

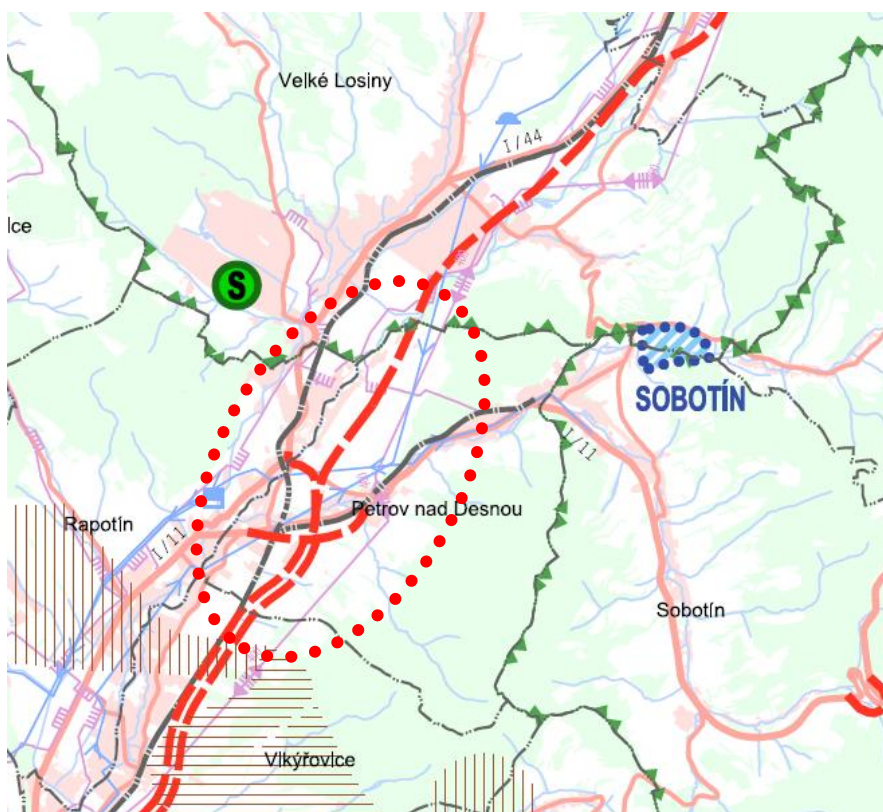
UDI MORAVA s.r.o.

Havlíčkovo nábreží 38, 702 00 Ostrava

ÚZEMNÍ STUDIE

„POSOUZENÍ POLOHY KORIDORŮ I/44 A I/11 NA ÚZEMÍ OBCE PETROV N.D.“

A. TEXTOVÁ ČÁST



2014

Obsah

<u>1.</u>	<u>ÚVOD</u>	<u>3</u>
1.1.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE:	3
1.2.	VŠEOBECNĚ	3
1.3.	VÝCHOZÍ PODKLADY	4
<u>2.</u>	<u>ANALYTICKÁ ČÁST</u>	<u>5</u>
2.1.	ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY A HIERARCHIE SILNIČNÍ SÍTĚ	5
2.2.	POPIS A HODNOCENÍ SOUČASNÉ SITUACE	7
2.3.	VÝVOJ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ	7
<u>3.</u>	<u>NÁVRHOVÁ ČÁST</u>	<u>9</u>
3.1.	ZÁSADY ŘEŠENÍ	9
3.2.	IDEOVÉ VARIANTY ŘEŠENÍ	9
3.3.	VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ VARIANT SE ZÁSTUPCI OBCE PETROV, KÚ OK A ŘSAD ČR	12
3.4.	CHARAKTERISTIKA VÝSLEDNÉHO ŘEŠENÍ VARIANTNÍ TRASY PŘELOŽKY SIL.I/44	13
3.4.1.	SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ TRASY	13
3.4.2.	KŘÍŽOVATKY A NAPOJENÍ ÚZEMÍ	15
3.4.3.	VEŘEJNÁ OSOBNÍ, PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA	16
3.4.4.	DOPAD NAVRHOVANÉ PŘELOŽKY NA KRAJINU A NA POHLEDOVÉ OSY	16
3.4.5.	ETAPIZACE VÝSTAVBY PŘELOŽKY	16
<u>4.</u>	<u>ZÁVĚR</u>	<u>17</u>

1. ÚVOD

1.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Název:	Posouzení polohy koridorů I/44 a I/11 na území obce Petrov n.D.
Objednatel:	KÚ Olomouckého kraje
Zpracovatel:	Ing. Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o., Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava
Archivní číslo:	55/14
Datum dokončení:	srpen 2014

1.2. VŠEOBECNĚ

Předmětem zakázky bylo zpracování odborného posouzení přeložky sil.I/44 v oblasti Petrova nad Desnou a prověření požadavku obce na variantní řešení s menším dopadem na zastavěnou část obce. Výsledek posouzení bude využit pro zpracování Zprávy o uplatňování ZÚR OK pro aktualizaci č. 2 ZÚR Olomouckého kraje. Dokumentace byla zpracována v těchto krocích:

Analytická část

- vstupní jednání, záměry územního plánu, požadavky obce na korekci dosud sledovaného řešení
- terénní průzkum, popis a hodnocení současné situace,
- zatížení na silniční síti dle výsledků sčítání dopravy v r.2010 ,
- definice plošných a liniových limitů, záměry ÚP
- vytipování problémových prvků,

Návrhová část

- návrh ideových variant řešení v původním koridoru dle ZÚR,
- návrh ideových variant řešení v nově posuzovaných koridorech,
- závěry hodnocení posuzovaných variant řešení

- výběr výsledné varianty,
- dopracování výsledné varianty,
- závěr a shrnutí.

Pro zpracování byly využity mapové podklady objednatele, poskytnuté podklady dosud sledované trasy přeložky I/44 a výstupy platného ÚP obce Petrov n.D a.j..

