

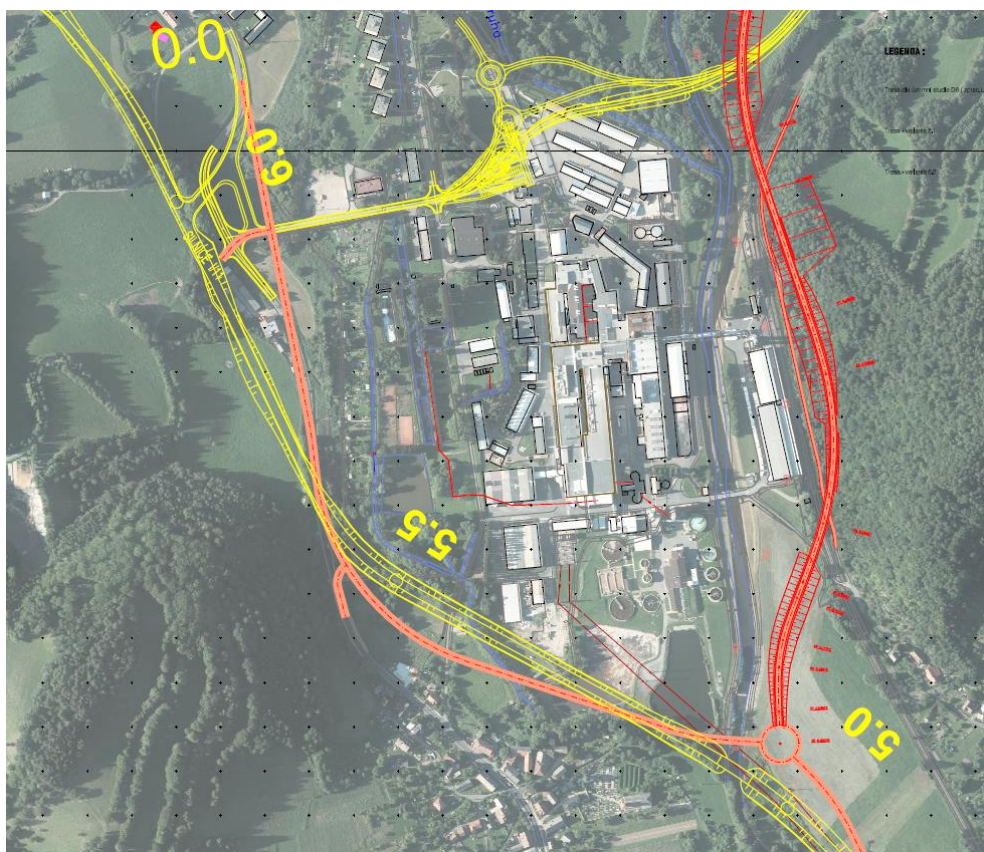
UDI MORAVA s.r.o.

Havlíčkovo nábreží 38, 702 00 Ostrava

ÚZEMNÍ STUDIE

„POSOUZENÍ KORIDORŮ PŘELOŽEK I/11 V OBLASTI OLŠAN“

A. TEXTOVÁ ČÁST



2015

*Posouzení koridorů přeložek I/11 a II/369
v oblasti Olšan*

<u>1.</u>	<u>ÚVOD</u>	<u>3</u>
1.1.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE:	3
1.2.	VŠEOBECNĚ	3
1.3.	VÝCHOZÍ PODKLADY	3
<u>2.</u>	<u>ANALYTICKÁ ČÁST</u>	<u>4</u>
2.1.	ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY A HIERARCHIE SILNIČNÍ SÍTĚ	4
2.2.	POPIS A HODNOCENÍ SOUČASNÉ SITUACE	5
2.3.	STÁVAJÍCÍ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ	5
<u>3.</u>	<u>NÁVRHOVÁ ČÁST</u>	<u>6</u>
3.1.	ZÁSADY ŘEŠENÍ	6
3.2.	VARIANTA A	7
3.3.	VARIANTA B	8
<u>4.</u>	<u>ZÁVĚR</u>	<u>9</u>

1. ÚVOD

1.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Název: Posouzení koridorů přeložek I/11 a II/369 v oblasti Olšan
Objednatel: Olomoucký kraj
Zpracovatel: Ing. Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o.,
Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava
Archivní číslo: 38/15
Datum dokončení: 5/2015

