

## VIII.KOMUNIKAČNÍ SÍŤ – INVESTIČNÍ STRATEGIE

### VIII.1. ÚVOD

---

Cílem rozvoje silniční infrastruktury je odstraňování jejich závad a celkové zlepšení její **užitné hodnoty**. Tato užitná hodnota je tím vyšší, čím spolehlivěji komunikace plní tuto poptávku bez poklesu cestovní rychlosti, při zachování plynulosti dopravy, bez zvýšené nehodovosti, v intravilánu obcí pak s přijatelnou mírou ovlivnění přilehlého osídlení a akceptovatelným bariérovým účinkem dopravy na život obce. Zlepšení nabídky výstavbou dopravní infrastruktury je možné dosáhnout opravou, údržbou, doplněním vybavení, značením či signalizací na stávající komunikaci, rekonstrukcí komunikace či novostavbou. Navrhovaný rozvoj komunikační sítě, definovaný v tomto dokumentu lze v zásadě rozdělit do tří základních skupin:

- oprava komunikace ( kdy nedojde k rozšíření mostu ani vozovky)
- modernizace komunikace (kdy dochází k rozšíření vozovky, zemního tělesa či mostu a z toho vyplývající pravděpodobný zábor pozemků)
- dostavba komunikační sítě (stavba komunikace v nové trase se všemi z toho plynoucími důsledky a zábořem pozemků).

**Dálnice, rychlostní komunikace a silnice I.třídy** mají mezinárodní a celostátní význam, čtyřpruhové komunikační úseky bývají většinou co nejvíc segregovány, křížení s ostatními komunikacemi bývá většinou mimoúrovňové. Dvoupruhové komunikace vytvářejí ve vztahu k sídelním útvarům nejčastěji obchvaty, s ostatními komunikacemi se kříží nejčastěji úrovňově, ojediněle mimoúrovňově. Silnice I.třídy by neměly umožňovat přímou dopravní obsluhu území.

**Silnice II.třídy** mají krajský význam a propojují jednotlivé okresy a regiony. Jsou navrhovány většinou jako dvoupruhové komunikace, čtyřpruhové uspořádání je navrhováno na této síti jen výjimečně, např.v zastavěném území měst. Křižovatky bývají úrovňově, silnice II.třídy pronikají do sídelních útvarů, ve kterých vytváří urbanistické osy (např. i obchodní

třídy a ulice) a ojediněle, v případě trvale velké dopravní zátěže mohou vytvářet obchvaty po obvodu sídelních útvarů.

**Silnice III.třídy** mají již jen místní význam. Jedná se o dvoupruhové komunikace s úrovnovými křižovatkami. Sil. II a III.třídy umožňují přímou dopravní obsluhu území.

Současný neutěšený stav silniční sítě II. a III.tříd vyžaduje zlepšení. S ohledem na omezené finanční prostředky je z hlediska výběru lokalit navrhováno postupovat dle následujících kritérií, kdy prioritou by mělo být z hlediska směřování investic přednostně tzv. „základní komunikační síť“ dle definované hierarchie.

Z hlediska typu použitých opatření je navrhován následující soubor opatření, který je zároveň i pořadím jejich obecných priorit:

- **bodové opravy závadových lokalit, které jsou překážkou provozu** – lokální zúžení vozovky pod normové rozměry, které je důsledkem vzniku nehodových situací, křižovatky s překročenou kapacitou, které jsou příčinou vzniku kongescí, nevyhovující mosty hrozící zásadním omezením dopravní obsluhy, sesuvy silničního tělesa, v odůvodněných případech nevyhovující směrové parametry (dopravní nehody, omezené možnosti průjezdu vozidel)
- **opravy vozovek intravilanových úseků komunikace ve stávajícím šířkovém uspořádání** - opravy průtahů, kdy nevyhovující technický stav vozovky v zástavbě je příčinou zvýšených hlukových hladin, podmínkou by měla být vždy oprava inženýrských sítí před zahájením oprav vozovky, koordinace se záměry obcí na dobudování či opravy návazných ploch a chodníků
- **opravy vozovek extravilanových úseků komunikace ve stávajícím šířkovém uspořádání** - opravy vozovek vč. vybavení silnice (odvodnění, objekty, dopravní značení a.j.)
- **modernizace intravilanových úseků komunikace** - aplikace prvků dopravního zklidnění (ostrůvky, dělené profily komunikací, malé okružní křižovatky, zvýšené plochy křižovatek a.j.), úpravy musí být koordinovány s investicemi obcí do oprav chodníků, výstavbou parkovišť

