

## VYHODNOCENÍ VARIANT ŘEŠENÍ SILNICE I/11 V ÚSEKU OPAVA-KOMÁROV – OPAVA

na základě projednání návrhu aktualizace Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje  
a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území podle § 37 stavebního zákona

### Posouzení variant řešení dotčenými orgány

Dotčený orgán	Varianta DZ23s - SEVER	Varianta DZ23j – JIH	Varianta DZ23p – PRŮTAH
<b>Ministerstvo kultury ČR</b>	Záměr vedení trasy silnice I/11 územím Opava - Opava - Komárov ve variantě Sever DZ23s (trasa silnice je navržena jako plocha a koridor silniční dopravy přes Velké Hoštice a koridor pro přeložku silnice I/11 je stanoven v šířce cca 100 - 230 m od osy vymezeného návrhu) prochází v k.ú. Komárov u Opavy územím kulturní památky číslo rejstříku 29152/8-1427 výšinné opevněné sídliště - hradiště. Toto řešení se dostává do konfliktu s existencí archeologické stopy. Z pohledu státní památkové péče je vedení trasy v této variantě neakceptovatelné, s předmětným vedením nesouhlasíme.	DZ 23 (var. 2 - Jih ) -I/11 Opava - Komárov - Opava Záměr vedení trasy silnice I/11 územím Opava - Opava – Komárov. Koridor začíná na silnici I/11, od místa křížení se silnicí III/4663 (MÚK Komárov - východ) se stáčí jihozápadním směrem, míjí severní okraj městské části Suché Lazce, přechází silnici III. třídy, silnici II/461 (MÚK Kylešovice), železniční trať, v Opavě řeku Moravici a napojuje se na stávající I/11. Šířka koridoru je od 200 m - 500 m. Proti tomuto vedení trasy nemáme námitek. Trasa varianty č. 2 je vedena mimo území v památkovém zájmu. Současně upozorňujeme, že rozvoj území s ohledem na charakter kulturní krajiny je více jak žádoucí řešit s minimálním dopadem na přilehlé okolní území a zamezit případnému ohrožení okolních hodnot, které jsou v tomto případě předmětem ochrany krajinného rázu a Úmluvy o krajině.	Z hlediska zájmu státní památkové péče lze vedení trasy v této variantě v zásadě akceptovat s tím, že upozorňujeme na umístění kulturní památky (dále KP) - kapličky s renovovanými vnitřními malbami, která je situována na administrativním území obce Komárov u silnice při hranici uvedeného koridoru var. 3 - Průtah. Koridor proto doporučujeme v rámci podrobnější (navazující) územně plánovací dokumentace UP obcí upřesnit mimo území KP v dostatečné vzdálenosti tak, aby i v širších vztazích nesnižoval kvalitu krajinného zázemí a negativně nemohl ovlivňovat prostředí kulturní památky.
<b>Ministerstvo dopravy ČR</b>	Severní varianta je technicky nejnáročnější, protože vede záplavovým územím, a proto je z velké části umístěna na mostních objektech. Z toho vyplývají velké	Jižní varianta je z navržených variant nejdelší, z toho vyplývá velký zábor ZPF. Z technického hlediska výstavby komunikace je nejpříjemnější - trasována po polích v příznivém terénu. Trasa	Varianta průtah je ze všech nejkratší, a tím i provozně nejekonomičtější. Varianta minimálně zasáhne krajinu a přírodní prvky. Velmi výrazně však zasáhne do zastavěného území