1.3. VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování dokumentace byly použity níže uvedené dokumentace:

- ZÚR VÚC Olomoucké aglomerace
- platný ÚP obce Petrov n.D.
- Přeložka sil.I/44 a I/11 v úseku Postřelmov - Rapotín, SHB a.s. Praha, 2008
- Přeložka sil.I/44 Mohelnice – Šumperk – audit investičních nákladů, 2009
- 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
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy
- informace a data poskytnuté objednatelem
- doplňující průzkumy v terénu
- podklady www.seznam.cz

Používané zkratky:

- | | |
|----------|---|
| • KÚ OK | Krajský úřad Olomouckého kraje |
| • RPDI | roční průměr denních intenzit IAD ve voz/24 hod |
| • ÚPD | územně plánovací dokumentace |
| • ZÚR OK | Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje |

2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY A HIERARCHIE SILNIČNÍ SÍTĚ

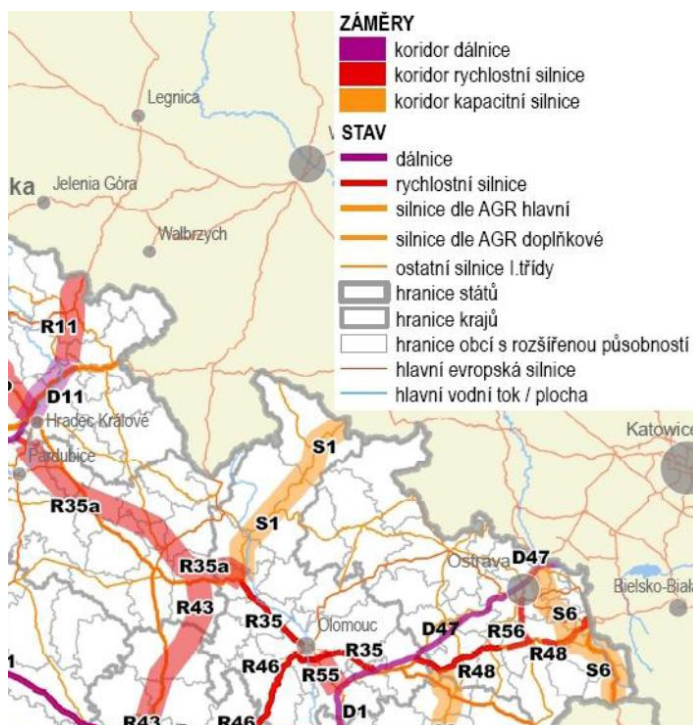
Základní páteř výhledové silniční infrastruktury území okresů Jeseník a Šumperk tvoří kříž dvou tahů. Ve směru západ-východ jde o silnici č. I/11 Praha - Hradec Králové - Šumperk - Bruntál – Opava - Ostrava a ve směru sever - jih silnici č. I/44 Mohelnice - Zábřeh-Šumperk - Jeseník-Mikulovice (hraniční přechod).

Silnici I/44 lze charakterizovat jako páteřní severo - jižní příčku, která by měla být od sil. I/35 až do Šumperku rekonstruována v parametrech čtyřpruhové komunikace pro motorová vozidla a od Šumperku ke státní hranici jako dvoupruhová komunikace vč. mimoúrovňových a úrovňových křižovatek. V Politice územního rozvoje české republiky z r.2008 je tento tah definován jako prvek kapacitních silnic s označením S1:

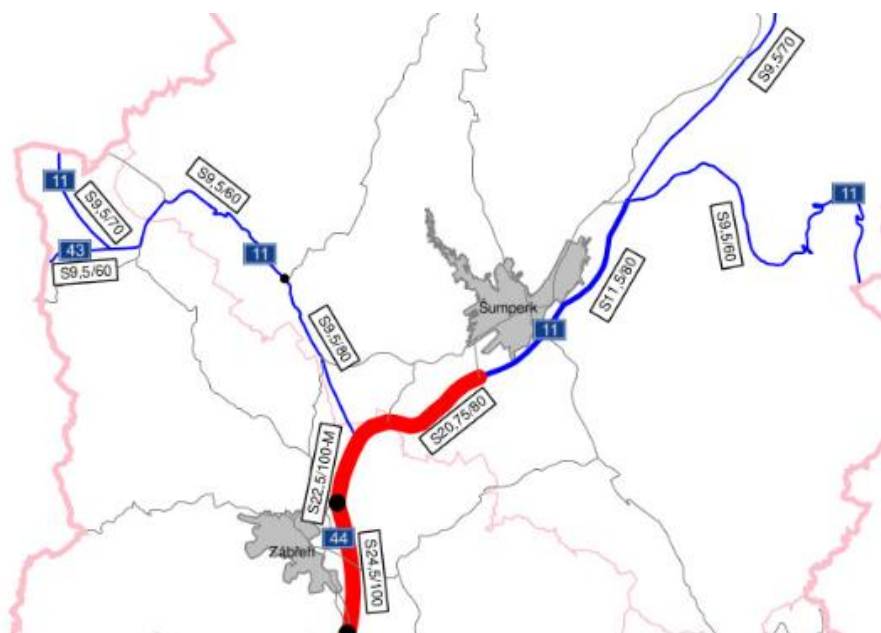
„S1

Vymezení: Mohelnice – Mikulovice–hranice ČR/Polsko

Důvody vymezení: Dostupnost Jesenicka především za hlavním hřebenem Hrubého Jeseníku (SOB4) a dostupnost Hrubého Jeseníku jako významného centra cestovního ruchu, rekreace.“



Pro tah I/44 v úseku Šumperk – Petrov n.D. je sledováno uspořádání v parametrech S 11,5/80 a v návazném úseku Petrov n.D. – Mikulovice S 9,5/70.