- **modernizace extravilanových úseků komunikace** - rozšíření komunikace na požadovanou kategorii např.S 7,5 vč. směrových úprav pro zajištění požadované návrhové rychlosti
- **návrh obchvatů sídel** – výstavba komunikací v nové stopě vedené mimo stávající a rozvojové plochy, návrh úprav, kdy stávající uspořádání silnice již „morálně“ natolik zastaralo, že není již reálná jeho modernizace
- **návrh přeložek extravilanových úseků** – výstavba ucelených úseků komunikací v nové stopě v případech, kdy již není postačující modernizace stávající trasy, obecně platnou zásadou by měla být snaha o co největší využití koridoru stávající silnice, tak aby nedocházelo k nadměrné fragmentaci krajiny novými silničními tahy a současně by měly být stávající silnice převedeny dle možností do správy obcí, protože jejich dopravní funkce pro vybudování přeložek zásadně poklesne.

Kromě toho je třeba počítat i s tím, že u staveb I.třídy bude pro návazné stavby sil.II. a III.třídy **nutná finanční spoluúčast kraje**.

## **VIII.2. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU**

---

Lze konstatovat, že rozsah základní komunikační sítě (dálnice a rychlostní komunikace) je v ČR v porovnání s vyspělými zeměmi Evropy cca třetinový. Neuspokojivý stav silniční infrastruktury je nejen z hlediska jejich dopravních parametrů, ale i stavebního stavu. Prostředky Státního fondu dopravní infrastruktury, s objemem pro nejbližší období cca 40 – 45 mld/ročně pro všechny druhy doprav, nebudou stačit na dobudování dopravní infrastruktury. Pro financování zůstávají kromě Státního fondu dopravní infrastruktury zejména rozvojové programy EU nebo půjčky Evropské investiční banky.

V r.2003 byla na údržbu a souvislé opravy sítě silnic II. a III.tříd kraje vynaložena částka cca 380 mil.Kč. Tento finanční objem by umožnil za předpokladu řádně udržované silniční sítě udržení potřebného stavu, ale nestačí na odstranění „vnitřního dluhu“ v údržbě a opravách silniční sítě. Kromě částky 380 mil.Kč bylo prostřednictvím SSOLK investováno cca 100 mil.Kč na údržbu a souvislé opravy sítě silnic I.tříd. Dále jsou ze SFDI, z prostředků kraje a jiných zdrojů do oprav silniční sítě směřovány investiční prostředky na jmenovité akce na silniční síti a to v objemu cca 120 mil Kč ročně. Tato částka je však naprosto nedostatečná, protože problémem je **vysoká vnitřní zadluženost silniční sítě** ve správě kraje (II. a III.tříd).

Z vyhodnocení stavu povrchu vozovek silnic II.a III.třídy v Olomouckém kraji, Pavex Consulting, s.r.o. 2003 a 2002 vyplývá, že náklady na kompletní obnovu sítě silnic II. a III.tříd vč. nákladů na cyklické opravy v rámci 10-letého období dosahují 7,428 mld Kč, při předpokladu investic ve výši 3,137 mld v roce 2004(!). S přihlédnutím k reálným možnostem byla vyhodnocována i varianta rozpočtu s předpokládaným příspěvkem 150 mil.Kč/ročně. Jejím důsledkem je ale stav, že 50% sítě se po deseti letech dostane mezi „rizikové“ úseky, které již nebudou splňovat požadavky provozní způsobilosti a mohou na nich vzniknout poruchy, které již nebudou opravitelné běžnými technologiemi oprav a údržby. Je však třeba uvést, že částka cca 7,5 mld.Kč neobsahuje náklady na mosty a ostatní objekty ani další náklady na diagnostické a projekční práce a již vůbec ne náklady na majetkové vyrovnání za nevypořádané pozemky pod komunikacemi. Podle odhadů zpracovaných na základě vyhodnocení nabídkového řízení na dodavatelské zajištění údržby vybraných komunikačních úseků lze odhadnout, že celková částka by mohla dosáhnout až dvojnásobné výše, t.j. 13 až 15 mld.Kč. Jedná se o objemy, které jsou v příkrém rozporu s dosavadním trendem investic, jenž výše uvedené optimální potřeby naplňuje odhadem pouze z cca 10%.

