešeného území (v k.ú. Mohelnice a Loštice) procházejí v souběhu VTL plynovody 662 065 Olomouc – Mohelnice DN 500/PN 40 a 662 001 Palonín – Svojanov DN 350/PN 40. Z VTL plynovodu 662 001 Palonín – Svojanov DN 350/PN 40 odbočuje VTL plynovod 663 002 Mohelnice – Zvole DN 200/PN 40, který prochází katastrálním územím města Mohelnice ve směru jih – sever. V jižní části zastavěného území města Mohelnice je v souběhu s VTL plynovodem 663 002 Mohelnice – Zvole DN 200/PN 40 veden VTL plynovod 662 068 Mohelnice RS Siemens DN 300/PN 40, který odbočuje z VTL plynovodu 662 065 Olomouc – Mohelnice DN 500/PN 40.
- Z páteřních VTL plynovodů odbočují dílčí VTL plynovody, které zásobují zemním plynem jednotlivé regulační stanice VTL/STL.
- Převážná část zastavěného území města Mohelnice je zásobována zemním plynem NTL rozvodnou plynovodní sítí, do níž je zemní plyn dodáván z dílčích regulačních stanic. Jihozápadní okraj bytové zástavby města Mohelnice – lokalita Horní Krčmy, je zásobován zemním plynem STL rozvodnou plynovodní sítí.
- Na jižním okraji katastrálního území města Mohelnice je situována regulační stanice Moravičany, z níž je STL plynovodem, situovaným v souběhu se silnicí III/4441, zásobována zástavba obce Moravičany.
- Areály průmyslové výroby, které se nacházejí v zastavěném území města Mohelnice, jsou zásobovány zemním plynem z vlastních regulačních stanic.

2. Záměry

- Ze ZÚR OK nevyplývají pro území řešené touto územní studií žádné taxativní požadavky na řešení.
- V území řešeném touto územní studií je navrženo několik nových (dosud nerealizovaných) vedení STL plynovodů. V případě potřeby a dle konkrétních požadavků mohou být jejich trasy změněny.

f) Komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronická komunikační zařízení veřejné komunikační sítě

1. Současný stav

- Řešeným územím obce prochází několik tras dálkových i dálkových optických kabelů, které jsou stabilizovány.
- Vzdušným koridorem řešeného území prochází 10 radioreléových tras.

2. Záměry

- Ze ZÚR OK nevyplývají pro území řešené touto územní studií žádné taxativní požadavky na řešení.
- V území řešeném touto územní studií nejsou navržena žádná komunikační vedení veřejné komunikační sítě ani elektronická komunikační zařízení veřejné komunikační sítě.

2.5. Přírodní složky území a koncepce uspořádání krajiny

2.5.1. Geologické a geomorfologické poměry, nerostné suroviny

a) Geologické poměry

- Geologický podklad Mohelnické brázdy, v níž se nachází území řešené touto územní studií, je budován sedimenty neogenními. Ty jsou zde zastoupeny vrstvami pontu (pestrý panon). K pontu zařazujeme poměrně monotónní souvrství pestrých jílu a místy štěrků, které leží nad panonem s.s., z něhož se v centrálních částech pánve pozvolna vyvíjí; na okrajích zřetelně transgreduje. Obecně převažují pestré jíly. Jsou to světle šedé, zelenavě až zelenošedé nebo žlutošedé, většinou silně žlutohnědé, rezavě a vzácněji rudě skvrnité, nevstevnaté, většinou nepísčité plastické jíly, vzácněji vápnité jíly, jen občas s polohami a čočkami písčitými. Hojně jsou drobné vápnité i manganové konkrece. Kromě pestrých pelitů jsou vzácněji vyvinuty i jíly modré, hnědavé a nafialovělé, popř. i zelené. Na bázi i uvnitř souvrství jsou poměrně hojné polohy převážně křemenných štěrků drobného zrna. Jsou dobře opracovány, uloženy většinou v jemném až středně zrnitém křemenném písku. Jižním směrem nabývají štěrky převahy. Jsou zejména v okrajových částech sníženiny a jsou tvořeny opět křemenem, avšak již s větším podílem paleogenních pískovců. Jsou opět uloženy v pískové základní hmotě, místy s polohami pestrých jílu. Kromě štěrků se v této oblasti častěji vyskytují středně zrnité až hrubozrné křemenné písky. Tento pískovoštěrkový vývoj pontu je spjat pozvolnými přechody s pelitickým vývojem uprostřed sníženiny.

b) Geomorfologické poměry

- Podle publikace *Hory a nížiny - zeměpisný lexikon ČR* (Jaromír Demek, Peter Mackovčín a kol.; AOPK, 2006) náleží řešené území do provincie Česká vysočina, soustavy Krkonoško-jesenické, Jesenická podsoustavy, celku Mohelnická brázda.
- Mohelnická brázda má charakter úzké protáhlé sníženiny mezi Zábřežskou vrchovinou a Hanušovickou vrchovinou. Sníženina je vyplněna pliocenními a kvartérními sedimenty a táhne se ve směru SSZ - JJV. Osu sníženiny tvoří široká údolní niva řeky Moravy. Západní část sníženiny tvoří náplavové kužely řek Mírovky a Třebůvky. Typické jsou zde akumulární říční terasy a mírné svahy na neogenních usazeninách kryté sprašovými hlínami a sprašemi.

c) Ložiska nerostných surovin

1. Stávající zdroje nerostných surovin

V řešeném území jsou evidovány tyto zdroje nerostných surovin:

- Dobývací prostor netěžený č. 70828 Mohelnice, štěrkopísky (ID: 70828)
- Výhradní bilancované ložisko nerostných surovin č. B 3007600 Mohelnice 2, štěrkopísky (ID: 3007600)
- Nevýhradní evidované ložisko nerostných surovin č. D 5279200 Mohelnice 4, štěrkopísky (ID: 5279200)

2. Zdroje nerostných surovin a specifická oblast ST1

- Východní část území řešeného touto územní studií (východní okraj k.ú. Mohelnice a severní okraj k.ú. Moravičany) je součástí vymezené specifické oblasti ST1³, kde se připouští zahájení přípravy

³ Specifická oblast ST1 byla řešena v dokumentaci „Územní studie využití oblastí s vysokou koncentrací prováděné a připravované (očekávané) těžby nerostných surovin ST1 – ST6 (štěrkopísky) na území Olomouckého kraje“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.; 09/2009).

dalších těžeb menšího plošného rozsahu s dostatečným objemem zásob a s dlouhodobou životností (rozsah všech těžeb prováděných současně celkem nepřekročí plochu 45 ha) postupem dle „územní studie šterkopísků“, tedy jen za splnění zákonných podmínek respektujících co nejnižší zátěž na jednotlivé složky životního prostředí a zejména v oblasti dopravní zátěže mimo zastavěná území obcí; v místě plánovaných těžeb realizovat pokud možno v maximální míře přírodě blízká protipovodňová opatření s maximálním využitím retenční schopnosti a bilance objemů skrývek při stavbě a opravách povodňových hrází, bočních poldrů apod. pro ochranu obcí.

- V území řešeném touto územní studií jsou vyznačeny stávající plochy těžby nerostných surovin i dosud netěžená plocha těžby nerostů M-T3 navržená ÚP Mohelnice.

2.5.2. Půdní fond

a) Zemědělský půdní fond (ZPF)

V území řešeném touto územní studií jsou zastoupeny následující bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ):

- 3.10.00 (I)⁴ – střední a jižní část řešeného území (tato BPEJ zaujímá největší plochu řešeného území)
- 3.14.00 (II) – BPEJ zastoupená pouze na jihozápadním okraji řešeného území
- 3.56.00 (I) – BPEJ zastoupená v severní části řešeného území
- 3.58.00 (II) – BPEJ okrajově zasahuje ze západu (v návaznosti na vodní tok Újezdka)
- 3.59.00 (III) – BPEJ má pouze minimální zastoupení na východním okraji řešeného území

V následujícím přehledu jsou (ve smyslu vyhlášky č. 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika bonitovaných půdně ekologických jednotek a postup pro jejich vedení a aktualizaci, v platném znění), uvedeny charakteristiky hlavních půdních jednotek.

Tab. 4. Charakteristika zastoupených hlavních půdních jednotek

HPJ	Charakteristika
10	Hnědozemě (typické, černozemní), včetně slabě oglejených forem na spraši, středně těžké s těžší spodinou, s příznivým vodním režimem
14	Illimerizované půdy a hnědozemě illimerizované, včetně slabě oglejených forem na sprašových a svahovinách; středně těžké s těžkou spodinou, vláhové poměry jsou příznivé
56	Nivní půdy na nivních uloženinách, středně těžké, s příznivými vláhovými poměry
58	Nivní půdy glejové na nivních uloženinách, středně těžké, vláhové poměry méně příznivé, po odvodnění příznivé
59	Nivní půdy glejové na nivních uloženinách; těžké až velmi těžké, vláhové poměry nepříznivé, po odvodnění příznivější

b) Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

V území řešeném touto územní studií se nenacházejí žádné pozemky určené k plnění funkcí lesa.

⁴ V závorce za kódem BPEJ je vždy uvedena i třída ochrany ZPF dle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany

2.5.3. Vodní režim

a) Vodní toky

- Převážnou část východní hranice katastrálního území Mohelnice tvoří vodní tok Morava (IDVT 10100003) - významný vodní tok č. 654, který je hlavním recipientem řešeného území. Část východní hranice katastrálního území Mohelnice dále tvoří náhon MVE Mohelnice spolu s odpadem od MVE Mohelnice (IDVT 10194931). Část východní hranice katastrálního území Mohelnice, v profilu pod silnicí II/444, tvoří vodní tok Rohelnice (IDVT 10185818). Do odpadu od MVE Mohelnice je zaústěna soustava HOZ - HOZ (IDVT 10199121) se zprava zaústěným HOZ (IDVT 10204904).
- Katastrálním územím Mohelnice ve směru severozápad – jihovýchod, po křížení se silnicí R35 ve směru západ – východ protéká vodní tok Mírovka (IDVT 10100291) – významný vodní tok č. 663.
- Vodní tok Mírovka je pravostranným přítokem vodního toku Morava, do které je zaústěn ve východním okraji katastrálního území Mohelnice, cca 300 m pod silnicí II/444. Po křížení vodního toku Mírovka se silnicí II/444 je do Mírovky zleva zaústěn odpad MVE Mohelnice.
- Vodní tok Újezdka (IDVT 10441536), který tvoří část jižní hranice katastrálního území Mohelnice, protéká jižním okrajem katastrálního území Mohelnice ve směru západ - východ. Do vodního toku Újezdka, který je vyústěn do jezera šterkoviště, jsou zaústěny - zprava bezejmenný přítok Újezdky (IDVT 10187810) a zleva - bezejmenný přítok Újezdky (IDVT 10187542 a Podolský potok (IDVT 10195394).
- Vodní toky - Morava (IDVT 10100003), Mírovka (IDVT 10100291), Rohelnice (IDVT 10185818), Újezdka (IDVT 10441536), bezejmenný pravostranný přítok Újezdky (IDVT 10187810), bezejmenný levostranný přítok Újezdky (IDVT 10187810), Podolský potok (IDVT 10195394) a soustava HOZ - HOZ (IDVT 10199121) s HOZ (IDVT 10204904), jsou ve správě Povodí Moravy, s.p., závod Horní Morava, provoz Šumperk .
- Náhon MVE Mohelnice spolu s odpadem od MVE Mohelnice (IDVT 10194931) jsou v majetku a ve správě společnosti Pure Energy s.r.o., Uničovská 201/3, Mohelnice.

b) Vodní plochy

- Ve východní části katastrálního území Mohelnice se nacházejí jezera šterkoviště, zavodněná důlními vodami, vzniklá odtěžením šterkopísků v údolní nivě vodního toku Morava.

c) Stanovená záplavová území

1. Vodní tok Morava

Vodní tok Morava má Krajským úřadem Olomouckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, pod č.j.: KUOK 6388/04OŽPZ/339 ze dne 17.9.2004, stanoveno záplavové území Moravy v ř.km 212,850 - 309,147.

- 1. Změna stanovení záplavového území významného vodního toku Morava - (původně stanoveno ř.km 212,850 - 309,147.) bylo nahrazeno stanovením Krajského úřadu Olomouckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, pod č.j.: KUOK/27150/05/OŽPZ/339 ze dne 21. listopadu 2005, na ř.km. 199,958 - 296,255.
- 2. Změna stanovení záplavového území významného vodního toku Morava - (původně stanoveno ř.km 212,850 - 309,147, 1. změnou přestaničeno na ř.km. 199,958 - 296,255) bylo změněno stanovením Krajského úřadu Olomouckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, pod č.j.: KUOK/37988/05/OŽPZ/339 ze dne 23. března 2006.
- 3. Změna stanovení záplavového území významného vodního toku Morava v km 276,540 - 296,255 (dle TPE 289,520 - 309,147) -aktualizace v k.ú. Chromeč, Postřelmov, Leština u Zábřeha) byla stanovena Krajským úřadem Olomouckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, pod č.j.: KUOK 7785/2010 ze dne 04.05.2010.

2. Vodní tok Mírovka

Vodní tok Mírovka má Krajským úřadem Olomouckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, pod č.j.: KUOK 63061/2012 ze dne 17.7.2012 stanovena záplavová území Mírovky v km 0,000 - 21,667 - a aktualizaci záplavového území a aktivní zóny vodního toku Mírovka v km 9,659 - 9,807.

2.5.4. Aktuální stav uspořádání krajiny

Řešené území leží v oblasti Litovelského Pomoraví, které je určujícím prvkem charakteru krajiny. Řeka Morava protéká na východ od řešeného území. Svým charakterem se jedná převážně o rovinaté území v říční nivě, které se směrem na západ mírně zvedá. Jižní a východní část řešeného území se vyznačuje vysokou intenzitou zemědělského využívání. Lesy zde chybí, ale v oblasti Moravičanského jezera mají významné zastoupení plochy krajinné zeleně.

Východní část v okolí Mohelnických jezer je tvořena nivou řeky Moravy a je jak botanicky, tak i zoologicky velmi bohatá. Je ale také do značné míry ovlivňována lidskou činností, především těžbou štěrkopísku, a také zemědělským obděláváním půdy. Těžbou štěrkopísku vzniklo Moravičanské jezero a vymýváním kalů náplavové sedimentační plochy, na kterých probíhá sukcese rostlinných společenstev. Území je přírodovědně velmi hodnotné, z dřívější bohaté flóry vlhkých luk existujících před zahájením těžby štěrkopísku se většina v několika refugiích zachovala. Jezero se svým okolím představuje nyní významné biocentrum jak z hlediska krajinářského, tak i botanického a zoologického.

Břehové porosty, které jsou podstatnou složkou kostry ekologické stability krajiny i významnými krajinotvornými prvky, se v řešeném území nacházejí jednak na jeho severním okraji podél vodního toku Mírovka, jednak tvoří lemy Moravičanského jezera na východním okraji řešeného území. Podél vodního toku Újezdka jsou břehové porosty silně redukovány a v některých úsecích zcela chybí.

V severojižním směru (západně od řešeného území) protíná území komunikace I. třídy č. 44, jihozápadní částí řešeného území prochází dálnice D35. Tyto komunikace představují částečnou provozní i migrační bariéru.

2.5.5. Ochrana přírody a krajiny

a) *Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví*

Do východního okraje řešeného území zasahuje Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví (CHKO LP), která byla zřízena vyhláškou MŽP ČR č.464/1990 Sb. Území CHKO se rozkládá na ploše 96 km² v úzkém pruhu nivy řeky Moravy mezi městy Mohelnicí (na severu) a Olomoucí (na jihu). Osou CHKO je inundační oblast přirozeně meandrující Moravy, která zde vytváří tzv. „vnitrozemskou deltu“ (systém hlavního toku s řadou bočních periodických i stálých ramen, přítoků, tůň a slepých ramen s navazujícími společenstvy luhů a luk). Základním nástrojem ochrany je Plán péče pro CHKO Litovelské Pomoraví, který byl schválen Ministerstvem životního prostředí České republiky pro období 1.1.2009 - 31.12.2018. Plán péče vychází z rozčlenění území na čtyři zóny odstupňované ochrany přírody. Dílčí část řešeného území náleží do II. zóny CHKO LP.

b) *Přírodní památka Zátřže*

Přírodní památka (PP) Zátřže (původně Přírodní rezervace *Moravičanské jezero*) byla vyhlášena v roce 2010. Celková výměra činí 93,66 ha, z toho vlastní vodní plocha cca 80 ha. PP Zátřže je součástí CHKO Litovelské Pomoraví. Jezero vzniklo po těžbě štěrkopísku a má hloubku okolo 20 m. Jádrem území jsou písčité náplavy a laguny na západním břehu vzniklé v důsledku těžby.

c) Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek (VKP) je dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán přírody jako významný krajinný prvek. V území řešeném touto územní studií lze jako VKP označit všechny vodní toky a vodní plochy.

d) Soustava Natura 2000

1. Evropsky významná lokalita Litovelské Pomoraví

Východní část řešeného území je součástí národního seznamu evropsky významných lokalit (EVL) kontinentální biogeografické oblasti, které byly vyhlášeny Nařízením vlády České republiky č. 132/2005 ze dne 15.4.2002, jímž se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit. Jedná se o území Soustavy Natura 2000 č. označené CZ07140073 *Litovelské Pomoraví*.

2. Ptačí oblast Litovelské Pomoraví

Území na východním okraji řešeného území je součástí ptačí oblasti označené CZ0711018 *Litovelské Pomoraví*. Území je také významnou tahovou cestou řady druhů ptáků zařazených do přílohy I směrnice o ptácích.

2.5.6. Územní systém ekologické stability

- Do východního okraje řešeného území zasahuje severní okraj funkční části nadregionálního biocentra (NRBC) č. 13 *Vrapač- Doubrava*. Z hlediska širších vztahů zde ze severu (po směru toku řeky Moravy) přichází trasy nadregionálního biokoridoru K 89 (NRBK K 89: Praděd – Vrapač – Doubrava).
- Na výše uvedené prvky nadregionálního ÚSES zde navazují prvky lokálního ÚSES. Na severním okraji řešeného území protéká vodní tok Mírovka, který je vymezen jako trasa částečně funkčních lokálních biokoridorů. Východně od železniční trati je navržena plocha pro založení chybějícího lokálního biocentra (LBC) *Za tratí*.
- Vodní tok Újezdka, protékající střední částí řešeného území, je vymezen jako trasa částečně funkčních lokálních biokoridorů. Západně od železniční trati je navržena plocha pro založení chybějícího LBC *Za cihelnou* a v poloze západně od stávající silnice I/35 plocha pro založení chybějícího LBC *Dolní Krčmy*.