1.2. VŠEOBECNĚ

Předmětem zakázky bylo zpracování odborného posouzení obchvatu obce Olšany silnic I/11 a II/369 a prověření požadavku na omezení dopadu dosud sledovaných přeložek na zastavěné území obce vč. průmyslového areálu papíren. Výsledek posouzení bude využit pro zpracování Zprávy o uplatňování ZÚR OK pro aktualizaci č. 2 ZÚR. Účelem územní studie bylo na základě vyhodnocení stávajícího uspořádání dopravní infrastruktury, dopravního zatížení v daném území, vyhodnocení širších dopravních vazeb i posouzení předpokládaného vývoje v dopravě navrhnout v území neoptimálnější dopravní řešení. **Dokumentace byla zpracována v těchto krocích:**

Analytická část

- vstupní jednání, záměry územního plánu, požadavky obce na korekci dosud sledovaného řešení
- terénní průzkum,
- vývoj a prognóza zatížení na silniční síti na podkladu výsledků sčítání dopravy v r.2010 ,
- definice plošných a liniových limitů,
- vytipování problémových prvků,

Návrhová část

- návrh ideových variant řešení
- možnosti omezení potenciálních kolizí na trase přeložky, řešení event. střetů s limity v území,

Závěr a shrnutí

- závěry hodnocení posuzovaných variant řešení
- doporučení na event. změnu hájeného koridoru přeložky sil. II/444,

1.3. VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování dokumentace byly použity níže uvedené dokumentace:

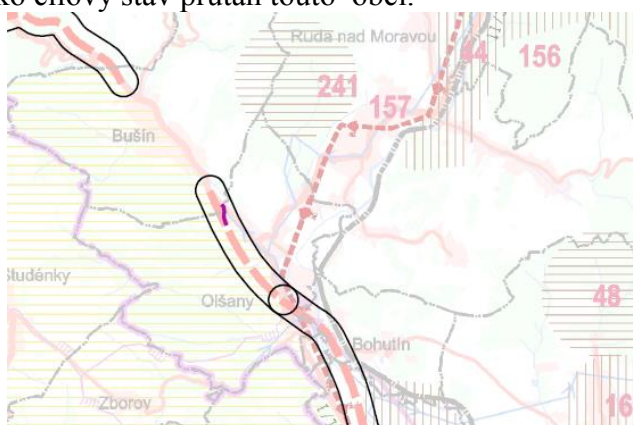
- ZÚR VÚC Olomoucké aglomerace
- platný ÚP dotčených obcí
- Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v r. 2010 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha)
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- informace a data poskytnuté objednatelem
- Přeložka silnice I/11, Postřelmov – Dolní Lipka , PK OSSENDORF s.r.o., 2004
- Územní studie D6, modernizace a homogenizace silnice II/369 v úseku Jindřichov – Bohutín, Urbanistické středisko Brno, 2012
- Olšany – Ruda nad Moravou , napojení silnice II/369 na silnici I/11, Geo Projekt, 2014
- doplňující průzkumy v terénu
- situační schémata byla zpracována s využitím podkladů www.seznam.cz

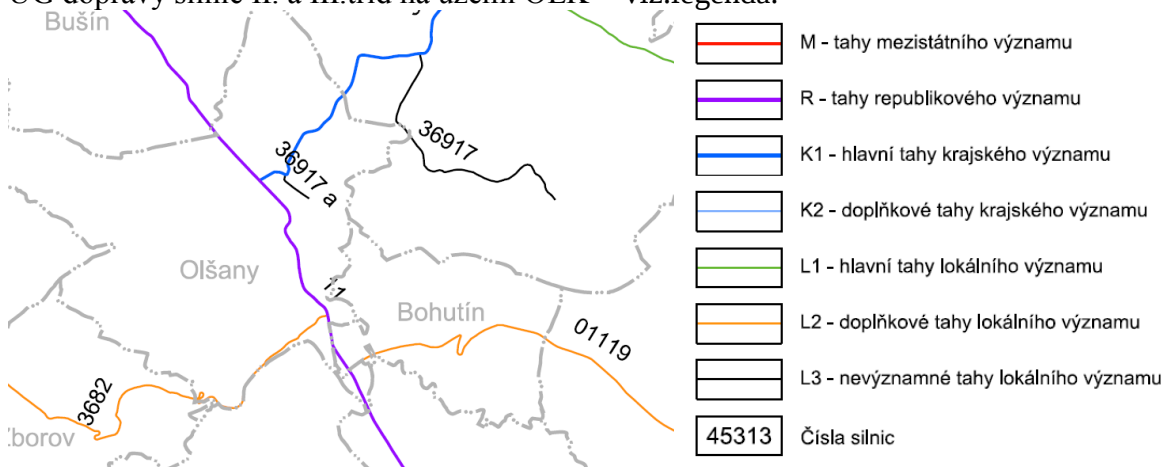
2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY A HIERARCHIE SILNIČNÍ SÍTĚ

Sil.I/11 je významnou komunikační příčkou, jejíž význam pro dálkovou dopravu výstavbou dálnice a rychlostních komunikací postupně klesl, je však nezastupitelná pro dopravní obsluhu této části Olomouckého kraje. V plánu je její přeložka a napojení mimoúrovňovou křižovatkou na přeložku sil.I/44, tak aby v úseku od I/44 po II/369 byla vedena mimo zastavěné území v parametrech S 9,5. V rámci předchozí aktualizace ZÚR byl vypuštěn záměr státu na přeložku sil.I/11 na území obce Bušín a byl zachován jako cílový stav průtah touto obcí.



