

Č á s t E - Porovnání variant řešení záměru

Klima

Jak vyplývá, z výše uvedených makroklimatických a mezoklimatických údajů není poloha nulové varianty obecně nijak nepříznivá. Díky její poloze v zastavěném území (intravilánu) města neovlivňuje podstatným způsobem fyzikální parametry ovzduší (teplotu a vlhkost vzduchu, větrné poměry) v jejím nejbližším okolí. Zásadním způsobem však zasahuje do chemického složení přízemní a dolní části mezní vrstvy atmosféry, a to v míře, která je, resp. bude úměrná hustotě a složení dopravních proudů a kvalitě dopravních prostředků. Zprostředkovaně ovlivňuje kvalitu ovzduší především svými nepříznivými sklonovými poměry (velké stoupání, v němž komunikace navíc kříží železniční trať).

V porovnání s nulovou variantou se z navrhovaných variant trasy komunikace I/23 v posuzovaném úseku dostává v krizovém úseku průtahu městem Třebíč do mezoklimaticky přijatelnější polohy především varianta 1, která navíc s ohledem na morfologické možnosti terénu optimalizuje výškové poměry komunikace. Varianty 3 a 7 přesouvají dopravu do mezoklimaticky velmi exponovaného údolí Stařečského potoka, kam z obou stran trasa klesá výrazně velkými sklony (pro těžkou dopravu značně náročné stoupání).

Realizací kterékoliv varianty pak dojde ke zlepšení technických a dopravních (bezpečnostních) parametrů komunikace, které se nutně promítnou do snížení množství exhalací z tranzitní dopravy.

Emise – imise

Ze srovnání hodnocených variant z hlediska modelovaných imisí z dopravy (viz mapové výstupy – příloha) vychází markantněji než z bilančního vyhodnocení emisí preference varianty 1.

Tato varianta reprezentuje nejpříznivější situaci z hlediska orografie, kdy je trasa vedena ve vyvýšeném terénu a vyhýbá se oproti ostatním variantám údolnímu zářezu Stařečského potoka. Nezanedbatelným je také faktor relativně větší vzdálenosti od obytné zástavby.

Emisně mírně nepříznivější stav u varianty 1 oproti variantě 7-velký okruh v trase průtahu městem se z hlediska imisní zátěže prakticky neprojevuje.

Relativně příznivější emisní bilance pro trasu přeložky ve variantě 3 se u imisního hodnocení v důsledku výše uvedených faktorů (orografie, blízkost obytné zástavby) prakticky stírá. Z hlediska imisí v okolí trasy přeložky lze preferovat variantu 1 i při vyšších emisích z tohoto liniového zdroje oproti variantě 3.

Hluk

Z poskytnutých údajů od města Třebíče, výsledků sčítání intenzity dopravy a prognózy rozložení intenzit dle různé organizace dopravy ve městě je možno učinit závěr dopadů dle jednotlivých variant řešení trasy silnice I/23.

Varianta 0

Pokud nebude realizován obchvat zůstane dopravní zátěž na stávajících trasách. Mimo hlukovou zátěž však v ulicích města hrozí dopravní kolaps, neboť propustnost stávajících profilů komunikací v ulicích nepřevyšuje narůstající počet automobilů.

Hlukové zatížení je až dalším problémem. Obytné domy stojící okolo dopravních tras budou zatíženy na fasádách vždy, je třeba použít různá protihluková opatření v kombinaci, na základě konkrétního měření hluku na jednotlivých objektech. Třebíč jako taková je zejména dopravním cílem a tranzitní doprava je v ulicích města podružným momentem. Tranzitní doprava činí pouze 7% z celkové intenzity.

Město potřebuje zřejmě vybudovat vnější dopravní okruh, který by byl využit pro převedení vnitroměstské dopravy mezi jednotlivými částmi města a došlo by k vyloučení dopravních proudů z centra města. Tento úkol je značně obtížný vzhledem ke konfiguraci terénu zastavěného území Třebíče.