2.5.7. Rekreační a cestovní ruch

Řešené území má zejména vysoký potenciál cykloturistiky. Území je protkáno sítí silniček a polních cest, které jsou využívány jako cyklotrasy. Hustota sítě značených tras je v širším řešeném území na úrovni podprůměru České republiky. V území řešeném touto územní studií, není, s ohledem na rozsáhlé nížinné zemědělsky využívané plochy s nižší atraktivitou pro pěší turistiku, vyznačena žádná pěší turistická trasa. Plochy v nezastavěném území jsou vhodné pro hipoturistiku.

Sportovní infrastruktura je zpravidla vázána na aktivitu místních subjektů a na přírodní podmínky pro provozování daných sportů. Oblast Mohelnický bagrů východně od Mohelnice je využívána pro sezónní využívání ke koupání. Na SV okraji řešeného území jsou Územním plánem Mohelnice navrženy dvě plochy pro vybudování pláží (plochy M-O8, M-O9) a plocha pro vodácké tábořiště (M-O10).

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

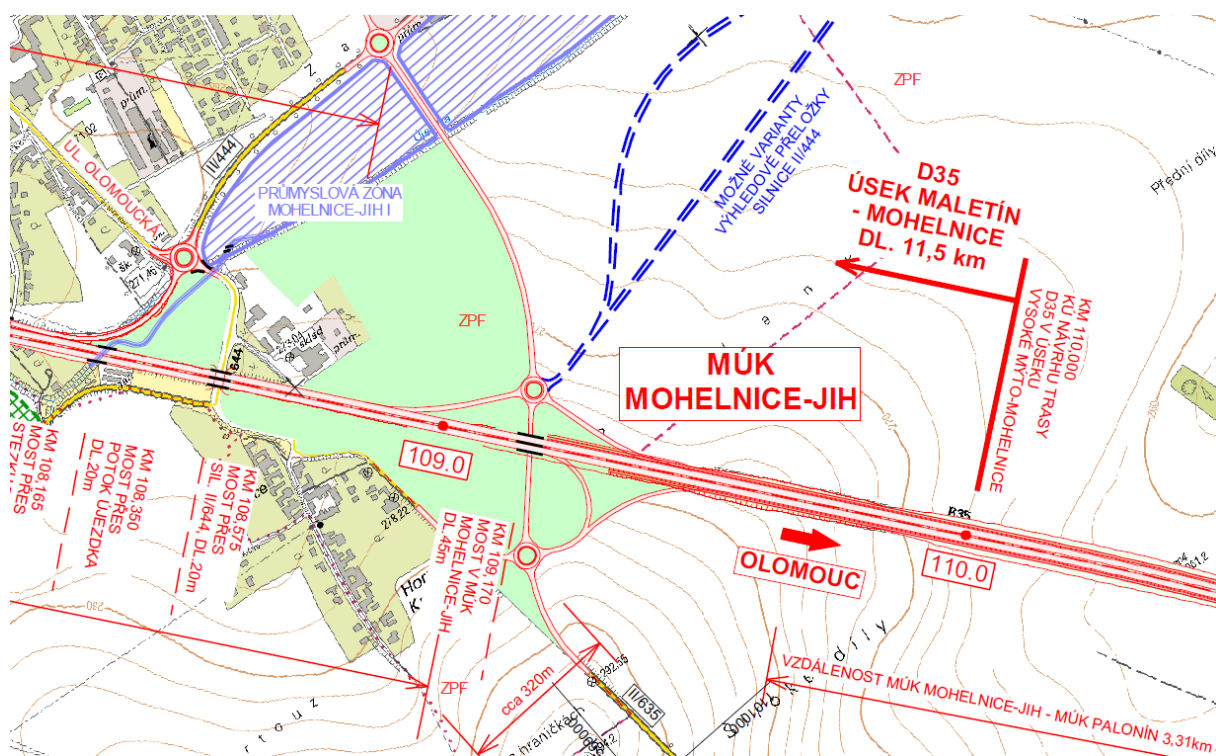
3.1. Návrh variantního vedení přeložky silnice II/444

3.1.1. Návrh dopravního řešení

a) MÚK Mohelnice - jih

Všechny varianty přeložky silnice II/444 řešené touto územní studií vycházejí z připravované úpravy trasy dálnice D 35 a změny polohy mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Mohelnice – jih (územní studie „D35 Staré Město - Mohelnice – Doplnění podkladů pro přepracování dokumentace EIA“ (zpracovatel Valbek, spol. s r. o., 03/2016)). MÚK Mohelnice – jih bude tvořena ve východní části typem křižovatky kosodélníkové s napojením křižovatek větvi na okružní křižovatku. Západní část je částečný čtyřlístkový typ s napojením křižovatek větvi na okružní křižovatku. Silnice II/444 podchází pod dálnici D 35 a pokračuje východním směrem.

Silnice II/444 bude tvořena ve směru od Šumperku původní trasou silnice R 35, která se napojí na dnešní průsečnou křižovatku s místní komunikací - ulice Olomoucká. Ta bude upravena na křižovatku okružní.



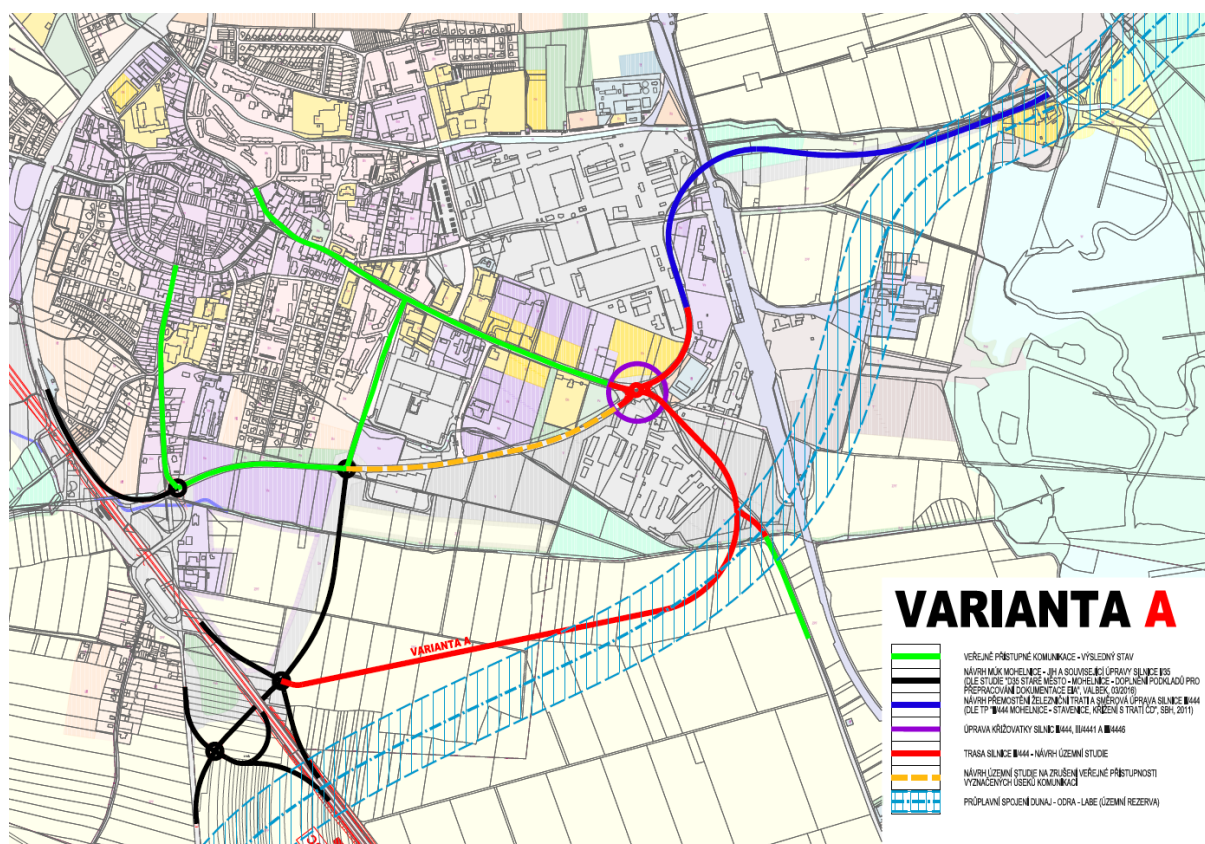
Obr. 5. Lokalizace MÚK Mohelnice - jih

b) Varianta „A“

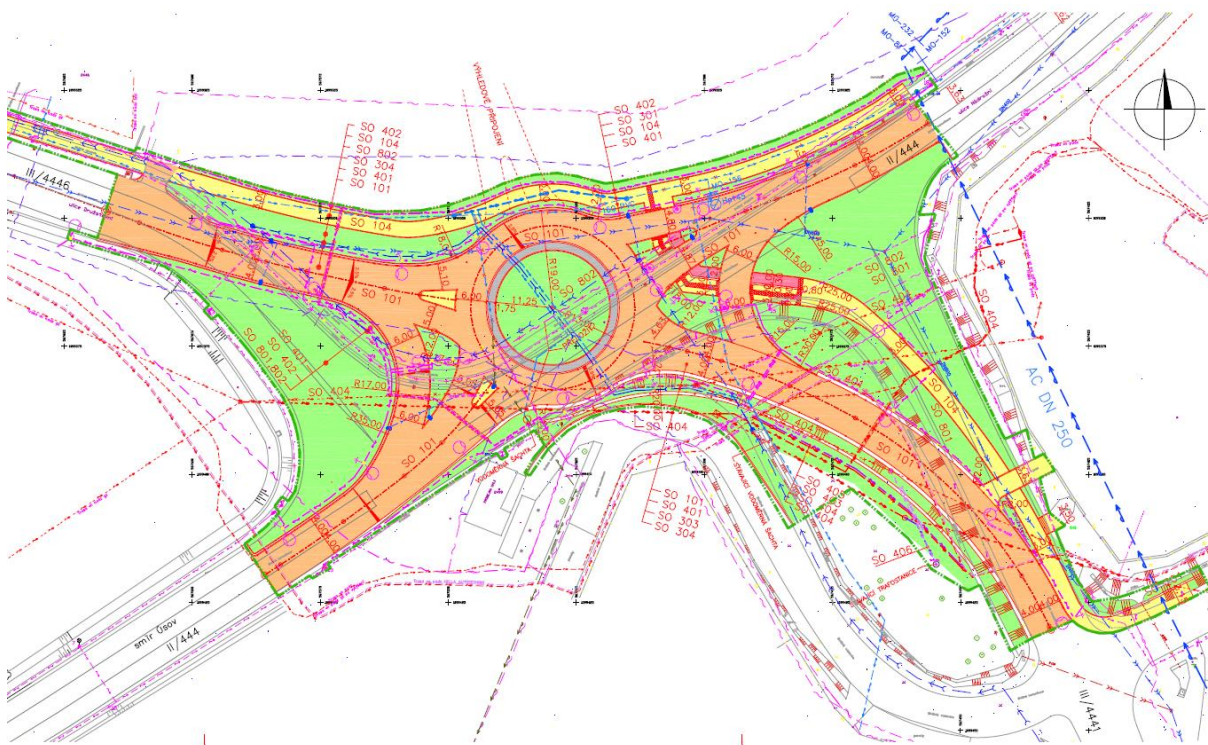
Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud povede silnice II/444 východním směrem po původní trase.

V řešeném úseku se provedou následující změny:

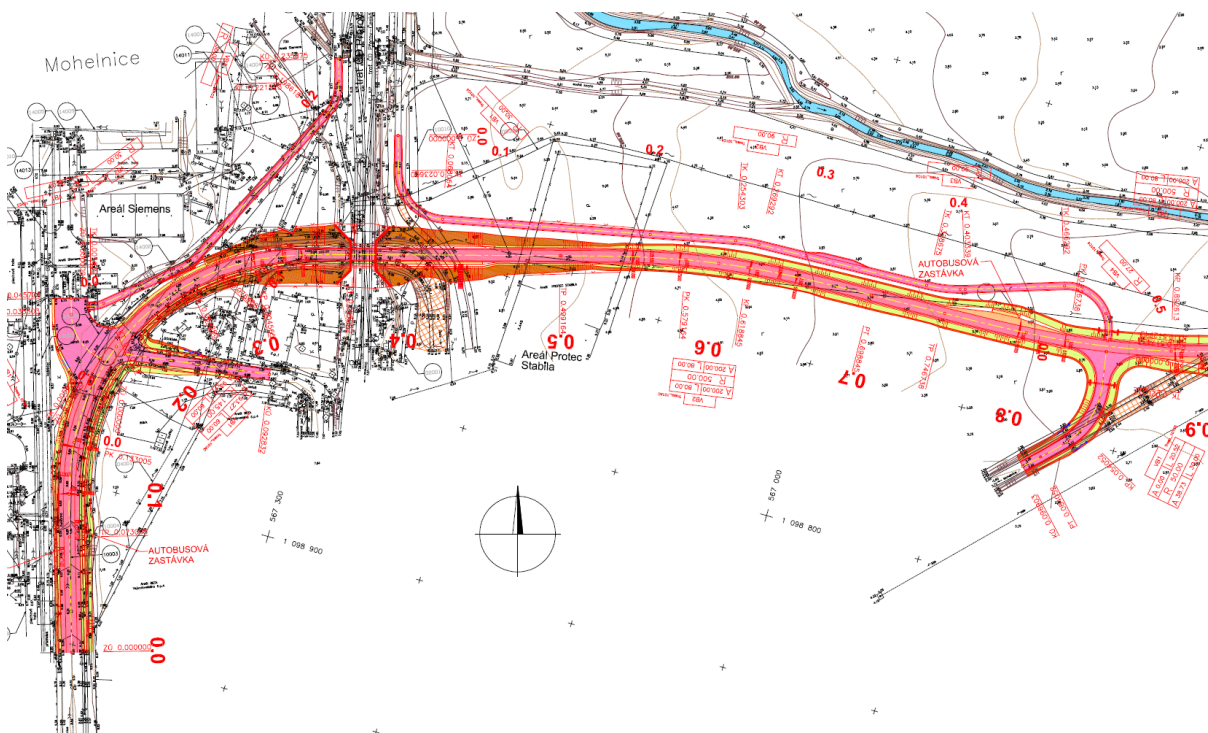
- Dálniční přivaděč Mohelnice – jih (úsek mezi MUK Mohelnice – jih a původní silnicí II/444 s úpravou napojení – okružní křižovatka).
- Nová trasa silnice II/444 povede od MÚK Mohelnice – jih východním směrem v přímé, před silnicí III/4441 se levým obloukem stočí k severu a napojí na novou okružní křižovatku s původní silnicí II/444.
- Úprava napojení silnice III/4441 na novou trasu silnice II/444.
- Úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní (DÚR „Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice“; zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).
- Stávající podjezd pod železniční trať se směrovými oblouky o malém poloměru bude nahrazen nadjezdem nad železniční trať 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín (DÚR „II/444 Mohelnice- křížení s železniční trať“; zpracovatel: Dopravoprojekt Brno, 03/2015) a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes Mírovku.
- Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK (příčka Hella – západ) a silnicí III/4446 bude určena neveřejné dopravě.



Obr. 6. Varianta A - schéma



Obr. 7. Návrh řešení okružní křižovatky silnic II/444, III/4441 a III/4446



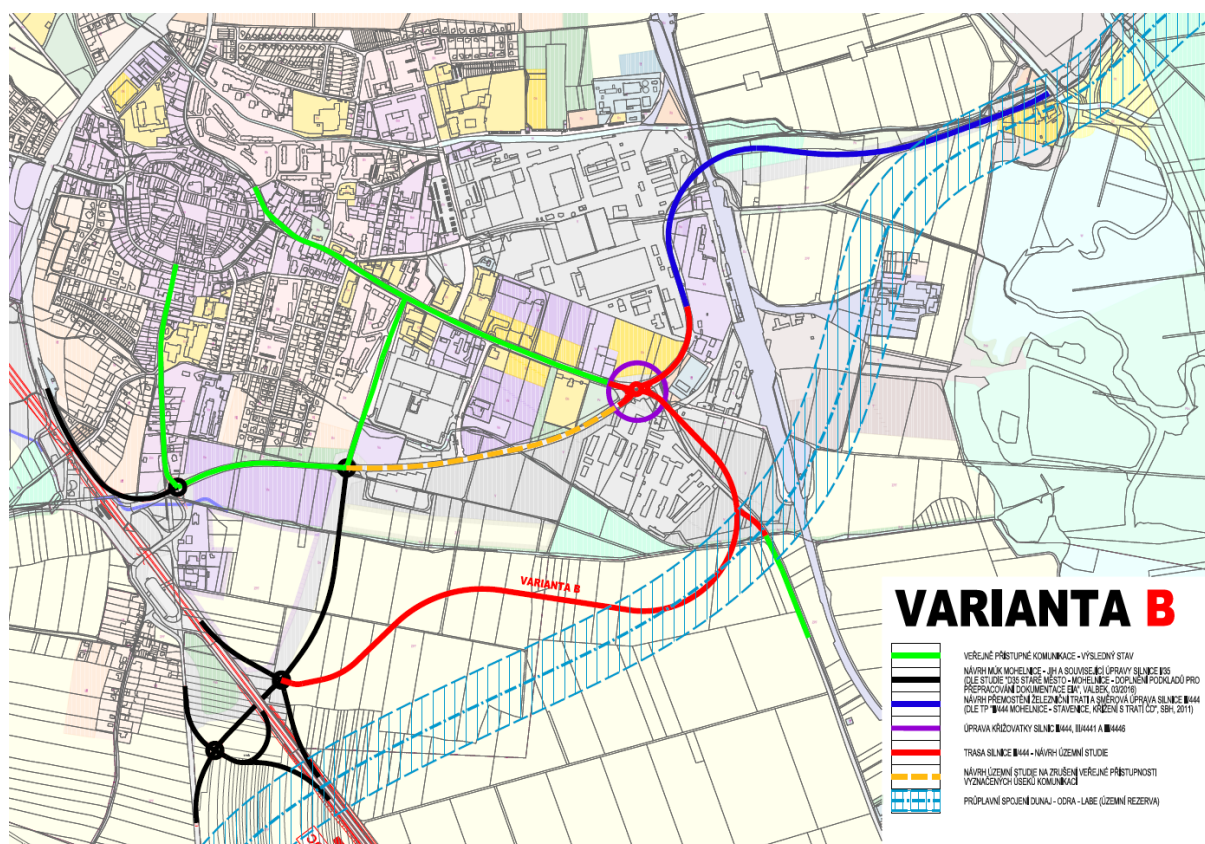
Obr. 8. Návrh křížení silnice II/444 se železniční tratí č. 270

c) Varianta „B“

Tato varianta vychází z varianty „A“ s tím, že jediný rozdíl bude v úseku vedoucím od MÚK Mohelnice – jih východním směrem. Ten nebude veden v přímé, ale bude tvořen třemi protisměrnými oblouky.

