

II. PRŮZKUMY A ROZBORY

II.1. CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

II.1.1. Úvod

Stávající silniční síť kraje má v zásadě roštové uspořádání, které v oblastech velkých sídel přebírá prvky radiálně okružního uspořádání (např. Olomouc, Přerov, Prostějov a.j.). Základní páteř silniční infrastruktury Olomouckého kraje v současné době tvoří kříž silničních tahů - tah od Hradce Králové v koridoru Mohelnice – Olomouc – Přerov vedený dále na Břeclav (sil.I/35 a I/55) a tah od Nového Jičína v koridoru Hranice n.M. – Olomouc – Prostějov pokračující na Brno (sil.I/48, I/35 a I/46). Na tento kříž navazuje tah sil.I/44 Mohelnice - Zábřeh-Šumperk - Jeseník-Mikulovice (hraniční přechod) a sil.I/46 Olomouc – Bruntál – Krnov zajišťující dopravní napojení Jeseníků. Komunikační síť doplňují tahy silnice I.třídy – tah sil.I/47 v koridoru Ivanovice na Hané - Kroměříž – Přerov – Odry a I/45. Jižním okrajem území prochází silnice č. I/35 - tah evropské sítě E 442 pro vazby na Slovensko, sil.I/47 je součástí tahu E 462.. Mezinárodní doprava na hraniční přechody s Polskem nacházející se na území kraje je po silniční síti vedena k hraničnímu přechodu Mikulovice - Glucholazy.

Základním nedostatkem stávající dopravní infrastruktury je její nedostatečná údržba a nevyhovující parametry. V následující tabulce jsou charakterizovány tahy silnic I. třídy.

PŘEHLED SILNIC I. TŘÍDY NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE	
Číslo silnice	Úsek (mezi obcemi na hranicích kraje a významnými obcemi)
11	Jablonné nad Orlicí (Pardubický kraj) – Bukovice - Bušín – Bludov – Šumperk - Sobotín – Stará Ves (Moravskoslezský kraj)
35	Moravská Třebová (Pardubický kraj) – Mohelnice – Olomouc – Hranice – Valašské Meziříčí (Zlínský kraj)
43	Lanškroun (Pardubický kraj) - Štíty
44	Mohelnice – Zábřeh – Jeseník – Glucholazy (Polsko)
45	Horní Loděnice – Dětřichov n.B. (Moravskoslezský kraj)

46	Pustiměř (Jihomoravský kraj) – Brodek u Prostějova – Prostějov – Olomouc – Šternberk - Horní Loděnice – Moravský Beroun (Moravskoslezský kraj)
47	Ivanovice na Hané (Jihomoravský kraj) – Němčice nad Hanou – Kojetín - Kroměříž (Zlínský kraj) – Přerov – Lipník nad Bečvou – Hranice – Běloutín – Odry (Moravskoslezský kraj)
48	Běloutín – Nový Jičín (Moravskoslezský kraj)
55	Olomouc – Přerov – Říkovice – Hulín (Jihomoravský kraj)
60	Jeseník – Javorník – Paczkow (Polsko)

Stávající vedení silničních tahů evropského významu na území kraje:

E 462 - Brno - Vyškov – Olomouc – Frýdek Místek – Český Těšín - Krakow, na území kraje v současné době veden po silnici I/46, I/35, I/48

E 442 - Karlovy Vary – Liberec – Hradec Králové – Olomouc – Valašské Meziříčí – Žilina, na území kraje v současné době veden po silnici I/35. Ve výhledu je předpokládáno, že tento tah bude převeden na rychlostní komunikaci R49 (Kojetín - Zlín - Púchov).

Z hlediska silniční dopravy se jeví největší handicapem absence rychlostních komunikací a dálnice D47 ve vazbě na Hradec Králové (R35), Ostrava, Polsko (D47, R48), Slovensko (R49) a Břeclav (R55).

STRUKTURA SILNIČNÍ SÍTĚ V KRAJI									
Okres	Silnice v metrech					plocha v km ²	hustota sítě v km/km ²	počet obyvatel	hustota obyvatel na km ²
	dálnice	I.třídy	II.třídy	III.třídy	Celkem				
Jeseník	0	66226	123688	104302	294216	719	2,44	42313	59
Olomouc	0	94809	265006	624423	984238	1452	1,48*	224613	155*
Prostějov	0	33391	162762	471733	667886	770	1,15	109890	143
Přerov	0	89821	163179	422595	675595	884	1,31	135886	154
Šumperk	0	116340	183343	539406	839089	1315	1,57	126567	96
celkem Olomoucký kraj	0	400587	897978	2162459	3461024	5159	1,49	639269	124

Zdroj : Krajský úřad Olomouckého kraje, 2003

* hustota sítě a obyvatel v přepočtu na plochy je ovlivněna plochou VVP Libavá

Pro doplnění charakteristiky jsou v následující tabulce uvedeny celkové bilance počtu mostních objektů na silniční síti v majetku kraje.

POČET MOSTNÍCH OBJEKTŮ NA SILNIČNÍ SÍTI II. A III.TŘÍDY		
okres	počet	délka (v m)
Jeseník	120	825
Olomouc	296	3829
Prostějov	155	1528
Přerov	170	2547
Šumperk	350	2806
celkem Olomoucký kraj	1091	11535

Vlastníkem sil.I.třídy je stát a jejich majetkovou správu zajišťuje ŘSD ČR Správa Olomouc, vlastníkem sil.II a III.třídy je Olomoucký kraj a jejich majetkovou správu zajišťuje Správa silnic Olomouckého kraje. Technický a kapacitní stav silniční sítě vlivem nedostatečné modernizace v minulých letech neodpovídá požadavkům dopravní zátěže. Na hranici svých možností v kraji jsou některé silnice II. a zejména III. třídy, které jsou v mnoha případech jedinými přístupovými komunikacemi k jednotlivým obcím ve venkovských a podhorských oblastech kraje. Tyto komunikace jsou pro další rozvoj obcí v tomto prostoru životně důležité. Přílohou č. B1 je dokladován počet obyvatel významných sídel kraje a jejich poloha na silniční síti.

II.1.2. Základní parametry stávající silniční sítě II.a III.tříd

II.1.2.1. Všeobecně

Obsahem této kapitoly je stručná rekapitulace podkladů, týkající se základních technických parametrů silniční sítě – směrového, výškového a šířkového uspořádání, technického stavu vozovek a objektů (mostů, železničních přejezdů aj.). Vstupním podkladem pro vyhodnocení stávajícího šířkového uspořádání byly digitální data „**Informačního systému o silniční a dálniční síti ČR**“ Odboru silniční databanky Ostrava ŘSD ČR ve vybraných tématických okruzích: 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.

II.1.2.2. Vyhodnocení šířkových parametrů silniční sítě

Datové údaje silniční databanky o pasportizační šířce (volné šířce) v jednotlivých úsecích silniční sítě kraje byly vyhodnoceny a silničním úsekům byly přiřazeny odpovídající kategoriální typy komunikace. Výsledek vyhodnocení je dokladován grafickou přílohou č.B.5.