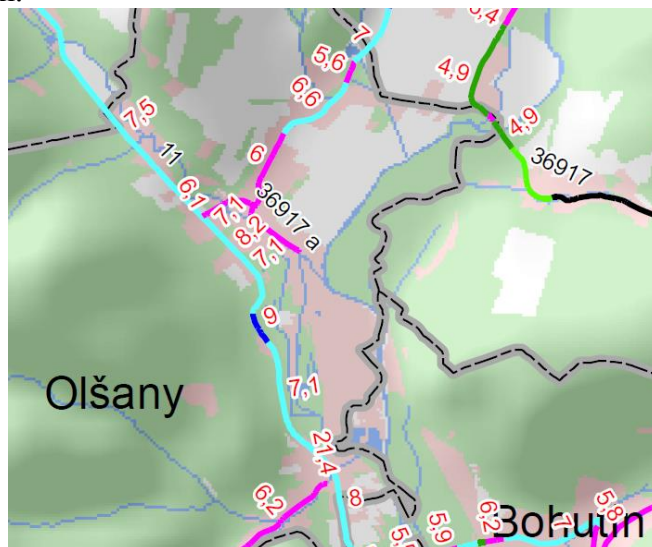
V návrhu řešení byla zohledněna hierarchie silniční sítě definovaná v rámci dokumentace ÚPP – ÚG dopravy silnic II. a III.tříd na území OLK - viz.legenda:



Poznámka: Tahy zařazené do skupiny E1, E2 a R1 tvoří tzv. „páteřní komunikační síť kraje“. Páteřní síť kraje tvoří spolu se silnicemi II. a III. třídy zařazené do skupiny R2 – tahy nadregionálního významu, K1 – hlavní tahy regionálního (krajského) významu a K2 – doplňkové tahy regionálního významu „základní komunikační síť“ kraje.

2.2. POPIS A HODNOCENÍ SOUČASNÉ SITUACE

Stávající silnice I., II. a III. třídy mají dvoupruhové uspořádání odpovídajícím přibližně S 6,5/60 až S 7,5/70. Údaje o šířce neprašné části vozovek získané rozbořem údajů silniční databanky jsou dokladovány schématem.



V řešeném území není v současné době aktuálně chystána žádná komunikační stavba.

2.3. STÁVAJÍCÍ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

Vstupní údaje o stávajícím dopravním zatížení dokládají výřezy kartogramu ze sčítání dopravy na silniční a dálniční síti v r. 2010 zajišťovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR obsažené v situačních přílohách. Zatížení sil. I/11 na příjezdu do Olšan ve směru od sil. I/44 dosahovalo intenzit cca 5200 voz/24 hod, v další části dochází k rozpadu přibližně na polovinu – sil. II/369 vykazuje zatížení cca 2500 voz/24 hod a sil. I/11 2300 voz/24 hod. Křižovatka sil. II/11 x II/369 je tedy místem rozpadu zátěží do dvou směrů, z nichž zřejmě významnější bude tah II/369, který je a zůstane dlouhodobě alternativou trasy přes Červenohorské sedlo.

Tabulkami jsou v přílohách pro profily v území dokladovány přesnější údaje o skladbě dopravního proudu. Poznámka: Při vyhodnocení sčítání v r. 2010 došlo ke změně evidence nákladních souprav do výsledků. Dříve (r. 2005 a předchozí) byly nákladní soupravy počítány do výsledků za dvě vozidla (tahač a návěs či nákladní automobil a přívěs). Nyní jsou počítány jako jedno vozidlo (návěsová souprava nebo nákladní vozidlo s přívěsem).

V TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy byl pro silnice II. a III. třídy definován růstový koeficient osobní dopravy pro období 20 let, tj. 2010/2030 hodnotou 1,37 a u nákladní dopravy hodnotou 1,05. Návrh přeložek sil. I/11 v kategorii S 9,5 a sil. II/369 v kategorii S 7,5 výhledovým zátěžím odpovídá.

