

I. ÚVOD

I.1. PŘEDMĚT ŘEŠENÍ

Předmětem řešení bylo zpracování ÚPP-ÚG dopravy silnic II.a III.tř.na území Olomouckého kraje, které je tvořeno územím okresů Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. Cílem tohoto generelu bylo prohloubení, upřesnění a rozvinutí dosavadního řešení dopravy, které je obsaženo v ÚP VÚC Jeseníky a Olomoucká aglomerace a v ÚPD obcí a měst a to především s ohledem na současný stav sítě silnic II. a III.třídy a z toho vyplývající návrhy na odstranění dopravních závad z hlediska nevyhovujících parametrů šířkového, směrového či výškového uspořádání, nevyhovující kapacity, negativních vlivů na životní prostředí, z hlediska potřeb urbanizace území či koordinace s ostatními rozvojovými záměry v území, včetně návrhu priorit pro realizaci těchto opatření.

Přestože je předmětem řešení silniční síť II. a III.tříd, byla v nezbytném rozsahu řešena a charakterizována nadřazená síť dálnic, rychlostních komunikací a ostatních silnic I.třídy, tak aby byla zajištěna kontinuita a komplexnost celého řešení.

Zpracování ÚTP-ÚG dopravy, silnice II.a III.tř.na území Olomouckého kraje bylo provedeno v těchto etapách:

- Průzkumy a rozborů
- Koncept návrhu řešení
- Projednání konceptu, vyhodnocení připomínek
- Dopracování návrhu a čístopis

Průběžně během zhotovování generelu dopravy byly pořádány výrobní výbory k informaci o postupu zpracování, o závěrech provedených průzkumů a rozborů a k odsouhlasení jednotlivých kroků na návrhové části. Obsahem následující části je stručná charakteristika výše uvedených částí.

PRŮZKUMY A ROZBORY

V úvodu prací byla provedena inventarizace a rozbor podkladů, týkajících se posuzované krajské sítě a charakterizujících stávající výkony dopravní sítě a její technické parametry:

charakteristika základních parametrů stávající silniční infrastruktury

- základní parametry sítě a její liniové a bodové dopravní závady - obsahem této části byl terénní průzkum a vyhodnocení základních technických parametrů silniční sítě – směrového, výškového a šířkového uspořádání a jejího vybavení (např. železniční přejezdy). K tomu byly využity digitální data informačního systému „Silniční databanky o silniční a dálniční síti ČR“ vybraných tematických okruhů: DDKA – uzly, DDLA - úseky, DDDK – popis průběhu tahů komunikací, DFP – pasportizační popis komunikací, DFK – popis křižovatek, DFO – registr objektů, DFE – ekologické informace, DFG - geometrické vedení trasy, DVP - poruchy a DIS – sčítání dopravy pro řešené území.
- rozestavěné silniční stavby a stavby připravované k realizaci - přehled komunikačních staveb, dokumentující současný stav přípravy a plánování dostavby a rekonstrukce silniční sítě kraje. Tento přehled bude dalším z podkladů pro návrh priorit rozvoje silniční infrastruktury, jež bude obsahem návazné návrhové části.
- základní limity v území – definice plošných a liniových limitů vymezených zákonem (ochranná pásma dopravních a inženýrských sítí, ochranná pásma ložisek nerostných surovin, vodních zdrojů, ochranná pásma vyplývající ze zákona o ochraně přírody, prověření, zda oproti ÚPD nedošlo ke změně některých limitů)
- hierarchie stávající silniční sítě – zhodnocení stávajícího zatřídění silniční sítě II. a III.tříd a. návrh hierarchie s členěním do 8 skupin od tahů evropského významu po komunikace lokálního významu s přístupovou funkcí. Cílem byla specifikace významu a funkce jednotlivých silnic, návrh nepopírá zatřídění do silnic I., II. a III.třídy

- tento návrh byl jedním ze vstupů pro návrh priorit dostavby silniční sítě. návrh kategorizace silniční sítě – vstupním podkladem byl návrh cílového šířkového uspořádání, zpracovaný ŘSD ČR pro celé území republiky. I když došlo k převedení silnic II. a III. třídy do správy krajských úřadů, je ze strany MD ČR požadováno z hlediska zachování kontinuity tento dokument respektovat a případné návrhy změn konzultovat s ŘSD ČR. Předpokládána je dílčí korekce zatřídění silniční sítě II.tříd a dílčí změny s přihlédnutím k připravované aktualizaci ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic.
- požadavky na koordinaci s ostatními záměry v území, zejména potřeby ostatních druhů dopravy - kolizní body silniční a železniční sítě, zohlednění potřeb pěší a cyklistické dopravy a.j.),