PASPORTIZAČNÍ ŠÍŘKA KOMUNIKACE PRO ZAŘAZENÍ DO KATEGORIJNÍHO TYPU					
Kategoriální typ silnice					
nestandardní 2 pruhová nebo jednosměrná	S 6,5/50 2 pruhová dle ČSN 5,5 m	S 7,5/60 2 pruhová dle ČSN 7(6) m	S 9,5/70 2 pruhová dle ČSN 8,5 m	S11,5/80 2 pruhová dle ČSN 10,5 m	4 pruhová sm.nedělená dle ČSN 15,5 m
Méně jak 6,5	6,5 – 6,99 m	7,0 – 8,99 m	9,0 – 10,99 m	11,0 – 13,99 m	Více jak 14,0 m

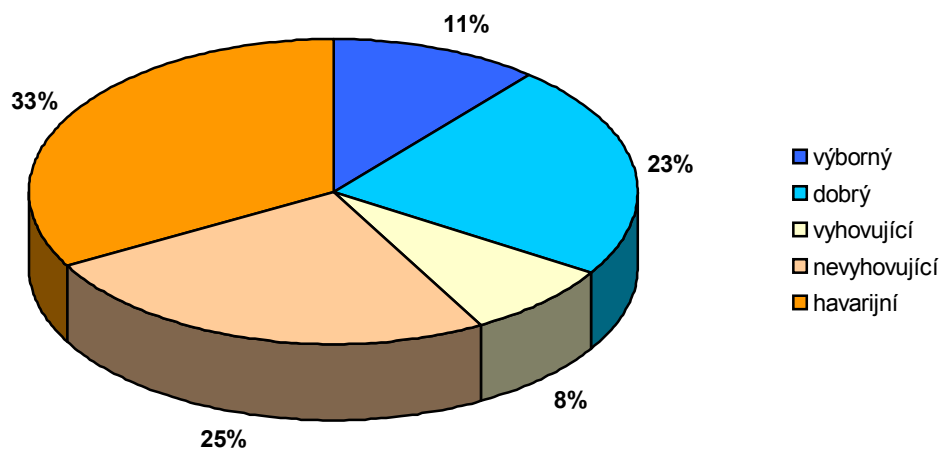
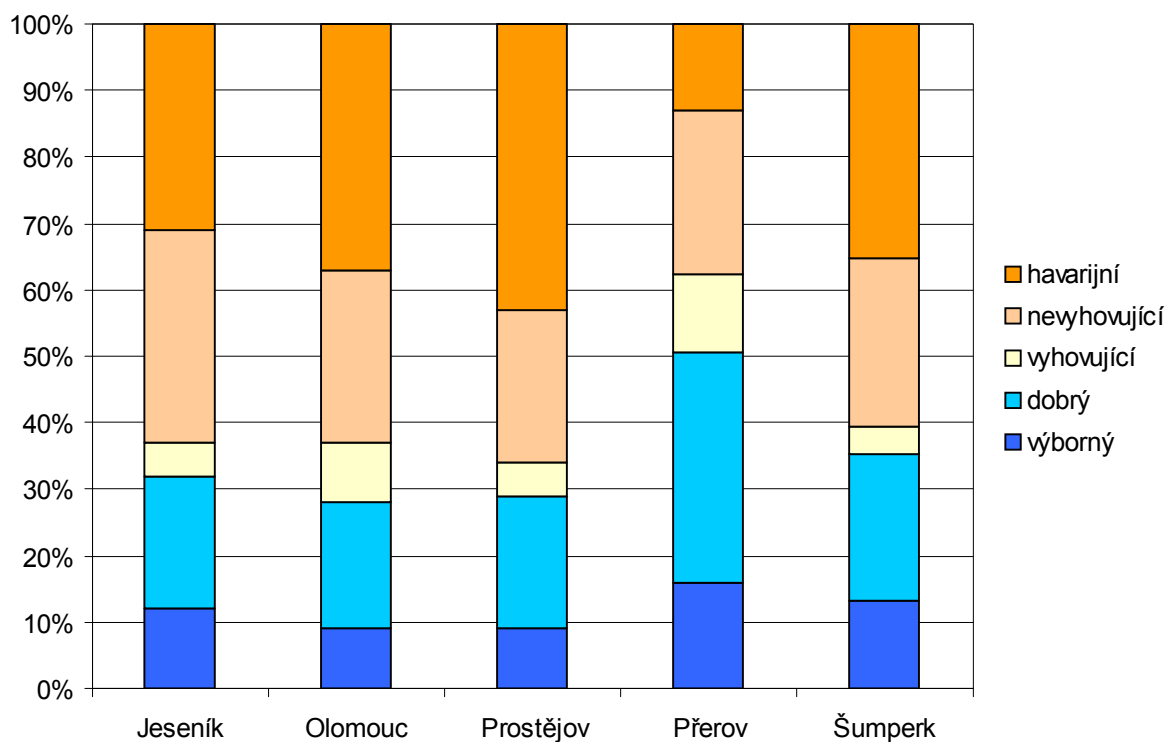
Výše uvedená kritéria byla zvolena s určitou mírou „pružnosti“, která umožňovala zařazení silnic do kategorií s přihlédnutím k možné nepřesnosti údajů databanky a dílčí proměnlivosti těchto údajů v terénu. Část úseků byla zůstala nevyhodnocena z důvodu absence datových údajů.

II.2.3.4. Technický stav silniční sítě II. a III.tříd

Vyhodnocení technického stavu vozovek silniční sítě I.tříd bylo provedeno s využitím údajů dokumentace „Sledování stavu povrchu vozovek vybrané silniční sítě II. a III.tříd v Olomouckém kraji“, Pavex Consulting, s.r.o. 2002, 2003, kde je definován stav vozovek pětibodovým hodnocením : 1- výborný, 2 - dobrý, 3 - vyhovující, 4 – nevyhovující a 5 - havarijní. Celkové hodnocení je dokladováno následující tabulkou a grafem, dokladujícím hodnocení sítě po okresech a za celý kraj.

HODNOCENÍ STAVU VOZOVEK SILNIC II. A III.TŘÍDY V R.2003										
Havarijní úseky	Stav vozovek dle kategorie									
	výborný		dobrý		vyhovující		nevyhovující		havarijní	
	[km]	[%]	[km]	[%]	[km]	[%]	[km]	[%]	[km]	[%]
Jeseník	26,697	12	44,999	20	10,467	5	70,605	32	69,405	31
Olomouc	75,638	9	171,226	19	78,275	9	234,248	26	328,135	37
Prostějov	57,170	9	130,105	20	28,978	5	145,687	23	273,653	43
Přerov	91,154	16	202,905	35	72,427	12	144,396	25	76,093	13
Šumperk	93,597	13	159,304	22	29,950	4	177,950	25	252,392	35
celkem Olomoucký kraj	344,256	11	708,539	23	220,097	8	772,888	25	999,678	33

Z tabulky je patrné, že celkově je v Olomouckém kraji 58% silnic II. a III. třídy v nevyhovujícím nebo havarijním stavu.



PŘEHLED O POČTECH A STAVEBNÍCH STAVECH MOSTŮ SILNIC II. A III. TŘÍDY SPRÁVY SILNIC OLOMOUCKÉHO KRAJE (po HP 2004 mimo SÚ Šumperk)								
STAVEBNÍ STAV OKRES	I II.+III.TŘ	II II.+III.TŘ	III II.+III.TŘ	IV II.+III.TŘ	V II.+III.TŘ	VI II.+III.TŘ	VII II.+III.TŘ	CELKEM POČET MOSTŮ
OLOMOUC ¹⁾	23 5+18	18 6+12	89 33+56	81 34+47	58 21+37	26 5+21	1 0+1	104 +192=296
ŠUMPERK ²⁾	36 12+24	24 12+12	100 31+69	128 31+97	34 4+30	24 8+16	4 2+2	100+250=350
JESENÍK ²⁾	11 5+6	11 3+8	39 27+12	35 19+16	15 2+13	9 4+5	0	60+60=120
PŘEROV ¹⁾	15 4+11	33 17+16	58 25+33	47 8+39	14 5+9	2 2+0	1 0+1	60+110=170
PROSTĚJOV ¹⁾	5 4+1	5 2+3	26 7+19	102 26+76	15 2+13	2 0+2	0	41+114=155
CELKEM	90	91	312	393	136	63	6	1091

Poznámka : ¹⁾ již po hlavních prohlídkách r. 2004 u SÚ-OL, PV, PŘ,

²⁾ po provedení hlavních prohlídek mostů okr. ŠU+JE-170 ks, (budou provedeny do 8/2004)

lze předpokládat, že stavební stav u 1/2 mostů SÚ-ŠU+JE zadaných k prohlídce se zhorší o

jeden stupeň

Stavební stav VII :

OL - Bouzov ev.č.373 13-4, havárie, zpracovává se PD,

ŠU - Stavenice, ev.č. 444-009, Moravský Karlov ev.č.312 30-5,6 : je stav. povolení havarijní výměr,

Branná, ev.č.369-11: zajišťuje KÚ

PŘ - Vlkoš, ev.č. 4843-4 (po hlavní prohlídce r. 2004)

Klasifikační stupeň stavebního stavu : I – bezvadný, II – velmi dobrý, III – dobrý, IV – uspokojivý, V – špatný, VI – velmi špatný, VII – havarijní

Z tabulky je patrné, že celkově je v Olomouckém kraji 19% mostů na silnicích II. a III. tříd ve špatném, velmi špatném či dokonce havarijním stavu.