	<p>finanční náklady na výstavbu (nejdražší varianta). Tato varianta je rovněž nevhodná z hlediska vlivů na ZP. Výhodou této varianty je minimální zásah do zastavěného území (min. demolice).</p>	<p>minimálně zasahuje do zastavěného území. Z hlediska ZP je také nepřijatelnější. MD preferuje do aktualizace ZÚR MSK zpracovat jižní variantu obchvatu Komárova (DZ23J)</p>	<p>(mnoho demolic), z kterého plyne předpoklad komplikovaného majetkoprávního projednání. Zůstanou vysoké negativní vlivy z provozu dopravy na obyvatelstvo. Problematická realizace stavby z důvodu vyloučení silnice 1/11 z provozu v době výstavby.</p>
<p><b>Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR</b></p>	<p><u>Hledisko ochrany a využití nerostných surovin</u> Dle dostupných informací ze surovinového informačního systému koridor v této variantě prochází podélně ložiskem nevyhrazených nerostů - Štítina-západ; ID 3165200; surovina štěrkopísky; dosud netěženo; organizace nevedena.</p> <p><u>Hledisko elektroenergetiky</u> Vzhledem k výše uvedenému záměru výstavby vedení je koridor čtyř pruhové silnice 1/11 vedený v této trase nepříznivý z hlediska elektroenergetických zájmů. Umístění budoucího rohového podpěrného bodu pro plánované vedení 2 x 110kV bude pravděpodobně v kolizi s tělesem komunikace, což se v současnosti jeví jako nepříznivý stav a komplikace.</p> <p><u>Hledisko plynárenství a kapalných paliv</u> Z hlediska zájmů hájených ohledně energetiky za oblast plynárenství a</p>	<p><u>Hledisko ochrany a využití nerostných surovin</u> Dle dostupných informací ze surovinového informačního systému koridor v této variantě okrajově protíná východní cíp ložiska nevyhrazených nerostů - Kylešovice-Raduň; ID 3165100 surovina štěrkopísky; dosud netěženo; organizace KÁMEN Zbraslav, a.s.</p> <p><u>Hledisko elektroenergetiky</u> Na základě dostupných informací koridor v této variantě nekoliduje se stavem, či se záměry z oblasti elektroenergetiky.</p> <p><u>Hledisko plynárenství a kapalných paliv</u> Z hlediska zájmů hájených ohledně energetiky za oblast plynárenství a kapalných paliv nemáme k trase koridoru</p>	<p><u>Hledisko ochrany a využití nerostných surovin</u> Dle dostupných informací ze surovinového informačního systému koridor v této variantě neprochází žádným ložiskem nerostů.</p> <p><u>Hledisko elektroenergetiky</u> Na základě dostupných informací koridor v této variantě nekoliduje se stavem, či se záměry z oblasti elektroenergetiky.</p> <p><u>Hledisko plynárenství a kapalných paliv</u> Z hlediska zájmů hájených ohledně energetiky za oblast plynárenství a kapalných paliv nemáme k trase</p>

	kapalných paliv nemáme k trase koridoru v této variantě připomínky. Na základě dostupných informací koridor v této variantě nekoliduje se zařízeními a trasami plynovodů a produktovodů, či s jejich záměry.	v této variantě připomínky. Na základě dostupných informací koridor v této variantě nekoliduje se zařízeními a trasami plynovodů a produktovodů, či s jejich záměry.	koridoru v této variantě připomínky. Na základě dostupných informací koridor v této variantě nekoliduje se zařízeními a trasami plynovodů a produktovodů, či s jejich záměry.
<b>Ministerstvo životního prostředí ČR</b>	<p>Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů Kvalifikovaný odhad záboru zemědělské půdy činí 20,06 ha, z toho je 14,76 ha zařazeno do I. třídy ochrany zemědělské půdy a 4,26 ha do II. třídy ochrany zemědělské půdy.</p> <p>Vzhledem k tomu, že zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany v dotčeném území zcela převažují, územní podmínky neumožňují vymezit variantu s výrazně menším vlivem na ZPF. S ohledem na tyto skutečnosti je upřednostněna ochrana přírodních hodnot v údolní nivě Opavy, které jsou významně dotčeny variantou DZ23s. Mírně nižší zábor ZPF v koridoru DZ23s (v porovnání s DZ23j) je „negativně kompenzován“ zásahem do ploch vysokých přírodních a krajinných hodnot a nutností náročného řešení ochrany odtokových poměrů v záplavovém území Opavy. Zásadní je také hledisko ekonomických parametrů - rozdíl odhadů nákladů na realizaci činí cca 1,75 mld. Kč ve prospěch varianty DZ23j. Z uvedených důvodů je předloženým návrhem preferována tato varianta.</p> <p>Na základě obsahu odůvodnění jednotlivých variant trasování koridoru DZ23 (s ohledem na dotčenou výměru zemědělské půdy není posuzována z hlediska ochrany ZPF varianta DZ23p) souhlasíme s variantou DZ23j za předpokladu, že v dalších stupních územně plánovacích dokumentací nebo projektových dokumentací budou zohledněny při upřesnění záborů ZPF zásady jeho ochrany uvedené v § 4 zákona o ochraně ZPF. Potřeba řešení odvedení intenzivní silniční dopravy mimo zastavěné území obce, v jejímž okolí převažuje zemědělská půda zařazená do nejkvalitnějších tříd ochrany, významně omezuje volbu jiného možného řešení. Z hlediska kvantifikace záboru zemědělské půdy se jeví vhodnější varianta DZ23s, ovšem přinášející významný zásah do přírodně cenného území oproti variantě DZ 23j. S ohledem na podstatu výše uvedených okolností je u varianty DZ23j naplněno ustanovení § 4 odst. 3 zákona o ochraně ZPF, tj. veřejný</p>	<p>Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů Kvalifikovaný odhad záboru ZPF činí 26,49 ha, z toho je 17,84 ha zařazeno do I. třídy ochrany zemědělské půdy a 7,36 ha do II. třídy ochrany zemědělské půdy</p>	<p>Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů Nejméně vhodnou variantou je návrh DZ23p, a to zejména z toho důvodu, že neřeší odklon dopravy z enormně zatíženého průtahu obytným územím městské části Opava - Komárov se všemi negativními důsledky dopravy (hluk, emise atd.)</p>