charakteristika výkonů a režimu stávající silniční infrastruktury

- vývoj zatížení dopravy na silniční síti v r. 1990 – 2000 – na základě podkladů ŘSD ČR byl vyhodnocen vývoj zatížení v posledních letech
- vyhodnocení údajů o dopravní nehodovosti dle podkladů DI Policie ČR – vymezení dopravně nehodových úseků a lokalit na základě informací PČR
- hodnocení dopravního hluku podél komunikační sítě – orientační výpočet hladin hluku z dopravy podél komunikací.
- hodnocení naplnění kapacity silniční sítě – definování variací výkonnosti pro charakteristické typy komunikací - dle ČSN 73 61 10 a ČSN 73 61 01 pro dopravně-provozní stav se stabilní funkcí, dále pak maximální dosahované intenzity a intenzity průměrné. Všechny tyto tři údaje představují ve své podstatě charakteristiku dopravy z pohledu tří provozních režimů – stav se stabilní „normovou“ funkcí, mezní stav se vzdutím a kongescemi a stav s dílčím omezením „normových“ požadavků na plynulost dopravy.

prognóza výhledových výkonů dopravní infrastruktury

- výhledové trendy růstu výkonů automobilové dopravy – předpokládaný růst dopravního výkonu dle podkladů ŘSD ČR
- vyhodnocení výsledků modelového zatížení silniční sítě kraje

problémová mapa

vymezení lokalit, úseků a oblastí s charakteristikou daného problému, na jehož řešení bude nutno se v návrhu zaměřit

Výstupy průzkumové části byly pouze pracovní, v podrobnosti potřebné pro definování problémové mapy a následné využití pro zpracování návrhu.

NÁVRH ŘEŠENÍ

úvod, širší dopravní vazby

- základní teze návrhu
- návaznost dopravní infrastruktury kraje na dopravní síť sousedních krajů a států
- návrh hierarchie výhledové silniční sítě - v návrhu je definována hierarchie výhledové silniční sítě, umožňující podrobnější charakteristiku významu silniční sítě v osmi dílčích kategoriích, než nabízí dosavadní členění sítě do silnic I., II. a III.tříd. Jedná se o jistou náhradu zrušené kategorizace tahu D,H,Z která dosud nebyla nahrazena novou kategorizací.

koncepce dopravy v platné ÚPD

- návrh přestavby a dostavby komunikační sítě dle platné ÚPD – inventarizace záměrů dle platné ÚPD s návaznou datovou částí obsahující - lokalizaci, základní parametry, důvody pro výstavbu, návrh časového zařazení
- definice ev. konfliktů ÚP obcí s nadřazeným stupněm ÚPD - evidování ev. problémů zjištěných při rozboru ÚP VÚC a ÚP měst a obcí
- problematické prvky – vytipování *problémových* prvků silniční infrastruktury dle schválené ÚPD vyžadující podrobnější rozpracování, které může vyvolat změnu schválené ÚPD (sem patří i požadavky obcí na dílčí přeřešení sledovaných záměrů). Druhou skupinu tvoří náměty na *zrušení* prvků, které jsou sice obsahem schválené ÚPD, ale protože došlo k přehodnocení, jsou navrhovány k vypuštění z ÚPD. Třetí skupinu prezentují návrhy *nových* prvků, které nejsou obsahem schválené ÚPD. Navrhování nových prvků, podmíněných změnou ÚPD,

zejména pak ÚP VÚC byl prováděn uvážlivě s ohledem na komplikace a obtížnost prosazení liniových dopravních staveb.

- řešení ev. střetů záměrů na dostavbu silniční sítě s limity v území - návrh nezbytných úprav navrhované koncepce
- řešení požadavků na koordinaci rozvoje - specifikace požadavků zejména na zohlednění potřeb ostatních druhů doprav
- posouzení dopadů navrhované koncepce rozvoje silniční sítě II. a III.tříd – posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí, vyhodnocení přínosů navrhovaných úprav

návrh priorit rekonstrukce a dostavby silniční sítě

- obecné zásady - podkladem pro zařazení staveb do jednotlivých kritérií byly následující hlediska - zatížení silniční sítě a kritéria její kapacitní výkonnosti, odpovídající kvalita propojení významných sídel kraje, zohlednění potřeb dopravního napojení oblastí s vysokou mírou nezaměstnanosti, dopravní nehodovost, negativní vlivy dopravy na životní prostředí, závěry rozboru matematického modelu zatížení silniční sítě kraje, návrh hierarchie silniční sítě i současný stav přípravy staveb.
- multikriteriální posouzení závažnosti závad - pro rozhodovací proces byla použita metodika TP 131 „Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi“, umožňující bodovou klasifikaci závadových prvků silniční sítě. Celkové hodnocení závažnosti závad je dáno součinem *indexu dopravního významu* I_{dv} a *indexu závažnosti závad* I_{zz} .
- priority dostavby a modernizace sítě – s ohledem na omezené prostředky pro investice do dopravní infrastruktury je předpokládán důraz na homogenizaci tzv. „základní komunikační sítě“ ve správě kraje, je však třeba postupovat diferencovaně dle skutečného dopravního významu. Kromě toho této sítě je třeba věnovat pozornost i lokálním, ale dopravně důležitým úsekům silnic II. a III.tříd v zastavěném území velkých měst, které sice do základní sítě zařazeny nebyly, ale jejich zatížení je vysoké (více jak 5 000 – 8000 voz/24 hod).