II.1.2.3. Bodové závady silniční sítě

Podrobnější specifikace parametrů silniční sítě je obsahem databáze silniční databanky. Pro potřeby dokumentace byly z tohoto souboru dat vyhodnoceny následující jevy:

- **kolizní body s železniční dopravou** - nezabezpečené železniční přejezdy na silnicích I. a II.třídy, nezabezpečené vlečkové přejezdy na silnicích I. a II.třídy, kromě toho byly vyhodnoceny i zabezpečené přejezdy na síti I.tříd (bývá sledováno nahrazení mimoúrovňovým křížením)
- nenormové **podjezdné výšky** podjezdů se světlou podjezdnou výškou 3,2 – 4,5m - specifikace objektů s podjezdnými výškami v rozpětí 3,20 – 3,50m, 3,51 – 3,80m, 3,81 – 4,00m, 4.01 – 4,20m a 4,21 - 4,50m
- splnění **směrových parametrů** odpovídajících požadavkům na kategorie S 6,5 nebo S7,5 – směrové oblouky s poloměrem menší jak 70m, 71-90m, 91m – 120m (datové údaje o směrovém řešení byly k dispozici pouze u části silniční sítě, bez těchto atributů je síť silnic III.třídy, která má již jen místní význam)

Vyhodnocení těchto bodových závad je obsahem grafické přílohy č.B.6. v níž jsou schématem vyznačeny i rozsahu údajů na stávající síti, které k dispozici. Část úseků byla zůstala nevyhodnocena z důvodu absence datových údajů.

II.1.2.4. Investice do silniční sítě II. a III.tříd v r.2002 a 2003 a připravované stavby

Záměry rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých okresech jsou dokladovány pro jednotlivé okresy přílohami v tabelární části. Podklady obsahují následující údaje:

- Seznam investičních záměrů a studií na silniční síti II. a III.tříd
- Ostatní projektové dokumentace, obsahující i odhadované stavební náklady na silniční síti II. a III.tříd
- Výčet staveb realizovaných v letech 2002 a 2003 na silniční síti II. a III.tříd, vč.výše vynaložených investičních nákladů
- Plán čerpání finančních prostředků na silniční síti II. a III.tříd z prostředků Olomouckého kraje v r.2004

- Plán čerpání finančních prostředků na silniční síti II. a III.tříd na dopravní infrastrukturu z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury v r.2004
- Výčet záměrů investic do silniční sítě II. a III.tříd po r.2004
- Plán čerpání finančních prostředků na silniční síti I.tříd z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury po r.2004
- Výčet záměrů investic na silniční síti I.tříd po r.2004

Vybrané záměry z tohoto podkladu poskytnutého objednatelem jsou pak dokladovány grafickou přílohou č.B.7.

II.1.3. Výkony stávající silniční sítě II.a III.tříd

II.1.3.1. Stávající zatížení silniční sítě dle výsledků sčítání v roce 2000

V tabelární příloze C je dokladováno vyhodnocení profilových zatížení s intenzitami nad 1000 voz/24hod. Z celkového vyhodnocení kraje vyplývá, že nejvyšší hodnoty na komunikační síti I. tříd se pohybují v rozpětí 20 000 – 50 000 voz/24hod v . Těchto hodnot je dosaženo zejména na průjezdech velkých měst a jsou to například tyto:

- I/35 – Olomouc, profil 7-5382 (200m před MK – ul. Schweitzerovou) – 49 972 voz/24hod
- I/46 – Prostějov, profil 6-1357 (velká estakáda) – 21 051 voz/24hod
- I/55 – Přerov, profil 7-1421 (za podjezdem ČD) – 19 264 voz/24hod

V porovnání s výše uvedenými profily v oblasti Olomoucka dosahují hodnoty zatížení v severní části kraje podstatně nižších hodnot - na sil. I/11 v intravilánu Šumperka 9907 voz/24hod a na sil. I/44 na průjezdu Jeseníkem je nejvyšší zatížení 6677 voz/24hod.

Mimo městské oblasti dosahují vysokých hodnot zatížení převážně v jižní části Olomouckého kraje, a to v okresech Olomouc, Přerov a Prostějov na severojižním tahu Brno – Ostrava a na tahu Olomouc – Šumperk. V těchto úsecích dosahuje komunikační síť silnic I. třídy hodnot mezi 10 000 – 20 000 voz/24hod. Mezi úseky s vysokou intenzitou dopravy patří:

- I/47 - Hranice – Lipník nad Bečvou s intenzitou cca 24 000 voz/24hod
- I/46 – hranice Olomouckého kraje – Prostějov – Olomouc, zatížení se pohybuje mezi 22 000 – 24 000 voz/24hod
- I/48 – hranice Olomouckého kraje – napojení na sil. I/47, zatížení v tomto úseku je cca 15 000 voz/24hod
- I/35 – Olomouc – Mohelnice, intenzita zatížení se pohybuje mezi 11 000 až 17 000 voz/24hod

Silniční síť II a III tříd dosahuje na území Olomouckého kraje intenzit do 20 000 voz/24hod. Stejně jako na silnicích I. třídy nabývají nejvyšších hodnot komunikace vedené přes intravilán měst.

- II/448 – Olomouc, profil 7-1084 (na mostě přes řeku Moravu), 19 819 voz/24hod
- II/150 – Prostějov, profil 6-7515 (ul. Újezd), 17 034 voz/24hod
- II/436 – Přerov, profil 7-0314 (100m před vyústěním 04720), 16 580 voz/24hod
- II/446 – Šumperk, profil 7-2012 (před křižovatkou s MK-ul.8.května), 9930 voz/24hod

Další tabelární přílohou je dokladováno zatížení po jednotlivých okresech.

Okres Jeseník:

Okres Jeseník vykazuje nízké dopravní zatížení, zejména z důvodu malé hustoty osídlení. Největší zatížení v intravilánu vykazuje město Jeseník, kde se hodnoty pohybují 5000 – 6700 voz/24 hod a to na silnicích I/44 a III/45319. Mimo zastavěné území dosahují intenzity většinou hodnoty do 2000 voz/hod. Kromě silnic I. třídy je významným tahem silnice II/369 se zatížením cca 1700 voz/24 hod, která je zejména v zimních měsících kromě I/44 dalším alternativním spojením okresů Jeseník a Šumperk

Okres Olomouc:

Nejvyšší hodnoty zatížení v extravilánu cca 22 000 – 24 000 voz/24 hod vykazuje tah R35 a R46. Křižující tah silnice I/35 a I/55 má zatížení cca 11 000 – 17 000 voz/24 hod.

Hodnoty 10 000 – 12 000 voz/24 hod byly zjištěny na tahu I/46 ve směru na Šternberk. Ostatní úseky silnic I. třídy a návazné sítě II. a III. tříd vykazují zatížení v rozpětí 2000 – 5000 voz/24 hod. Výsledky sčítání z roku 2000 byly oproti současnému stavu prováděny v době, kdy ještě nebyl zprovozněn jižní obchvat sil. I/35. Na průtahu přes město Olomouc dosahovalo zatížení silnice I/35 hodnot 43 000 – 50 000 voz/24 hod v úseku mezi silnicí I/55 a I/46. Stávající zatížení průtahu města Olomouce je v současné době již nižší. V intravilánech měst byly zjištěny další následující nejvyšší hodnoty:

Olomouc – silnice I/35 ve směru na Mohelnici 22 000 voz/24 hod, I/46 cca 14 000 – 16 000 voz/24 hod, II/448 (severní obchvat centra) 16 000 – 20 000 voz/24 hod, zatížení ostatní komunikační sítě dosahovalo hodnot cca 10 000 voz/24 hod

Šternberk – na průtahu I/46 dosahovala intenzita cca 6000 - 9700 voz/24 hod a na silnici II/444 cca 5000 – 7000 voz/24 hod. Na návazných tazích II/444 a II/445 byly zjištěny intenzity 3500 – 4200 voz/24 hod.

Litovel – průtah II/449 cca 4500 – 10 500 voz/24 hod, na silnici II/635 na příjezdu od tahu R35 dosahovaly intenzity cca 5000 voz/24 hod, zatížení silnice II/447 ve vazbě na Šternberk dosahovala hodnota 2600 voz/24 hod.