	<p>zájem na realizaci kapacitního a bezkolizního vedení silnice I. třídy, s přihlédnutím k zachování přírodních hodnot, převážil nad veřejným zájmem ochrany ZPF.</p> <p><u>Z hlediska zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny</u> VVURÚ v části A konstatuje u varianty "Sever" významné riziko ovlivnění funkcí dvou regionálních biocenter a nadregionálního biokoridoru. V případě realizace záměru v této variantě by došlo k významnému narušení území meandrujícího toku Opavy, lužních lesů se systémem mrtvých ramen a nivních travnatých ploch, a to v důsledku výše popsaných vlivů. Dle vyhodnocení je tato varianta nejméně přijatelná z hlediska míry vlivu na jednotlivé složky životního prostředí, resp. faunu, flóru a ekosystémy. S tímto závěrem se ztotožňujeme.</p>	<p><u>Z hlediska zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny</u> Na základě provedeného hodnocení je jako varianta z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí nej přijatelnější hodnocena varianta „Jih“. Vlivy na životní prostředí spojené s realizací silniční liniové stavby jsou zde očekávány nejnižší a ve vztahu k ní je v části 8. "Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci (...) vlivů na životní prostředí" navrženo specifické projektové opatření s cílem dále minimalizovat její vlivy. S tímto závěrem se ztotožňujeme.</p>	<p><u>Z hlediska zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny</u> U varianty "Průtah" je dle VVURÚ v části A očekáváno nejnižší riziko ovlivnění skladebných prvků ÚSES. Tento aspekt variantního řešení "Průtah" je proto nutné vnímat jako pozitivní. Vyhodnocení SEA označuje tuto variantu jako druhou nejvhodnější. S tímto závěrem se ztotožňujeme.</p>
<p><b>Krajský úřad Moravskoslezského kraje</b></p>	<p><u>Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách</u> Krajský úřad souhlasí s variantou S – „Sever“ záměru DZ23, koridoru čtyř pruhové směrově dělené silnice 1. třídy I/11, která podstatnou částí zasahuje do stanovených záplavových území i aktivních zón vodních toků Opava a Moravice.</p> <p><u>Z hlediska zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny</u> Posouzením variant z hlediska zájmů hájených zákonem o ochraně přírody a krajiny lze konstatovat, že varianta DZ23s je nejméně příznivá z hlediska vlivů na skladebné prvky ÚSES, neboť</p>	<p><u>Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách</u> Krajský úřad souhlasí s variantou J – „Jih“ záměru DZ23, koridoru čtyř pruhové směrově dělené silnice 1. třídy I/11, která menší částí zasahuje do stanovených záplavových území i aktivních zón vodních toků Opava a Moravice</p> <p><u>Z hlediska zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny</u> Bez vyjádření</p>	<p><u>Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách</u> Krajský úřad souhlasí s variantou P – „Průtah“ záměru DZ23, koridoru čtyř pruhové směrově dělené silnice 1. třídy I/11, která využívá trasy stávající komunikace, nacházející se částečně ve stanovených záplavových územích i aktivních zónách vodních toků Opava a Moravice</p> <p><u>Z hlediska zákona č. 114/ 1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny</u> Bez vyjádření</p>