Přeložení trasy silnice I/23 do kterékoliv polohy pouze sníží hlukové zatížení, neboť předpokládaným nárůstem intenzity dopravy po dvaceti letech se situace přiblíží stávajícímu stavu.

Varianta 1

Vyazuje nejvyšší hodnoty hluku, zejména nočního v úseku I a III. V těchto úsecích se hodně přibližuje obytné zástavbě a proto by bylo nutné vystavět protihlukovou stěnu. Ta bude vzhledem k blízkému zdroji hluku velmi účinná a zasažené domy plně bez problémů ochrání. Přesto, že hodnoty hluku jsou vyšší než u ostatních variant, bude trasu možné dobře ochránit protihlukovými stěnami, proto stojí za zvážení. Otázku estetického začlenění trasy se stěnami do zastavěného území je nutno řešit.

Varianta 3

Vyazuje nejnižší hodnoty hluku ať ve dne, tak v noci. Z hlediska hlukového zatížení se relativně jeví jako nejlepší řešení. Nejblíže stojící obytné domy v úseku II však neochrání dokonale protihluková stěna, neboť by byla příliš domům vzdálená, čili s účinky neefektivními. V těchto objektech je nutno použít i individuální protihluková opatření (těsnění oken, fasáda), dle doporučení hygienika.

Varianta 7

Dvě podvarianty tohoto řešení jsou z hlediska hluku na trase I/23 téměř shodné a proto není třeba je posuzovat zvlášť. Dle zatížení hlukem okolního území je v pořadí třetí. Pro protihlukovou ochranu platí to stejné jako pro variantu 3.

Stávající trasa po realizaci přeložky

Vykazuje nejnižší hodnoty hluku zejména v noci. Trasu nelze dokonale ochránit před hlukem, je možno realizovat pouze individuální opatření. Vzhledem k tomu, že je Třebíč hlavně cílem dopravy snížení hlukového zatížení není po realizaci dostatečné a je proto nutné pracovat na dalších opatřeních, zřejmě vybudování vnějšího okruhu města a ještě se dále zabývat organizací dopravy v centru. Závažnou příčinou zvýšené intenzity dopravy v centru města je závlek obslužné dopravy a dopravy v klidu.

Závěrem doporučuji provést přímé měření hluku ve sporných nebo důležitých místech, které přesně stanoví hlukové poměry v konkrétním místě. Šíření a intenzita hluku je ovlivněno mnoha faktory v okolí zdroje hluku a proto výpočet je vždy orientační.

Porovnání intenzity dopravy dle jednotlivých variant a dopadu na stávající trasu I/23

Každá varianta řešení byla posuzována dle prognózy dopravního zatížení (intenzity dopravy) nejen na trase navrženého obchvatu, ale i dopadu na stávající trasu silnice I/23 městem. Pro rozhodování, kterou z variant obchvatu držet jako územní rezervu v ÚPD města je důležité i porovnání dopravního zatížení, které je zpracováno tabelárně.

Rok 2000	PRŮCHOD "HLINÍKEM"	KM 1,0	PŘED FÓREM	UL. PRAŽSKÁ
VARIANTA	OBCHVAT voz/24 hod.		STÁVAJÍCÍ TRASA voz za 24 hod./z toho nákl.	
1	5.560	6.620	10.490/1.120	2.840
3	4.080	8.940	10.270/1.510	3.880
7 malý okruh	5.120	10.140	9.450/1.160	3.010
7 velký okruh	5.570	8.020	9.390/1.160	2.110
0 r. 2000			15.900/2.260	6.070
0 r. 2020			22.302	8.498

Údaje o zátěži na obchvatu se vztahují k průchodu "Hliníkem" a k úseku km 1,0.