Zdroj: ŘSaD ČR

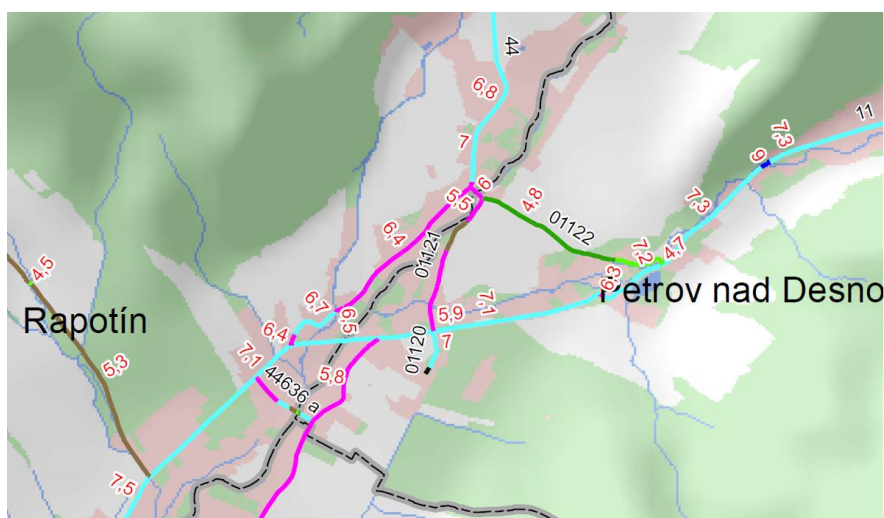
Při obsluze území je preferováno napojení vhodně koncipovanými křižovatkami s mimoúrovňovým křížením příčných vazeb, tak aby kolizní manévry na přeložce I/44 byly redukovány na připojovací a odbočovací manévry pro napojení komunikační sítě nižšího řádu. Stávající zařazení silnic do republikové a krajské silniční sítě je dokladováno dalším schématem.



Širší dopravní vazby charakterizuje situační příloha B.1.

2.2. POPIS A HODNOCENÍ SOUČASNÉ SITUACE

Základním nedostatkem stávající dopravní infrastruktury jsou její nevyhovující parametry. Silnice I/44 i návazná I/11 má parametry dvoupruhové komunikace s šířkou vozovky cca 6-7m. Komunikace je vedena zastavěným územím a slouží i pro přímou dopravní obsluhu objektů. Křižovatky mají mnohdy nevyhovující rozhledy, v části úseku nejsou vybudovány souběžné chodníky. Základní komunikace nemají alternativu náhradní trasy, slouží pro vedení veškeré dopravy včetně nákladní dopravy. Informace o rámcovém šířkovém uspořádání dokládá další schéma. Současný stav charakterizuje situační příloha B.2.



2.3. VÝVOJ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

Stávající dopravní zatížení dokládá výřez kartogramu ze sčítání dopravy na silniční a dálniční síti v r.2010 zajišťovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.



Informaci o vývoji zatížení charakterizují údaje ŘSD ČR Praha v pětiletých periodách. Pro vzájemné porovnání jsou uvedeny na vybraných sčítacích profilech v roce 1990/1995/2000/2010.

PROFIL ČÍSLO	SITUOVÁNÍ SČÍTACÍHO PROFILU	RPDI 1990	RPDI 1995	RPDI 2000	RPDI 2010
7-0580	sil.I/11, Víkřovice	nesčítáno	nesčítáno	8802	8876
7-2027	sil.I/44, Velké Losiny	2789	3009	3663	3860
7-0600	sil.I/11, Petrov nad Desnou	nesčítáno	2366	3129	2823
7-2046	sil.I/44, Červenohorské sedlo	1501	1625	1769	1942

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.

Vývoj v posledních 5 letech signalizuje v zásadě stagnaci zatížení komunikační sítě. Dílčí poklesy hodnot zatížení jsou do jisté míry dány změnou metodiky sčítání. 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). Přesto lze vývoj zatížení v posledních 5 letech hodnotit jako stagnaci, na kterém se podepsala současná hospodářská situace a nárůst cen pohonných hmot.

Z hlediska aktuálnosti výstavby lze předpokládat, že prioritu bude mít výstavba přeložky sil.I/44 v úseku jižně Šumperka. Pro celkové zlepšení vazeb okresu Jeseník na vnitrozemí ČR lze předpokládat v následné fázi výstavbu přeložek v úseku Jeseník – Šumperk. Žádný časový horizont ale není sledován. S ohledem na fakt, že se v úseku sil.I/44 mezi Jeseníkem a Šumperkem jedná o silniční tah s intenzitami v rozpětí 1900 - 8800 voz/24 hod, bude výstavba probíhat po etapách s přihlédnutím k reálnému efektu výstavby nové trasy I/44.

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1. ZÁSADY ŘEŠENÍ

Přeložka I/44 byla prověřována pro návrhovou kategorii S 11,5/70 a S 9,5/70, vyvolaná přeložka sil.I/11 byla navrhována v kategorii S 9,5/70. Toto šířkové uspořádání vychází z návrhu kategorizace silniční sítě dle podkladů ŘSaD ČR.

3.2. IDEOVÉ VARIANTY ŘEŠENÍ

V zájmu objektivity posouzení požadavku obce na korekci trasy přeložky sil.I/44 bylo prověřeno více variant, pro které byl zpracován ideový návrh situačního řešení a byly charakterizovány základní prvky uspořádání. Tyto vstupní návrhy jsou dokladovány souborem grafických příloh B.4, B.5, B.6 a B.7. V zásadě se jednalo o čtyři koridory, které byly pro přehlednost označeny písmeny A, B, C a D:

- koridor A – původní trasa dle zpracované studie z r.2008,
- koridor B – nová trasa vedená v souběhu s tratí směr Kouty n.D. a to podél jejího východního okraje,
- koridor C – koridor v údolí řeky Desná, vedený západně zastavěných ploch Rapotína (zpracováno s ohledem na požadavek zástupců obce Petrov nad D. na posouzení možnosti vedení trasy mimo území obce Petrov nad D.)
- koridor D – koridor vedený mimo údolí řeky Desná (zpracováno s ohledem na požadavek zástupců obce Petrov nad D. na posouzení možnosti vedení trasy mimo území obce Petrov nad D.).