Uničov – okruh kolem historického jádra vedeném po silnici II/444 cca 5100 voz/24 hod a na radiále do centra na II/446 a II/449 dosahují hodnoty cca 4200 – 5200 voz/24 hod.

Okres Prostějov:

Nejvyšší zatížení v intravilánu bylo zjištěno v Prostějově, kde dosahuje na silnici II/150 na obchvatu centra hodnot až 15 400 – 17 000 voz/24 hod. Na extravilánovém úseku silnice I/46, v oblasti Prostějova, dosahují intenzity cca 21 000 – 24 000 voz/24 hod. Na ostatních radiálních tazích směřujících do Prostějova dosahují intenzity cca 1500 – 4500 voz/24 hod.

Okres Přerov:

Nejvyšší hodnoty zatížení v extravilánu cca 24 000 voz/24 hod bylo zjištěno na silnici I/47 u obce Drahotuše. Na průtahu přes město Hranice na Moravě dosahuje na silnici I/47 intenzit až cca 23 500 voz/24 hod. V úseku od Lipníka nad Bečvou směrem na Olomouc byl tah R35 zatížen cca 17 000 voz/24 hod. Zatížení ostatních tahů I třídy, tj. silnice I/55, I/47 a silnice I/35 se pohybuje v extravilánových úsecích dosahuje hodnot 7000 – 10 000 voz/24 hod. Na návazné síti silnic II. a III. tříd se pohybuje zatížení v rozpětí 2500 – 5000 voz/24 hod. V intravilánech měst byly zjištěny následující nejvyšší hodnoty:

Přerov – silnice I/55 v centru města 13 000 – 17 000 voz/24 hod, silnice III/04720 12 600 – 15 100 voz/24 hod, I/55 v podjezdu pod tratí ČD cca 20 000 voz/24 hod. Ostatní návazné tahy silniční sítě vykazují hodnoty 6000 – 10 000 voz/24 hod. V porovnání s ostatními městy se v této oblasti kraje se na vysokých intenzitách ve vnitřní části města „podepisuje“ absence dostavby komunikační sítě.

Lipník nad Bečvou – intenzity stávajícího průtahu II/437 dosahují hodnot v centru města 10 000 – 16 000 voz/24 hod

Hranice na Moravě – kromě výše komentovaného průtahu I/47 vykazuje návazná síť I/35 a II/440 zatížení cca 9000 – 10 000 voz/24 hod.

Okres Šumperk:

V porovnání s okresem Jeseník dochází k celkovému nárůstu dopravní zatížení silniční sítě. Největší zatížení v intravilánu města bylo zjištěno v Šumperku, kde dosahuje až 13 400 voz/24 hod, v Zábřehu dosahovalo zatížení v intravilánu města na silnici II/315 cca 10 000 voz/24 hod, v Mohelnici bylo zatížení na vnitroměstské síti nižších hodnot cca 3000 voz/24 hod. Nejvyšší intenzitou na extravilánovém úseku je silnice I/35 na obchvatu Mohelnice s intenzitou cca 15 000 voz/24 hod. Zátěže cca 8000 – 9000 voz/24 hod vykazuje páteřní komunikace I/44 v koridoru Mohelnice - Zábřeh – Šumperk – Rapotín. Navazující silnice I/11 vykazuje zatížení cca 2000 – 3000 voz/24 hod. V obdobném rozpětí jsou i intenzity na návazné síti II a III tříd.

Poznámka: Údaje ročních průměrů denních intenzit (RPDI) zohledňují denní variace zatížení v průběhu týdne (pracovní i víkendové dny) i různých ročních období. Jsou tedy objektivním údajem odvozeným z opakovaných sčítání v průběhu celého roku. Při interpretaci je třeba mít na paměti, že zatížení pracovního dne např. v květnu bude vyšší než tato průměrná hodnota RPDI.

II.1.3.2. Vývoj zatížení silniční sítě 1990 - 2000

Vývoj dopravního zatížení silniční sítě kraje v letech 1990 - 1995 - 2000 v řešeném území je charakterizován grafickou přílohou č. B.2. a B.3., obsahující vybrané údaje o zatížení stávající komunikační sítě. Na významných dopravních tazích silnic I., II. III. třídy jsou uvedeny celkové roční průměry denních intenzit (RPDI) ve voz/24 hod a z toho objemy osobních automobilů a těžké dopravy (nákladní doprava, autobusy, traktory) za období 1990 - 2000, převzaté z výsledků sčítání dopravy na silniční a dálniční síti, zajišťovaného

Ředitelstvím silnic a dálnic ČR Praha. Předmětem rozborů nebylo řešení vnitřní sítě měst.

Z rozboru výsledků lze odvodit následující závěry vývoje zatížení na vybraných extravilánových úsecích komunikační sítě kraje:

- největšího nárůstu dopravy dosahuje severojižní tah od Brna směrem na Ostravu a Polsko, tj. silnice I/46, I/35 a I/47. Zatížení v úseku Prostějov – Olomouc dosahuje cca 24 000 voz/24hod. Na průtahu Olomoucí dosahovalo zatížení I/35 v roce 2000 (před zprovozněním obchvatu) téměř 50 000 voz/24hod. V úseku Olomouc – Hranice dosahovalo zatížení silnic I/35 a I/47 hodnot v rozmezí 15 000 – 24 000 voz/24hod. Na výše uvedených tazích silnic I/35, I/46 a I/47 byly zjištěny v letech 1990 až 2000 nárůsty zatížení 100% v úseku Hranice – Olomouc, 180% v oblasti Olomouce a 230% v oblasti Prostějova.
- zatížení silnice I/55 v úseku Olomouc – Přerov – hranice kraje v r. 2000 dosahovala intenzita 7000 - 13 140 voz/24hod a nárůst byl cca 60 - 90%.
- zatížení silnice I/35 v úseku Olomouc – Mohelnice – hranice kraje v r. 2000 dosahovala intenzita 8500 – 16 700 voz/24hod s nárůstem dopravy cca 100%.
- zatížení silnice I/46 v úseku Olomouc – Přerov – hranice kraje v r. 2000 dosahovala intenzita 5000 - 12 000 voz/24hod a nárůst byl cca 70 - 100%.
- zatížení silnice I/44 v úseku Mohelnice – Šumperk – Jeseník – státní hranice s Polskem v r. 2000 dosahovala intenzita 2000 - 9000 voz/24hod a nárůst byl cca 90%. V úseku od Mohelnice po Šumperk klesá na 60%. V úseku Šumperk – Jeseník dosahoval nárůst pouze 30%. V oblasti Jeseníka se hodnota nárůstu zvyšuje na 60%.
- nejvyšší hodnoty nárůstu dopravy na silniční síti v majetku kraje byly zjištěny na silnici II/635, s intenzitami v r. 2000 hodnot cca 2000 - 4000 voz/24hod s nárůstem až 172%.
- tahy návazné sítě II. a III. tříd dosahují nárůstu zatížení v průměru 40 – 50% a to zejména na radiálách do center osídlení. Z hlediska zatížení vykazují tyto silnice většinou intenzity do 4000 voz/24hod. Pouze v oblasti velkých měst zatížení silnic II. a III. tříd dosahují vyšších hodnot.

Z výše uvedeného vyplývá závěr, že na dopravně významných tazích došlo v řešeném území za posledních 10 let k nárůstu intenzit až o 230%, průměrný nárůst na silnicích I. tříd je cca 80 – 100%, na silnicích II. tříd 50 – 60%. Podrobnější údaje jsou obsahem výše uvedených grafických příloh.