V řešeném úseku se provedou následující změny:

- Dálniční přivaděč Mohelnice – jih (úsek mezi MUK Mohelnice – jih a původní silnicí II/444 s úpravou napojení – okružní křižovatka).
- Nová trasa silnice II/444 povede od MÚK Mohelnice – jih východním směrem v přímé, před silnicí III/4441 se levým obloukem stočí k severu a napojí na novou okružní křižovatku s původní silnicí II/444.
- Úprava napojení silnice III/4441 na novou trasu silnice II/444.
- Úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní (DÚR „Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice“; zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).
- Stávající podjezd pod železniční trať se směrovými oblouky o malém poloměru bude nahrazen nadjezdem nad železniční trať 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín (DÚR „II/444 Mohelnice- křížení s železniční trať“; zpracovatel: Dopravoprojekt Brno, 03/2015) a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes Mírovku.
- Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK (příčka Hella – západ) a silnicí III/4446 bude určena neveřejné dopravě.



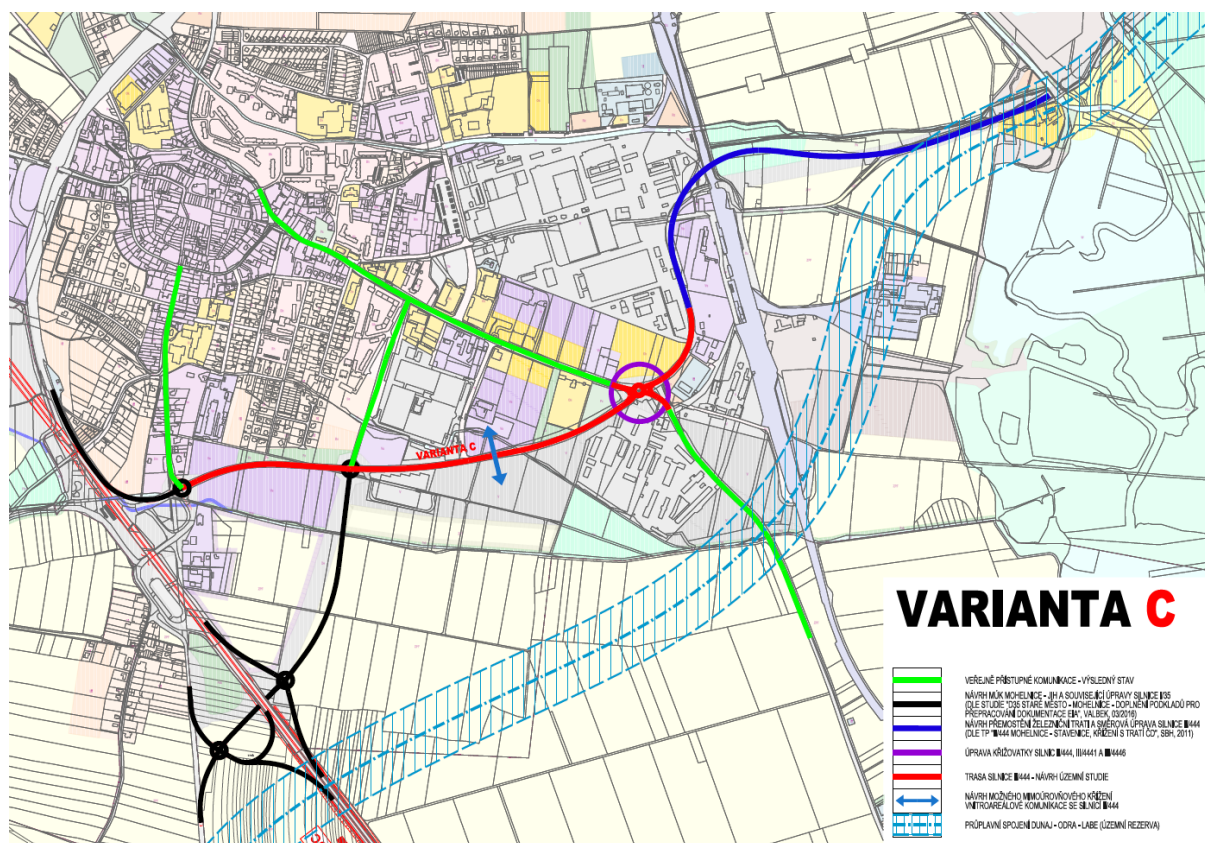
Obr. 9. Varianta B – schéma

d) Varianta „C“

Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud povede silnice II/444 východním směrem po původní trase.

V řešeném úseku se provedou následující změny:

- Dálniční přivaděč Mohelnice – jih (úsek mezi MUK Mohelnice – jih a původní silnicí II/444 s úpravou napojení – okružní křižovatka)
- Trasa silnice II/444 povede východním směrem v původní poloze
- Úprava dvou odsazených stykových křižovek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní (DÚR „Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice“; zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).
- Stávající podjezd pod železniční trať se směrovými oblouky o malém poloměru bude nahrazen nadjezdem nad železniční trať 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín (DÚR „II/444 Mohelnice- křížení s železniční trať“; zpracovatel: Dopravoprojekt Brno, 03/2015) a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes Mírovku.



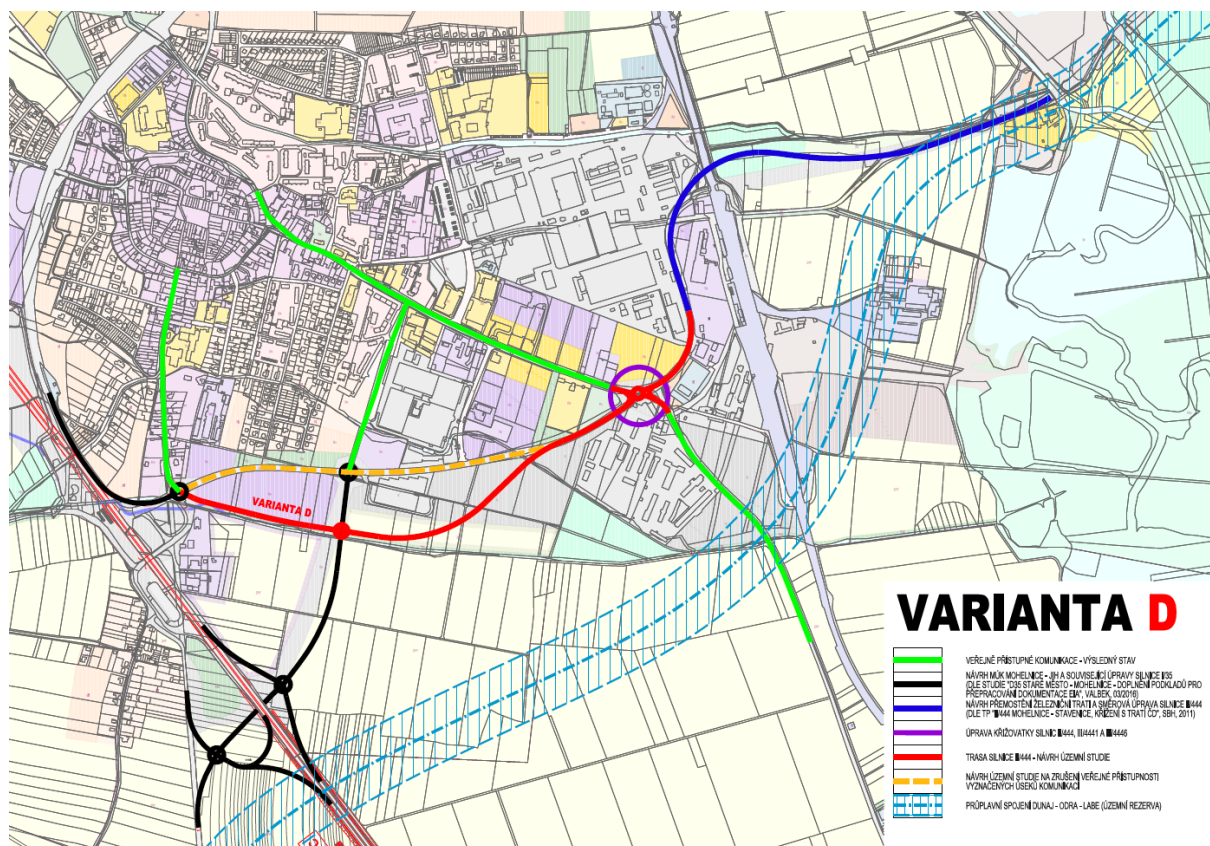
Obr. 10. Varianta C – schéma

e) Varianta „D“

Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud povede silnice II/444 východním směrem po původní trase.

V řešeném úseku se provedou následující změny:

- Nová trasa silnice II/444 odbočí z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem, její trasa povede severně od stávající vodoteče
- V prodloužení MK Za penzionem (příčka Hella – západ) se na silnici II/444 vytvoří okružní křižovatka, jejíž jižní větev (dálniční přívaděč Mohelnice – jih) umožní připojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih
- Nová trasa silnice II/444 se od okružní křižovatky stočí severovýchodním směrem a napojí na původní trasu silnice II/444
- Úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní (DÚR „Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice“; zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).
- Stávající podjezd pod železniční trať se směrovými oblouky o malém poloměru bude nahrazen nadjezdem nad železniční trať 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín (DÚR „II/444 Mohelnice- křížení s železniční trať“; zpracovatel: Dopravoprojekt Brno, 03/2015) a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes Mírovku.
- Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK (příčka Hella – západ) a silnicí III/4446 bude určena neveřejné dopravě



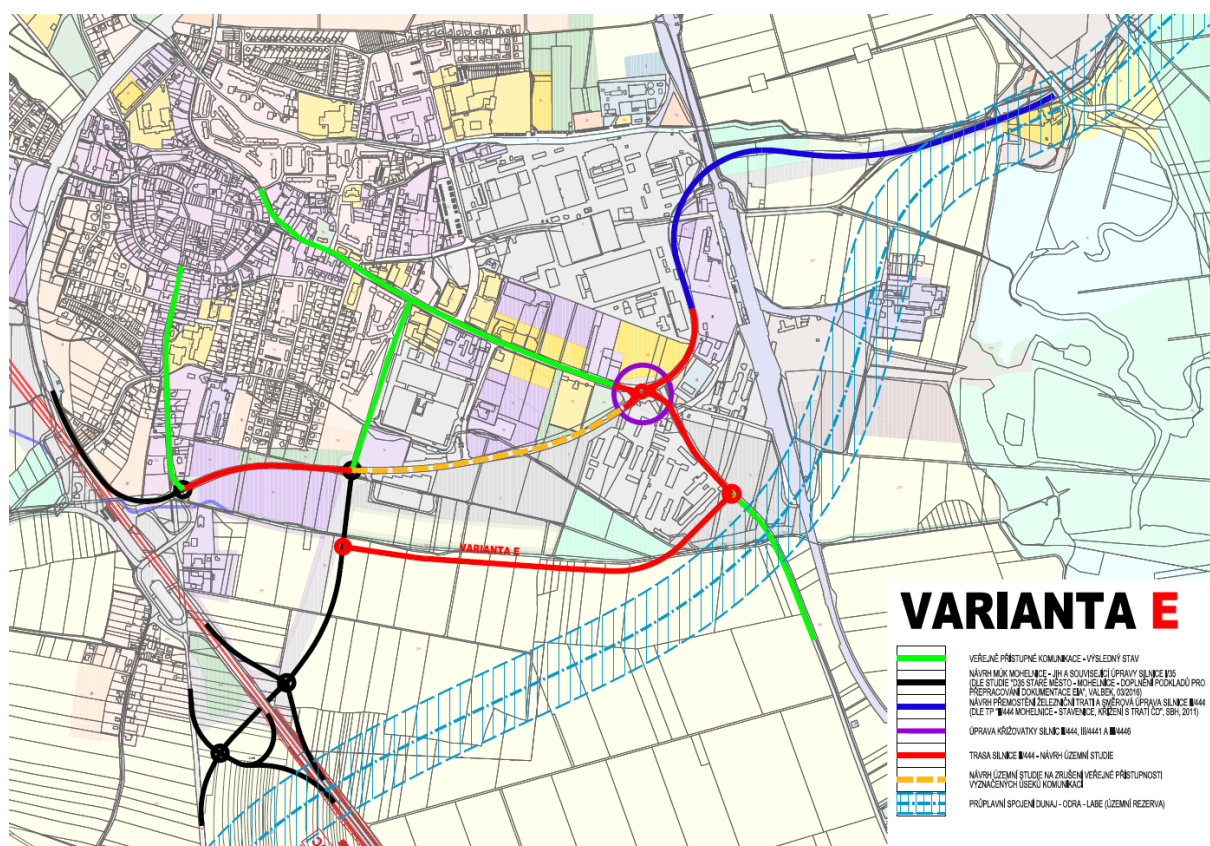
Obr. 11. Varianta D – schéma

f) Varianta „E“

Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud povede silnice II/444 východním směrem po původní trase.

V řešeném úseku se provedou následující změny:

- Nová trasa silnice II/444 odbočí z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem, její trasa povede jižně od stávající vodoteče
- V prodloužení MK Za penzionem (příčka Hella – západ) se na silnici II/444 vytvoří okružní křižovatka, jejíž jižní větev (dálniční přivaděč Mohelnice – jih) umožní připojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih
- Nová trasa silnice II/444 povede od okružní křižovatky východním směrem a napojí se na silnici III/4441, v jejíž trase se dostane do původní polohy silnice II/444
- Úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní (DÚR „Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice“; zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).
- Stávající podjezd pod železniční trať se směrovými oblouky o malém poloměru bude nahrazen nadjezdem nad železniční trať 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín (DÚR „II/444 Mohelnice- křížení s železniční trať“; zpracovatel: Dopravoprojekt Brno, 03/2015) a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes Mírovku.
- Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK (příčka Hella – západ) a silnicí III/4446 bude určena neveřejné dopravě



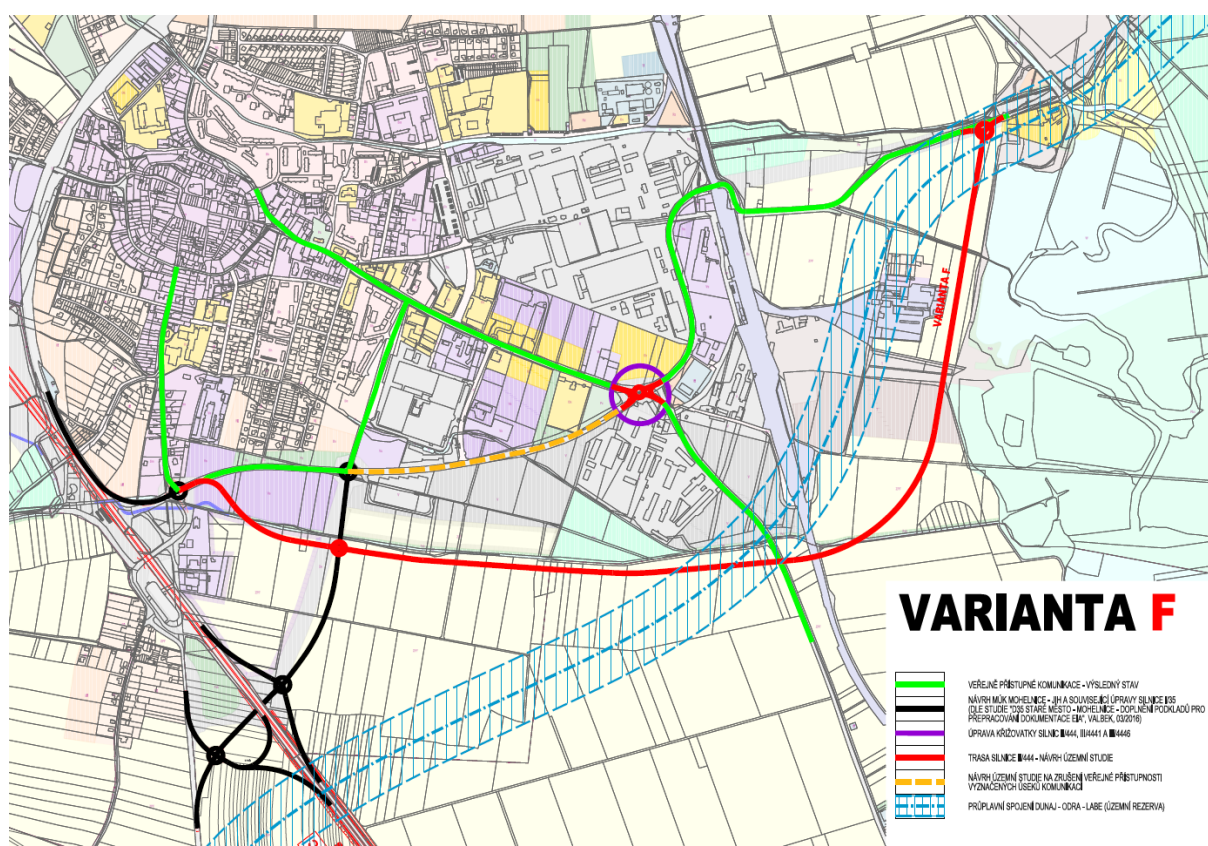
Obr. 12. Varianta E – schéma

g) Varianta „F“

Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud povede silnice II/444 východním směrem po původní trase.

V řešeném úseku se provedou následující změny:

- Nová trasa silnice II/444 odbočí z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem, její trasa povede jižně od stávající vodoteče
- V prodloužení MK Za penzionem (příčka Hella – západ) se na silnici II/444 vytvoří okružní křižovatka, jejíž jižní větev (dálniční přivaděč Mohelnice – jih) umožní připojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih
- Nová trasa silnice II/444 povede od okružní křižovatky východním směrem, na jihovýchodním okraji zástavby se stočí severovýchodním směrem a mimoúrovňově po mostním objektu překročí silnici III/4441 (s možným připojením) a železniční trať, dále bude pokračovat k severovýchodu, kde se napojí na původní trasu silnice II/444
- Úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní (DÚR „Okružní křižovatka silnic II/444, III/4441 a III/4446, Mohelnice“; zpracovatel: PRINTES-ATELIER s.r.o., Přerov, 11/2015).
- Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK (příčka Hella – západ) a silnicí III/4446 bude určena neveřejné dopravě



Obr. 13. Varianta F – schéma

3.1.2. Dopravní zátěž

a) Úvod

Vývoj a prognóza zatížení na silniční síti a hodnocení kapacity sítě s výhledem do roku 2030 je provedeno pouze odborným odhadem, neboť není k dispozici žádný dopravní model řešeného území.

Přerozdělení dopravní zátěže je provedeno pouze určitým odborným předpokladem.

Podkladem pro určení dopravní zátěže jsou výsledky celostátního sčítání dopravy v České republice z roku 2010, které provádělo Ředitelství silnicí a dálnic České republiky, závod Brno. Pro sledovaný rok 2030 jsou použity přepočtové koeficienty z TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ (MD ČR, 2012) pro silnice II. a III. třídy – LV (O,M) = 1,46 a TV = 1,04.

b) Varianta „A“

U varianty „A“ předpokládáme, že východní a střední část (nový úsek) silnice II/444 a silnice III. třídy budou mít obdobný charakter a intenzitu silniční dopravy jako v současnosti. U západní části dojde k výrazné změně. Zde se budou pohybovat především vozidla využívající původní trasu silnice I/35 ve směru od Šumperka, vozidla směřující do centra města a přijíždějící do města po silnici II/644 od západu. V tomto úseku předpokládáme redukci zátěže na 70 %.