	<p>její realizace je spojena s významným rizikem ovlivnění funkcí (zábory biotopů, omezení migrační prostupnosti) dvou regionálních biocenter - č. 165 Malohoštická niva (cílové ekosystémy nivní, vodní) a 259 Velkohoštická niva (cílové ekosystémy nivní, vodní). Mimo to je varianta DZ23s vymezena v území, které bylo v rámci zpracování územní studie Cílové charakteristiky krajiny Moravskoslezského kraje (2013) a územní studie Vyhodnocení vhodnosti umístění záměrů velkých výškových a plošných a prostorových rozměrů v krajině Moravskoslezského kraje (2013) navrženo k ochraně z důvodu vysokých krajinářských hodnot území meandrujícího toku Opavy, lužních lesů se systémem mrtvých ramen a nivních travnatých ploch. Vymezení plochy DZ23 v severní variantě by tak představovalo významně negativní zásah do krajinného rázu tohoto území.</p>		
<p><b>Ministerstvo zemědělství ČR</b></p>	<p>Varianta „Sever“ je vedena levobřežním záplavovým územím, ve kterém dochází při průtoku Q100 k převádění jeho významné části. Rychlostní pole zde dosahují až 0,5 – 1,0 m/s a hloubek až 1,0 – 1,5 m. Povodí Odry, státní podnik požadoval návrh řešit estakádou, která by eliminovala vliv na stupeň ochrany proti povodním Opavy, Malých Hoštic a Velkých Hoštic. Proto jsou v této variantě navrženy estakády o celkové délce cca 2060 m. Při průtoku</p>	<p>Varianta „Jih“ ovlivňuje pouze částečně odtokové poměry řeky Moravice, což je z hlediska dopravního řešeno estakádou o délce cca 514 m, a z tohoto pohledu je i důležitý fakt významného tlumení velkých vod Moravice kaskádou údolních nádrží Slezská Harta a Kružberk (Q100 je tlumeno z 315 m<sup>3</sup>/s na 180 m<sup>3</sup>/s), včetně zmírnění chodu splavenin, splavenin, spláví a dříví.</p>	<p>Varianta „Průtah“ respektuje současné odtokové poměry, prakticky je nemění a z hlediska průchodu velkých vod údolní nivou Opavy a Moravice se jedná o variantu nejvýhodnější. Nicméně varianta „Průtah“ prakticky neřeší vyvedení dopravy z městské zástavby, a proto předpokládáme, že se musí realizovat buď varianta „Sever“ nebo „Jih“, z nichž varianta „Jih“ je výhodnější.</p>