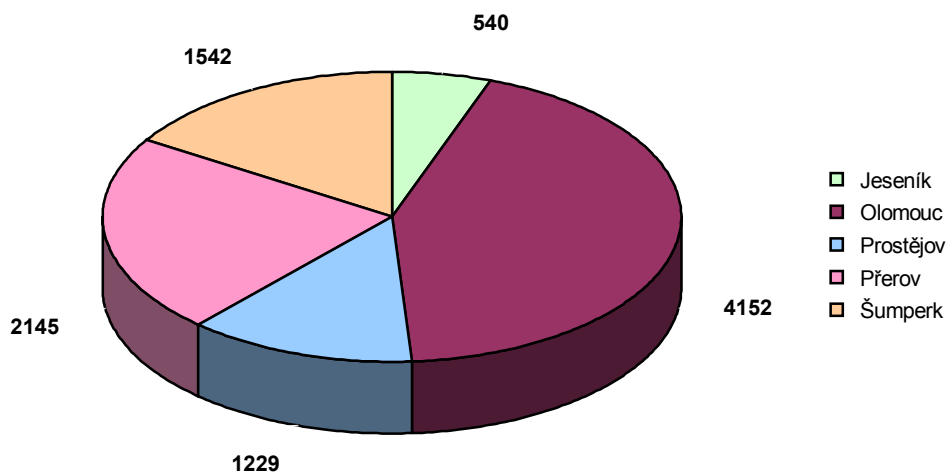
II.1.4. Dopravní nehodovost

II.1.4.1. Celková bilance dopravní nehodovosti na území kraje

V roce 2003 došlo na území Olomouckého kraje (okresy Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk) k 9608 dopravním nehodám při kterých bylo usmrceno 79 osob, těžce zraněno bylo 341 osob a lehce zraněno bylo 1521 osob. Výše hmotných škod dosáhla 4,15 mil.Kč.

DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE V ROCE 2003						
Okres	Jeseník	Olomouc	Prostějov	Přerov	Šumperk	Celkem OLK
DN celkem	540	4152	1229	2145	1542	9608
Osoby usmrcené	0	25	17	24	13	79
Osoby těžce zran.	28	116	63	98	36	341
Osoby lehce zran.	86	608	217	302	308	1521
Hm.škoda v mil.Kč	220 763	1 774 764	686 778	945 371	523 013	4 150 689

V následujícím grafu jsou zobrazeny údaje o nehodovosti v jednotlivých okresech.



Pro srovnání jsou v následujících tabulkách uvedeny údaje o dopravní nehodovosti zpětně až po rok 1999.

DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE V ROCE 2002						
Okres	Jeseník	Olomouc	Prostějov	Přerov	Šumperk	Celkem OLK
DN celkem	546	3911	1123	2057	1452	9089
Osoby usmrcené	2	27	22	28	12	91
Osoby těžce zran.	27	118	50	116	44	355
Osoby lehce zran.	104	588	235	360	291	1578
Hm.škoda v mil.Kč	184 980	1 708 657	676 162	954 320	528 561	4 052 680

DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE V ROCE 2001						
Okres	Jeseník	Olomouc	Prostějov	Přerov	Šumperk	Celkem OLK
DN celkem	623	3795	1190	1860	1419	8887

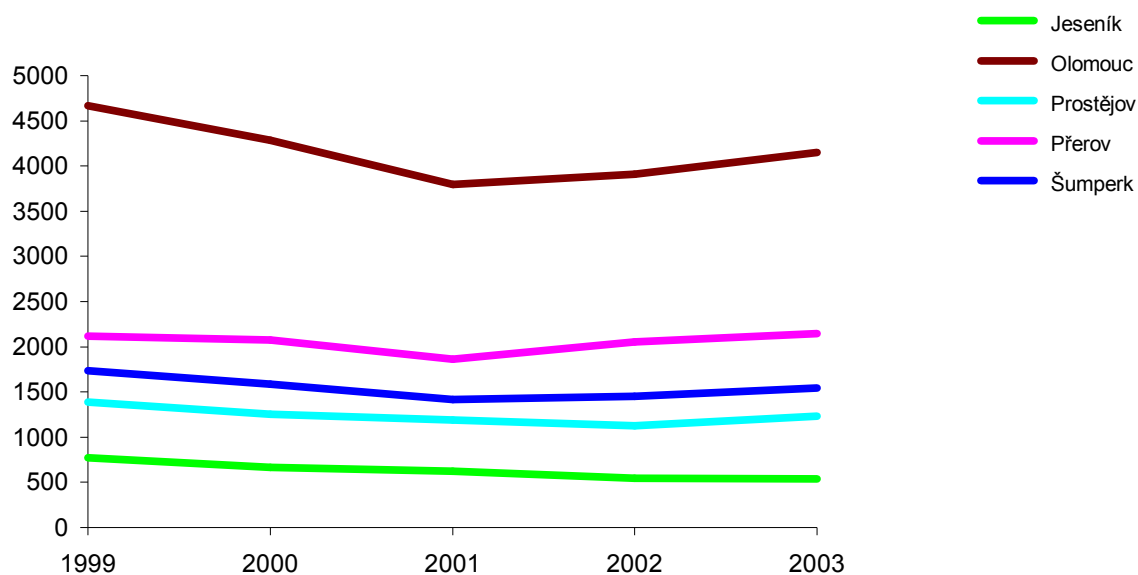
ÚPP-ÚG dopravy, silnic II.a III.tř.na území Olomouckého kraje

Osoby usmrcené	4	36	12	24	12	88
Osoby těžce zran.	23	136	46	109	44	358
Osoby lehce zran.	122	549	231	318	281	1501
Hm.škoda v mil.Kč	224 879	1 285 827	555 069	808 025	490 143	3 363 943

DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE V ROCE 2000						
Okres	Jeseník	Olomouc	Prostějov	Přerov	Šumperk	Celkem OLK
DN celkem	666	4286	1257	2074	1586	9869
Osoby usmrcené	1	28	9	27	11	76
Osoby těžce zran.	9	138	40	142	44	373
Osoby lehce zran.	123	500	219	298	303	1443
Hm.škoda v mil.Kč	176 536	1 101 460	451 607	557 044	453 123	2 739 768

DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA ÚZEMÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE V ROCE 1999						
Okres	Jeseník	Olomouc	Prostějov	Přerov	Šumperk	Celkem OLK
DN celkem	771	4670	1290	2118	1738	10 587
Osoby usmrcené	3	23	11	25	7	69
Osoby těžce zran.	16	170	71	130	44	431
Osoby lehce zran.	121	579	226	315	285	1526
Hm.škoda v mil.Kč	180 211	1 043 132	511 528	581 894	371 594	2 688 359

V následujícím grafu je zobrazen vývoj dopravní nehodovosti v letech 1999 - 2003



II.1.4.2. Nehodové úseky a lokality na území kraje

Z evidence nehodovosti, vedené a poskytnuté Policií ČR, byly dále převzaty podrobnější údaje o nehodovosti na území kraje obsahující specifikaci dopravně nehodových úseků a dopravně nehodových lokalit, s členěním po jednotlivých okresech. Jednotlivé nehodová místa byla dle okresů OLK označena pořadovým číslem a jsou uvedena i v grafické příloze B.2, podrobnější vstupní podklady jsou doloženy v tabelární části C.

Jedná s o následující nehodové lokality Olomouckého kraje v roce 2003 s členěním dle okresů (kritéria hodnocení nehodových lokalit - 10 DN /nehodové místo, 20 DN/km nehodový úsek silnice, 30 DN/km nehodový úsek rychlostní komunikace). Podle informací PČR DI Jeseník nejsou na silniční síti tohoto okresu evidovány úseky či lokality, které by bylo možno dle platných kritérií charakterizovat jako nehodové lokality (za místo se zvýšenou nehodovostí je charakterizováno Červenohorské sedlo, sil.I/44).

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES PROSTĚJOV, 2003				
Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
PV1	I/47	Cca 8,00	71	Největší koncentrace na průtahu obcí Vrchoslavice
PV2	II/150	N	103	Silnice II/150, úsek procházející městem Prostějov od křižovatky ul. Plumlovská a ul. Domamyslická / celkový součet /
PV3	II/433	N	13	Prostějov, ul. Brněnská - přechod pro chodce u Tětína, křižovatka ul. Brněnská a ul. Okružní
PV4	II/367	N	17	Prostějov, ul. Dolní, křižovatka U Rodenů, křižovatka „U Vitany“
PV5	II/366	N	7	Prostějov, ul. Kostelecká
PV6	II/150	N	4	Křižovatka u hřbitova v Mostkovicích /na betonce/
PV7	II/367	N	4	Křižovatka silnic II/367 a II/434 / Bedihošť – Čechovice – Hrubčice /
PV8	II/366	N	7	Křižovatka silnic II/366 a III/37760 / Mostkovice – Smržice – Kostelec – Prostějov /
PV9	II/433	4,80 – 5,00	5	U remízku mezi Žešovem a Vřesovicemi
PV10	III/44934	N		Prostějov, ul. Olomoucká - ul. Konečného
PV11	III/0462	N	7	Křižovatka silnic III/0462 a výjezd ze silnice I/46 u motorestu „Na peci“

N – údaje o nehodovosti nebyly specifikovány

Jedná se převážně o nehody na průtazích silnic městy a obcemi a v křižovatkách. Nehody jsou hlavně způsobeny nedáním přednosti a nevhodným předjížděním. U silnice I/47 je vysoká koncentrace dopravních nehod způsobena zvýšením intenzity dopravy z důvodu uzavírky silnice I/150 v okrese Uherské Hradiště.