Tab. 5. Roční průměrná denní intenzita za 24 hod. (RPDI)

silnice	stanoviště	Rok	T	O	M	S	n _d	n _n
II/444 – východ	7 – 1010	2010	412	2 456	86	2 954		
		2030	429	3 586	126	4 141	241	36
II/444 – střed (nová trasa)	7 - 1013	2010	788	3 108	77	3 973		
		2030	820	4 538	112	5 470	318	48
II/444 – západ (70 %)	7 – 1014	2010	643	2 384	55	3 082		
		2030	669	3 481	80	4 230	246	37

c) Varianta „B“

Varianta „B“ je z hlediska dopravní zátěže identická s variantou „A“.

d) Varianta „C“

U varianty „C“ předpokládáme, že východní a střední část silnice II/444 a silnice III. třídy budou mít obdobný charakter a intenzitu silniční dopravy jako v současnosti. U západní části dojde k menší změně. Zde se budou, kromě původní zátěže, pohybovat také vozidla využívající původní trasu silnice I/35 ve směru od Šumperka a vozidla směřující do centra města. V tomto úseku předpokládáme navýšení zátěže na 120 %.

Tab. 6. Roční průměrná denní intenzita za 24 hod. (RPDI)

silnice	stanoviště	Rok	T	O	M	S	n_d	n_n
II/444 – východ	7 – 1010	2010	412	2 456	86	2 954		
		2030	429	3 586	126	4 141	241	36
II/444 – střed (nová trasa)	7 - 1013	2010	788	3 108	77	3 973		
		2030	820	4 538	112	5 470	318	48
II/444 – západ (120 %)	7 – 1014	2010	1 103	4 086	95	5 284		
		2030	1 147	5 966	139	7 252	422	64

e) Varianta „D“

Varianta „D“ je z hlediska dopravní zátěže obdobou varianty „C“ s tím, že západní úsek silnice II/444 bude v nové trase.

f) Varianta „E“

Varianta „E“ je z hlediska dopravní zátěže obdobou varianty „C“. Pouze v úseku u vlakového nádraží se zátěž zvýší o dopravu projíždějící po silnici III/4441.

g) Varianta „F“

U varianty „F“ předpokládáme, že západní a střední část silnice II/444 a silnice III. třídy budou mít obdobný charakter a intenzitu silniční dopravy jako u varianty „E“. U východní části předpokládáme, že po novém úseku bude jezdit cca 40 % původní zátěže a 60 % zůstane na původní trase.

Tab. 7. Roční průměrná denní intenzita za 24 hod. (RPDI)

silnice	stanoviště	Rok	T	O	M	S	n_d	n_n
II/444 – východ (40 %)	7 – 1010	2010	165	982	34	1 181		
		2030	172	1 434	50	1 656	96	15
II/444 – střed (nová trasa)	7 - 1013	2010	788	3 108	77	3 973		
		2030	820	4 538	112	5 470	318	48
II/444 – západ (nová trasa 120 %)	7 – 1014	2010	1 103	4 086	95	5 284		
		2030	1 147	5 966	139	7 252	422	64

3.1.3. Hluk ze silniční dopravy**a) Limity hlukových hladin**

Hluk ve vnějším prostředí je posuzován na základě Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a vyhlášky č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování). Nejvyšší přípustné hodnoty hluku (mezní hodnoty) jsou stanoveny tímto předpisem.

1. Denní doba

- pro hluk z pozemní dopravy v ostatním chráněném venkovním prostoru +5 dB
- v okolí hlavních komunikací, kde hluk z dopravy je převažující a v o. p. drah +10 dB
- "stará hluková zátěž" z pozemních komunikací +20 dB

2. Noční doba

- noční doba -10 dB
- noční doba pro hluk ze železnice -5 dB
- pro hluk z pozemní dopravy v ostatním chráněném venkovním prostoru +5 dB
- v okolí hlavních komunikací, kde hluk z dopravy je převažující a v o. p. drah +10 dB
- "stará hluková zátěž" z pozemních komunikací +20 dB

b) Výpočet hlukových hladin z dopravy

Pro výpočet hluku ve vnějším prostředí jsou směrodatné "Metodické pokyny pro navrhování sídelních útvarů z hlediska ochrany obyvatelstva před nadměrným hlukem z dopravy", jejichž znění z roku 1991 bylo novelizováno v rámci Programu péče o životní prostředí MŽP v listopadu 1995. Na základě této směrnice byl zpracován výpočtový postup HLUK+, který umožňuje modelovat na počítači hlukovou situaci, počítat hladiny hluku v jednotlivých bodech a vykreslovat izofony hluku v zadaných výškách při detailním postupu. V denní době u obytné zástavby nesmí být překročena hodnota 55 dB a v noční době 45 dB, pokud se nezohlední další korekce, což v případě železnice představuje 60 dB v denní a 55 dB v noční době v ochranném pásmu dráhy, u hlavních komunikací představuje 60 dB v denní a 50 dB v noční době.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina hluku L_{Aeq} pro budovy bydlení, stanovená podle Nařízení vlády ČR č. 272/2011 Sb. "O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací", ze silniční dopravy je pro řešené území města Mohelnice podél silnice II/444

- denní doba (06 - 22 hod) 60 db(A)
- noční doba (22 - 06 hod) 50 db(A)

Pro potřeby ÚPN jsou použity jako podklad pro výpočet hluku z dopravy "Metodické pokyny", zpracované VÚVA Praha - urbanistické pracoviště Brno v roce 1991. Pro výpočet hluku ze silniční dopravy se použije výpočtová rychlost 50 km/hod. (podél silnice II/444 v extravilánu se jedná o 70 km/hod). Hluk je počítán v zastavěném území pro pohltivý terén a rok 2030.

c) Hluk ze silniční dopravy – varianta „A“**Tab. 8. Hluk ze silniční dopravy**

Úsek	Doba	Sklon	n	F ₁	F ₂	F ₃	X	Y	d	
									50	60
II/444 – východ	den	< 4	241	1,6	1,21	1	467	66,7	-	11,5
	noc	< 4	36	1,6	1,21	1	70	58,4	13,5	-
II/444 – východ	den	< 2	241	1,6	1,06	1	409	66,1	-	11
	noc	< 2	36	1,6	1,06	1	61	57,8	13	-
II/444 – střed (nová trasa)	den	< 2	318	3,7	1,06	1	1 247	71,0	-	25
	noc	< 2	48	3,7	1,06	1	188	62,7	37	-
II/444 – střed (nová trasa)	den	< 4	318	3,7	1,21	1	1 424	71,5	-	28
	noc	< 4	48	3,7	1,21	1	215	63,3	45	-
II/444 - západ	den	< 2	246	1,95	1,06	1	509	67,1	-	12
	noc	< 2	37	1,95	1,06	1	77	58,8	14,2	-

Tab. 9. Použité symboly k tabulce 8

F₁	Faktor vlivu rychlosti dopravního proudu a % podílu nákladních vozů	Y	Hladina hluku ve vzdálenosti 7,5 m od osy vozovky
F₂	Faktor vlivu podélného sklonu nivelety komunikace	n	Průměrná hodinová intenzita (den, noc)
F₃	Faktor vlivu povrchu vozovky	d₅₀	Hranice území, v němž L _{Aeg} > 50 dB (A)
X	Výpočtová veličina	D₆₀	Hranice území, v němž L _{Aeg} > 60 dB (A)

d) Hluk ze silniční dopravy – varianta „B“

Varianta „B“ je z hlediska hlukových hladin ze silniční dopravy identická s variantou „A“.

e) Hluk ze silniční dopravy – varianta „C“

Tab. 10. Hluk ze silniční dopravy

Úsek	Doba	Sklon	n	F ₁	F ₂	F ₃	X	Y	d	
									50	60
II/444 – východ	den	< 4	241	1,6	1,21	1	467	66,7	-	11,5
	noc	< 4	36	1,6	1,21	1	70	58,4	13,5	-
II/444 – východ	den	< 2	241	1,6	1,06	1	409	66,1	-	11
	noc	< 2	36	1,6	1,06	1	61	57,8	13	-
II/444 – střed (stávající trasa)	den	< 2	318	1,9	1,06	1	641	68,1	-	13
	noc	< 2	48	1,9	1,06	1	97	59,9	16	-
II/444 - západ	den	< 2	422	2,0	1,06	1	895	69,5	-	15,5
	noc	< 2	64	2,0	1,06	1	136	61,3	27	-

f) Hluk ze silniční dopravy – varianta „D“

Varianta „D“ je z hlediska hlukových hladin ze silniční dopravy identická s variantou „C“.

g) Hluk ze silniční dopravy – varianta „E“

Varianta „E“ je z hlediska hlukových hladin ze silniční dopravy identická jako varianta „C“, s výjimkou úseku „střed“ (součást „intravilánu“) a úseku u železniční stanice, kde dojde ke zvýšení hluku od zátěže na silnici III/4441.

Tab. 11. Hluk ze silniční dopravy

Úsek	Doba	Sklon	n	F ₁	F ₂	F ₃	X	Y	d	
									50	60
II/444 – východ	den	< 4	241	1,6	1,21	1	467	66,7	-	11,5
	noc	< 4	36	1,6	1,21	1	70	58,4	13,5	-
II/444 – východ	den	< 2	241	1,6	1,06	1	409	66,1	-	11
	noc	< 2	36	1,6	1,06	1	61	57,8	13	-
II/444 – střed (nová trasa)	den	< 2	318	3,7	1,06	1	1 247	71,0	-	25
	noc	< 2	48	3,7	1,06	1	188	62,7	37	-
II/444 - západ	den	< 2	422	2,0	1,06	1	895	69,5	-	15,5
	noc	< 2	64	2,0	1,06	1	136	61,3	27	-

h) Hluk ze silniční dopravy – varianta „F“

Varianta „F“ je z hlediska hlukových hladin ze silniční dopravy obdobná jako varianta „E“, s výjimkou východního úseku (východně od železnice). Zde se předpokládá jízdní rychlost do 90 km/hod.

Tab. 12. Hluk ze silniční dopravy

Úsek	Doba	Sklon	n	F ₁	F ₂	F ₃	X	Y	d	
									50	60
II/444 – východ	den	< 4	96	3,7	1,21	1	430	66,3	-	11,3
	noc	< 4	15	3,7	1,21	1	67	58,3	14	-
II/444 – východ	den	< 2	96	3,7	1,06	1	377	65,8	-	11
	noc	< 2	15	3,7	1,06	1	59	57,7	12,7	-
II/444 – střed (nová trasa)	den	< 2	318	3,7	1,06	1	1 247	71,0	-	25
	noc	< 2	48	3,7	1,06	1	188	62,7	37	-
II/444 – střed (nová trasa)	den	< 4	318	3,7	1,21	1	1 424	71,5	-	28
	noc	< 4	48	3,7	1,21	1	215	63,3	45	-
II/444 - západ	den	< 2	422	2,0	1,06	1	895	69,5	-	15,5
	noc	< 2	64	2,0	1,06	1	136	61,3	27	-

i) Závěr

Z výše uvedeného vyplývá, že pouze u varianty A, B a C je stávající západní úsek silnice II/444 v blízkosti obytné zástavby. Nadlimitní hluk se předpokládá tam, kde bude v roce 2030 obytná zástavba blíže než 27 m od osy vozovky. Nejbližší obytný dům se však v současnosti nachází ve vzdálenosti cca 66 m.

3.2. Vyhodnocení navrženého variantního řešení přeložky silnice II/444**3.2.1. Vyhodnocení požadavků vyplývajících z Politiky územního rozvoje České republiky**

Řešení navržené touto územní studií je v souladu s *Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1* (dále také „PÚR ČR“). Z úkolů pro územní plánování vyplynul z PÚR ČR pro území řešené touto územní studií implicitní požadavek na upřesnění dílčí části koridoru kapacitní silnice R35a v úseku Sedlice (Hradec Králové) – Vysoké Mýto – Moravská Třebová – Mohelnice (E442). V platném Územním plánu Mohelnice i v Územním plánu Loštice je předmětný požadavek již zpřesněn a zpracován.

Řešení navržené touto územní studií je v souladu rovněž s územní studií „D35 Staré Město - Mohelnice – Doplnění podkladů pro přepracování dokumentace EIA“ (zpracovatel Valbek, spol. s r. o., 03/2016). Do řešení byla zpracována úprava mimoúrovňové křižovatky (MÚK) MÚK Mohelnice – jih.

3.2.2. Vyhodnocení požadavků vyplývajících ze Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje

Ze ZÚR OK vyplynuly pro území řešené touto územní studií požadavky na respektování následujících záměrů, které jsou součástí řešení platných územních plánů měst Mohelnice, Loštice a obce Moravičany.

a) Zpřesnění vymezení ploch a koridorů nadmístního významu

1. Dopravní infrastruktura

- silnice R 35 (Mohelnice – hranice OLK, výstavba nového tahu) [D1]⁵
- silnice R35 (homogenizace na normový profil směrově dělené komunikace, rekonstrukce křižovatek v úseku Křelov – Mohelnice) [D14]
- silnice R 35 (Mohelnice – Moravská Třebová, včetně souvisejících staveb) [D01]
- silnice II/444 (Mohelnice, přeložka a směrová úprava) [D013]

Vyhodnocení: Řešení navržené touto územní studií je v souladu s výše uvedenými požadavky.

- vodní cesta (průplav D-O-L)

Vyhodnocení: Řešení navržené touto územní studií ve variantách C, D a E respektuje vymezený koridor průplavu D-O-L téměř v celé trase. Pouze na severním okraji řešeného území, v místě, kde se nová trasa silnice II/444 připojuje na stávající silnici II/444 (před mostem přes řeku Mírovku) je část nové trasy vedena v souběhu s osou průplavu D-O-L a zasahuje do severní poloviny jeho koridoru. Tento úsek je však převzat z řešení dokumentace DÚR „II/444 Mohelnice – křížení s železniční tratí“ (Dopravoprojekt Brno, 03/2015).

Řešení navržené ve variantách A, B a F vymezený koridor průplavu D-O-L nerespektuje. Ve variantách A a B je jihovýchodní část trasy (jižně od areálu firmy Mohelnická zemědělská a.s.) umístěna přímo v ose koridoru průplavu D-O-L, ve variantě F dochází ve stejném místě jako u variant A a B k jeho křížení. K dalšímu křížení s koridorem D-O-L dochází ve variantě F také na jejím severním okraji (při připojení na stávající trasu silnice II/444 před mostem přes Mírovku).

2. Technická infrastruktura

- propojení úpravny vody Dubicko se skupinovým vodovodem Litovel [V2].
- výhledová trasa (územní rezerva) pro dálkový přivaděč pitné vody DV Hanušovice – Moravičany [VP4]

Vyhodnocení: Řešení navržené touto územní studií respektuje uvedené trasy vymezené v platném ÚP Mohelnice. Trasy vymezené v platném ÚP Moravičany nejsou řešením této územní studie nijak dotčeny.

3. Územní systém ekologické stability

- plochy nadregionálního ÚSES [NRBK K 89, NRBC 13 Vrapáč-Doubrava]

Vyhodnocení: Řešení navržené touto územní studií plně respektuje plochy nadregionálního ÚSES v platném ÚP Mohelnice. Plochy ÚSES vymezené v platném ÚP Moravičany nejsou řešením této územní studie nijak dotčeny.

b) Rozvojová oblast nadregionálního významu RO 2

Převážná část správního území města Mohelnice je součástí vymezené rozvojové oblasti nadregionálního významu RO 2 Šumperk-Zábřeh-Mohelnice. Z úkolů pro územní plánování obcí vyplynuly pro území řešené touto územní studií tyto požadavky na řešení územních souvislostí:

⁵ Označení dle ZÚR OK

- obchvat rychlostní silnice R35
Vyhodnocení: Je respektováno ve všech navržených variantách
- propojení úpravny Dubicko se skupinovým vodovodem Litovel
Vyhodnocení: Je respektováno ve všech navržených variantách.
- napojení vodních zdrojů Leština, Hrabová, Zvole a Lukavice na úpravnu vody Dubicko
Vyhodnocení: Je respektováno ve všech navržených variantách, ve variantě F se dostává do souběhu s navrženou trasou vodovodu.
- z hlediska přístupnosti orientovat těžbu nerostných surovin do území ploch ložisek a prognózních zdrojů s nejnižšími střety, popř. řešitelnými limity a podmíněně vyhovujícího území
Vyhodnocení: Je respektováno v navržených variantách A – E, ve variantě F prochází navržená trasa netěženým dobývacím prostorem č. 70828 Mohelnice (ID: 70828) a výhradním bilancovaným ložiskem nerostných surovin č. B 3007600 Mohelnice 2 (ID: 70828)
- minimalizovat negativní dopady do podmínek životního prostředí, zejména ve vztahu k rekreačnímu zázemí oblasti a lokalizaci podnikatelských aktivit (zejména průmyslových zón)
Vyhodnocení: S výjimkou navržené varianty C, vyvolávají navržené varianty A, B, D, E, F nové požadavky na zábor půdního fundu nad rámec platné ÚPD. Navržená varianta F je navíc vedena v těsné blízkosti Moravičanského jezera, kde jsou ve zvýšené míře kumulovány požadavky na ochranu přírody a krajiny (CHKO, Přírodní památka, EVL a ptačí oblast soustavy Natura 2000, významné vodní plochy, ložiska nerostných surovin ad.).
Navržené varianty A, B, D, E a F částečně zasahují do již dříve navržených ploch určených pro výrobu a rozvoj podnikatelských aktivit v k.ú. Mohelnice (plochy M-V4, M-V9, M-V10, M-V11, M-V12).
Žádná z navržených tras (snad s výjimkou varianty F) nemá významnější vliv na rekreační zázemí oblasti Mohelnických Bagrů.

c) Rozvojové plochy nadmístního významu

V souladu se ZÚR OK byla zpracována souhrnná dokumentace *Územní studie lokalit rozvojových ploch pro podnikatelské aktivity v rozvojových oblastech RO 2 Šumperk – Zábřeh – Mohelnice, RO 3 Lipník nad Bečvou – Hranice, RO 4 Uničov – Litovel, RO 5 Jeseník a RO 7 Prostějov*, jejíž součástí je dílčí část nazvaná *Rozvojová oblast s nadregionálním významem RO 2 Šumperk – Zábřeh – Mohelnice s obcemi Šumperk, Bludov, Leština, Lukavice, Postřelmov, Rájec, Zábřeh, Zvole, Mohelnice*. (zpracovatel: Alfaprojekt Olomouc a.s., 12/2008).