Varianta A1 – řešení přebírající směrové řešení ze zpracované studie, návrh respektuje koridor dle ZÚR, oproti dosud sledovanému řešení je navrženo výškové řešení s dílčím snížením nivelety a omezením délky trasy vedené po estakádě. Návrh respektuje stávající železniční trať do Sobotína (počet vlaků v pracovním dni v obou směrech 22 spojů /24 hod). Původní estakáda na tahu I/44 délky cca 0,5km je rozdělena na více mostů se zemními tělesy mezi nimi. Je navržena dílčí modi-

fikace tvaru mimoúrovňové křižovatky, byl však zrušen byl návrh nadjezdu železniční tratě směr Kouty n.D. s negativním dopadem na rozvojové plochy.

Varianta A2 – řešení přebírající směrové řešení ze zpracované studie, návrh respektuje koridor dle ZÚR, oproti dosud sledovanému řešení je navrženo radikální snížení nivelety a redukce mostních objektů. Návrh předpokládá zrušení stávající železniční tratě do Sobotína. Příčná vazba pěších a cyklistů je vedena podchodem, ale křížení silnic I. třídy a II. třídy je řešeno okružní křižovatkou. Byl zrušen návrh nadjezdu železniční tratě směr Kouty n.D. s negativním dopadem na rozvojové plochy.

Varianta B1 – řešení navrhuující vedení trasy přeložky v souběhu s železniční tratí směr Kouty n. D. (integrovaný dopravní koridor), návrh již nerespektuje koridor dle ZÚR, uspořádání zachovává extravilánový režim na trase přeložky I/44, kolize se omezují pouze na napojení rampy jednovětвовé mimoúrovňové křižovatky. Návrh respektuje stávající železniční trať do Sobotína. Křížení silnic I/44 a I/11 je koncipováno jako jednovětвовá mimoúrovňová křižovatka s plynulým vedením sil.I/11 směrem k přeložce I/44.

Varianta B2 – řešení navrhuující vedení trasy přeložky v souběhu s železniční tratí směr Kouty n. D. (integrovaný dopravní koridor), návrh již nerespektuje koridor dle ZÚR, uspořádání zachovává extravilánový režim na trase přeložky I/44, kolize se omezují pouze na napojení rampy mimoúrovňové křižovatky. Návrh respektuje stávající železniční trať do Sobotína. Oproti verzi A1 se liší pouze doplněním mimoúrovňové křižovatky o direktní rampu pro vazby sil.I/11 směrem na Šumperk. Navržené rampy zajišťují plynulost vazeb od Sobotína směrem na Šumperk a omezují kolize na trase přeložky. Návrh se přímo nedotýká rozvojových ploch obytné zástavby poblíž železniční stanice.

Varianta B3 – řešení navrhuující vedení trasy přeložky v souběhu s železniční tratí směr Kouty n. D. (integrovaný dopravní koridor), návrh již nerespektuje koridor dle ZÚR, uspořádání potlačuje návrhem okružní křižovatky extravilánový režim provozu na trase přeložky I/44. Návrh předpokládá zrušení stávající železniční tratě do Sobotína. Křížení silnic I/44 a I/11 je koncipováno jako okružní křižovatka. Původní trasa silnice I/11 směrem na Šumperk je převedena do silnic II. třídy. Trasa je vedena po obvodu rozvojových ploch obytné zástavby poblíž železniční stanice. Dopravní obsluha místní části je zajištěna stávajícími místními komunikacemi se zachováním napojení na silnici II. třídy (původní silnici I/11).

Varianta B4 - řešení se od varianty B3 liší stavebním uspořádáním okružní křižovatky, kdy jsou ramena silnice I. třídy připojeny pod jinými úhly, tak aby do okružní křižovatky je byla napojena také účelová komunikace napojující areál průmyslových ploch.

Varianta B5 – řešení navrhuje vedení trasy přeložky v souběhu s železniční tratí směr Kouty n. D. (integrovaný dopravní koridor), návrh již nerespektuje koridor dle ZÚR, uspořádání zachovává extravilánový režim na trase přeložky I/44, kolize se omezují pouze na napojení rampy jednovět-vové mimoúrovňové křižovatky. Návrh předpokládá zrušení stávající železniční tratě do Sobotína, kterou je navrhováno přebudovat na cyklistickou stezku. Stávající železniční přejezd tratě směr Kouty nad D. bude nahrazen přechodem pro pěší a cyklisty. Automobilová doprava bude převede-na na nově vybudovaný nadjezd. Jeho trasování ovlivňuje rozvojové plochy obytné zástavby poblíž železniční stanice.

Varianta B6 - řešení se od varianty B5 liší jen redukcí rozsahu přeložky sil.I/11. V této verzi je ve větší míře využit stávající koridor silnice I/11, ostatní prvky řešení jsou zachovány.

Varianta B7 - řešení se od varianty B5 liší jen tím, že plynulost vedení byla ponechána pro stávající koridor I/11, ostatní prvky řešení jsou zachovány. Nadjezd tratě je situován dále od stávající zástavby, ale blíže k rozvojovým plochám obytné zástavby.

Varianta B8 - řešení se od varianty B7 liší jen redukcí rozsahu přeložky sil. I/11. V této verzi je ve větší míře využit stávající koridor silnice I/11, ostatní prvky řešení jsou zachovány.