	<p>větším než Q100, kupříkladu Q500 se rychlosti v levobřežním záplavovém území dále zvyšují až na 1,0 – 1,5 m/s a hloubka vody zde může dosáhnout 1,5 – 2,0 m. Přes návrh estakády zde proto pořád hrozí nebezpečí tvorby zátarasů a zhoršení ochrany proti povodním, a tak ohrožení životů a majetků občanů. Tento stav významněji neovlivní ani připravované vodní dílo - údolní nádrž Nové Heřminovy, která významně tlumí velké vody po soutok Opavy s Moravicí, což je prakticky nad tímto úsekem. Proto variantu považujeme za méně výhodnou oproti variantě „Jih“.</p>		
<p><b>Krajská hygienická stanice MSK</b></p>	<p>Řešení dle varianty <u>DZ 23 Sever</u> rovněž odvede dopravu a s ní související negativní jevy mimo obec. Ochrana před hlukem je řešitelná i v nově hlukem zasažené jižní části Velkých Hoštic. Toto řešení však vykazuje významný negativní vliv na krajinu a přírodu (biocentra, biokoridor).</p>	<p>Varianta <u>DZ 23 Jih</u> je z hlediska zájmů sledovaných orgánem ochrany veřejného zdraví – vlivů na hlukovou zátěž a lidské zdraví nevhodnější. Nová komunikace v této trase odvede dopravu mimo zastavěnou část obce. Hlukem nově ovlivněné území (Suché Lazce) je ochranné standardními technickými opatřeními.</p>	<p>Varianta <u>DZ 23 Průtah</u> je z hlediska zájmů chráněných KHS nevhodná, až nepřijatelná. Vzhledem k platné legislativě na ochranu zdraví před hlukem lze sice i v tomto případě očekávat snížení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu, ale lze důvodně předpokládat, že vymahatelná úroveň hluku by byla na úrovni limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž, tj. mnohem vyšší než v případě obou obchvatových variant. Stávající nadměrný dopravní hluk byl v Komárově zatím jen částečně řešitelný v rámci udělení časově omezeného povolení (výjimky) pro hluk – výměnou oken obytných místností za okna s vyšší zvukovou izolací. Snižování venkovního hluku výstavbou protihlukových stěn bylo vyhodnoceno správcem silnice jako technicky nereálné.</p>

## Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území návrhu A-ZÚR MSK

Vliv na složku životního prostředí	Varianta DZ23s - SEVER	Varianta DZ23j – JIH	Varianta DZ23p – PRŮTAH
<b>Vodní zdroje a hydrologické podmínky</b>	Záměr dopravní infrastruktury s předpokladem vzniku významně negativních vlivů, zpravidla z důvodu možného ovlivnění zásob vodních zdrojů a jejich kvality při významnějších zásazích do ochranných pásem nebo odtokových poměrů významnějšími průchody záplavovými územími.	Záměry s identifikovaným významně negativním vlivem na ZPF. Zpravidla jde o záměry nacházející se značnou plochou na ZPF a zároveň bonitně cenných půdách v I. a II. třídě ochrany.	
<b>Zemědělský půdní fond</b>	Záměry s identifikovaným významně negativním vlivem na ZPF. Zpravidla jde o záměry nacházející se značnou plochou na ZPF a zároveň bonitně cenných půdách v I. a II. třídě ochrany.		
<b>Zvláště chráněná území, včetně vlivu na zvláště chráněné druhy</b>	Identifikovány byly střety koridorů se zvláště chráněným územím, biocentrem nebo biokoridorem. Hodnocením vymezených ploch a koridorů byl identifikován střet s lokalitami zvláště chráněných druhů národního významu (druh <i>Nymphoides peltata</i> ). V mnoha případech se však sledované lokality nachází při okraji koridoru a je pravděpodobné, že v rámci další projektové přípravy bude uvedený střet vyloučen. Toto platí především pro koridory vymezené za účelem zkapacitnění silnic, optimalizace železnic. V těchto případech může být výsledný vliv		