- Ve správním území města Mohelnice byla vymezena plocha: lokalita RO 2/09 – k.ú. Mohelnice (výměra: 19,70 ha). Uvedená plocha je zapracována v platném územním plánu ve formě dílčích ploch výroby a skladování M-V11 a M-V12. Jižní část původně vymezené plochy RO 2/09 je vymezena jako územní rezerva pro výrobu a skladování.
Vyhodnocení: Navržená trasa ve variantě D zasahuje do vymezených ploch výroby a skladování M-V11 a M-V12.
(Pozn.: V rámci doplňujících průzkumů a rozborů (06/2016) bylo zjištěno, že původně navržená plocha M-V11 je již realizována a probíhají přípravné práce na realizaci části navržené plochy M-V12.

d) Zdroje nerostných surovin

Východní část řešeného území města Mohelnice je součástí vymezené specifické oblasti ST1, která byla řešena v dokumentaci *Územní studie využití oblastí s vysokou koncentrací prováděné a připravované (očekávané) těžby nerostných surovin ST1 – ST6 (štěrkopísky) na území Olomouckého kraje* (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o.; 09/2009).

- Návrhem nové trasy přeložky silnice II/444 by nemělo dojít k žádnému dotčení ložisek nerostných surovin.

Vyhodnocení: Je respektováno v navržených variantách A – E, ve variantě F prochází navržená trasa netěženým dobývacím prostorem č. 70828 Mohelnice (ID: 70828) a výhradním bilancovaným ložiskem nerostných surovin č. B 3007600 Mohelnice 2 (ID: 70828)

e) Podmínky pro umístování obnovitelných zdrojů energie

- V jihovýchodní části území řešeného touto územní studií, je v rámci části navržené plochy pro výrobu a skladování M-V10, realizována fotovoltaická elektrárna (FVE).

Vyhodnocení: Stávající plocha FVE je respektováno v navržených variantách A, B, C, D a F. Ve variantě E prochází jihovýchodní část trasy (jižně od areálu firmy Mohelnická zemědělská a.s.) přímo přes areál FVE.

f) Území významná pro situování protipovodňových opatření

Východní část správního území města Mohelnice se dle ZÚR OK nachází v území, které je vymezeno jako: území významné pro situování protipovodňových opatření.

- V území řešeném touto územní studií, byla v Územním plánu Mohelnice, v rámci navržené plochy silniční dopravy M-D7, určené pro přeložku silnice II/444 (v úseku mezi železniční tratí č. 270 a mostem přes řeku Mírovku), uvažována i realizace protipovodňového opatření (hráze).

Vyhodnocení: Předmětný úsek je do řešení této územní studie zapracován v souladu s dokumentací DÚR „II/444 Mohelnice – křížení s železniční tratí“ (Dopravoprojekt Brno, 03/2015).

g) Požadavky na respektování stávajících jevů nadmístního významu (stabilizovaný stav)

Ze ZÚR OK vyplývají požadavky na respektování a zohlednění stabilizovaných jevů nadmístního významu, jimiž jsou: dálnice D35; silnice I/44, II/444, II/644; železniční trať č. 270; zásobovací vodovodní řady; trasy VTL plynovodů; elektrická vedení VVN 110 kV; dobývací prostory a chráněná ložisková území nerostných surovin; CHOPAV Kvartér řeky Moravy; CHKO Litovelské Pomoraví; EVL soustavy Natura 2000; stanovená záplavová území Q₁₀₀; stávající plochy nadregionálního a regionálního ÚSES.

Vyhodnocení: Dotčení jednotlivých stabilizovaných jevů a limitů využití území je přehledně zobrazeno jednak v grafické části této územní studie, jednak je uvedeno v následující tabulce.

Tab. 13. Vyhodnocení dotčení jednotlivých stabilizovaných jevů a limitů využití území

	Stabilizovaný jev, Limit využití území	Varianta					
		A	B	C	D	E	F
1	Silnice I., II. a III. třídy	x	x	x	x	x	x
2	Železnice (plochy drážní dopravy)	x	x	x	x	x	x
3	Ochranné pásmo silnice	x	x	x	x	x	x
4	Ochranné pásmo železnice	x	x	x	x	x	x
5	Průplav D-O-L	x	x	x	x	x	x
6	Příváděcí vodovodní řad (vč. koridoru) dle ÚAP	x	x	x	x	x	x
7	Dálkový vodovodní přivaděč (vč. koridoru) dle ÚAP	x	x	x	x	x	x
8	Příváděcí vodovodní přivaděč (Vodovod Pomoraví)	x	x	x	x	x	x
9	Příváděcí (zásobovací) vodovodní řad	x	x	x	x	x	x
10	Řad rozvodné vodovodní sítě	x	x	x	x	x	x

Tab. 13. Vyhodnocení dotčení jednotlivých stabilizovaných jevů a limitů využití území pokr.

	Stabilizovaný jev, Limit využití území	Varianta					
		A	B	C	D	E	F
11	Ochranné pásmo měrného vodohosp. objektu	x	x	x	x	x	
12	Kanalizační stoka	x	x	x	x	x	x
13	Vodní tok	x	x	x	x	x	x
14	Zatrubněný vodní tok	x	x	x	x	x	
15	Elektrické vedení VVN 110 kV – vzdušné (vč. OP)	x	x	x	x	x	x
16	Elektrické vedení VVN 22 kV – vzdušné (vč. OP)	x	x	x	x	x	x
17	Elektrické vedení VVN 22 kV - kabelové (vč. OP)	x	x	x	x	x	x
18	Elektrická stanice – trafostanice (včetně OP)	x	x	x	x	x	
19	Vysokotlaký plynovod (včetně OP a BP)	x	x	x	x	x	x
20	Středotlaký plynovod (včetně OP a BP)	x	x	x	x	x	x
21	Regulační stanice plynu VTL/STL (včetně OP)					x	
22	Telekomunikační kabely	x	x	x	x	x	x
23	Registrovaná archeologická lokalita	x	x	x	x	x	x
24	Ochranné pásmo hřbitova	x	x	x	x	x	
25	II. zóna CHKO Litovelské Pomoraví	x	x	x	x	x	x
26	Přírodní památka Zátrže						x
27	Evropsky významná lokalita soustavy Natura 2000	x	x	x	x	x	x
28	Ptačí oblast	x	x	x	x	x	x
29	Mezinár. významný mokřad Ramsarské konvence	x	x	x	x	x	x
30	Nadregionální biocentrum						x
31	Lokální biocentrum	x	x	x	x	x	
32	Lokální biokoridor	x	x	x	x	x	x
33	Výhradní evidované ložisko nerostných surovin	x	x	x	x	x	x
34	Dobývací prostor						x
35	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	x	x	x	x	x	x
36	Stanovená hranice záplavy Q100	x	x	x	x	x	x
37	Stanovená hranice záplavy Q20	x	x	x	x	x	x
38	Stanovená hranice záplavy Q5	x	x	x	x	x	x
39	Aktivní zóna záplavového území	x	x	x	x	x	x
40	Území zvláštní povodně pod vodním dílem	x	x	x	x	x	x
41	Ochranná hráz	x	x	x	x	x	x
42	Závlahy	x	x	x	x	x	x

3.2.3. Vyhodnocení souladu navrženého řešení s platnou ÚPD

a) Územní plán Mohelnice

V následujícím textu je uveden popis funkčního uspořádání území a jsou popsány základní vstupy determinující řešené území, které vyplývají z územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí.

1. Varianta A

- Navržená trasa je ve své jižní části vedena v nové stopě na plochách velkovýrobně obhospodařovaného zemědělského půdního fondu (ZPF), přičemž dochází k výrazné a významné fragmentaci ZPF.
- V jihovýchodní části se navržená trasa dostává do kolize s územní rezervou průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (je vedena přímo ve vymezeném koridoru D-O-L).
- Navrženou trasou jsou dotčeny (zmenšovány) navržené plochy výroby a skladování (V) M-V9 a M-V10.
- Ve své jižní části není navržená trasa v souladu s platným Územním plánem (ÚP) Mohelnice.
- Ve zbývajících (střední a severovýchodní) části je navržená trasa v souladu s ÚP Mohelnice, resp. se ZÚR OK (VPS D013 – silnice II/444; Mohelnice, přeložka a směrová úprava).

2. Varianta B

- Navržená trasa je ve své jižní části vedena v nové stopě na plochách velkovýrobně obhospodařovaného ZPF, přičemž dochází k výrazné a významné fragmentaci ZPF.
- V jihovýchodní části se navržená trasa dostává do kolize s územní rezervou průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (je vedena přímo ve vymezeném koridoru D-O-L).
- Navrženou trasou jsou dotčeny (zmenšovány) navržené plochy výroby a skladování (V) M-V9 a M-V10.
- Ve své jižní části není navržená trasa v souladu s platným Územním plánem (ÚP) Mohelnice.
- Ve zbývajících (střední a severovýchodní) části je navržená trasa v souladu s ÚP Mohelnice, resp. se ZÚR OK (VPS D013 – silnice II/444; Mohelnice, přeložka a směrová úprava).

3. Varianta C

- Navržená trasa je vedena ve stávající stopě silnice II/444.
- Ve své jihozápadní a střední části je navržená trasa v souladu s platným ÚP Mohelnice.
- V severovýchodní části je navržená trasa v souladu se ZÚR OK (VPS D013 – silnice II/444; Mohelnice, přeložka a směrová úprava).

4. Varianta D

- Navržená trasa je ve své jihozápadní části vedena v nové stopě na plochách vymezených platným ÚP Mohelnice pro výrobní funkci (navržená plocha smíšená výrobní (Vs) M-V4, navržené plochy výroby a skladování (V) M-V11, M-V12 a územní rezerva pro výrobu a skladování).
- Ve své střední části je navržená trasa v souladu s platným ÚP Mohelnice.
- V severovýchodní části je navržená trasa v souladu se ZÚR OK (VPS D013 – silnice II/444; Mohelnice, přeložka a směrová úprava).

5. Varianta E

- Navržená trasa je ve své západní části vedena ve stávající stopě silnice II/444.
- Navazující úsek mezi silnicí II/444 a vodním tokem Újezdka je v souladu s platným ÚP Mohelnice.
- V své jižní části (od přemostění Újezdky po silnici III/4441 do Moravičan) je trasa vedena v nové stopě v souběhu s vodním tokem Újezdka na plochách velkovýrobně obhospodařovaného ZPF. Vzhledem k bezprostřednímu přiblížení k vodnímu toku nedochází k výrazné ani významné fragmentaci ZPF. Navrženou trasou je ve východní části tohoto úseku dotčena (zmenšována) navržená plocha výroby a skladování (V) M-V10 (v místě stávající fotovoltaické elektrárny).
- Ve své střední části je navržená trasa v souladu s platným ÚP Mohelnice.
- V severovýchodní části je navržená trasa v souladu se ZÚR OK (VPS D013 – silnice II/444; Mohelnice, přeložka a směrová úprava).

6. Varianta F

- Navržená trasa je v převážné části vedena v nové stopě na plochách velkovýrobně obhospodařovaného zemědělského půdního fondu (ZPF), přičemž dochází k výrazné a významné fragmentaci ZPF.
- Ve své západní části je navržená trasa vedena zčásti na ploše vymezené platným ÚP Mohelnice pro výrobní funkci (navržená plocha smíšená výrobní (Vs) M-V4).
- Ve své východní části je navržená trasa vedena zčásti na ploše vymezené platným ÚP Mohelnice pro těžbu nerostů (T) M-T3.
- V jihovýchodní části se navržená trasa dostává do kolize s územní rezervou průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe (šikmé křížení v dlouhém úseku).
- Na severním okraji trasy dochází ke druhému křížení s územní rezervou průplavního spojení D-O-L. Vzhledem ke krátkému úseku nutném pro mimoúrovňové křížení průplavu a následnému napojení na stávající trasu silnice II/444, není tato část prakticky řešitelná bez nutnosti dalšího vysunutí trasy severně za vodní tok Mírovka a jejího navrácení do stávající trasy ze západní strany (ve směru od Mohelnice).
- Navržená trasa v celé své délce není v souladu s platným Územním plánem (ÚP) Mohelnice, ani se ZÚR OK.

b) Územní plán obce Moravičany

- Navržené variantní trasy A, B, E a F nejsou v souladu s platným Územním plánem obce Moravičany.

c) Územní plán obce Loštice

Žádná z navržených variantních tras A – F není situována do správního území města Loštice.

3.2.4. Vyhodnocení navrženého řešení z hlediska ochrany kulturních hodnot

a) Prohlášené kulturní památky

- Žádnou z navržených variantních tras A – F nejsou dotčeny prohlášené kulturní památky.
- Žádnou z navržených variantních tras A – F nejsou dotčeny ostatní památky (památky místního významu).
- Navrženým řešením jsou ve všech variantách (A – F) dotčena evidována archeologická naleziště I. a II. typu. Největší dotčení představuje navržená varianta F.

3.2.5. Vyhodnocení navrženého řešení z hlediska dotčení veřejné infrastruktury

V následující tabulce je uvedeno dotčení existující, navrhované i plánované (záměry / územní rezervy) veřejné infrastruktury.

Tab. 14. Vyhodnocení dotčení veřejné infrastruktury

	Stabilizovaný jev, Limit využití území	Varianta					
		A	B	C	D	E	F
1	Silnice I., II. a III. třídy	x	x	x	x	x	x
2	Železnice (plochy drážní dopravy)	x	x	x	x	x	x
3	Průplav D-O-L	x	x	x	x	x	x
4	Přiváděcí vodovodní řad (vč. koridoru) dle ÚAP	x	x	x	x	x	x
5	Dálkový vodovodní přivaděč (vč. koridoru) dle ÚAP	x	x	x	x	x	x
6	Přiváděcí vodovodní přivaděč (Vodovod Pomoraví)	x	x	x	x	x	x
7	Přiváděcí (zásobovací) vodovodní řad	x	x	x	x	x	x
8	Řady rozvodné vodovodní sítě	x	x	x	x	x	x
9	Kanalizační stoky	x	x	x	x	x	x
10	Elektrické vedení VVN 110 kV – vzdušné)	x	x	x	x	x	x
11	Elektrické vedení VVN 22 kV – vzdušné	x	x	x	x	x	x
12	Elektrické vedení VVN 22 kV - kabelové	x	x	x	x	x	x
13	Elektrická stanice – trafostanice	x	x	x	x	x	
14	Vysokotlaký plynovod	x	x	x	x	x	x
15	Středotlaký plynovod	x	x	x	x	x	x
16	Regulační stanice plynu VTL/STL					x	
17	Ochranná hráz	x	x	x	x	x	x

3.2.6. Vyhodnocení navrženého řešení z hlediska ochrany přírodních složek území a koncepce uspořádání krajiny

a) Vyhodnocení vlivů navrženého řešení na geologické a geomorfologické poměry a na zdroje nerostných surovin

1. Geologické poměry

- Navrženým řešením nedojde v žádné z navržených variant k podstatnému nebo významnému ovlivnění geologických poměrů.

2. Geomorfologické poměry

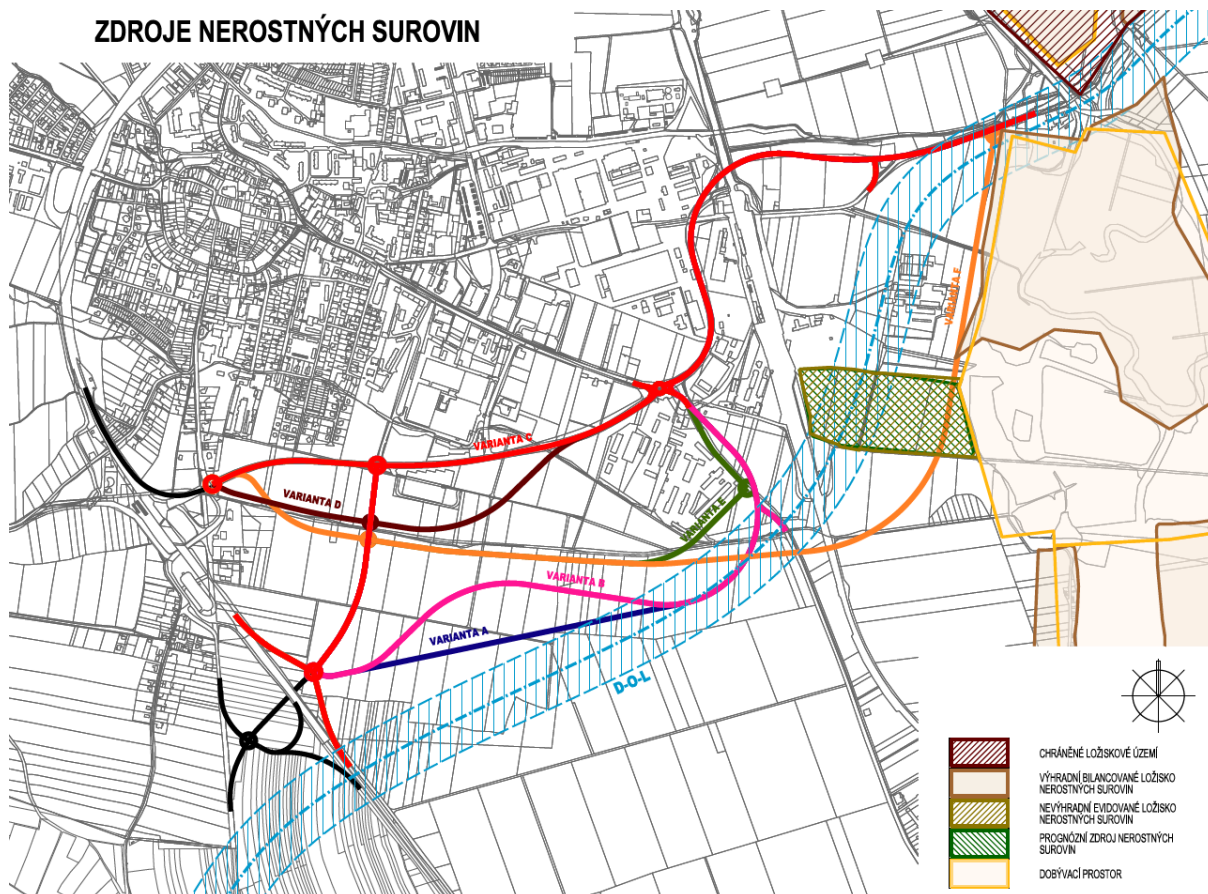
- Navrženým řešením nedojde v žádné z navržených variant k podstatnému nebo významnému ovlivnění geomorfologických poměrů.

3. Ložiska nerostných surovin

- Navrženým řešením ve variantě F dojde k dotčení nevýhradního evidovaného ložiska nerostných surovin č. D 5279200 Mohelnice 4, štěrkopísky (ID: 5279200)⁶, které je platným ÚP Mohelnice vymezeno jako návrhová plocha pro těžbu nerostů (T) M-T3
- Současně dojde i k dotčení prognózního zdroje nerostných surovin⁷, který je dle 3. úplné aktualizace územně analytických podkladů SO ORP Mohelnice (zpracovatel: Institut regionálních informací, s.r.o.; 2014) označen „ST1-12 – Mohelnice I“.