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1. ZÁSADY ŘEŠENÍ

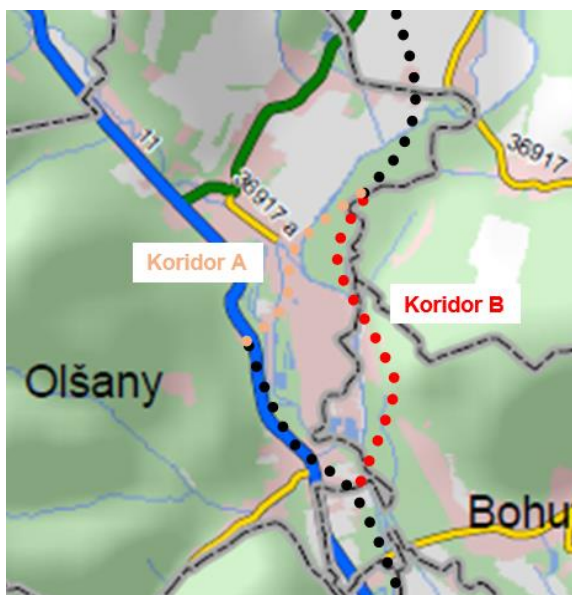
Přeložka II/369 byla prověřována pro návrhovou kategorii S 7,5/70, podklad pro přeložku I/11 v kategorii S 9,5 byl převzat z podkladu ŘSaD ČR. Pro návrh byly využity mapové podklady objednatel. Cílem řešení bylo prověřit následující problémové body:

- požadavek obce Olšany na vypuštění problémového obchvatu sil.I/11 vedeného podél jihozápadního okraje zastavěného území,
- prověřit možnost variantního řešení přeložky sil.II/369 s cílem minimalizovat kolizi s rozvojovými záměry areálu Olšanských papíren
- prověřit možnost variantního řešení přeložky sil.II/369 s cílem navrhnout při splnění předchozího požadavku plynulejší trasu s menším dopadem na obytné území navazující na areál papíren vč. rekonstruovaného lesoparku

V zájmu objektivity bylo prověřeno několik variant, pro které byl zpracován návrh situačního řešení a byl zpracován ideový podélný profil s využitím modelu terénu. V zásadě lze konstatovat, že se jednalo o dvě základní verze s dílčími variacemi:

- koridor A (fialová barva) představuje dosud sledované vedení trasy přeložky II/369 po obvodu papíren, v kontaktu s obytnou zástavbou,
- koridor B (červená barva) je odklonový koridor sledující obdobně jako návazný úsek vedení přeložky v souběhu s železniční tratí.

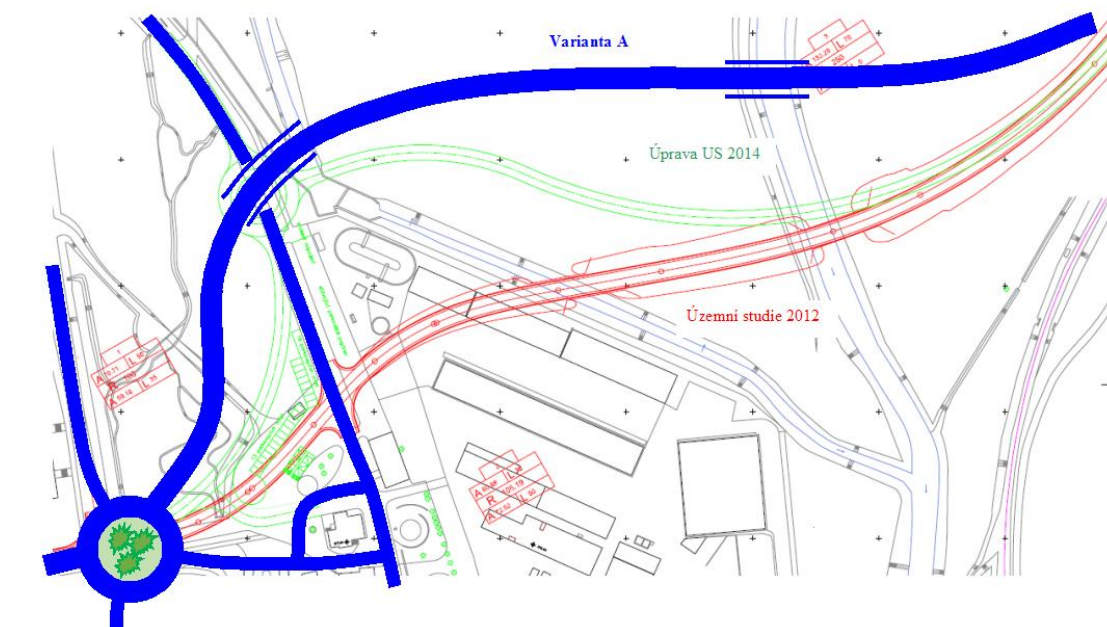
Společným prvkem pro obě dvě varianty byl návrh na vypuštění přeložky sil.I/11 v úseku severně távající II/369. Důvodem je pokles zatížení I/11, již schválené vypuštění přeložky Bušina a skutečnost, že skutečný přínos přeložky pro obytné území obce by byl sporný, protože by ochránil jen okrajovou dílčí část obce a trasa vedená po úbočí nejen naruší řadu lokálních dopravních vazeb, ale poruší i pohledové osy v území .