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES PŘEROV, 2003				
Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
PR1	I/47	N	41	Okružní křižovatka silnic I/35, I/47, III/44029 v Hranicích /“U Smrku“/
PR2	I/47	N	34	Okružní křižovatka silnic I/47, III/04726 u obce Drahotuše /“U Jakuba“/
PR3	I/47	N	45	Okružní křižovatka silnic I/47 a místních komunikací ul. Zborovská a ul. Nová v Hranicích /“U Sparty“/
PR4	I/47	N	N	Křižovatka silnic I/47 a II/434 u obce Lipník nad Bečvou
PR5	I/47	N	N	Silnice I/47 v obci Slavíč
PR6	I/47	57,60– 58,60	N	U obce Drahotuše, úsek od křižovatky se silnicí III/44029 u fy PARAGAN po letiště
PR7	I/47	61,00– 62,00	N	V Hranicích, úsek od okružní křižovatky se silnicemi I/35 a III/44029 /“U Smrku“/ po okružní křižovatku s místními komunikacemi ul. Nová a ul. Zborovská /“U Sparty“/
PR8	I/47	N	N	Silnice I/47 v obci Bělotín
PR9	I/55	18,31– 20,00	N	V Přerově, úsek od křižovatky se silnicí II/150 na Rokytnici po

				okružní křižovatku se silnicemi II/150 a II/434
PR10	II/436	17,65 – 18,60	N	/Ul. Kojetínská/ v Přerově, úsek od areálu Přerovských strojíren po křižovatku se silnicí III/04720 /ul. Velké Novosady/

N – údaje o nehodovosti nebyly specifikovány

Jako další lokalitu, kterou by bylo vhodné upravit pro zvýšení bezpečnosti je silnice I/47 v Hranicích na Moravě:

- PR11 – napojení areálu CEMENT Hranice a.s. a TONDACH a.s.

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES OLOMOUC, 2003				
Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
OL1	I/35	242,00 – 243,00	54	Úsek začíná 800m před okružní křižovatkou „Globus“ v Olomouci a končí 200 m za ní na čtyřpruhové, směrově dělené komunikaci
OL2	I/35	244,00 – 245,00	88	Úsek od křižovatky I/35 s ul. Erenburgova po křižovatku s ul. Na Vozovce
OL3	I/35	245,00 – 245,95	32	Úsek přímo navazuje na předchozí úsek a končí na mostě na MÚK I/35 – I/46. Směrově nedělený čtyřpruh s jednou křižovatkou, řízenou SSZ
OL4	I/35	246,00 – 246,99	90	Úsek přímo navazuje na předchozí a končí 80 m před křižovatkou s ul. Rooseveltovou. Je zde jedna křižovatka a jedna řízená SSZ
OL5	I/35	247,00 – 247,90	57	Přímo navazuje na předchozí úsek a končí na MÚK s ul. Holickou
OL6	I/35	248,00 – 248,90	46	Úsek navazuje na předchozí a končí 550 m před „Holandskou“ křižovatkou I/35xI/46xI/55
OL7	I/35	249,00 – 249,85	62	Úsek navazuje na předchozí, končí u ČS „JET“
OL8	I/35	250,00 – 250,70	40	Úsek navazuje na předchozí, končí městem Olomouc
OL9	I/35	251,00 – 251,80	28	Úsek začíná koncem města Olomouc a končí 560 m za křižovatkou s III/4436 „Hamerská“
OL10	I/46	35,00 – 35,90	21	Úsek začíná 200 m za hranicí okresu Olomouc a končí před nově vybudovanou MÚK s II/570
OL11	I/46	40,00 – 40,95	41	Úsek začíná na MÚK u „Altmotelu“ a končí na úrovni ul. Vojanova. Směrově dělený čtyřpruh v Olomouci se zčásti samostatným tramvajovým tělesem
OL12	I/46	41,00 – 41,95	37	Úsek navazuje na předchozí po křižovatku s I/35 a pokračuje od křižovatky „Holandská“ po ul. E. Krásnohorské
OL13	I/46	42,00 – 42,90	27	Přímo navazuje na předchozí a končí žel. Přejezdem na ul. Divišova
OL14	I/46	43,00 – 43,80	29	Úsek navazuje na předchozí a končí u pošty na ul. Pavlovická
OL15	I/46	44,00 – 44,95	25	Přímo navazuje na předchozí, končí křižovatkou s ul.Šubova
OL16	I/46	47,85	13	Nehodové místo na křižovatce I/46 a III/44610
OL17	I/46	49,00 – 49,80	21	Úsek světelná křižovatka I/46 a III/44311 v extravilánu a dále prochází obcí Dolánky, kde na konci obce končí
OL18	I/46	57,00 – 57,84	24	Jedná se o přímý úsek, dvoupruhový ve Šternberku od psychiatrické léčebny po křižovatku „U HODIN“
OL19	II/448	28,00 – 28,87	30	Jedná se o úsek v Olomouci od křižovatky s ul. Na Střelnici a končí na křižovatce ul. Komenského
OL20	II/448	29,00 – 29,80	23	Úsek navazuje na předchozí, končí na žel. Přejezdu v ul. U podjezdu

Jedná se o převážně se opakující nehodové lokality na území města Olomouce, kdy se na vzniku dopravních nehod podílí i vysoká hustota provozu.

Další nebezpečná místa jsou tyto:

- OL21 – křižovatka silnic II/150 a III/43512
- OL22 – křižovatka silnic II/448 a II/449

V těchto případech se nejedná o nehodové místo dle kritérií Policie ČR, avšak pokud zde v minulosti došlo k dopravní nehodě, tak z následkem těžké újmy nebo úmrtí.

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES ŠUMPERK, 2003				
Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
SU1	I/11	155,20 – 156,20	15	Obec Bludov od křižovatky se silnicí I/44 u zámku po konec obce směrem na Šumperk
SU2	I/11	157,30 – 158,30	18	Bludovský kopec od vjezdu k čistírně odp. vod kolem Renault Kubiček, hřbitova po okružní křižovatku v Šumperku s místní komunikací, ul. Zábřežská
SU3	I/11	157,70 – 159,70	16	Šumperk, úsek od vjezdu do Euroservis po první světelnou křižovatku se silnicí III/36916, ul. Žerotínova
SU4	I/11	159,80 – 160,80	23	Šumperk od křižovatky s místní komunikací ul. M. R. Štefánika kolem nádraží ČD po křižovatku se silnicí II/446, ul. Lidická
SU5	I/44	3,02 – 4,02	15	Extravilán od konce obce Libivá po křižovatku se silnicí III/31541 na Lukavici, oprava povrchu
SU6	I/44	15,80 – 16,80	16	Průjezd obcí Postřelmov
SU7	II/315	72,30 – 73,30	10	Obec Leština, přejezd přes most Morava po křižovatku se silnicí II/370 uprostřed obce, převážně most přes Moravu
SU8	II/315	68,40 – 69,40	14	Zábřeh od křižovatky s místní komunikací ul. Valová přes náměstí Osvobození po ul. ČSA k železničnímu přejezdu
SU9	II/446	51,80 – 52,80	11	Šumperk, ul. Lidická od křižovatky s místní komunikací ul. Uničovská po křižovatku s MK 8. května
SU10	II/446	52,90 – 53,90	18	Šumperk ul. Lidická od křižovatky a místní komunikací ul. ČSA po ul. Vítězná, vjezd a výjezd od Kauflandu

Dalšími nebezpečnými místy se zvýšeným počtem dopravních nehod a téměř stabilně se opakujících, nesplňujících kriteria nebezpečných úseků nebezpečných míst jsou:

- SU11 – silnice III/36916 Šumperk, ul. Žerotínova, Havlíčkova a část Temenická
- SU12 – silnice III/4446 Mohelnice, část ul. Družstevní centrum města
- SU13 – silnice III/3703 Šumperk, část ul. Žerotínova
- SU14 – silnice I/11 obce Bludov, Šumperk, Vikýřovice, Rapotín

- SU15 – silnice I/44 obce Libivá, Zvole, Rájec, Postřelmov, Zábřeh, Bludov, Rapotín, Velké Losiny
- SU16 – silnice II/369 obec Olšany
- SU17 – silnice II/446 obce Libina, Nový Malín, Bratrušov, Hanušovice
- SU18 – křižovatka silnic II/444 a II/644 Mohelnice u Obchodní akademie
- SU19 - křižovatka silnic I/44 a II/315 Zábřeh, Olomoucká-Leštinská
- SU20 – silnice I/35 úsek mezi Studenou Loučkou a Mohelnicí

Vstupní podklady policie ČR s podrobnějším popisem údajů jsou obsahem tabelární přílohy.