Údaje o zátěži na stávající trase se vztahují k úseku před Fórem a na ulici Pražská, údaj za lomítkem udává počet vozidel nákladních.

Největší pokles zátěže na nejzatíženějším úseku (t.j. před Fórem) přináší varianta 7 – velký i malý okruh o cca 40%. Relativní srovnatelnost variant 1 a 3 (pokles o 34% a 35%) uvádí na pravou míru údaj o počtu nákladních vozidel, který dokumentuje podstatně menší účinnost var. 3 . U této varianty zůstává na stávající trase nejvíce zátěže od nákladní dopravy, zatímco var. 1 má ze všech srovnávaných v tomto ohledu nejlepší výsledky.

Zemědělský půdní fond

VARIANTA 1

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu pro výstavbu komunikace činí 6,85 ha. Stavba komunikace I/23 ve variantě 1 na více než 47% půdy způsobí trvalý zábor půd, které náleží do druhé nejpřísněji chráněné kategorie.

VARIANTA 3

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu pro výstavbu komunikace činí 4,56 ha. Stavba komunikace I/23 ve variantě 3 na více než 26% půdy způsobí trvalý zábor půd, které náleží do druhé nejpřísněji chráněné kategorie.

VARIANTA 7

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu pro výstavbu komunikace činí 4,72 ha. Stavba komunikace I/23 ve variantě 7 na více než 32% půdy způsobí trvalý zábor půd, které náleží do druhé nejpřísněji chráněné kategorie.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu můžeme za nejvhodnější označit výstavbu komunikace ve variantě č. 3.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Dotčení lesních porostů po stránce záboru lesní půdy lépe vyznívá ve prospěch varianty 1, a to jak z hlediska trvalého záboru, tak na úrovni přemostění. Z hlediska vlivu stavby na rozsah a způsob užívání byly posouzeny vlivy rozhodujících činitelů: vlivy emisí a splachů zimní údržby na zdravotní stav porostů (doporučen monitoring), vliv na odkrytí porostního pláště - nebezpečí rozvrácení porostů větrem, zejména v sevřeném údolí vznik tzv. tryskového efektu a včetně omezení, resp. znemožnění migrace zvěře. Zde opět posouzení vypovídá ve prospěch varianty 1. K posouzení vlivu na lesy jako ekosystém byla použita citovaná metoda (Vyskot I, MZLU Brno, 1988). Tato metoda umožňuje v ekosystémovém pojetí srovnání dílčích funkčních potenciálů (produkčního, ekostabilizačního, hydrického, protierozního, sociálně-zdravotního a rekreačního), tj. jako kdybychom hodnotili přírodní les s potenciály skutečnými, tj. skutečným stavem porostů. Výsledkem tohoto hodnocení je, že uvedené lesní porosty mají průměrný potenciál a nízký skutečný. U varianty 1 je současný potenciál až velmi nízký a pro trasu obchvatu tedy příznivější. Z celkového hodnocení tedy vyplývá vše ve prospěch varianty 1.

Poznámka:

Odborný termín plášť porostní (lesnický naučný slovník, MZe Praha, 1995) - okraj lesního porostu tvořený stromy s korunami sahajícími nízko k zemi a chránícími tak porostní nitro před bořivými vlivy. Stabilita pláště

spočívá i v lepším zakořenění těchto stromů. Význam je ovšem širší, neboť plášť obecně chrání porost před škodlivými vlivy (umise, námraza, oslunění, mrazy, přenosu houbových chorob apod.). Důležité je patro keřů nebo podružného porostu. Každý zásah do porostního pláště má negativní vliv na lesní porosty. Všechny varianty porostní pláště naruší. Nejméně však varianta V 1, která přechází lokalitu v nejkratším úseku. Tyto vlivy nelze však předvídat jednoznačně, takže katastrofičtější vizi, že po narušení lesních porostů by mohlo dojít k jejich rozlámání větrem nelze v žádném případě vyloučit.