⁶ Aktuálně dostupné na <http://mapy.geology.cz/>

⁷ Dle 3. úplné aktualizace územně analytických podkladů SO ORP Mohelnice (zpracovatel Institut regionálních informací, s.r.o., 2014) je zde vymezen také prognózní zdroj nerostných surovin ST1-12 – Mohelnice I.



Obr. 14. Dotčení zdrojů nerostných surovin navrženými variantními trasami

b) Vyhodnocení požadavků na zábor půdního fondu

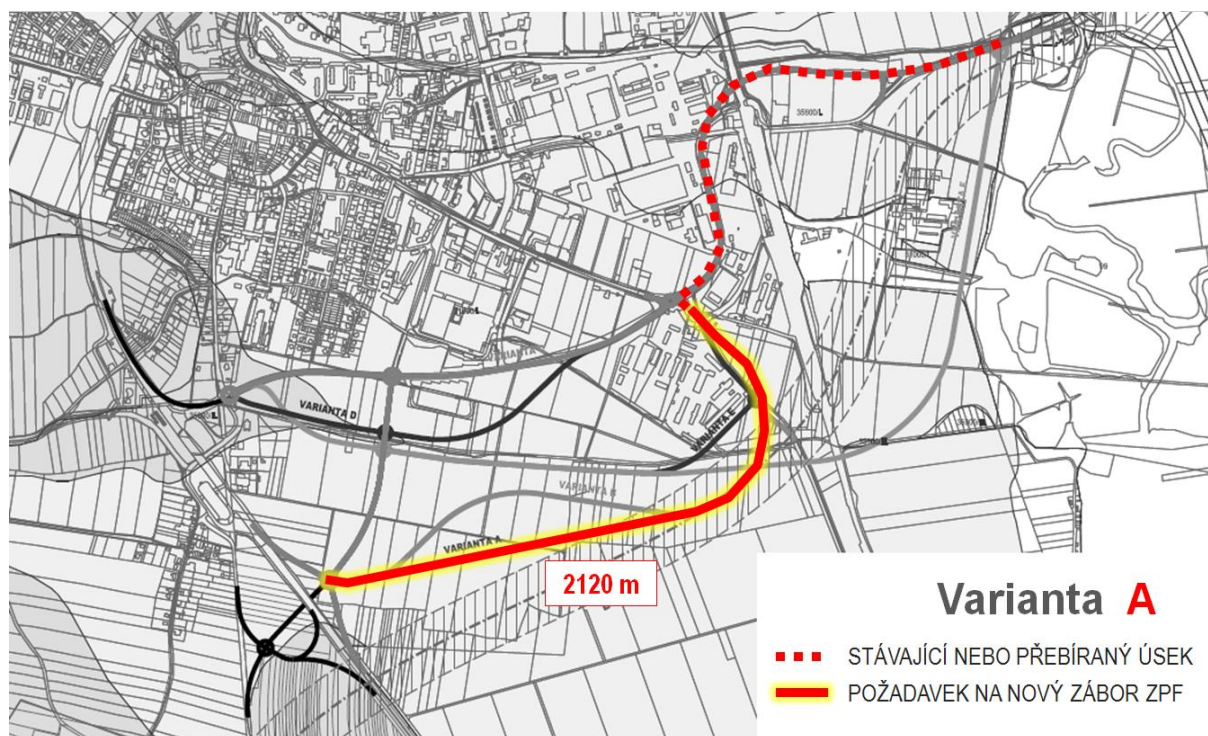
1. Zemědělský půdní fond (ZPF)

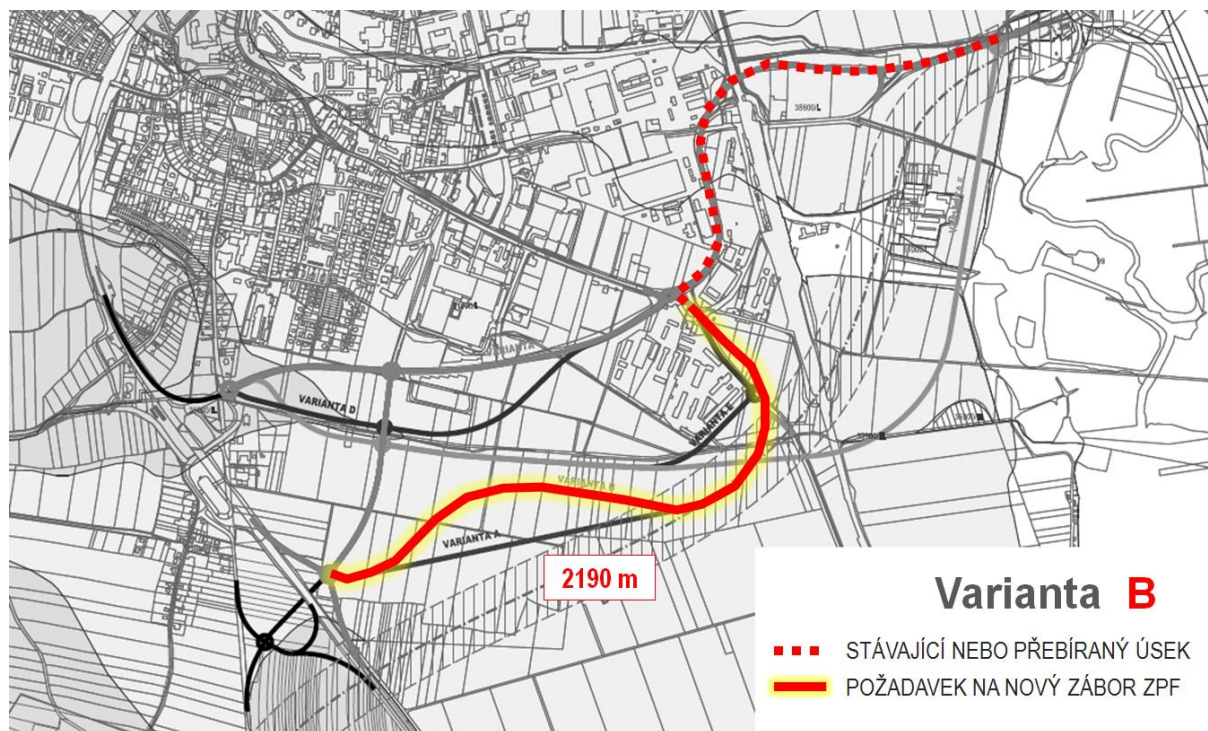
- V následující tabulce jsou uvedeny požadavky na nové zábory ZPF v jednotlivých navržených variantách.
- Do záboru ZPF jsou započítány pouze nové úseky, které dosud nebyly bilancovány v rámci ÚPD. Výsledná plocha nového záboru je dána součinem délky nového úseku a uvažovanou šířkou skutečného záboru, která by v průmětu měla činit cca 20 m (včetně šířky zemního tělesa). Pozn.: v grafické části dokumentace je vyznačen koridor v šířce 50 m, tj. 25 m od osy navržené trasy.
- Do požadavků na zábor ZPF nejsou započítávány zábory přebíraných úseků silnice II/444. Jedná se o úsek MÚK Mohelnice – jih (v JZ části řešeného území), novou okružní křižovatku křížení silnic II/444, III/4441 a III/4446 (střední část řešeného území) a úsek od mimoúrovňového křížení s železniční tratí č. 270 až po most přes Mírovku (SV část řešeného území).
- Navrženou variantou C nevznikají žádné nové požadavky na zábor ZPF, naopak ve variantě F činí předpokládaný skutečný zábor nových ploch ZPF cca 7,3 ha.

Tab. 15. Bilance požadavků na nové zábory ZPF

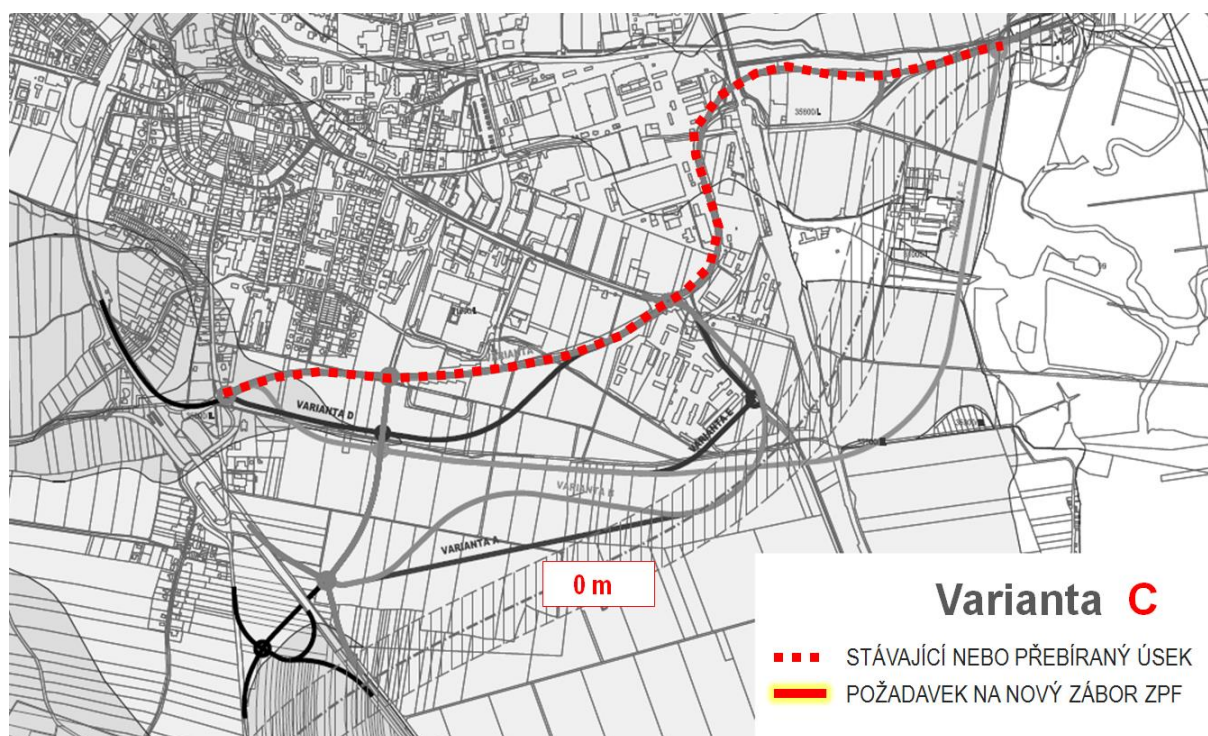
Varianta	Celková délka trasy	Délka stáv. nebo převzatých úseků	Délka nového úseku	Šířka nového úseku – skutečný zábor)	Požadavek na zábor ZPF	Pořadí variant
	(m)	(m)	(m)	(m)	(ha)	
A	4 040	1920	2 120	20	4,240	4
B	4 120	1 930	2 190	20	4,380	5
C	3 430	3 430	0	0	0	1
D	3 525	2 175	1 350	20	2,700	3
E	4 475	3 135	1 340	20	2,680	2
F	3 665	0	3 665	20	7,330	6

- Nové navržené úseky přeložky silnice II/444 ve variantních trasách A, B a E se nacházejí na půdách zařazených do I. třídy ochrany ZPF.
- Přibližně dvě třetiny navrženého úseku přeložky silnice II/444 ve variantní trase D se nacházejí na půdách zařazených do I. třídy ochrany ZPF, jedna třetina (západní části trasy) se nachází na půdách zařazených do II. třídy ochrany ZPF.
- Nově navržená trasa přeložky silnice II/444 ve variantě F se téměř celá nachází na půdách zařazených do I. třídy ochrany ZPF, pouze cca 5 % navržené trasy na jejím západním okraji se nachází na půdách zařazených do II. třídy ochrany ZPF.

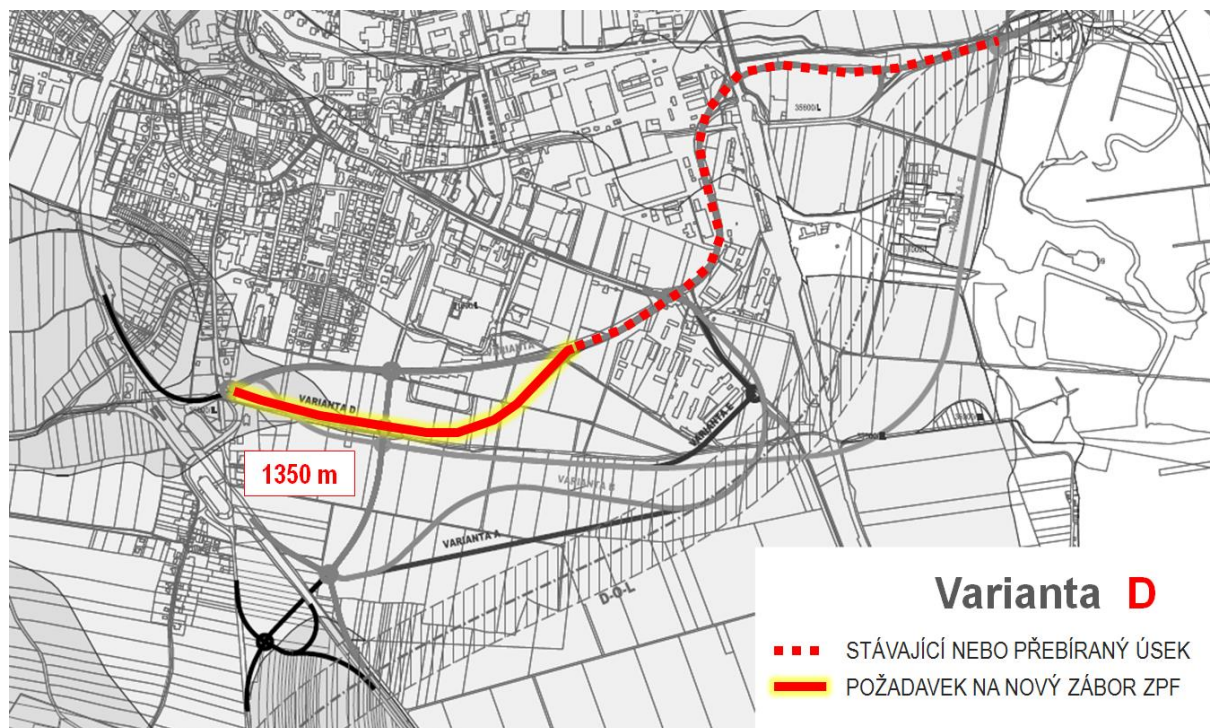

Obr. 15. Požadavky na nový zábor ZPF ve variantě A



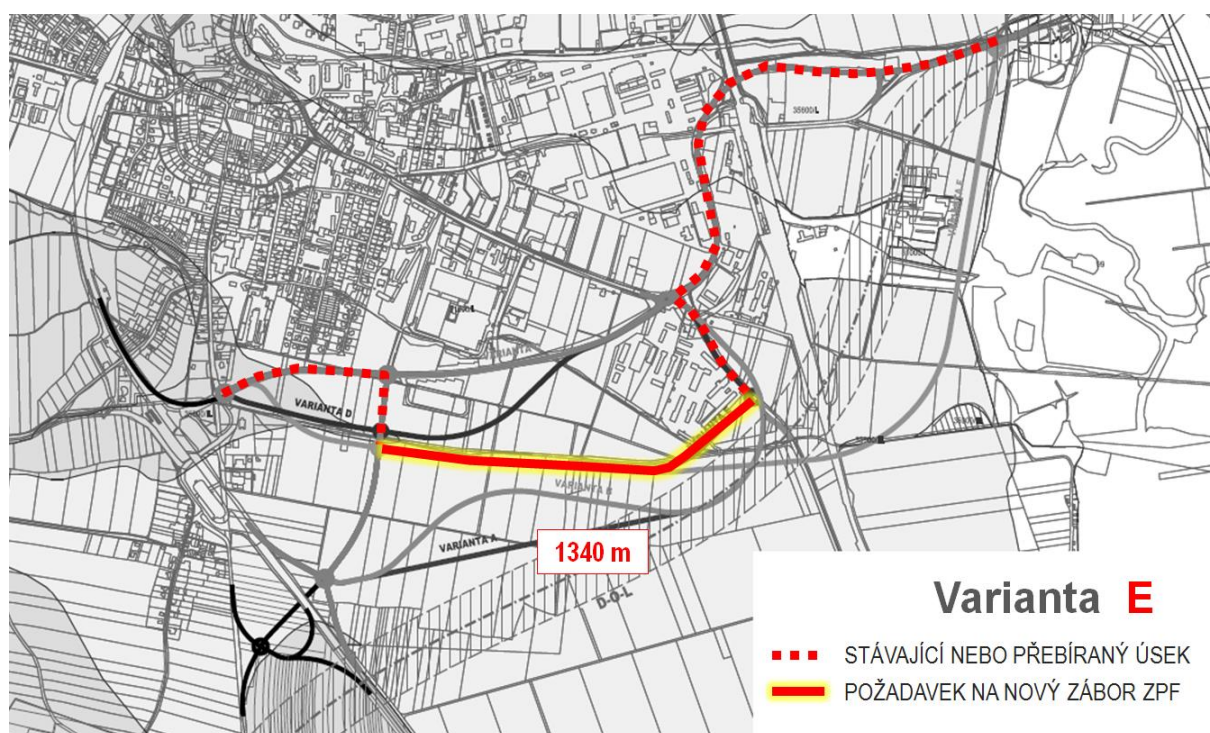
Obr. 16. Požadavky na nový zábor ZPF ve variantě B



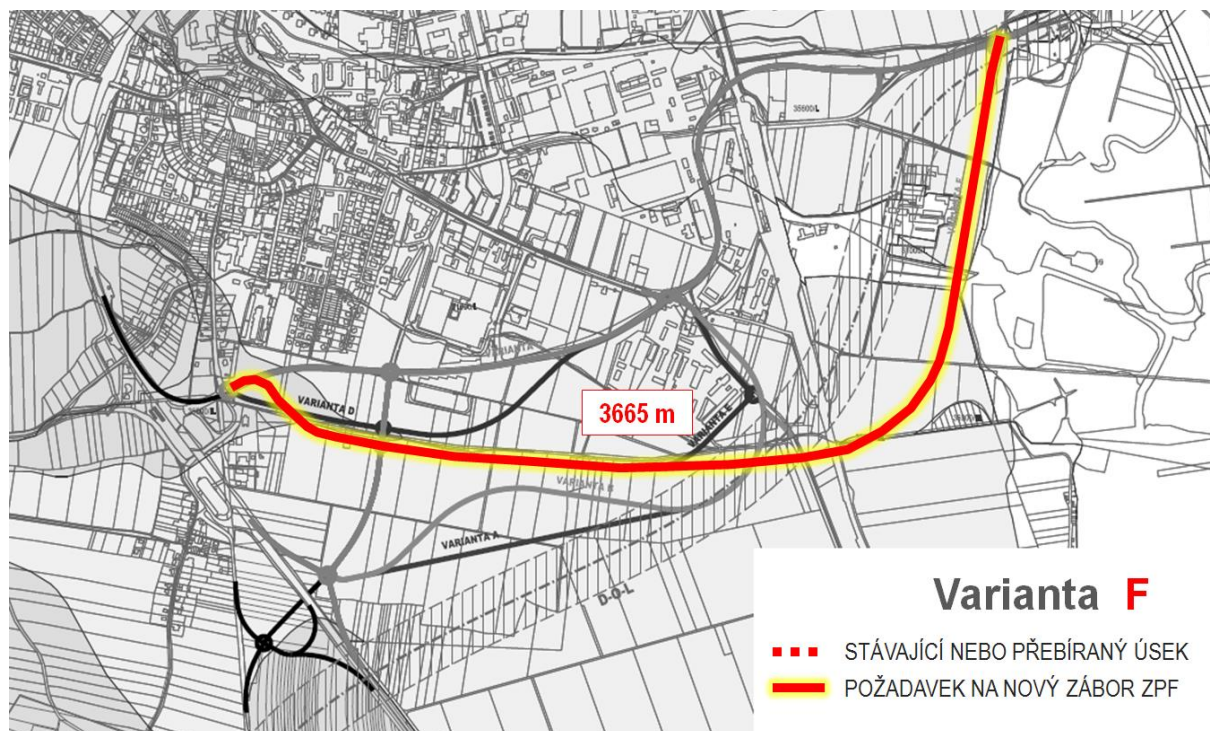
Obr. 17. Požadavky na nový zábor ZPF ve variantě C