3.2. VARIANTA A

Varianta A je modifikací původní trasy dle Územní studie z r.2012, která byla následně studií z r.2014 upravena v koncovém úseku v Olšanech, v místě napojení na sil.I/11. Původní trasa dle studie křížila část průmyslových ploch (areál ČOV) a dle informací objednatele byla pro rozvoj areálu papíren nepřijatelná (červený zakres). Proto byla návaznou studií navržena korekce trasy, která navrhla směrovou úpravu s vložením okružní křižovatky s koncovým úsekem přístupové obslužné komunikace do areálu (zelený zakres). Výsledkem bylo směrově potlačené řešení koncového úseku přeložky II/369, jehož průběh se podřídil nemožnosti zachovat plynulou trasu, která by svým charakterem odpovídala náročné přestavbě v předchozím úseku vedeném souběhu s železniční tratí.

V rámci této studie bylo v první fázi prověřována možnost jiné úpravy trasy, která by respektovala areál papíren, nicméně zachovala plynulost trasování. Navržené řešení je označeno jako **varianta A** (modrý zakres).



Směrové řešení upravené trasy odpovídá navrhované kategorii S 7,5/70, počet křižovatek byl redukován, okružní křižovatka s lokální obslužnou komunikací byla nahrazena podjezdem s podjezdnou výškou cca 3-4m, která umožní provoz pěších, cyklistů a osobních a dodávkových automobilů. Trasa přeložky II/369 je však vedena v kontaktu s obytnou zástavbou a zasahuje do rekonstruovaného lesoparku. Jedná se o negativní dopad nejen této upravené trasy, ale i původních předchozích řešení (zásah do lesoparku, bariérový efekt trasy v území, dopad na nástupní prostor areálu využívaný pro parkování a rozptylové plochy hlavního vstupu a vedení komunikace v kontaktu s vícepodlažní obytnou zástavbou).

Prostorově sevřená dispozice návrhového koridoru neumožňuje zvětšit odstup přeložky II/369 od obytné zástavby, situaci může pouze částečně zlepšit návrh protihlukových opatření (protihluková clona + izolační zeleň). Rozsah těchto opatření by byl upřesněn až následně, nicméně okružní křižovatka a požadavky na zachování rozhledu skutečný efekt těchto opatření výrazně sníží.

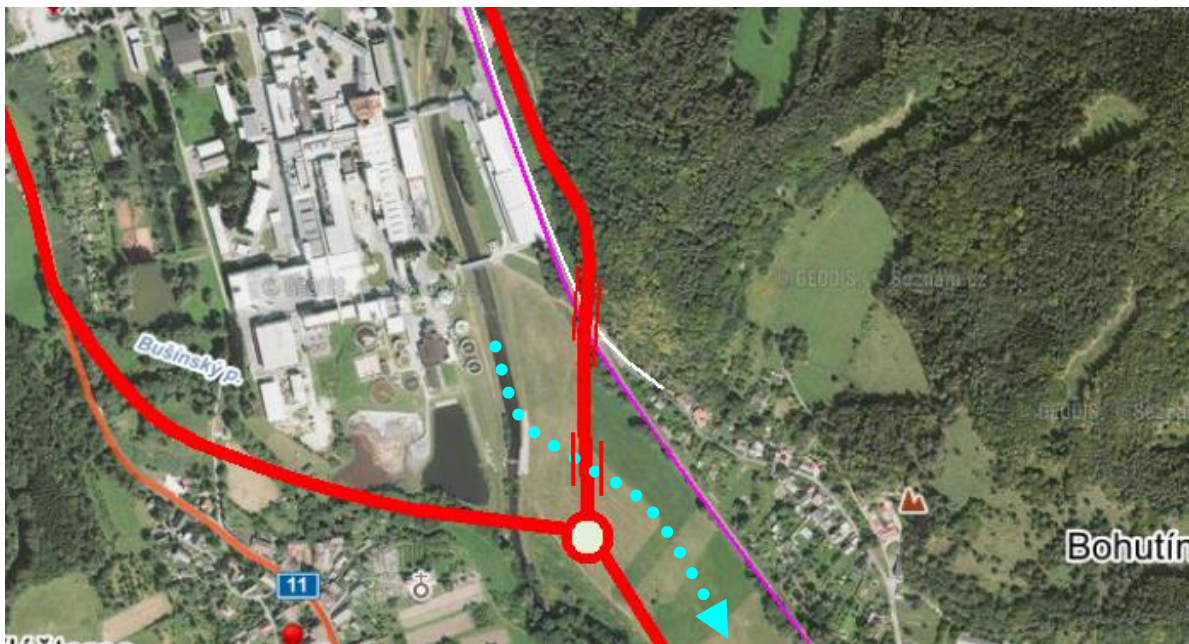
Základní parametry přeložky dle varianty A - sklony nivelety dosahují až 3,6 %, směrové oblouky se pohybují v rozmezí 300 – 350 m.