Srovnání variant - lesy

zábor půdy	hodnocení	Varianta 1	Varianta 3, 7	Výhodnější varianta
	zábor půdy	0,14 ha	0,18 ha	V 1
	přemostění	0,15 ha	0,26 ha	V 1
	půda porostlá lesem	0,06 ha	0,06 ha	není
celkem půda				V 1

rozhodující činitel v užívání	dopad emisí a splachů na zdravotní stav lesa			V 1
	odkrytí porostního pláště			V 1
	znemožnění migrace zvěře			není
celkem rozhodující činitel				V 1

vliv na lesní ekosystém	potenciál celospol. funkcí lesa	průměrný	průměrný	není
	současné celospol. funkce lesa	nízký - velmi nízký	nízký	V 1
celkem vlivy na lesní ekosystém				V 1

Výhodnější varianta	V 1
---------------------	-----

Flóra, fauna, ekosystémy

Výše uvedené varianty výstavby komunikace I/23 se významně dotknou ekologicky významného krajinného celku Libušina údolí. Údolí je zalesněno, lesní porosty mají pozměněnou druhovou skladbu. Převažují jehličnany, smrk a borovice, významná je příměs listnáčů. Tato lokalita je významným refugiem a migrační trasou pro celou škálu živých organismů. Nová trasa komunikace v navržených variantách překonává údolí mostním objektem, který částečně minimalizuje zásahy do dna údolí, ale výrazněji zasáhne do lesních porostů v horních částech svahů. U varianty 3 a 7 budou mít tyto zásahy mnohem větší negativní dopad. Varianta 1 překonává údolí kolmo na jeho osu a negativní dopady budou menší.

Krajinný ráz

Všechny navržené varianty silnice I/23 – varianty 1, 3 a 7 naruší území s dobře dochovaným krajinným rázem v údolí Stařečského potoka jižně od města Třebíče. U varianty 3 a 7 budou mít tyto zásahy mnohem větší negativní dopad. Varianta 1 překonává údolí kolmo na jeho osu a negativní dopady budou relativně menší.

ÚSES

Ovlivnění skladebných částí ÚSES na vrženými variantami trasy 1, 3 a 7 komunikace I/23 je v podstatě velmi podobné. Varianta 1 kříží lokální biokoridor 2x a přerušuje 1 interakční prvek. Varianty 3 a 7 kříží lokální biokoridor 1x, ale na delším úseku obou tras. Z tohoto důvodu můžeme jako relativně horší označit varianty 3 a 7.

Ekologická újma

Nejmenší ekologická újma vznikne při realizaci varianty č. 1, a to 11 792 827 Kč. Na druhém místě je varianta č. 3 s ekologickou újmou ve výši 13 059 258 Kč. Nejvyšší ekologickou újmu, v částce 14 194 529 Kč způsobí varianta č. 7. Uvedené závěry však není možné přeceňovat a to ze dvou důvodů:

Rozdíly mezi jednotlivými variantami jsou poměrně nevýrazné, vyjádřeno v procentech představuje varianta 3 ekologickou újmu jen o 10 % vyšší a varianta č. 7 o 20 % vyšší, než relativně nejšetrnější varianta č. 1.

Bydlení

Varianty 1, 3, i obě var. 7 znamenají zlepšení kvality bydlení v obytných objektech (i objektech občanské vybavenosti) podél současné trasy silnice I/23. Realizace kterékoliv z těchto variant znamená možnost transformace stávající I/23 v městskou třídu. Tím dojde ke zlepšení dostupnosti centra z jižní části města a do značné míry i eliminaci oddělenosti této části od ostatní části města (zůstane oddělení železnicí). Umožní dostavbu Masarykova náměstí i zástavbu proluk podél této městské komunikace. Pro realizaci výše uvedeného je třeba splnit ještě další podmínky (záchytná parkoviště, ... jak navrhuje Územní plán), ale hlavním předpokladem je vyloučení tranzitní a průjezdné městské dopravy z centra a ulic Sucheniova, Bráfova, ... (tedy dnešní I/23). Dále dojde v částech podél stávající I/23 ke snížení negativních dopadů hluk, smogu apod. a k celkovému zklidnění, a s tím souvisejícímu zlepšení psychické pohodny, v konečném důsledku pak zlepšení kvality bydlení a to na plochách podél I/23. Zlepšena bude i dostupnost území centra pro obyvatele ze vzdálenějších částí města a návštěvníků města.