### VIII.3. DOSTAVBA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ SILNIC II. A III.TŘÍD

#### VIII.3.1. Charakteristika kritérií

---

Obecně lze konstatovat, že prioritu by měly dostat akce řešící dopravní kongesce, směřující k vyřešení dopravně nehodových lokalit a zlepšující dopravní napojení regionu. Prvním krokem pro stanovení priorit bylo zařazení staveb do tří skupin - „Návrh I“, „Návrh II“ a „Výhled“.

Následně byl pro skupinu „Návrh I“, kterou lze označit jako **užší výběr staveb, u nichž lze předpokládat zahájení do cca 10 let, t.j. do r.2014**, navrženo zařazení do čtyř etap - 1, 2, 3 a 4, 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).

Podkladem pro zařazení staveb do jednotlivých etap byly následující hlediska:

- zatížení silniční sítě a její kapacitní výkonnost,

- odpovídající kvalita propojení významných sídel kraje, zohlednění potřeb regionů s vysokou mírou nezaměstnanosti
- dopravní nehodovost
- negativní vlivy dopravy na životní prostředí
- návrh zatřídění a návrh hierarchie silniční sítě s definicí páteřní sítě kraje
- výsledky multikriteriálního posouzení závad silniční sítě dle metodiky TP 131 „Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi“
- současný stav přípravy staveb

Podobně jako u rekonstrukcí mají i zde prioritu akce řešící dopravní kongesci, snižující dopravní nehodovost a zlepšující dopravní napojení kraje na okolní území České, Slovenské a Polské republiky.

### **VIII.3.2. Charakteristika akcí zařazených do výběru staveb pro horizont r.2014**

---

Pořadové číslo slouží pouze pro identifikaci stavby v grafické části a nevyjadřuje v žádném případě prioritu stavby. Návrh na zařazení staveb je dokladován grafickou přílohou č.B.16.

#### **VIII.3.2.1. Stavby v rámci investic do silnic I.třídy**

- okres Olomouc, Olomouc, II/448 - přeložka silnice, úsek ul.Pavlovická stávající sil.I/46–přeložka sil.I/46, východní obchvat, předpoklad realizace v rámci přeložky I/46,východní obchvat – lokalita 1
- okres Olomouc, Olomouc, II/570 - prodloužení silnice II/570 po trasu východního obchvatu, přeložky sil.I/55 (zahrnuto do ÚŘ) – lokalita 2
- okres Olomouc, Olomouc, III/03551 - prodloužení silnice III/03551 po trasu východního obchvatu, přeložky sil.I/55 (zahrnuto do ÚŘ) – lokalita 3
- okres Olomouc, Olomouc, II/448 - přeložka silnice ve směru od Topolan po západní tangentu a stávající sil.I/35, ul.Pražská, předpoklad realizace v rámci přeložky I/35, západní obchvat – lokalita 4
- okres Olomouc,Olomouc, III/4432 - přeložka silnice do souběhu s přeložkou I/46 – lokalita 5

- okres Olomouc, Šternberk, II/444, předpoklad realizace prvního úseku mezi stávající a překládanou sil.I/46 v rámci výstavby přeložky sil.I/46 - lokalita 6
- okres Přerov, Přerov, III/04721 – přeložka silnice do trasy přes stávající zástavbu před žst.Přerov do koridoru prodloužení sil.III/04720 (význam komunikace odpovídá stávající sil.I/55, t.č. vedené přes centrum města) – lokalita 7
- okres Přerov, II/150 – přeložka silnice v úseku Kokory – Brodek u Přerova ve vazbě na výstavbu R55 – lokalita 8
- okres Přerov, Přerov, II/436 – přeložka silnice v úseku Přerov – Bochoř v důsledku výstavby dálnice D1 – lokalita 9