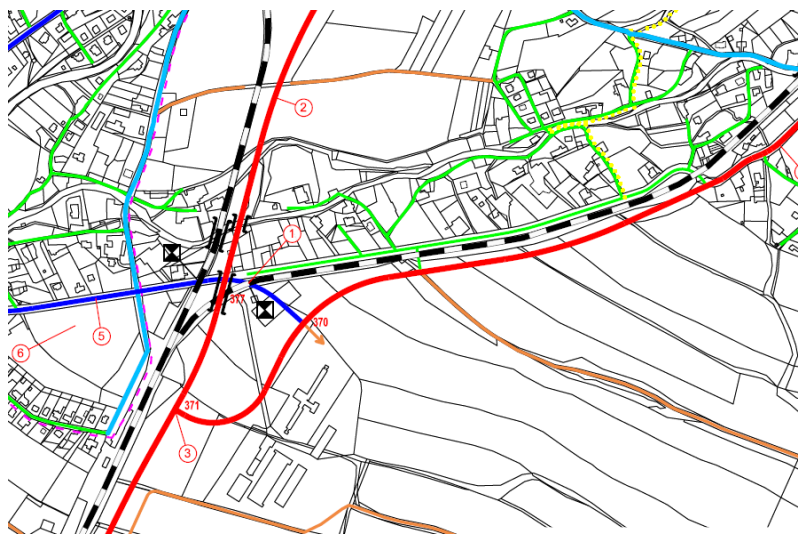
Varianta C1 – tato verze předpokládá vedení trasy části silnice I/11 a I/44 mimo obec Petrov, rezignuje ale na původně sledovaný jízdní standard extravilánového tahu I/44. Návrh předpokládá odbočení sil. I/44 z navrhované trasy přeložky v severní partii města Šumperk průchodem přes oblast stávající zahrádkářské kolonie, Po kratším úseku vedení ve stávajícím koridoru trasa směřuje do obchvatu obcí Vikýřovice a Rapotín. V obci Petrov se trasa vrací do původní stopy koridorem místních komunikací s dopadem na stávající obytnou zástavbu. Problematické bude řešení kolizí se sítí stávajících místních a účelových komunikací, navíc trasa bude v některých úsecích vykazovat parametry pouze na cca 50 km/hod (R 150m). Jedná se o velmi sporné řešení bez jednoznačně definovatelného přínosu, které slouží jako průkaz nevhodného variantního trasování západně železniční tratě. Varianta byla posouzena s ohledem na požadavek zástupců obce Petrov nad D. na vedení přeložky sil.I/44 mimo území obce.

Varianta C2 - verze sleduje vedení I/44 mimo obec Petrov, rezignuje na původně sledovaný jízdní standard extravilanového tahu I/44. Návrh předpokládá odbočení sil. I/44 z navrhované trasy přeložky v severní partii města Šumperk průchodem přes oblast stávající zahrádkářské kolonie. V dalším úseku trasa vede ve stávajícím koridoru I/44 až po křižovatku se sil. I/11, kterou je navrhováno přestavět na okružní křižovatku. V dalším úseku vede do obchvatu, který naváže na dosud sledovanou trasu obchvatu Velkých Losin. Jedná se o velmi sporné řešení bez jednoznačně definovatelného přínosu, které slouží jako průkaz nevhodného variantního trasování. Varianta byla zpracována s ohledem na požadavek zástupců obce Petrov nad D. na vedení mimo území obce.

Varianta D – řešení sledující vedení hlavního komunikačního propojení Šumperku a Jeseníka zcela novou trasou vedenou nikoliv přes Červenohorské, ale Ramzovské sedlo. Společným prvkem s variantami C je předpoklad odbočení sil. I/44 z navrhované trasy přeložky v severní partii města Šumperk průchodem přes oblast stávající zahrádkářské kolonie. Jedná se o zcela nový blíže nepro-
věřovaný námět se zásadním přehodnocením trasování tahu I/44, který zcela přesahuje zadání studie a její řešené území. Varianta byla zvažována s ohledem na požadavek zástupců obce Petrov nad D. na vedení mimo území obce. Jedná se o velmi sporné trasování s několika velmi problematickými úseky – zejména v oblasti Hanušovice a Lázně Lipová.

3.3. VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ VARIANT SE ZÁSTUPCI OBCE PETROV, KÚ OK A ŘSAD ČR

Po konzultacích se zástupci obce Petrov nad D., zástupci ŘSAD ČR Brno a KÚ Olomouckého kraje byla vybrána jako kompromisní řešení akceptovatelné všemi stranami po následné rozpracování varianta B1.



Hlavními znaky výsledné verze jsou následující prvky:

- trasování přeložky sil.I/44 je vedeno v souběhu s železniční tratí jako společný dopravní koridor,
- respektování železniční tratě na Sobotín,
- uspořádání bez nadjezdu železniční tratě směr Kouty n.D., které by ve svém důsledku negativně ovlivnilo rozvojové plochy poblíž železniční stanice,
- respektování požadovaného režimu extravilánového tahu sil. I/44 pro spojení okresů Jeseník a Šumperk pro povolenou rychlost 90 km/hod.

Do návrhu byly zapracovány připomínky zástupců obce ke vstupnímu pracovnímu podkladu:

- do návrhu výškového řešení byla zapracována varianta s omezením výšky zemního tělesa severně stávající sil.I/11 (trasa účelové komunikace severně vodoteče bude přerušena, dopravní vazby jsou zajištěny jinou komunikací),
- trasování přeložky sil.I/11 v místě napojení na sil.I/44 bylo upraveno tak, aby respektovalo stávající vzdušné vedení VN a tím i pozemky využívané průmyslovým areálem (významný zaměstnavatel v obci). Jedná se o obcí požadované přisunutí navržené stykové křižovatky oproti původnímu ideovému návrhu co nejbližší k nadjezdu při respektování požadavku na rozhledy dle ČSN 73 6102. S ohledem na tento požadavek bylo navrženo vhodné rozřazení v křižovatce, které splnění tohoto požadavku umožní,
- křížení sil. III.třídy (severně vodoteče) bylo řešeno nadjezdem nad přeložkou sil.I/44
- pro potřeby obecního úřadu byla připravena jednoduchá simulace pohledu na trasu přeložky v místě křížení stávající sil. I/11.

3.4. CHARAKTERISTIKA VÝSLEDNÉHO ŘEŠENÍ VARIANTNÍ TRASY PŘELOŽKY SIL.I/44

3.4.1. SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ TRASY

Směrové a výškové parametry jsou dokladovány situací a podélným profilem (viz. grafické přílohy č. B.8 a B.10.). Hlavním prvkem je vedení trasy přeložky v souběhu s tratí na Kouty nad Desnou. Přeložka je vedena v souběhu s tratí v odstupu osy železniční tratě a osy komunikace cca 45 – 65m. Tento odstup zajišťuje potřebný volný prostor pro objekty související s provozem obou těchto dopravních tras i pro nezbytné odclonění tratě od komunikace (výsadba vegetace pro vyloučení oslnění strojvedoucích protijedoucími automobily a.j.). Cílem je minimalizovat negativní dopad

přeložky na souvislý pás obytného území, který tento liniový dopravní tah kříží. Součástí stavby přeložky sil.I/44 je i návrh lokální přeložky sil.I/11 v délce cca 800m, který odstraní současně nevyhovující křížení železniční tratě na Sobotín s minimalizovaným směrovými poloměry.