V každém případě dojde ke zlepšení situace, a tím kvality bydlení při realizaci přeložky, přitom z hlediska dopadů na bydlení se nejvýhodnější jeví varianta č. 1, i když zde negativní dopady na nejbližší RD budou značné (bez realizace opatření), otázkou je zvážení vymístění funkce bydlení z některých z nich, eventuelně jejich asanace.

Rekreace

Všechny varianty se dotknou rekreační funkce, ve všech variantách bude část rekreačních objektů a pozemků zasažena nadlimitním hlukem a škodlivými látkami. Zde není možno eliminovat všechny negativní dopady z důvodů ekonomických. Přitom dopady jsou srovnatelné.

Rozsah asanací rekreačních objektů bude možno určit až po zpřesnění trasy v dalších stupních projektové přípravy.

Vážným dopadem z hlediska rekreace je průchod trasy Libušíným údolím ve var 3 a 7, které je využíváno k rekreaci nejenom obyvateli z nejbližšího okolí. Z hlediska dopadů se jako výhodnější jeví varianta 1.

Obyvatelstvo

Při realizaci navrhovaných tras silnice I/23 by měla být dána přednost variantě 1. Varianty 3, 7M a 7V by měly být rozhodně zamítnuty.

Při trase varianty 1 musí být realizována dostupná protihluková opatření k ochraně blízkého obytného území a zahrádkářských areálů.

Celkové zhodnocení navrhovaných variant komunikace I/23

	Varianta 1	Varianta 3	Varianta 7M	Varianta 7V
Klima	1	3	3	3
Emise-imise	1	2	2	2
Hluk	1	2	2	2
Lesy	2	3	3	3
Ekosystémy	2	3	3	3
Krajinný ráz	2	3	3	3
ÚSES	2	3	3	3
Ekologická újma	2	3	3	3
Bydlení	1	2	2	2
Rekreace	1	2	2	2
Obyvatelstvo	1	3	3	3
Zábor ZPF	3	2	3	3
Celkem	19	31	32	32

Poznámka: pro porovnání dopadů stavby komunikace I/23 ve všech variantách byly použita třístupňová škála, kde nejmenší dopady jsou ohodnoceny 1 a největší dopady jsou ohodnoceny 3.

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že z celkového pohledu nejmenší dopady na životní prostředí bude mít v případě realizace varianta 1.

Č á s t F – Závěr

Výstavbu přeložky komunikace I/23 lze v každém případě doporučit. Znamenat bude zejména zlepšení pro bydlení podél stávající trasy I/23, zatížené nadlimitním hlukem a maximálními krátkodobými imisními koncentracemi NO_2 . I když toto zlepšení neznamená snížení hluku na podlimitní hodnoty, bude jejich překročení nižší. S postupně narůstající intenzitou dopravy lze předpokládat, že se po realizaci přeložky, a tím po převedení části dopravy mimo stávající I/23, množství projíždějících vozidel po stávající I/23 (transformované v městskou třídu) se postupně přiblíží k současnému stavu. O to horší by však zatížení bylo v případě ponechání I/23 ve stávající trase.