- navrhované záměry byly pro definování priorit výstavby zařazeny do tří skupin - „Návrh I“, „Návrh II“ a „Výhled“. Pro skupinu „Návrh I“, kterou lze označit za *užší výběr staveb* s možným zahájením do cca 10 let, bylo navrženo rozdělení do čtyř etap, charakterizujících důležitost a aktuálnost, přičemž etapa 1 charakterizuje stavby nejaktuálnější a nejpotřebnější. Toto základní rozdělení bylo podkladem pro *verze finančního scénáře* - pesimistický (pouze stavby etapy 1), realistický (stavby etapy 1+2), optimistický (stavby etapy 1+2+3) a maximalistický (stavby etapy 1+2+3+4).

I.2. VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování dokumentace byly použity níže uvedené dokumentace, odborná literatura a další zdroje:

Základní dokumenty:

- Dopravní politika České republiky (Midas ČR, 1998)
- Usnesení vlády ČR ze dne 17.6.1998 č.413 k Dopravní politice České republiky
- Usnesení vlády ČR ze dne 21.7.1998 č.741 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do r. 2010
- Bílá kniha evropské dopravní politiky pro r.2010, komise ES 2001
- Nařízení vlády č.502/2000 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací č.502/2000

Územně-plánovací dokumentace:

- ÚTP-Dopravní problematika VI.B transevropského multimodálního koridoru v prostoru Moravy a Slezska (Ing.arch.Haluza, 2000)
- platné území plány velkých územních celků řešeného území kraje a návazného území
- platné území plány obcí řešeného území

Výsledky průzkumů:

- Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti, ŘSD ČR, 1990, 1995, 2000
- Sčítání domů, lidu a bytů v r.1990 a 2001, ČSÚ Praha
- Rozbor dálkové dopravy v ČR s důrazem na oblast Moravy, ADIAS s.r.o. 2000
- Ročenka o dopravě velkých měst (sborníky vydávané ÚDI Praha)
- Sledování stavu povrchu vozovek vybrané silniční sítě II. a II.tříd v Olomouckém kraji, Pavex Consulting, s.r.o. 2002, 2003
- podklady Policie ČR o dopravní nehodovosti

Ostatní odvětvové dokumenty a podklady:

- informace a data poskytnuté objednatelem
- Soubor údajů Silniční databanky Ostrava - informační systém o silniční a dálniční síti ČR
- Kategorizace šířkového uspořádání silniční a dálniční sítě na území ČR (ŘSD Praha, závod Brno, 2000)
- informace odboru dopravy krajského úřadu
- Koordinační studie rozvoje česko-polského pohraničí, MMR ČR, 1997

Odborná literatura a ostatní zdroje:

- ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 61 02 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi, City Plan s.r.o., 2000
- TP 123 Zjišťování kapacity pozemních komunikací a návrhy na odstranění kongescí, City Plan s.r.o., 1999
- Highway capacity manual - Příručka silniční kapacity, TRB 1985

- Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (MŽP ČR a Český ekologický ústav, Praha, 1995)

I.3. POUŽÍVANÉ ZKRATKY A TERMÍNY

Používané zkratky:

IAD	individuální automobilové doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
HD	hromadná doprava
MHD	městská hromadná doprava
RPDI	roční průměr denních intenzit IAD ve voz/24 hod
ÚP VÚC	územní plán velkého územního celku
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚP VÚC	územní plán velkého územního celku
ÚTP	územně-technický podklad
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
DSP	dokumentace pro stavební povolení
ÚR	územní rozhodnutí
SP	stavební povolení
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
VRT	vysokorychlostní trať
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ŘSD ČR Brno	Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno

Použité termíny:

- průtah – vedení komunikace přes zastavěné či k zastavění určené území
- přeložka – nová trasa vybudovaná v nové stopě

- obchvat – přeložka úseku vedeného průtahem přes zastavěné území mimo současně zastavěné území
- homogenizace šířkového uspořádání – změna prostorového uspořádání komunikačního tahu na navrhované parametry při přibližném zachování stávající trasy
- kategorie komunikace - šířkové uspořádání definované normovou kategorií dle ČSN 73 61 10 nebo ČSN 73 61 01 šířkou dopravního prostoru / návrhová rychlost. Doplnující znak „M“ označuje kategorie silnic, u nichž je předpokládáno výhledové převedení do sítě rychlostních komunikací pro motorová vozidla
- kongesce – dopravní režim, kdy dochází k vyčerpání kapacity s následkem vzdutí dopravního proudu a vytvářením front automobilů