Navržené směrové poloměry oblouků na trase sil.I/44 v rozpětí R1350 až R2000 m odpovídají požadavkům normy na návrhovou rychlost 80 km/hod (resp. 70km/hod). Ve staničení cca 0,25 - 0,60 km je navržen směrový oblouk o R=2000 m s oboustrannou symetrickou přechodnicí L=135 m. Potom následuje přímý úsek délky cca 907 m. Dále ve staničení cca 1,500 – 2,035 km je navržen směrový oblouk o R=1500 m s oboustrannou symetrickou přechodnicí L=135 m. Potom následuje krátká mezipřímá (inflex) cca 18 m a ní se napojuje ve staničení cca 2,053 – 2,800 km směrový oblouk o R=1350 m s oboustrannou symetrickou přechodnicí L=135 m. V posledním úseku přeložky sil. I/44 ve staničení 2,800 – 4,201 km je navržen rovný úsek délka cca 1400 m.

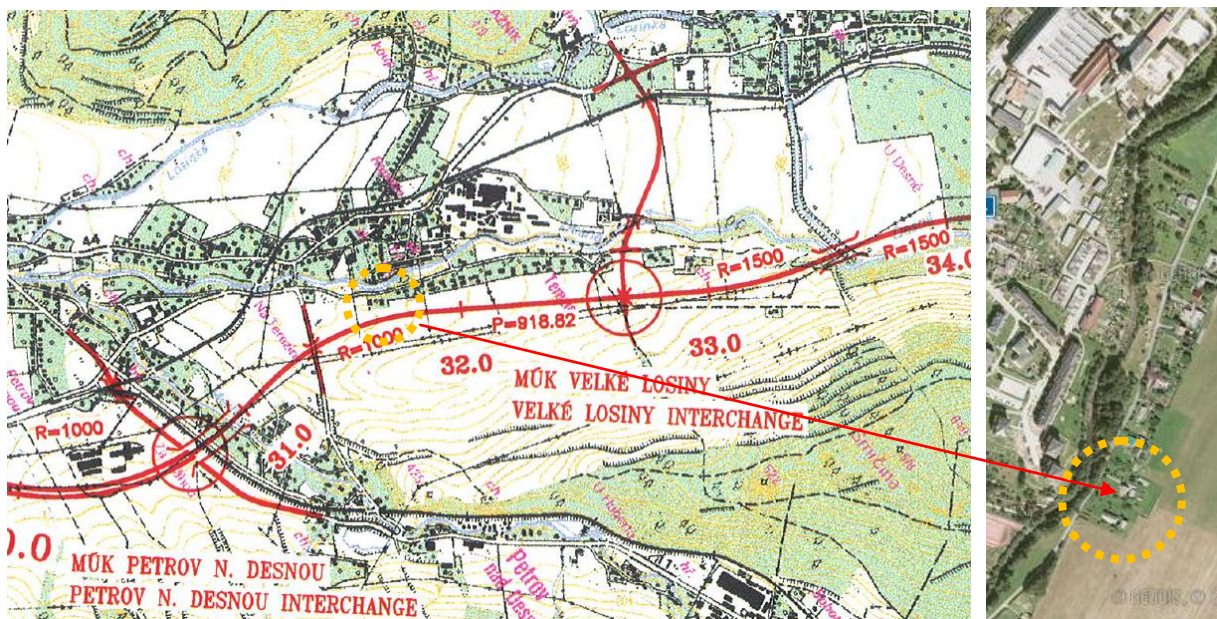
Navržené výškové poloměry oblouků R 5000 až R 31000 m odpovídají požadavkům normy na plynulé a pohodlné vedení trasy. Návrh výškového řešení také předpokládá použití sklonů nivelety v rozmezí od 1,00 do 3,55 %. Ve staničení cca 0,092 – 0,108 je navržen vrcholový oblouk o R=10000 m a niveleta je potom vedena ve sklonu 1,01%. Dále ve staničení cca 1,524 – 1,650 je navržen údolnicový oblouk o R=5000 m a niveleta je potom vedena ve sklonu 3,51%. V místě mostní konstrukce je navržen vrcholový oblouk o R=5000 m ve staničení cca 1,661 – 2,000 km a niveleta je potom vedena ve sklonu 3,18%. Dále ve staničení cca 2,013 – 2,223 km je navržen údolnicový oblouk o R=5000 m a niveleta je potom vedena ve sklonu 1,03%. Poslední změna sklonu nivelety je ve staničení cca 2,957 – 3,166 km, kde je navržen údolnicový oblouk o cca R=31000 m. Do konce trasy přeložky je již niveleta vedena ve sklonu 1,71 %.

Přeložka I/44 byla navržena v kategorii S 11,5/80, t.j. v šířkovém uspořádání 2 x 3,5m pro jízdní pruhy, 2 x 0,25 vodící pruh a 2 x 1,5m zpevněná krajnice. V druhé polovině trasy přeložky je navržena kategorie S 9,5/70, t.j. v šířkovém uspořádání 2 x 3,5m pro jízdní pruhy, 2 x 0,25 vodící pruh a 2 x 0,5m zpevněná krajnice. Přeložka I/11 byla navržena v kategorii S 9,5/60, t.j. v šířkovém uspořádání 2 x 3,5m pro jízdní pruhy, 2 x 0,25 vodící pruh a 2 x 0,5m zpevněná krajnice.

Základní návrh směrového řešení upravené trasy přeložky sil.I/44 na severním i jižním konci řešeného úseku průchodu přes zastavěné území obce Petrov nad D. navazuje na trasu dle studie z r.2008.