Realizace přeložky znamená začlenění stávající I/23 do prostředí městského charakteru, čímž dojde ke zlepšení dostupnosti centra z jižní části města a do značné míry i eliminaci oddělenosti této části od ostatní části města. Po celkovém zklidnění průtahu městem, a s tím souvisejícímu i zlepšení psychické pohody občanů, dojde v konečném důsledku ke zlepšení kvality bydlení a to zejména na obytných plochách podél dnešní I/23. Území centra města se stane dostupnější i pro obyvatele ze vzdálenějších částí města a návštěvníků města.

Z hlediska dopadů na bydlení se nejvýhodněji jeví varianta č. 1, i když zde negativní dopady na nejbližší rodinné domy západně od navržené trasy budou značné – objekty budou zatíženy nadlimitním hlukem, který ovšem lze eliminovat protihlukovým opatřením (i když doporučujeme zvážit vymístění funkce bydlení z některých z nich, eventuálně jejich asanace). Naproti tomu u dalších variant bude nadlimitním hlukem zasaženo podstatně více obyvatel v sídlišti Borovina a vzhledem k charakteru těchto bytových objektů, není možno hluk účinně eliminovat (stavební úpravy oken jsou účinná pouze částečně, je nutno větrat).

Z hlediska vlivu na zdraví obyvatelstva je třeba zamítnout varianty 3, 7M a 7V, protože by měly za následek podstatně vyšší počty obyvatel rušených nadlimitním hlukem, než při ponechávání stávajícího průjezdu silnice I/23 Třebíčí. Nebyly by z tohoto hlediska žádným přínosem, ale na druhé straně by vážně narušily rekreační příměstské území jižně od města.

Varianta 1 by sice počet obyvatel exponovaných nadměrnou hlučností snížila, ale na druhé straně by způsobila trvalé a nevratné poškození hodnotného rekreačního zázemí města při jeho jižním okraji.

Pro rekreaci platí obdobné požadavky (zejména hygienické) jako pro bydlení. Proto i dopady jsou stejné. Navíc plochy pro krátkodobou rekreaci často bezprostředně souvisejí s bydlením (zahradky u rodinných domů, parky a menší plochy zeleně u bytových domů). Tedy obdobně budou zasaženy jako plochy obytné a platí tedy totéž, jak je popsáno ve vztahu doprava-bydlení, a to u stávající I/23 včetně přeložek.

Kromě toho se všechny varianty přeložky dotknou rekreační funkce, která nesouvisí bezprostředně s bydlením. Část rekreačních objektů a pozemků bude zasažena nadlimitním hlukem a škodlivými látkami z komunikace. Zde není možno eliminovat všechny negativní dopady z důvodů ekonomických.

Váženým dopadem z hlediska rekreace je průchod trasy Libušíným údolím ve var 3 a 7,

které je využíváno k rekreaci nejenom obyvateli z nejbližšího okolí. Z hlediska dopadů se jako výhodnější jeví varianta 1.

Realizací přeložky silnice I/23 v prostoru města Třebíč dojde k určitému přesunu zátěže životního prostředí plynnými a tuhými exhalacemi z dopravy a hlukem, mimo jeho trvale obydlené části. Těleso nové komunikace vedené v zářezích a na náspech vytvoří zčásti nový cizí prvek krajiny, ale mezoklima zájmové oblasti neovlivní do té míry, která by mohla vést k zastavení nebo zpomalení realizace stavby. Ve srovnání jednotlivých variant z klimatického hlediska je doporučena realizace varianty č. 1, v druhém sledu pak varianty č. 7 (snad s doplněním stoupacího pruhu pro pomalá vozidla z údolí Stařečského potoka na sever k navázání na stávající silnici I/23).

Dotčení lesních porostů po stránce záboru lesní půdy lépe vyznívá ve prospěch varianty 1, a to jak trvalého záboru, tak na úrovni přemostění. Z hlediska vlivu stavby na rozsah a způsob užívání byly posouzeny vlivy rozhodujících činitelů: vlivy emisí a splachů zimní údržby na zdravotní stav porostů (doporučen monitoring), vliv na odkrytí porostního pláště - nebezpečí rozvrácení porostů větrem, zejména v sevřeném údolí vznik tzv. tryskového efektu a včetně omezení, resp. znemožnění migrace zvěře. Zde opět posouzení vypovídá ve prospěch varianty 1.