Obr. 18. Požadavky na nový zábor ZPF ve variantě D



Obr. 19. Požadavky na nový zábor ZPF ve variantě E



Obr. 20. Požadavky na nový zábor ZPF ve variantě F

2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

- Žádnou z navržených variantních tras přeložky silnice II/444 nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa.

c) Vyhodnocení vlivů navrženého řešení na vodní režim

1. Vodní toky

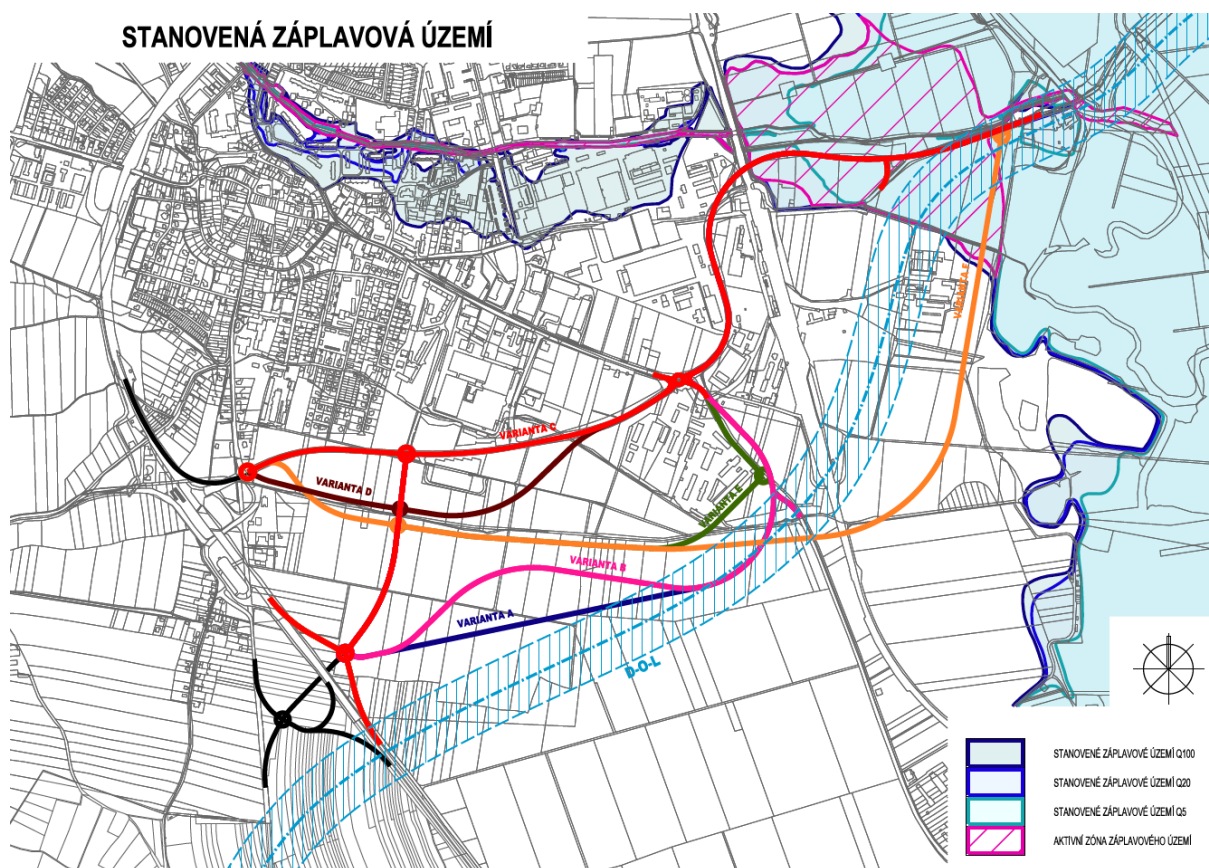
- Navržená trasa ve variantě A vyvolává požadavek na nové přemostění vodního toku Újezdka.
- Navržená trasa ve variantě B vyvolává požadavek na nové přemostění vodního toku Újezdka.
- Navržená trasa ve variantě C nevyvolává žádné požadavky na nová přemostění nebo úpravy vodních toků.
- Navržená trasa ve variantě D nevyvolává žádné požadavky na nová přemostění nebo úpravy vodních toků. Západní část trasy je však vedena v těsné blízkosti (v souběhu) vodního toku Újezdka.
- Navržená trasa ve variantě E vyvolává požadavek na nové přemostění vodního toku Újezdka. Jižní část trasy je navíc vedena v těsné blízkosti (v souběhu) vodního toku Újezdka.
- Navržená trasa ve variantě F vyvolává požadavek na nové přemostění vodního toku Újezdka. Jižní část trasy je navíc v dlouhém úseku vedena v těsné blízkosti (v souběhu) vodního toku Újezdka.

2. Vodní plochy

- Navrženými trasami ve variantách A až E nedochází k žádnému dotčení stávajících vodních ploch.
- Navržená trasa ve variantě F prochází v bezprostřední blízkosti severní části vodní plochy Moravičanské jezero.

3. Stanovená záplavová území

- Všechny navržené trasy (A – F) zasahují ve své severovýchodní části do stanoveného záplavového území (včetně aktivní zóny záplavového území) vodních toků Morava a Mírovka.



Obr. 21. Průběh navržených variantních tras do stanovených záplavových území

d) Vlivy navrženého řešení na stav uspořádání krajiny

- Navrženým řešením ve variantách A a B dochází k nové urbanizaci území jižně od vodního toku Újezdka. Současně dochází i k významné, ale nežádoucí, fragmentaci území a narušení organizace obhospodařování ZPF. Navržené trasy jsou ve střetu s výhledovou trasou (územní rezervou) průplavu D-O-L.
- Navržené řešení ve variantě C nemá žádný vliv na stávající ani navržené uspořádání území.
- Navrženým řešením ve variantě D dochází k výraznému zásahu do záměru na rozvoj výrobní funkce v západní části řešeného území – dotčení navržené plochy výroby a skladování M-V12 a částečně realizované plochy M-V11 i vymezené plochy územní rezervy mezi plochou M-V12 a vodním tokem Újezdka. Zbývající část území není návrhem trasy nijak dotčena.
- Navrženým řešením ve variantě E dochází k nové dílčí urbanizaci území jižně od vodního toku Újezdka. Současně dochází i k okrajovému narušení organizace obhospodařování ZPF (záběr úzkého pásu ZPF podél Újezdky). Současně dochází i k menšímu zásahu do záměru na rozvoj výrobní funkce v JV části řešeného území, jímž je dotčení navržené plochy výroby a skladování M-V10.
- Navrženým řešením ve variantě F dochází k nové urbanizaci území jižně od vodního toku Újezdka a na východním okraji řešeného území. Současně dochází i k významné, ale nežádoucí, fragmentaci území a narušení organizace obhospodařování ZPF. Navržené řešení vyvolává nutnost nového mimoúrovňového křížení budoucí trasy silnice s železniční tratí č. 270 v poloze za JV okrajem města Mohelnice, i dvojího mimoúrovňového křížení s výhledovou trasou (územní rezervou) průplavu D-O-L. Současně dochází k zásahům do organizace stávajícího těžebního areálu (i do navržené plochy těžby M-T3) na východním okraji řešeného území a záměru na rozvoj výrobní funkce na západním okraji řešeného území (dotčení navržené plochy smíšené výroby M-V4).

e) Vlivy navrženého řešení na ochranu přírody a krajiny

1. Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví

- Žádná z navržených tras přeložky silnice II/444 neprochází Chráněná krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví, pouze navržená trasa F je vedena těsně za jejím západním okrajem.

2. Přírodní památka Zátrže

- Žádná z navržených tras přeložky silnice II/444 neprochází přírodní památkou Zátrže, pouze navržená trasa F se bezprostředně dotýká jejího západního okraje.

3. Významné krajinné prvky

- Navržené trasy ve variantách A, B, E, F vyvolávají požadavky na nové přemostění vodního toku Újezdka.
- Realizací navržených tras D, E a F by mohlo dojít k ovlivnění vodního toku Újezdka z důvodu bezprostředního přiblížení trasy k tomuto vodnímu toku.
- Realizací navržené trasy F by mohlo dojít k ovlivnění vodní plochy Moravičanské jezero z důvodu bezprostředního přiblížení trasy k této vodní ploše.

4. Soustava Natura 2000

- Navržené trasy ve všech variantách (A až F) procházejí ve své severovýchodní části evropsky významnou lokalitou (EVL) CZ07140073 *Litovelské Pomoraví*. S ohledem na skutečnost, že se zde jedná o okrajovou polohu EVL, a s ohledem na stávající organizaci území, se zde se nepředpokládá žádné negativní narušení EVL.
- Realizací navržené trasy F by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění ptačí oblasti (PO) CZ0711018 *Litovelské Pomoraví* i EVL CZ07140073 *Litovelské Pomoraví* z důvodu bezprostředního přiblížení trasy k severozápadní části Moravičanského jezera.

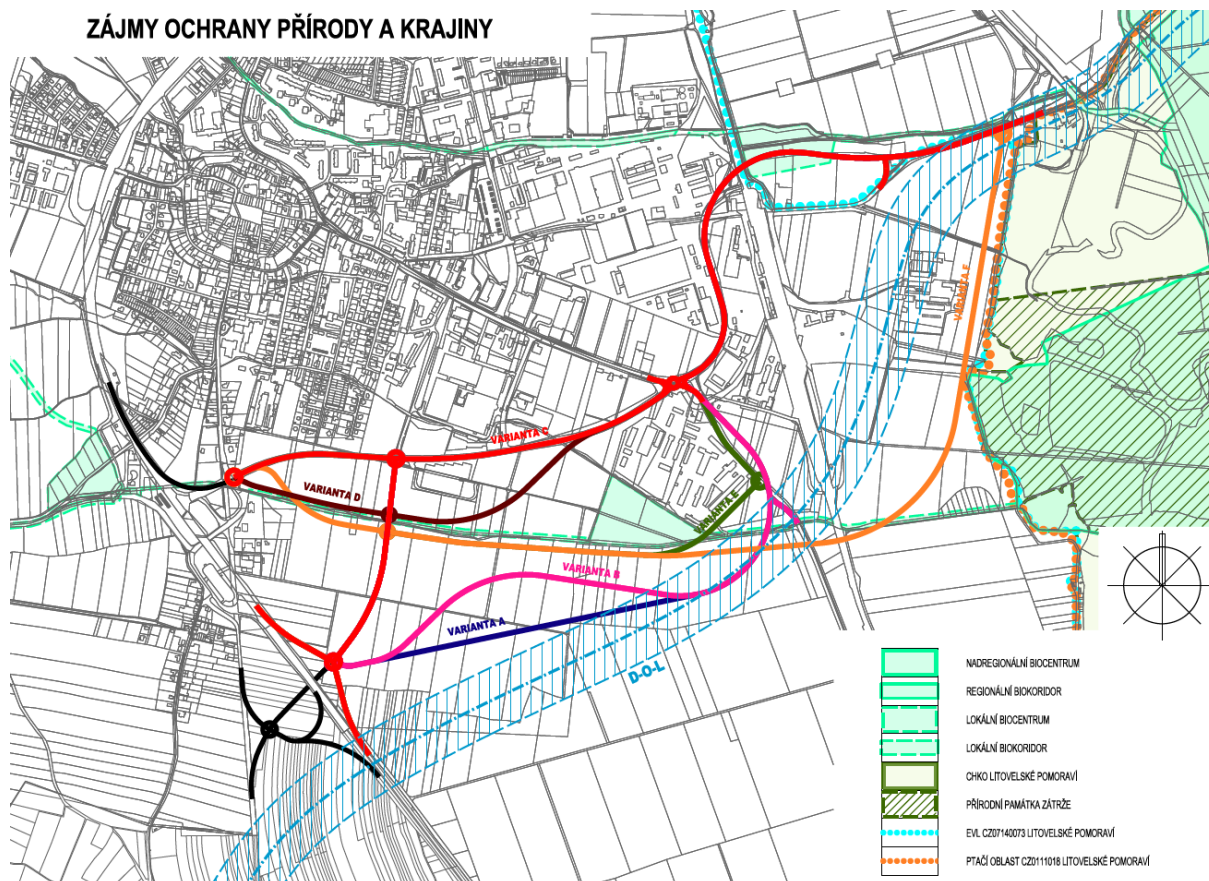
f) Vlivy navrženého řešení na územní systém ekologické stability

Vodní tok Újezdka je vymezen jako trasa částečně funkčních lokálních biokoridorů (LBK), do níž jsou v řešeném území vložena chybějící (navržená k založení) lokální biocentra (LBC) *Dolní Krčmy a Za Cihelnou*. Na východě je trasa LBK navázána na nadregionální biocentrum (NRBC) *Vrapač-Doubrava*.

- Návrhem variantních tras A, B a E dochází ke křížení s vymezeným LBK *Za cihelnou – Vrapač-Doubrava*.
- Návrhem variantních tras C a D není trasa LBK nijak dotčena, s výjimkou těsného přiblížení varianty trasy D k LBK *Dolní Krčmy – Za cihelnou*.
- Návrhem variantní trasy E dochází k dotčení východního okraje navrženého LBC *Za cihelnou*.
- Návrhem variantní trasy F dochází ke křížení s vymezenými LBK *Dolní Krčmy – Za cihelnou* a *Za cihelnou – Vrapač-Doubrava*. V této variantě také dochází k bezprostřednímu přiblížení k NRBC *Vrapač-Doubrava*.

Na severním okraji řešeného území protéká vodní tok Mírovka, který je vymezen jako trasa částečně funkčních lokálních biokoridorů. Východně od železniční trati je navržena plocha M-U3, určená pro založení chybějícího lokálního biocentra (LBC) *Za tratí*.

- Návrhem variantních tras A až E dochází k dotčení navrženého LBC *Za tratí*. Tento úsek trasy je převzat z dokumentace DÚR „II/444 Mohelnice- křížení s železniční tratí“ (zpracovatel: Dopravo-projekt Brno, 03/2015).
- Návrhem variantní trasy F není navržené LBC *Za tratí* nijak dotčeno.



Obr. 22. Dotčení zájmů ochrany přírody a krajiny navrženými variantními trasami

g) Vlivy navrženého řešení na rekreaci a cestovní ruch

Oblast Mohelnický bagrů východně od Mohelnice je využívána pro sezónní využívání ke koupání. Na SV okraji řešeného území jsou Územním plánem Mohelnice navrženy dvě plochy pro vybudování pláží (plochy M-O8, M-O9) a plocha pro vodácké tábořiště (M-O10).

- Navrženým řešením ve variantách A – E by nemělo dojít ke snížení rekreačního potenciálu území. Uvedené trasy nijak nezasahují ani se nedotýkají stávajících ani navržených ploch určených pro rekreaci a cestovní ruch.
- Navrženým řešením ve variantě F by mohlo dojít ke snížení rekreačního potenciálu území, zejména z důvodu těsného přiblížení k severní části Moravičanského jezera. Uvedená trasa se navíc bezprostředně dotýká navržené plochy M-O10, určené pro vodácké tábořiště.

3.3. Odhad nákladů

3.3.1. Metoda odhadu nákladů

- Odhad nákladů vychází z hrubého odhadu dle nákladů obdobných staveb a nákladů uvedených v dokumentaci *Technická pomoc „II/444 Mohelnice - Stavenice, křížení s tratí ČD“* (zpracovatel: SHB, a.s., Brno, 04/2011).

- Do odhadu nejsou zahrnuty náklady na okružní křižovatku, která je součástí MUK Mohelnice – jih, okružní křižovatku silnic II/444 a II/644 (zahrnuto do úpravy D 35) a okružní křižovatku silnic III/4441 a III/4446, která je součástí samostatné stavby. Tyto tři stavby jsou součástí všech variant.
- Odhad nákladů zahrnuje pouze nové úseky navržené trasy II/444, a to pouze odhad technických částí dopravních staveb. Nezahrnuje žádné případné přeložky inženýrských sítí a dalších částí staveb, které nelze s ohledem na technickou hloubku studie předpokládat.
- Ceny jsou uvedeny bez DPH.