Pro trasování přeložky v návazném severním úseku směrem na Velké Losiny nebyly k dispozici jednoznačné podklady o směrovém řešení. Trasa v tomto úseku je již ale vedena v zásadě po terénu

se stoupáním cca 1%. S ohledem na omezení negativních vlivů dopravy byla do výsledné varianty zapracována trasa s větším odstupem od obytné zástavby. Důvodem bylo zvětšení odstupu zastavěné části obytné zástavby, zejména v km 2,800 – 2,900 km.



Vzhledem k relativně volnému území je však možné trasu od km cca 2,2 (kilometrů dle této studie) směrem na Velké Losiny směrově modifikovat dle konkrétních požadavků a docílit i větší odstup. Potřebný prostor k tomu dává navržený návrhový koridor v tomto volném úseku.

Navržená trasa vyžaduje při průchodu podél tratě demolici přibližně 2 obytných objektů. Stavbou nebudou přerušeny důležité příčné vazby v území. Niveleta mostu bude vedena cca 6,5m nad terénem, délka mostu i rozsah návazných zemních těles jsou oproti původní verzi výrazně omezeny, což redukuje narušení pohledových os.

3.4.2. KŘÍŽOVATKY A NAPOJENÍ ÚZEMÍ

Pro napojení na přeložku I/44 se v řešeném území nachází pouze jedna mimoúrovňová jednovětвовá křižovatka, křížení se sil. III/01122 je řešeno nadjezdem této silnice III. třídy nad sil. I/44 bez vzájemného propojení. V etapě lze předpokládat využití koridoru sil. III. třídy pro etapové napojení vybudované přeložky od Šumperku na stávající sil. I/44.

Na trase lokální přeložky sil. I/11 je navrženo několik stykových resp. průsečných křižovatek, které zajistí dopravní napojení zastavěného území podél jeho severní hrany a dále pak napojení účelových komunikací sloužících pro obsluhu území jižně přeložky I/11.

Způsob napojení průmyslového areálu jižně přeložky sil. I/11 bude upřesněn až v době přípravy stavby s přihlédnutím k reálné funkci areálu. Doporučováno je zapojení do křižovatky napojující stávající sil. I/11 (výhledové silnici v majetku kraje (asi sil. II. či III. třídy)

3.4.3. VEŘEJNÁ OSOBNÍ, PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Komunikační řešení respektuje současné vedení autobusových i železničních linek, dopravní obsluha území se tedy nemění. V rámci stavby je navrženo dobudování pěší trasy podél stávající sil. I/11. vč. nových pěších přechodů přes železniční tratě, které jsou od železničních přejezdů odděleny travnatým pásem. Cyklistických tras se návrh přeložky I/44 a I/11 nedotýká.

3.4.4. DOPAD NAVRHOVANÉ PŘELOŽKY NA KRAJINU A NA POHLEDOVÉ OSY

Původní návrh předpokládal mimoúrovňové křížení údolí řeky Merty cca 500m mostní estakádou, která by byla dominantním prvkem, trasovaným přes urbanizované území, s negativním dopadem na celkovou scénu údolí. Výrazným rušivým prvkem by byl i nadjezd stávající sil. I/11 a tratí směr Kouty n.D.

U navržené výsledné verze variantní trasy přeložky sil. I/44 trasované podél tratě směr Kouty n.D. lze docílit v porovnání s původní trasou příznivějšího začlenění do krajiny, původně veliký velký mostní objekt bude nahrazen cca 70 dlouhým nadjezdem stávající sil. I/11 (asi budoucí sil. II. třídy) a tratě do Sobotína. Nadjezd tratě směr Kouty n.D. s dopadem na rozvojové plochy v centru byl vypuštěn zcela.

Kromě příznivějšího začlenění výhledové dostavby silniční sítě do území, které m.j. zohledňuje i reálné dopravní zatížení (viz. výsledky rozboru sčítání), bude toto řešení znamenat i výrazné omezení stavebních nákladů.

3.4.5. ETAPIZACE VÝSTAVBY PŘELOŽKY

Za aktuální výstavbu lze označit úsek sil. I/44 od Mohelnice po Šumperk, na kterém probíhá v různých etapách postupná výstavba obchvatů. V souvislosti s tím je připravována výstavba tahu R35 do Mohelnice směrem na Hradec Králové, která by v komunikační síti republiky měla plnit funkci paralelního tahu dálnice D1 Brno – Praha s cílem jejího odlehčení. Za záměr ve vzdáleném horizontu lze označit výstavbu extravilanového tahu sil. I/44 v úseku Šumperk – Jeseník s extrémně náročným tunelem pod Červenohorským sedlem. Jedná se o úsek, který by měl zajistit adekvátní napojení okresu Jeseník na vnitrozemí ČR.

Přeložka sil.I/44 podle názoru zpracovatele však není a nebude vnímána jako trasa, po které by měl být veden významný tah tranzitní mezinárodní dopravy od Polska směřující do vnitrozemí. Zajištění dopravní obsluhy území pro hospodářskou kooperaci s návazným územím, zvýšení atraktivity území pro ekonomický rozvoj a rozvoj hospodářské činnosti je v této ose ale důležité pro napojení města Jeseník na vnitrozemskou komunikační síť. Vybudování přeložky umožní vymístit z průtahu tranzitní osobní a nákladní dopravu. O termínu realizace rozhodne vývoj řady kritérií, o nichž lze v dané chvíli pouze spekulovat. Pro řešený tah je v současné době aktuální pouze hájení koridoru v rozsahu potřebném pro pozdější výstavbu. Snahou zpracovatele bylo navrhnout uspořádání, v němž bude tento výhledový motiv blokovat rozvoj území co možná nejméně.

4. ZÁVĚR

Úkolem územní studie „Posouzení polohy koridorů I/44 a I/11 na území obce Petrov n.D.“ bylo prověření možnosti vedení přeložky silnice I/44 v poloze, která by znamenala menší dopad na obytné území. Výsledné řešení navrhuje trasování přeložky v souběhu s železniční tratí na Kouty nad Desnou. Vedení obou dvou tahů ve společném integrovaném dopravním koridoru představuje vedení přeložky sil.I/44 s nejmenšími negativními dopady na stávající obytnou zástavbu a z hlediska územního plánu představuje řešení, které v co nejmenší míře blokuje rozvoj území. Rozsah mostních objemů byl v této verzi výrazně omezen, takže dojde i k omezení investičních nákladů. Jedná se ale o trasu, jejíž zapracování do územního plánu je podmíněna aktualizací koridoru definovaného v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje.