Ze hodnocení ekologické újmy vyplývá, že nejmenší ekologická újma vznikne při realizaci varianty č. 1, a to 11 792 827 Kč. Na druhém místě je varianta č. 3 s ekologickou újmou ve výši 13 059 258 Kč. Nejvyšší ekologickou újmou, v částce 14 194 529 Kč způsobí varianta č. 7.

Ovlivnění skladebných částí územního systému ekologické stability (ÚSES) navrženými variantami trasy 1, 3 a 7 komunikace I/23 je v podstatě velmi podobné. Varianta 1 kříží lokální biokoridor 2x a přerušuje 1 interakční prvek. Varianty 3 a 7 kříží lokální biokoridor 1x, ale na delším úseku obou tras. Z tohoto důvodu můžeme jako relativně horší označit varianty 3 a 7. Pokud bude upraven most a násypy na km 0,8 až 0,85 tak, aby zůstala zachována migrační trasa lokálního biokoridoru, bude výhodnější realizovat variantu 1. Při dodržení tohoto požadavku, zůstane zachována kontinuita ÚSES při budování komunikace ve všech navržených variantách – 1, 3 a 7.

Z hlediska krajinného rázu největší negativní zásahy do krajiny představují navrhované mosty i navazující násypy a zářezy. Ty významně negativně ovlivní charakter krajiny a krajinný ráz v těchto místech. U varianty 3 a 7 budou mít tyto zásahy mnohem větší negativní dopad. Varianta 1 překonává údolí kolmo na jeho osu a negativní dopady budou relativně menší.

Z grafického srovnání hodnocených variant z hlediska modelovaných imisí z dopravy vychází markantněji než z bilančního vyhodnocení emisí preference varianty 1. Tato varianta reprezentuje nejpříznivější situaci z hlediska orografie, kdy je trasa vedena ve vyvýšeném terénu a vyhýbá se oproti ostatním variantám údolnímu zářezu Stařečského potoka. Nezanedbatelným je také faktor relativně větší vzdálenosti od obytné zástavby.

Emisně mírně nepříznivější stav u varianty 1 oproti variantě 7- velký okruh v trase průtahu městem se z hlediska imisní zátěže prakticky neprojevuje.

Relativně příznivější emisní bilance pro trasu přeložky ve variantě 3 se u imisního hodnocení v důsledku výše uvedených faktorů (orografie, blízkost obytné zástavby) prakticky stírá. Z hlediska imisí v okolí trasy přeložky lze preferovat variantu 1 i při vyšších emisích z tohoto liniového zdroje oproti variantě 3.

Hledisko ochrany ZPF je rozdílné od předcházejících závěrů. U varianty 1 celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu pro výstavbu komunikace činí 6,85 ha. Stavba komunikace I/23 ve variantě 1 na více než 47% půdy způsobí trvalý zábor půd, které náleží do druhé nejpřísněji chráněné kategorie. U varianty 3 celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu pro výstavbu komunikace činí 4,56 ha. Stavba komunikace I/23 ve variantě 3 na více než 26% půdy způsobí trvalý zábor půd, které náleží do druhé nejpřísněji chráněné kategorie. U varianty 7 celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu pro výstavbu komunikace činí 4,72 ha. Stavba komunikace I/23 ve variantě 7 na více než 32% půdy způsobí trvalý zábor půd, které náleží do druhé nejpřísněji chráněné kategorie.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu můžeme za nejvhodnější označit výstavbu komunikace ve variantě č. 3.

Po shrnutí všech poznatků z hlediska životního prostředí lze doporučit variantu 1 s navrhovanými kompenzačními opatřeními.