#### **VIII.3.2.2. Záměry zařazené do 1.etapy**

- okres Olomouc, Olomouc, okružní křižovatka sil.II/446 x II/448 – lokalita 1
- okres Olomouc, Olomouc, II/448 - okružní křižovatky na sil.II/448 na předmostí mostu přes Moravu (u Bristolu) s ul.Husovou, sil.III/03551 a ul.Sokolovskou, sil.III/4464 – lokalita 2
- okres Olomouc, Olomouc, II/448 - okružní křižovatka s místní komunikací ul.Jeremenkova – lokalita 3
- okres Olomouc, Olomouc,II/03551 – rekonstrukce ul.Wittgensteinova.vč. mostu přes Moravu – lokalita 4
- okres Prostějov, Prostějov, II/150 – východní sektor města, stavba Králíčky 2 pro odlehčení tranzitu přes zastavěné území místní části Vrahovice - lokalita 5
- okres Prostějov, Prostějov, okružní křižovatka II/150 se sil.III/37762 - lokalita 6
- Prostějov, okružní křižovatka II/433 s místní komunikací ul.Okružní - lokalita 7
- okres Prostějov, Prostějov, rekonstrukce křižovatky III/44934 s místní komunikací ul.Sládkovského a křížení s tratí ČD - lokalita 8
- okres Olomouc, Uničov, rekonstrukce křižovatky stávající sil.II/449 s místní komunikací na jižním okraji centra - lokalita 9
- okres Olomouc, Uničov, rekonstrukce křižovatky stávající sil.II/449 s místní komunikací na severním okraji centra - lokalita 10

- okres Olomouc, Litovel, II/449 – západní obchvat města směřovaný do MÚK na sil.I/35 - lokalita 11
- okres Přerov, Hranice n.M., II/440 – rekonstrukce průtahu podél centra a propojení na stávající sil.I/35 (vč. úprav pro zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a úpravu křižovatky s místní komunikací ul.Zborovskou) – lokalita 12
- okres Olomouc, Šternberk, okružní křižovatka sil.I/46 x III/44426 a úpravy dopravního zklidnění stávající sil.I/46 v navazujícím úseku mezi sil.III/44426 a II/44423 - lokalita 13
- okres Olomouc, Šternberk, okružní křižovatka sil.I/46 x III/444 - lokalita 14
- okres Přerov, Přerov, II/150 – přeložka sil.II/150 – lokalita 15
- okres Šumperk, Zábřeh, okružní křižovatka sil.I/44 x II/315 - lokalita 16
- okres Olomouc, Červenka, přeložka II/449 – západní obchvat obce - lokalita 17

#### **VIII.3.2.3. Záměry zařazené do 2.etapy**

- okres Přerov, Hranice n.M., přeložka sil.III/440 – přeložka silnice II.třídy dle ÚP VÚC do souběhu s tratí s vazbou na okružní křižovatku sil.I/48 a I/35 (podmíněno souhlasem města Hranice n.M., které tento záměr zatím odmítá) - lokalita 1
- okres Prostějov, Prostějov, přeložka sil.II/366 – severní obchvat úsek od III/44934 po sil.II/366 s cílem omezení tranzitu přes centrum - lokalita 2
- okres Olomouc, Dub na M., přeložka sil.II/150 – jižní obchvat, řešení dopravně nehodového místa - lokalita 3
- okres Olomouc, Olomouc, přeložka sil.II/448 - kompletace severního obchvatu – lokalita 4
- okres Přerov, Troubky, přeložka sil.II/434, stavba bude současně plnit i protipovodňovou funkci – obchvat obce – lokalita 5
- okres Šumperk, Ruda nad Moravou, přeložka II/369 - obchvat obce, stavba bude současně plnit i protipovodňovou funkci - lokalita 6

- okres Olomouc, Uničov, přeložka II/449 - obchvat místní části Střelice - lokalita 7

#### VIII.3.2.4. Záměry zařazené do 3.etapy

- okres Přerov, Opatovice, okružní křižovatka na sil.II/438 - lokalita 1
- okres Prostějov, Prostějov, přeložka sil.II/150 – jižní obchvat úsek s cílem omezení tranzitu přes centrum - lokalita 2
- okres Šumperk, Hanušovice, přeložka II/369 - obchvat obce - lokalita 3
- okres Olomouc, Šterberk, II/444 - obchvat města - lokalita 4
- okres Šumperk, Branná, přeložka II/369 - obchvat obce - lokalita 5