II.1.4.3. Vyhodnocení zatížení silniční sítě - index dopravní intenzity

Pro celkovou objektivní charakteristiku zatížení silniční sítě kraje bylo provedeno zařazení jednotlivých úseků do devíti kategorií I – IX, charakterizovaných počtem vozidel za 24 hodin na 1 jízdní pruh. Zatížení na jízdní pruh lépe vystihuje vytížení stávající dopravní sítě.

INDEX DOPRAVNÍ INTENZITY (DOPRAVNÍ INTENZITA/PRUH)	
Kategorie	Podíl ročního průměru denních intenzit (RPDI) na 1 pruh
I.	intenzity nad 30 000 voz/24 hod / pruh (lpr více jak 30 000)
II.	intenzity nad 20 000 voz/24 hod / pruh (lpr 20 000 - 30 000)
III.	intenzity nad 15 000 voz/24 hod / pruh (lpr 15 000 - 20 000)
IV.	intenzity nad 10 000 voz/24 hod / pruh (lpr 10 000 - 15 000)
V.	intenzity nad 5 000 voz/24 hod / pruh (lpr 5 000 - 10 000)
VI.	intenzity nad 2 500 voz/24 hod / pruh (lpr 2 500 - 5 000)
VII.	intenzity nad 1 500 voz/24 hod / pruh (lpr 1 500 – 2 500)
VIII.	intenzity nad 500 voz/24 hod / pruh (lpr 500 – 1 500)
IX.	intenzity do 500 voz/24 hod / pruh (lpr 0 - 500)

Zdroj: TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi, City Plan s.r.o., 2000

Výsledek tohoto vyhodnocení je obsahem grafické přílohy B.4. Z rozboru lze odvodit následující závěry:

- index dopravního zatížení komunikačních úseků kraje se pohybuje v rozpětí kategorie IV. až IX.
- hodnoty indexu zatížení IV. (intenzity 10 000 – 15 000 voz/24 hod / pruh) vykazoval pouze průtah sil.I/35 přes Olomouc v době, kdy ještě nebyl v provozu jižní obchvat Olomouce
- hodnoty indexu zatížení V. (intenzity 5 000 - 10 000 voz/24 hod / pruh) vykazují ze silnic II. a III.tříd silnic v Přerově, Prostějově a Olomouci
- hodnoty indexu zatížení VI. (intenzity 2 500 - 5 000 voz/24 hod / pruh) vykazují ze silnic II. a III.tříd průtahy v Přerově, Prostějově, Olomouci, Litovli, Šternberku, Uničově, Šumperku, Jeseníku, Hranicích n.M., Zábřehu n.M.

II.1.4.4. Dopravní výkon silniční sítě

Vyhodnocením výsledků sčítání dopravy na silniční síti v r.2000 byly získány údaje dopravních výkonů silniční sítě v členění po okresech a po jednotlivých třídách I., II. a III. Jedná se o dopravní výkony ve vozokm/24 hod.

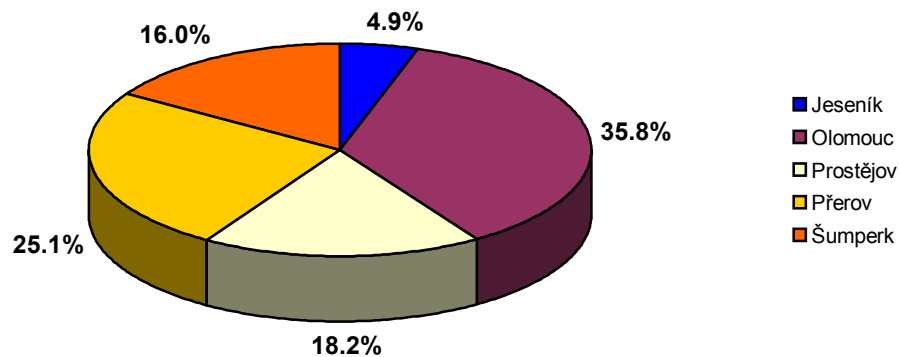
Vypočtený dopravní výkon byl zpracován pro dostupné údaje o dopravním zatížení, které je obsahem výstupů silniční databanky. V této souvislosti je třeba uvést, že část sítě silnic III.třídy, která má již lokální, dopravní význam a plní „příjezdovou“ funkci, není při pravidelných průzkumech sčítána. Její podíl na celkovém dopravním výkonu však bude minimální.

DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ VE VOZOKM / 24HOD V R.2000				
	Silnice I.třídy	Silnice II.třídy	Silnice III.třídy	Celkem
	Podíl v %	Podíl v %	Podíl v %	Podíl v %
Jeseník	7081	5029	953	13243
	2,6	1,9	0,4	4,9
Olomouc	58532	29453	8100	96085
	21,8	11,0	3,0	35,8
Prostějov	25655	19149	4178	48982
	9,6	7,1	1,6	18,2
Šumperk	26527	12155	4159	42841
	9,9	4,5	1,5	16,0
Přerov	42781	21084	3504	67369
	15,9	7,9	1,3	25,1

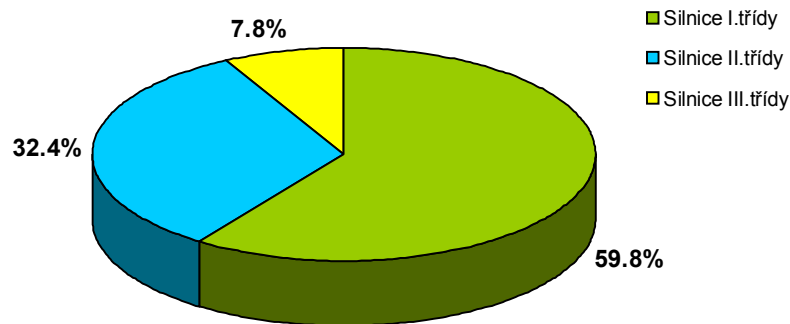
Olomoucký kraj	160576	87050	20894	268520
	59,8	32,4	7,8	100

Pro výpočet dopravního výkonu a návazné vyhodnocení indexu dopravního výkonu bylo nutno vytvořit novou strukturu dat, obsahující pro síť s údaji o intenzitách návazným způsobem strukturovaná data o šířkovém uspořádání. Při interpretaci výsledných údajů je třeba mít na paměti, že byla stanovena s využitím podkladů dopravního zatížení, které není zjišťováno pro celou síť silnic III.třídy a proto dopravní výkon silniční sítě III.tříd bude o trochu vyšší, na druhé straně ale lze předpokládat, že sčítání nemohlo postihnout všechny lokální špičky zatížení zejména na území měst. Vypočtené hodnoty jsou proto reprezentativní pro komplexní hodnocení sítě.