V Ostravě, srpen 2014

Ing.Nečas Bedřich, Bc. Haleš David

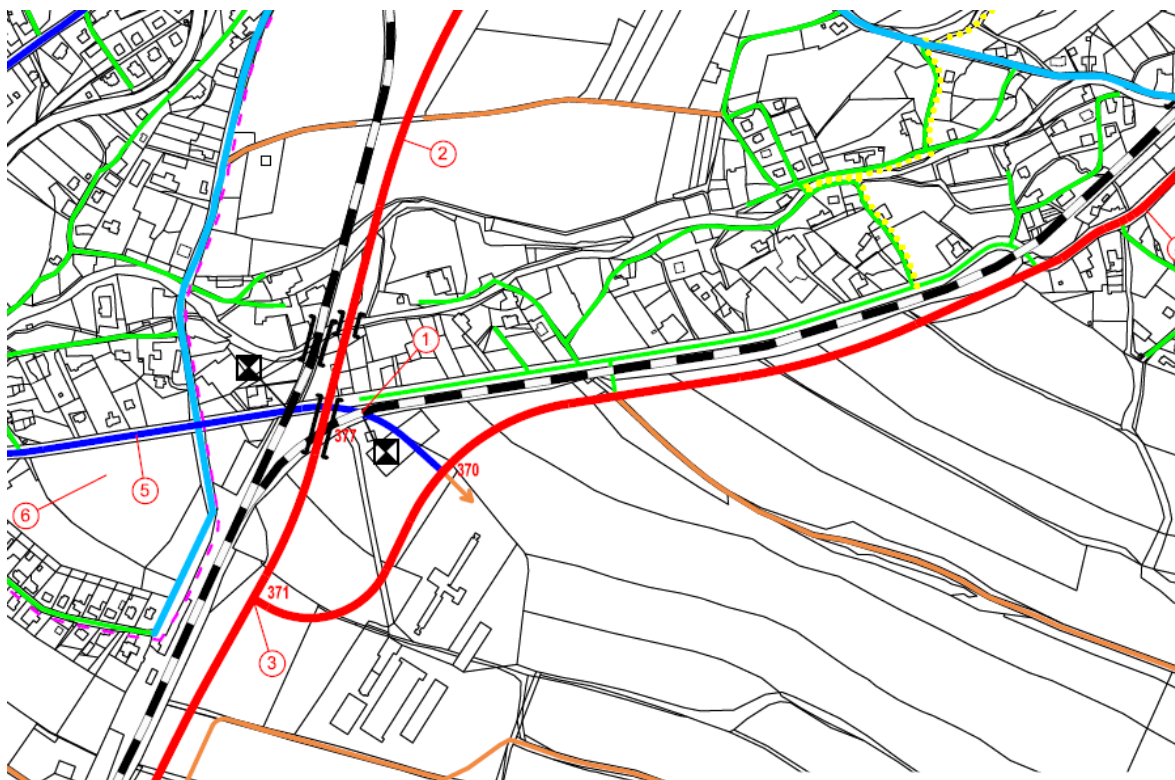
ZÁZNAM

**z projednání konceptu návrhu studie „Posouzení koridorů I/44 a I/11 v oblasti Petrova n.D.“,
konaného dne 17.7.2014 na OÚ Petrov nad Desnou**

Přítomni:

- Ing.Vaníček, starosta obce, p.Kulich, místostarosta obce – obec Petrov nad D.
- Ing.Nečas, Bc.Haleš - UDI Morava s.r.o.

Na jednání předložili zástupci UDI MORAVA s.r.o. koncept situačního a výškového řešení varianty B1 (viz.schéma), která byla po předchozích pracovních konzultacích se zástupci obce Petrov nad D., zástupci ŘSaD ČR Brno a KÚ Olomouckého kraje vybrána jako kompromisní řešení, akceptovatelné všemi stranami po následné rozpracování.



Hlavním znakem této verze jsou následující prvky:

- trasování přeložky sil.I/44 je vedeno v souběhu s železniční tratí jako společný dopravní koridor,
- respektování železniční tratě na Sobotín,
- uspořádání bez nadjezdu železniční tratě směr Kouty, které by ve svém důsledku negativně ovlivnilo rozvojové plochy poblíž železniční stanice,
- respektování požadovaného režimu extravilánového tahu sil. I/44 pro spojení okresů Jeseník a Šumperk pro povolenou rychlost 90 km/hod.

Po seznámení zástupců obce s konceptem návrhu vč. variant výškového řešení a po terénní pochůzce byly definovány následující připomínky, které budou zapracovány do návrhu řešení:

- do návrhu výškového řešení bude převzata varianta s omezením výšky zemního tělesa severně stávající sil.I/11, trasa účelové komunikace severně vodoteče bude přerušena,
- trasování přeložky sil.I/11 v místě napojení na sil.I/44 bude upraveno tak, aby respektovalo stávající vzdušné vedení VN a tím i pozemky využívané průmyslovým areálem (významný zaměstnavatel v obci). Jedná se o obcí požadované prisunutí navržené stykové křižovatky oproti původnímu ideovému návrhu co nejbližší k nadjezdu při respektování požadavku na rozhledy dle ČSN 73 6102,
- s ohledem tento požadavek informoval zpracovatel o návrhu na vhodné rozřazení v křižovatce, které splnění tohoto požadavku umožní,
- křížení sil. III.třídy (severně vodoteče) bude řešeno nadjezdem nad přeložkou sil.I/44
- pro potřeby obecního úřadu bude připravena jednoduchá simulace pohledu na trasu přeložky v místě křížení stávající sil. I/11.

Upravený návrh bude zaslán všem zúčastněným - obec Petrov nad D., ŘSaD ČR Brno a KÚ Olomouckého kraje, k vyjádření.

Zaznamenal: Ing. Nečas