#### VIII.3.2.5. Záměry zařazené do 4.etapy

- okres Olomouc, Uničov, II/449 - obchvat centra města - lokalita 1
- okres Olomouc, Olomouc, III/4432 - obchvat Svatý Kopeček - lokalita 2
- okres Přerov, Přerov, přeložka sil.II/434 – obchvat místní části Kozlovice – lokalita 3
- okres Přerov, Tovačov, přeložka sil.II/434 – obchvat obce – lokalita 4
- okres Prostějov, Kojetín, přeložka sil.II/367, alternativně lze zvážit pouze etapu s napojením na stávající sil.II/367 mezi Kojetínem a Uhřičicemi– obchvat obce – lokalita 5
- okres Olomouc, Senice, přeložka II/449 –obchvat obce - lokalita 6
- okres Přerov, přeložka sil.II/150 – přeložka silnice v úseku Křtomil – Prusy – lokalita 7

### VIII.4. OPRAVY KOMUNIKAČNÍ SÍŤE

---

Pro úplnost je do dokumentace zařazena i stručná charakteristika priorit oprav silniční sítě. Při odstraňování závad je třeba postupovat od významných komunikací k méně



významným, od velmi závažných závad k méně významným, od investičně nenáročných oprav k náročnějším. V první řadě je nutné odstranit nebo alespoň řádně vyznačit závady, které řidič vzhledem k předchozímu charakteru trasy neočekává, v druhém pořadí je třeba opravit či doplnit svodidla, pružidla či zábradlí, v třetím pořadí je nutno prověřit všechna křížení a křižovatky z hlediska rozhledových poměrů a zajištění bezpečné časové mezery pro průjezd křižovatkou, ve čtvrtém pořadí je nutno prověřit podíl úseků vhodných pro předjíždění a provést opatření k eliminaci riskantních manévru a v pátém pořadí prověřit stav dopravního značení a směrových sloupků.

Na základní silniční síti kraje je navrhováno podle výsledků periodického hodnocení silniční sítě postupně odstraňovat dílčí závady s cílem dosáhnout určitý standard, jde tedy o určitou homogenizaci uspořádání základní sítě zejména pak silnic II. a III.třídy, jejichž stav vykazuje nejvíce závad:

- kontrola, oprava a doplnění svislého dopravního značení v reflexní úpravě v jednotném stylu dopravního značení a s jednotným definováním hierarchie dálkových a místních směrových cílů
- důsledné doplnění svislého dopravního značení, vyznačujícího přednost jízdy na křižovatkách
- kontrola, oprava a doplnění vodorovného dopravního značení (zejména střední dělicí a vodící čáry a vyznačení řadicích prostorů křižovatek), event. aplikace vodorovného značení s akustickým efektem
- doplnění značkovacích reflexních knoflíků v dopravně nebezpečných místech
- doplnění svislého a vodorovného dopravního značení vč, drobných stavebních úprav pro zvýšení bezpečnosti dopravy (dělicí ostrůvky u přechodů, optické brzdy a.j.) ve vybraných lokalitách
- opravy vozovek jejichž stav je charakterizován stupněm 4-nedostatečný a 5 – havarijní (výtluky, příčné vlny, podélné vyjeté koleje a prosedliny)
- opravy objektů, zejména mostů
- dobudování záchytného a vodícího bezpečnostního zařízení, osvětlení a.j.
- zlepšení rozhledů v prostoru křižovatek, přechodů a křížení (kosení travnatých porostů, ořez stromů či kácení náletových dřevin v rozhledových polích

- opravy odvodnění (čištění a opravy propustků, údržba nezpevněných krajnic a.j.)
- rekonstrukce zastávek v dopravně nebezpečných lokalitách
- vyznačení všech závažných závad, jejichž odstranění není momentálně reálné

Poznámka: Při homogenizaci „základní komunikační sítě“ ve správě kraje, je třeba postupovat diferencovaně dle skutečného dopravního významu. Kromě toho je třeba věnovat pozornost i lokálním, ale dopravně důležitým úsekům silnic II. a III.třídy v zastavěném území velkých měst, které sice do základní sítě zařazeny nebyly, ale vykazují vysoké dopravní zatížení (více jak 5 000 – 8000 voz/24 hod). Součástí těchto oprav by měla být i postupná homogenizace šířkového uspořádání na parametry S 7,5 nebo alespoň S 6,5 v normovém uspořádání, t.j. včetně nezpevněných krajnic.