PODÍL SILNIČNÍ SÍTĚ OKRESŮ NA DOPRAVNÍM VÝKONU V KRAJI



PODÍL SILNIČNÍ SÍTĚ I., II., III. TŘÍD NA DOPRAVNÍM VÝKONU V KRAJI



Z rozboru vyplývají následující závěry:

- celkový dopravní výkon silniční sítě kraje činí cca 268 520 mil.vozokm/24 hod
- na tomto objemu se podílí komunikační síť jednotlivých okresů takto – okres Olomouc 36%, Přerov 25%, Prostějov 18%, Šumperk 16% a Jeseník 5%
- lze konstatovat, že dopravní výkon silniční sítě v okresech Olomouc + Přerov + Prostějov tvoří čtyři pětiny dopravního výkonu silniční sítě celého kraje
- na dopravním výkonu silniční sítě kraje se objemem dvou třetin podílí silnice I.třídy - 59,8%, zbývající třetina připadá na zbývající část silniční sítě, tj.silnice II.třídy – 32,4%, a silnice III.třídy - 7,8%

II.1.4.5. Zatížení silničních hraničních přechodů

Následujícími tabulkami je stručně charakterizováno zatížení a skladba dopravy na hraničních přechodech s Polskem.

TERITORIÁLNÍ A DRUHOVÁ SKLADBA ZATÍŽENÍ HRANIČNÍCH PŘECHODŮ KRAJE V R.1998													
Číslo silnice	hraniční přechod	Cílová a zdrojová doprava			tranzit (mezi státní)			celkem			% tranzitu		
		O	T	S	O	T	S	O	T	S	O	T	S
I/60	Bílý Potok	428	270	698	2	2	4	430	272	702	0,5	0,7	0,6
II/445	Zlaté Hory	408	270	678	14	0	14	422	270	692	3,3	0,0	2,0

I/44	Mikulovice	783	270	1053	35	0	35	818	270	1088	4,3	0,0	3,2
------	------------	-----	-----	------	----	---	----	-----	-----	------	-----	-----	-----

Zdroj : Rozbor dálkové dopravy ČR, ADIAS s.r.o., 2000 se Slovenskem.

II.1.5. Stupeň automobilizace a motorizace v kraji

Počty vozidel k únoru 2003 v Jeseníku, Šumperku a Přerově byly převzaty ze „Studie veřejné dopravy v okrese Jeseník, Šumperk a Přerov a model řízení „integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje“, (UDI Morava, s.r.o. 2002). Údaje z Olomouce a Prostějova k srpnu 2003 byly získány z Magistrátu Města Olomouce, odboru agendy řidičů a motorových vozidel a odboru dopravy v Prostějově. Statistiky vozidel souhrnně pro všech 5 okresů Olomouckého kraje jsou uvedeny v následující tabulce:

POČTY VOZIDEL V OLOMOUCKÉM KRAJI V R. 2003					
DRUH VOZIDLA	OKRES JESENIK	OKRES OLOMOUC	OKRES PROSTĚJOV	OKRES PŘEROV	OKRES ŠUMPERK
OSOBNÍ VOZIDLA	11657	66915	31379	35780	34000
DODÁVKA	23		102	222	208
MOTOCYKL	1281	6153	5450	4618	6167
NÁKLADNÍ VOZIDLA	1080	6424	2919	3048	3448
AUTOBUSY	29	175	185	85	92
SPEC. VOZIDLA	343	4574	1065	1516	1002
TRAKTORY	592	2432	1771	2320	1878
PŘÍVĚSY TRAKTOROVÉ	492	2357	1214	1990	1733
NÁKLADNÍ PŘÍVĚSY	166	10303	801	566	487
NÁVĚSY	75	744	231	218	348
PŘÍVĚS AUTOBUSU	0	4	27	5	3
PŘÍVĚS OSOBNÍ VOZIDLO	1882		5817	7442	6964
MALÝ MOTOCYKL	1594	9923	6576	8500	6750
STD SILNIČNÍ	474		7838	5663	3527
STD ZVLÁŠTNÍ	1	33	68	26	13
MOPEDY	33	286	26	292	158
CELKEM SILNIČNÍ VOZIDLA	14544	79667	47873	49416	47442
CELKEM OSOBNÍ VOZIDLA	12037	66915	36517	39880	36528
STUPEŇ MOTORIZACE	2,91	2,82	2,30	2,75	2,67
STUPEŇ AUTOMOBILIZACE	3,52	3,36	3,01	3,41	3,46
CELKEM ÚDAJE ZA CELÝ OLOMOUCKÝ KRAJ					
CELKEM SILNIČNÍ VOZIDLA	238942				

CELKEM OSOBNÍ VOZIDLA	191877
STUPEŇ MOTORIZACE	2,68
STUPEŇ AUTOMOBILIZACE	3,33

V dalším období lze očekávat:

- nárůst motorizovaných cest v souvislosti s růstem životní úrovně, zejména cest nepravidelných
- rychlý nárůst cest v individuální dopravě, která převezme většinu z nově vzniklé poptávky a převezme i část současné frekvence veřejné dopravy, která ji nemůže konkurovat kvalitou a posledním období ani cenou
- stabilizaci počtu cest v oblasti veřejné dopravy pouze na hlavních přepravních vztazích mezi většími městy a v radiálních vazbách do větších měst, podmínkou je však konkurenceschopná cena k dopravě individuální (tedy v příznivějším poměru než dnes), kvalitou veřejné dopravy a připravenosti realizovat dopravně inženýrská opatření k regulaci individuální dopravy ve městech.

Z výše uvedeného vyplývá, že veřejná osobní doprava při současné organizační struktuře a bez masivní investiční podpory bude již ztrácet své původně dominantní postavení. V nejbližších 10 letech lze očekávat stálý růst oblíbenosti individuální dopravy, který bude podpořen rostoucí životní úrovní obyvatel v souvislosti se začleněním do Evropské unie. Na tento vývoj bude mít vliv i rostoucí variabilita cest (častější změny zaměstnání, rozvoj nepravidelné dopravy v rámci volného času apod.), kterou je jen obtížné pokrýt poměrně konzervativní sítí veřejné dopravy.

II.1.6. Stávající dopravní hluk silniční sítě

Pro potřeby rámcového posouzení bylo provedeno hodnocení dopravního hluku podél silnic orientačním výpočtem hladin hluku z dopravy Laeq programem „Hluk + verze 4“ pro vzdálenost 7,5m od osy krajního jízdního pruhu. Výpočet této „základní“ ekvivalentní hladiny bude proveden pro fiktivní komunikaci, zadanou v parametrech vedení v intravilánu pro intenzity v rozpětí 1 000 až 20 000 voz/24 hod s podílem těžké dopravy 10% a 30% a byly definovány zásady pro interpretaci výpočtu této „základní“ ekvivalentní hladiny pro větší

vzdálenost zástavby či případně pro obestavěný profil komunikace. Výsledky tohoto výpočtu jsou dokladovány v tabelární části C.

Z hlediska ochrany obytných sídel před hlukem z pozemních komunikací je však nutné znát zákonitosti šíření akustické energie v typických situacích a příslušným způsobem interpretovat výsledky výpočtu, která byl proveden pro jednotný předpoklad - hluk z dopravy v konstantní vzdálenosti 7,5m od osy krajního jízdního pruhu a pro předpoklad neobestavěného území.

- hluková mapa definuje ekvivalentní hladinu hluku, kterou lze definovat jako průměrnou hladinou hluku za hodnocené období: dne (6.00 – 22.00) nebo noci (22.00 – 6.00)
- výpočet hlukové mapy byl proveden pro předpoklad neobestavěného úseku komunikace a pro situování výpočtového bodu 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu (tj. asi 6 m od obruby).
- k této základní hladině je třeba připočíst zápornou či kladnou korekci s ohledem na vzdálenost posuzovaného bodu. Zápornou tehdy, pokud je posuzovaný bod dále jak 7,5 m od osy krajního jízdního pruhu a kladnou pokud je blíže. Například u stíněných uličních profilů se posuzovaný bod 2m před fasádou dostane prakticky na obrubu komunikace či do komunikace a ekvivalentní hladina bude oproti údajům v hlukové mapě vyšší odhadem o 2-3 dB.
- dále je přidat zohlednit korekci hluku s ohledem na odraz od fasády, s kterým je třeba počítat u fasád se souvislou délkou více jak 30m. U jednostranné zástavby dosahuje toto navýšení hladiny až 2 dB, u oboustranné zástavby je hodnota vyšší a dosahuje 5dB
- celkové navýšení pak oproti hlukové mapě může u úzce obestavěných profilů dosáhnout v součtu až 7-8dB.

Výsledky jsou určeny pouze pro rámcovou informaci o dopravním hluku, podrobnější hodnocení hlukové zátěže je předmětem detailnějšího zadání.