Varianta A je sice zpracovatelem považována za vhodnější vedení trasy přeložky než předchozí verze. Při zachování původní koncepce nabízí plynulejší vedení trasy, ale dopad přeložky na průmyslový areál, obytné území i odpočinkové plochy lesoparku, tvořící „nárazníkové“ pásmo mezi obytnou a průmyslovou plochou, je však zásadní a výrazně snižuje kvalitu života.

S ohledem na výše uvedené není tato trasa zpracovatelem považována za vhodnou, při projednávání byla zástupci obcí jednoznačně odmítnuta.

3.3. VARIANTA B

Varianta B sleduje zachování principu vedení komunikace přeložky II/369 ve společném integrovaném koridoru s železniční tratí, navrženého severně Olšan, i v úseku průchodu kolem areálu papíren. Morfologie terénu a územní limity tratě a průmyslových ploch jsou sice velmi nevýhodné a vyžadují dvojnásobný nadjezd železniční tratě a trasování komunikace po svahu lokality Burdův vrch. Navržená přeložka zachovává stávající místní komunikaci propojující obce Buhutín a Ruda nad Moravou. Napojení přeložky na sil. I/11 je řešeno na jižním okraji obce Olšany okružní křižovatkou, které odpovídá vyváženému rozpadu dopravních intenzit. Nicméně není vyloučena ani styková křižovatka. Obě dva typy křižovatek kapacitně vyhoví prognózovaným zátěžím cca 7000 - 8000 voz/24 hod na příjezdu od Postřelmovy.



V místě, kde komunikace přeložky vjíždí do údolní nivy řeky Moravy a směřuje k sil. I/11 je pro ochranu obytné zástavby obce Bohutín možné vybudovat v potřebném rozsahu protihluková opatření (protihluková clona + izolační zeleň).

Základní parametry přeložky dle varianty B - sklony nivelety dosahují až 3,6%, směrové oblouky se pohybují v rozmezí 180 - 450m.

Varianta B (měřeno od křižovatky se silnicí I/11) je delší o cca 190 m a je stavebně náročnější a nákladnější než trasa dle varianty A. Je však zpracovatelem považována za vhodnější vedení trasy přeložky. Zachovává plynulé vedení trasy, neomezuje obytnou a průmyslovou funkci zastavěných ploch obce Olšany. Důležité je i to, že hájený návrhový koridor potenciální přeložky žádným zásadním způsobem neomezuje rozvoj území obce. Dopravní řešení návrhem inundačního mostu v návaznosti na přelivovou hranu řeky Moravy jižně areálu papíren zachovává funkci travnatých

ploch na území obce Bohutín mezi železniční tratí a řekou Moravou pro rozliv povodňových vod a ochranu území.

S ohledem na výše uvedené je trasa dle varianty B navržena k zapracování do územně-plánovacích dokumentů, při projednávání byla zástupci obcí jednoznačně podpořena.

Do návrhu cílového uspořádání komunikační sítě bylo zapracováno **vypuštění obchvatu sil.I/11 na území obce Olšany**. Toto rozhodnutí bylo provedeno s odkazem na rozbor dopravně-inženýrských údajů dokladujících rozpad intenzit dopravy v oblasti Olšan na I/11 a II/369 a s přihlédnutím k již dříve zrušenému záměru na výstavbu přeložky sil.I/11 na návazném katastru obce Bušín. Zrušení záměru na obchvat obce Olšany znamená ponechání trasování sil.I/11 v průtahu přes obec Olšany. Přeložka vedená od sil.I/11 bude do stávající trasy sil.I/11 zapojena na západním okraji areálu papíren.