3.3.2. Tabelární přehled odhadu nákladů pro jednotlivé varianty

a) Varianta „A“

Tab. 16. Odhad nákladů – Varianta A

č.	úsek	délka (m)	šířka (m)	cena za BM (Kč)	cena dílčího úseku (Kč)
1	Dálniční přivaděč Mohelnice – jih	750	10	3 000	22 500 000
2	Úsek střed	2 150	10	3 000	64 500 500
3	Severní nadjezd nad železnici				260 000 000
	Celková cena				347 000 500

b) Varianta „B“

Tab. 17. Odhad nákladů – Varianta B

č.	úsek	délka (m)	šířka (m)	cena za BM (Kč)	cena dílčího úseku (Kč)
1	Dálniční přivaděč Mohelnice – jih	750	10	3 000	22 500 000
2	Úsek střed	2 400	10	3 000	72 000 000
3	Severní nadjezd nad železnici				260 000 000
	Celková cena				354 500 000

c) Varianta „C“

Tab. 18. Odhad nákladů – Varianta C

č.	úsek	délka (m)	šířka (m)	cena za BM (Kč)	cena dílčího úseku (Kč)
1	Dálniční přivaděč Mohelnice – jih	750	10	3 000	22 500 000
2	Severní nadjezd nad železnici				260 000 000
	Celková cena				282 500 000

d) Varianta „D“**Tab. 19. Odhad nákladů – Varianta D**

č.	úsek	délka (m)	šířka (m)	cena za BM (Kč)	cena dílčího úseku (Kč)
1	Dálniční přivaděč Mohelnice – jih	750	10	3 000	22 500 000
2	Úsek západ	500	10	3 000	15 000 000
3	Úsek střed	900	10	3 000	27 000 000
4	Severní nadjezd nad železnicí				260 000 000
	Celková cena				324 000 000

e) Varianta „E“**Tab. 20. Odhad nákladů – Varianta E**

č.	úsek	délka (m)	šířka (m)	cena za BM (Kč)	cena dílčího úseku (Kč)
1	Dálniční přivaděč Mohelnice – jih	750	10	3 000	22 500 000
2	Úsek západ	500	10	3 000	15 000 000
3	Úsek střed	1 420	10	3 000	42 600 000
4	Severní nadjezd nad železnicí				260 000 000
	Celková cena				340 100 000

f) Varianta „F“**Tab. 21. Odhad nákladů – Varianta F**

č.	úsek	délka (m)	šířka (m)	cena za BM (Kč)	cena dílčího úseku (Kč)
1	Dálniční přivaděč Mohelnice – jih	750	10	3 000	22 500 000
2	Úsek západ	500	10	3 000	15 000 000
3	Úsek střed	1 080	10	3 000	32 400 000
4	Jižní nadjezd nad železnicí				260 000 000
5	Úsek východ	1 200	10	3 000	36 000 000
	Celková cena				365 900 000

g) Porovnání odhadu nákladů v jednotlivých variantách**Tab. 22. Porovnání odhadu nákladů ve variantách A - F**

č.	Varianta	Odhadovaná cena (Kč)	Pořadí variant
1	A	347 000 500	4
2	B	354 500 000	5
3	C	282 500 000	1
24	D	324 000 000	2
5	E	340 100 000	3
6	F	365 900 000	6

Jako ekonomicky nejpriznivější vychází varianta „A“ s cenou cca 283 miliónu korun, následovaná variantou D, která je však o více než 40 miliónů dražší. Cena zbývajících variant se pohybuje v rozmezí 340 – 366 miliónu korun, tj. cca o 57 až 83 milionů více než činí odhadovaná cena varianty A.

3.4. Rámcové shrnutí posuzovaných variant

- Navržené řešení je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1.
- Navržené řešení je v souladu s územní studií „D35 Staré Město - Mohelnice – Doplnění podkladů pro přepracování dokumentace EIA“.
- Navržené řešení je v souladu s požadavky ZÚR OK na zpřesnění vymezení ploch a koridorů nadmístního významu.
- Řešení navržené ve variantách C, D a E respektuje vymezený koridor průplavu D-O-L téměř v celé trase. Pouze na severním okraji řešeného území, v místě, kde se nová trasa silnice II/444 připojuje na stávající silnici II/444 (před mostem přes řeku Mírovku) je část nové trasy vedena v souběhu s osou průplavu D-O-L a zasahuje do severní poloviny jeho koridoru. Tento úsek je však převzat z řešení dokumentace DÚR „II/444 Mohelnice – křížení s železniční tratí“ (Dopravoprojekt Brno, 03/2015). Řešení navržené ve variantách A, B a F vymezený koridor průplavu D-O-L nerespektuje. Ve variantách A a B je jihovýchodní část trasy (jižně od areálu firmy Mohelnická zemědělská a.s.) umístěna přímo v ose koridoru průplavu D-O-L, ve variantě F dochází ve stejném místě jako u variant A a B k jeho křížení. K dalšímu křížení s koridorem D-O-L dochází ve variantě F také na jejím severním okraji (při připojení na stávající trasu silnice II/444 před mostem přes Mírovku).
- Navržené řešení respektuje navrženou i výhledovou (územní rezerva) trasu nadmístní technické infrastruktury (vodovodní přivaděče), ale navržená trasa ve variantě F je vedena v souběhu s navrženou trasou vodovodu napojení vodních zdrojů Leština, Hrabová, Zvole a Lukavice na úpravnu vody Dubicko.
- V Navržené variantě F prochází navržená trasa netěženým dobývacím prostorem č. 70828 Mohelnice (ID: 70828) a výhradním bilancovaným ložiskem nerostných surovin č. B 3007600 Mohelnice 2 (ID: 70828)
- S výjimkou navržené varianty C, vyvolávají navržené varianty A, B, D, E, F nové požadavky na zábor půdního fondu nad rámec platné ÚPD.
- Navržené varianty A, B, D, E a F částečně zasahují do již dříve navržených ploch určených pro výrobu a rozvoj podnikatelských aktivit v k.ú. Mohelnice (plochy M-V4, M-V9, M-V10, M-V11, M-V12).
- Navržená trasa ve variantě D zasahuje do vymezených ploch výroby a skladování M-V11 a M-V12, které byly vymezeny jako součást plochy výroby a skladování nadmístního významu RO 2/09.
- Části navržených tras A, B, D, E, F nejsou v souladu s platným Územním plánem Mohelnice.
- Všechny navržené trasy zasahují ve své severovýchodní části do stanoveného záplavového území (včetně aktivní zóny záplavového území) vodních toků Morava a Mírovka.
- Navrženým řešením nedojde k dotčení kulturních hodnot území.
- Navržené trasy ve všech variantách (A až F) procházejí ve své severovýchodní části evropsky významnou lokalitou (EVL) CZ07140073 Litovelské Pomoraví. S ohledem na skutečnost, že se zde jedná o okrajovou polohu EVL, a s ohledem na stávající organizaci území, se zde se nepředpokládá žádné negativní narušení EVL.
- Realizací navržené trasy F by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění ptáčích oblastí (PO) CZ0711018 Litovelské Pomoraví i EVL CZ07140073 Litovelské Pomoraví z důvodu bezprostředního přiblížení trasy k severozápadní části Moravičanského jezera.
- Navržené řešení respektuje vymezené plochy nadregionálního ÚSES.
- Návrhem variantní trasy E dochází k dotčení východního okraje navrženého LBC *Za cihelnou*.
- Návrhem variantní trasy F dochází k bezprostřednímu přiblížení k NRBC *Vrapač-Doubrava*.

- Návrhem variantních tras A až E dochází k dotčení navrženého LBC *Za tratí*.
- Navrženým řešením ve variantě F by mohlo dojít ke snížení rekreačního potenciálu území, zejména z důvodu těsného přiblížení k severní části Moravičanského jezera. Uvedená trasa se navíc bezprostředně dotýká navržené plochy M-O10, určené pro vodácké tábořiště.

3.5. Výběr výsledné varianty

Dne 22. srpna 2016 se na Krajském úřadě Olomouckého kraje, Odboru strategického rozvoje kraje, oddělení územního plánování uskutečnil výrobní výbor ve věci rozpracované *Územní studie - Územní souvislosti přeložky silnice II/444 na území Mohelnice a Moravičan s vazbou na dálnici D 35*. Výrobní výbor byl svolán z podnětu projektanta, který přítomné seznámil s rozpracovanou územní studií.

Projektant předložil šest variant přeložky silnice II/444, označených písmeny A – F, jejichž popis je uveden v následujícím textu.

- Varianta A: Nová trasa silnice II/444 je vedena od MÚK Mohelnice – jih východním směrem v přímé, před silnicí III/4441 se levým obloukem stočí k severu a napojí na novou okružní křižovatku s původní silnicí II/444. Dále je trasa vedena severním směrem po stávající trase silnice II/444. Stávající podjezd pod železniční tratí se směrovými oblouky o malém poloměru je nahrazen nadjezdem nad železniční tratí 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes vodní tok Mírovka. Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK Za penzionem a silnicí III/4446 je uvažována pro neveřejnou dopravu.
- Varianta B: Nová trasa silnice II/444 vychází z varianty „A“ s tím, že jediný rozdíl je v úseku vedoucím od MÚK Mohelnice – jih východním směrem. Ten není veden v přímé, ale je tvořen třemi protisměrnými oblouky.
- Varianta C: Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud povede silnice II/444 východním směrem po původní trase. Součástí této varianty je nový úsek mezi MUK Mohelnice – jih a původní silnicí II/444 s úpravou napojení formou okružní křižovatky. Trasa silnice II/444 je vedena východním směrem v původní poloze až ke křižovatce u hřbitova (ul. Družstevní), kde je navržena úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní. Dále je trasa vedena severním směrem po stávající trase silnice II/444. Stávající podjezd pod železniční tratí se směrovými oblouky o malém poloměru je nahrazen nadjezdem nad železniční tratí 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes vodní tok Mírovka.
- Varianta D: Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Odtud nová trasa silnice II/444 odbočuje z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem, její trasa je vedena severně od stávající vodoteče Újezdka. V prodloužení ulice Za penzionem je na silnici II/444 navržena okružní křižovatka, jejíž jižní větev umožní připojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih. Nová trasa silnice II/444 se od okružní křižovatky stáčí severovýchodním směrem, protíná dosud nerealizovanou část ploch navržených územním plánem pro výrobu a poté se napojuje na původní trasu silnice II/444 a pokračuje až ke křižovatce u hřbitova (ul. Družstevní), kde je navržena úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní. Dále je trasa vedena severním směrem po stávající trase silnice II/444. Stávající podjezd pod železniční tratí se směrovými oblouky o malém poloměru je nahrazen nadjezdem nad železniční tratí 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes vodní tok Mírovka. Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK Za penzionem a silnicí III/4446 je uvažována pro neveřejnou dopravu.

- **Varianta E:** Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Nová trasa silnice II/444 odbočuje z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem, její trasa je vedena jižně od stávající vodoteče Újezdka. V prodloužení ulice Za penzionem je na silnici II/444 navržena okružní křižovatka, jejíž jižní větev umožní připojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih. Od okružní křižovatky je nová trasa silnice II/444 dále vedena jižně od vodního toku Újezdka východním směrem, kde se napojuje na silnici III/4441, v jejíž trase se dostává do původní polohy silnice II/444. V prostoru východně od hřbitova (ul. Družstevní) je navržena úprava dvou odsazených stykových křižovatek se silnicemi III/4441 a III/4446 na křižovatku okružní. Dále je trasa vedena severním směrem po stávající trase silnice II/444. Stávající podjezd pod železniční trať se směrovými oblouky o malém poloměru je nahrazen nadjezdem nad železniční trať 270 Česká Třebová – Olomouc - Bohumín a následným připojením do původní polohy silnice II/444 s ukončením před mostem přes vodní tok Mírovka. Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK Za penzionem a silnicí III/4446 je uvažována pro neveřejnou dopravu.
- **Varianta F:** Stávající průsečná křižovatka silnice II/444 se silnicí II/644 (ulice Olomoucká) se stavebně upraví na okružní se čtyřmi křižovatkovými větvemi. Nová trasa silnice II/444 odbočuje z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem, její trasa je vedena jižně od stávající vodoteče Újezdka. V prodloužení ulice Za penzionem je na silnici II/444 navržena nová okružní křižovatka, jejíž jižní větev umožňuje připojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih. Od okružní křižovatky je nová trasa silnice II/444 dále vedena východním směrem jižně od vodního toku Újezdka. Za jihovýchodním okrajem zastavěného území se trasa stáčí severovýchodním směrem a mimoúrovňově po mostním objektu překračuje silnici III/4441 (s možným připojením) a železniční trať a dále pokračuje k severovýchodu, kde se napojuje na původní trasu silnice II/444. Část původní trasy silnice II/444 mezi křižovatkami s MK Za penzionem a silnicí III/4446 je uvažována pro neveřejnou dopravu.

Z výrobního výbory vyplynuly tyto závěry:

- Budou dopracovány varianty C a E.
- Varianta C bude doplněna o návrh možnosti vybudování mimoúrovňové vnitroareálové komunikace, které bude zajišťovat nekolizní propojení výrobních ploch severně a jižně od stávající silnice II/444.
- Varianta E ve své západní části odbočí z nové okružní křižovatky se silnicí II/644 východním směrem a až po nově navrženou okružní křižovatku v prodloužení ulice Za penzionem bude vedena ve stávající trase silnice II/444. Z nové okružní křižovatky bude navrženo propojení silnice II/444 na dálnici D 35 prostřednictvím MÚK Mohelnice – jih. V prostoru jižně od vodoteče Újezdka naváže na tento propojovací úsek nová trasa silnice II/444, která bude dále vedena jižně od vodního toku Újezdka východním směrem, kde se napojí na silnici III/4441. Další průběh trasy bude shodný s původním řešením.
- Varianta E bude v ZÚR OK navržena jako územní rezerva.

Odůvodnění vybraných variant je uvedeno v následujícím textu.

3.6. Závěr

3.6.1. Doporučení výsledných variant

a) Varianta C

Jako výsledná varianta je doporučena varianta C. Navržená trasa sleduje stávající stopu silnice II/444 téměř v celém svém průběhu, s výjimkou jejího severovýchodního úseku – mezi železniční trať č. 270 a mostem přes řeku Mírovku.

Odůvodnění výběru varianty

- Trasa je v souladu s PÚR ČR, ZÚR OK a ÚP Mohelnice⁸.
- Trasa se nijak nedotýká koridoru průplavu D-O-L.
- Trasou nejsou nijak dotčeny zdroje nerostných surovin.
- Trasou nejsou nijak dotčeny již dříve navržené plochy určené pro výrobu a rozvoj podnikatelských aktivit v k.ú. Mohelnice.
- Ovlivnění a dotčení EVL CZ07140073 *Litovelské Pomoraví* (součást soustavy Natura 2000) je stejné jako u dalších posuzovaných variant A, B, D a E⁹.
- Trasou dochází k minimálnímu dotčení ploch lokálního ÚSES (zásah do navrženého LBC *Za tratí*, který je stejný jako u dalších posuzovaných variant A, B, D a E).
- Návrhem trasy nevznikají nové požadavky na zábor půdního fondu nad rámec platné ÚPD.
- S výjimkou severovýchodního úseku trasy, který je společný pro posuzované trasy A – E, nedojde realizací variantní trasy C k žádné další fragmentaci neurbanizovaného území.
- Trasa má logický průběh a je nejkratší ze všech posuzovaných variant.
- Pro zajištění propojení stávajících i navržených výrobních ploch v poloze severně a jižně od stávající silnice II/444 je doporučeno mimoúrovňové křížení vnitroareálové komunikace se silnicí II/444.
- Náklady na realizaci trasy jsou nejnižší ze všech prověřovaných variant (282,5 mil. Kč)

b) Varianta E

Jako druhá varianta je doporučena varianta E, která částečně sleduje stávající stopu silnice II/444 a ve svém novém úseku se důsledně přimyká ke stávajícímu a k zastavení navrženému území. **Doporučuje se vymezit tuto trasu jako územní rezervu.**

Odůvodnění výběru varianty

- Trasa je v souladu s PÚR ČR, ZÚR OK a ÚP Mohelnice.
- Trasa se nijak nedotýká koridoru průplavu D-O-L.
- Trasou nejsou nijak dotčeny zdroje nerostných surovin.
- S výjimkou SZ části navržené plochy M-V10 nejsou touto trasou dotčeny žádné další již dříve navržené plochy určené pro výrobu a rozvoj podnikatelských aktivit v k.ú. Mohelnice.
- Ovlivnění a dotčení EVL CZ07140073 *Litovelské Pomoraví* (součást soustavy Natura 2000) je stejné jako u dalších posuzovaných variant A, B, D a E.
- Trasou dochází k minimálnímu dotčení ploch lokálního ÚSES (zásah do navržených LBC *Za tratí*, který je stejný jako u dalších posuzovaných variant A, B, D a E a LBC *U cihelny*).
- Návrhem trasy vznikají nové požadavky na zábor půdního fondu nad rámec platné ÚPD o výměře 2,70 ha. Jedná se o nejmenší zábor ze všech zbývajících variant (A, B, D, F).
- Kromě severovýchodního úseku trasy, který je společný pro posuzované trasy A – E, nedojde realizací variantní trasy E k žádné další fragmentaci neurbanizovaného území, neboť je navržená trasa vedena v těsném souběhu s vodním tokem Újezdka. Navazující plochy ZPF zůstávají celistvé.
- Náklady na realizaci trasy jsou třetí nejnižší ze všech prověřovaných variant (340,1 mil. Kč).
- Trasa však nemá příliš logický průběh, neboť dochází k jejímu vychýlení z přímého směru a závleku do nezastavěného území. Současně toto řešení ale umožňuje zajištění budoucího propojení

⁸ S výjimkou severovýchodního úseku trasy, kde je posun oproti platnému územnímu plánu v řádech několika desítek metrů. Tato skutečnost bude řešena změnou ÚP Mohelnice. Předmětný úsek, který je společný pro posuzované trasy A až E, je převzat z dokumentace DÚR „II/444 Mohelnice – křížení s železniční tratí“ (Dopravoprojekt Brno, 03/2015).

⁹ Variantou F je kromě evropsky významné lokality CZ07140073 *Litovelské Pomoraví* navíc dotčena i ptačí oblasti (PO) CZ0711018 *Litovelské Pomoraví*.

stávajících i navržených výrobních ploch v poloze severně a jižně od stávající silnice II/444, která by mohla být výhledově převedena do veřejně nepřístupných komunikací.

- Nevýhodou navržené trasy je její délka, která je nejdelší ze všech posuzovaných variant – 4475 m, tj. cca o 1 km delší než vybraná varianta C.

3.7. Obsah dokumentace

3.7.1. Textová část

Textová část územní studie obsahuje celkem 58 stran.

3.7.2. Grafická část

Grafická část územní studie obsahuje celkem 9 výkresů.

Tab. 23. Obsah grafické části

Č. výkr.	Název výkresu	Měřítko
1	Širší územní vztahy	1 : 50 000
2	Urbanistické řešení – výsledná varianta C	1 : 5 000
3	Urbanistické řešení – výsledná varianta E	1 : 5 000
4	Koordinační výkres – výsledná varianta C	1 : 5 000
5	Koordinační výkres – výsledná varianta E	1 : 5 000
6	Podélný profil výsledné varianty řešení – Varianta C	1 : 5 000/500
7	Podélný profil výsledné varianty řešení – Varianta E	1 : 5 000/500
8	Zákres do leteckého snímku - výsledná varianta C	1 : 5 000
9	Zákres do leteckého snímku - výsledná varianta E	1 : 5 000

3.7.3. Přílohy

Územní studie obsahuje celkem 10 příloh.

Tab. 24. Seznam příloh

č.	Název přílohy
1	Návrh vedení přeložky silnice II/444 – Varianta A – Schéma
2	Návrh vedení přeložky silnice II/444 – Varianta B – Schéma
3	Návrh vedení přeložky silnice II/444 – Varianta C – Schéma
4	Návrh vedení přeložky silnice II/444 – Varianta D – Schéma
5	Návrh vedení přeložky silnice II/444 – Varianta E – Schéma
6	Návrh vedení přeložky silnice II/444 – Varianta F – Schéma
7	Kartogram 1 – Zastoupení BPEJ
8	Kartogram 2 – Zdroje nerostných surovin
9	Kartogram 3 – Stanovená záplavová území
10	Kartogram 4 – Zájmy ochrany přírody a krajiny