	okrajový, avšak vzhledem k blízkosti chráněných území v okolí stavby hrozí např. dočasný zábor pro zařízení staveniště (při nevhodném umístění může mít významný vliv), zvýšená mortalita při migraci obojživelníků, nepřímé vlivy (znečištění, rušení).		
<b>Krajinu a krajinný ráz</b>	Vnik nové antropogenní linie v přírodní krajině – potenciálně negativní vliv na krajinný ráz.		
<b>Kumulativní a synergické vlivy – vlivy na ovzduší – str. 185</b>	Záměr vymezený v nadlimitně zatížených oblastech imisní zátěže - dle pětiletého průměru 2008 – 2012 překročen imisní limit alespoň u jednoho polutantu (hodnocení vlivu 0).	Záměr vymezený v nadlimitně zatížených oblastech imisní zátěže - dle pětiletého průměru 2008 – 2012 překročen imisní limit alespoň u jednoho polutantu (hodnocení +1).	Záměr vymezený v nadlimitně zatížených oblastech imisní zátěže - dle pětiletého průměru 2008 – 2012 překročen imisní limit alespoň u jednoho polutantu (hodnocení +1).
<b>Hluk</b>	Záměr v oblasti nadlimitně zatížené hlukem (hodnocení vlivu na hlukovou zátěž +1/+2).	Záměr v oblasti nadlimitně zatížené hlukem (hodnocení vlivu na hlukovou zátěž +1). Mírně příznivější se jeví varianta „Jih“, neboť se napojuje na záměr D25 (již realizovaný) mimo obec.	Záměr v oblasti nadlimitně zatížené hlukem (hodnocení vlivu na hlukovou zátěž 0/+1) Mírně nepříznivější než ostatní se jeví varianta „Průtah“, neboť v části zástavby Komárova hrozí riziko souběhu s hlukovou zátěží záměru DZ13 (zkapacitnění tratě). V případě volby této varianty bude třeba zajistit splnění hygienických limitů i pro kombinaci vlivů obou záměrů.

### Vyhodnocení variantního návrhu

Z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatelstvo (hluková zátěž) je jako varianta nejpříjemnější hodnocena var. D23s odvádějící velkou část tranzitní dopravy z obce Komárov u Opavy. Dopravní zátěž však přivádí do blízkosti jižní části obce Velké Hoštice a k zástavbě na západním okraji Komárova. Naopak jako varianta z tohoto hlediska nejméně vhodná je hodnocena var. DZ23p, která tranzitní dopravu ponechává v trase stávající komunikace. Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je jako varianta nejpříznivější hodnocena var. DZ23p. Navrhovaným řešením nedochází k ovlivnění nových jevů a prvků sledovaných v rámci hodnocení podzemních a povrchových vod. Dojde pouze k posílení vlivů již existujících. Rovněž z hlediska vlivu na ZPF a PUPFL je tato varianta hodnocena



jako nejšetrnější z důvodu nejnižšího rozsahu záboru ZPF a PUPFL. Koridor v této variantě (DZ23p) kopíruje stopu stávající silnice I/11. Řešení v této variantě je spojeno s nejnižším rizikem ovlivnění skladebných prvků ÚSES. Koridor kříží regionální biokoridor, který je již v současné době přerušen trasou stávající komunikace. Z hlediska vlivu na skladebné prvky ÚSES je jako varianta nejméně příznivá hodnocena var. DZ23s, jejíž realizace je spojena s významným rizikem ovlivnění funkcí dvou regionálních biocenter a nadregionálního biokoridoru. Varianta severní (DZ23s) je hodnocena jako varianta s potenciálně významným negativním vlivem na krajinu. V případě realizace záměru v této variantě by došlo k významnému narušení krajinářsky cenného území meandrujícího toku Opavy, lužních lesů se systémem mrtvých ramen a nivních travnatých ploch. Koridor DZ23s je vymezen v území, které je v rámci zpracování územní studie Cílové charakteristiky Moravskoslezského kraje (2013) a územní studie Vyhodnocení vhodnosti umístění záměrů velkých výškových a plošných a prostorových rozměrů v krajině Moravskoslezského kraje (2013) navrženo k ochraně z důvodu vysokých krajinářských hodnot. Z hlediska vlivu na kulturní, architektonické a archeologické dědictví a hmotné statky je jako varianta nejméně vhodná hodnocena var. DZ23p. Míra negativních vlivů však není u žádné z předložených variant hodnocena jako významně negativní.

### **Závěr SEA**

Na základě provedeného hodnocení je jako varianta z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí nepřijatelnější hodnocena varianta „jižní“ - koridor DZ23j. Zpracovatelé SEA doporučují při výběru konečné varianty zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Obr. Grafické znázornění návrhu variant silnice I/11 v úseku Opava-Komárov – Opava (výřez výkresu A-A.2 návrhu aktualizace ZÚR MSK)