4. ZÁVĚR

Zpracovaná studie prověřila možnosti korekce trasy přeložky sil.I/11 a II/369 dle požadavku obce Olšany. V rámci prací bylo posuzováno několik potenciálních tras vedených ve dvou základních koridorech. Koridor A prezentoval dosud sledované vedení trasy přeložky, koridor B sleduje možnost pokračovat i nadále v souběhu s železniční tratí.

Pro zapracování do ZÚR je doporučována varianta B, která omezuje fragmentaci pozemků, nabízí vedení v dostatečném odstupu od obytné zástavby. Jedná se o řešení, které bylo zástupci obcí i kraje jednoznačně doporučeno. Přípomínky uplatněné při projednávání byly do řešení zahrnuty.

Současně s tím bylo na jednání se zástupci MD ČR a ŘSaD ČR schváleno vypuštění záměru na obchvat obce Olšany, požadované obcí.

V Ostravě, květen 2015

Ing.Nečas Bedřich

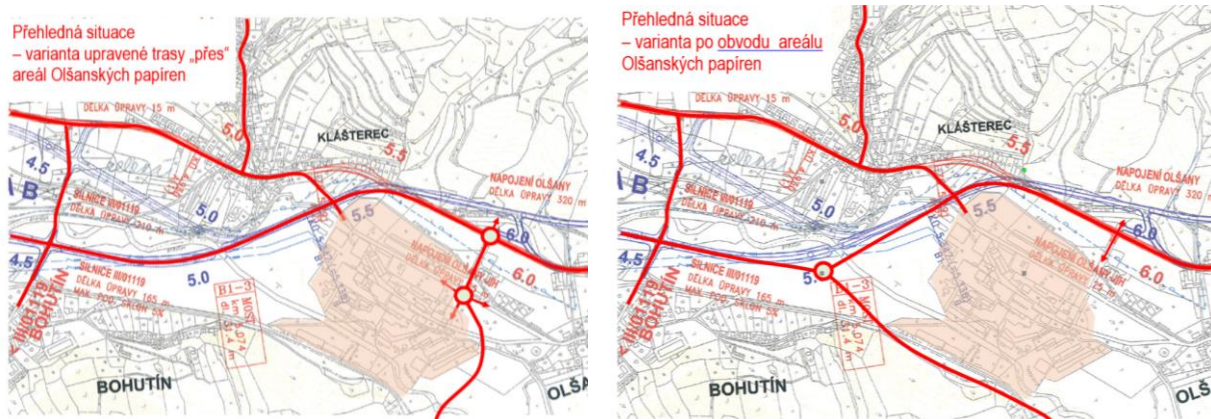
Záznam

z vstupního výrobního výboru ke studii „Posouzení koridorů přeložek I/11 v oblasti Olšan“, konaného dne 18.5.2014 na OÚ Olšany

Účast:

- viz. prezenční listina

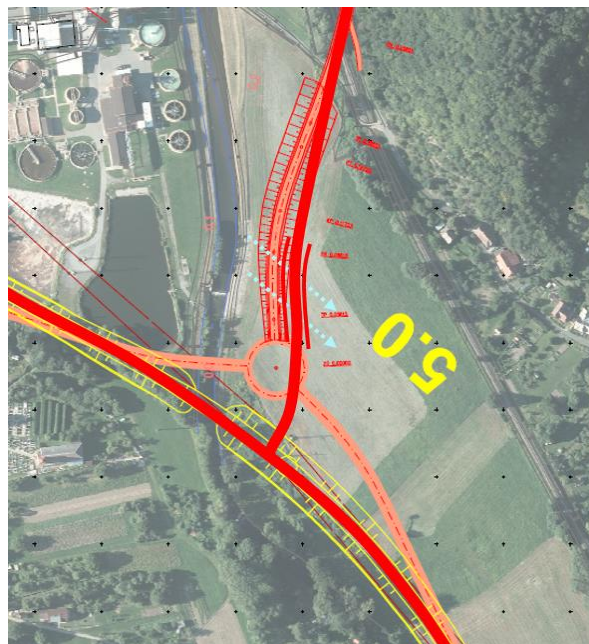
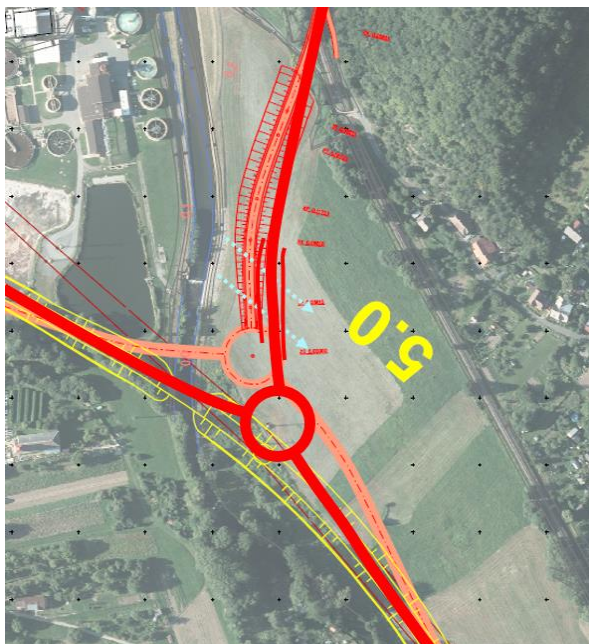
Na jednání byly diskutovány dvě varianty možného řešení – vedení přeložky sil. II/369 dle původní uzemní studie s ev. dílčí korekcí, tj. přes lesopark a v kontaktu s nástupním prostorem areálu Olšanských papíren a varianta sledující vedení v souběhu s tratí, tj. po obvodu areálu Olšanských papíren.



Z diskuse vyplynuly následující závěry:

- s ohledem provedený rozbor dopravně-inženýrských údajů, dokladujících rozpad intenzit dopravy v oblasti Olšan na I/11 a II/369 a s přihlédnutím k již zrušenému záměru na výstavbu přeložky sil. I/11 na návazném katastru obce Bušín bude navrženo zrušení záměru na obchvat sil. I/11 obce Olšany, je předpokládáno ponechání trasování sil. I/11 v průtahu přes obec Olšany (návrh byl v předstihu projednán s MD ČR a ŘSD ČR),
- byl zamítnut záměr na lokální směrovou úpravu na stávající sil. I/11 na příjezdu do zastavěného území obce Olšany z důvodu omezení rychlosti na vjezdu do obce a dopravního zklidnění průtahu,
- byl akceptován návrh na vedení trasy přeložky sil. I/369 přes území obce Olšany po východním okraji areálu papíren, v integrovaném dopravním koridoru souběhu v s železniční tratí, tj. obdobně jako v návazném úseku směrem na Hanušovice,
- rozpad vazeb sil. I/11 a II/369 je preferováno řešit okružní křižovatkou situovanou jižně areálu papíren, alternativně jako stykovou křižovatkou,
- v úseku od výše uvedené okružní křižovatky po Olšany bude sledováno v co největší míře trasování dle studie ŘSD s návazným napojením do koridoru stávající I/11, v místě křížení přístupové pěší trasy a trasy dopravní obsluhy na severním okraji Klášterce s touto přeložkou bude do návrhu zapracován požadavek obce Olšany na bezpečné mimoúrovňové křížení sil. I/11 podjezdem, podchodem (světlá výška cca 3m),
- návrh přeložky sil. II/369 bude doplněn o inundační objekt délky cca 30 – 40m zajišťující převedení povodňových vod z přelivové hrany řeky Moravy jižně areálu papíren do volných zatravněných ploch jižně zastavěné části obce Bohutín,

Posouzení koridorů přeložek I/11 a II/369
v oblasti Olšán



- upravený návrh bude projednán s orgány životního prostředí s ohledem na zásah přeložky II/369 do lokálního biocentra v lokalitě Burdův vrch a s orgány Povodí Moravy.

V Ostravě 18.5.2015

Zaznamenal: Ing. Nečas Bedřich

PREZENČNÍ LISTINA

z projednání konceptu posouzení řešení přeložky silnic I/11 a II/369 jako podkladu pro
aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje
konaného dne 18. 5. 2015 v 10:00 hod na OÚ Olšany

Jméno: organizace: spojení (telefon, e-mail): podpis:

ALEŠ JANDERKA	OBEC OLŠANY	739 083 619, starosta@olšany.cz	<i>[Signature]</i>
DAVID HALEŠ	UDI MORAVA s.r.o.	605/566 196, DAVID.HALES@UDIMORAVA.CZ	<i>[Signature]</i>
Bedřich NEČAS	UDI MORAVA	604 166 091, nečas.bedrich@udimorava.cz	<i>[Signature]</i>
Bronislav Dvořák	OBEC Ruda u. Mor.	starosta@ruda.cz	<i>[Signature]</i>
Petr TON	—	—	<i>[Signature]</i>
PODÍKOVÁ MARTA	KUOK OSR	—	<i>[Signature]</i>
POSTÍŠILOVÁ JANA	—	—	<i>[Signature]</i>
Gratlika Pavel	—	—	<i>[Signature]</i>
KARLŠER VĚCLAV	BOHUŠÍN	starosta@bohuzin.cz	<i>[Signature]</i>