

Priority výstavby silniční sítě v ČR

Milan Körner

V souvislosti s potřebnými úsporami ve výdajích státu, které by měly směřovat ke zmenšení veřejného zadlužení, přišlo i Ministerstvo dopravy s návrhem „Priorit ve výstavbě dálniční sítě“. Cílem této aktivity je soustředit omezené investiční prostředky na stavby, které by za této situace měly být upřednostněny. Jsou zde uvedeny dálnice i rychlostní silnice (R) a silnice I. tř. č. 11.

Tento materiál lze nepochybně uvítat, neboť v ČR postup výstavby přes vysokou investiční náročnost zdaleka neodpovídá skutečným potřebám, ale do značné míry je odrazem regionálního lobování. Jednoznačné stanovení priorit je tedy i významným koncepčním sdělením.

Z hlediska mezinárodních vazeb jsou významnější spojení mezi hlavními metropolitními regiony než dálkové trasy procházející v dlouhých úsecích méně urbanizovaným územím. V této souvislosti by bylo žádoucí iniciovat v některých případech změny vedení hlavních a základních tras evropské sítě (dohoda AGR) přes území ČR, tak aby ve větším rozsahu využívaly dokončených či rozestavěných tras vybrané silniční sítě.

Mezi významné středoevropské regiony (více jak 1 mil. obyv.) lze v ČR zařadit jen Pražský region. Z blízkých regionů sousedních zemí jsou to regiony SRN: München, Nürnberg a Dresden, v Rakousku Wien a Polsku Katowice.

S určitým odstupem jsou to dále polské regiony Wrocław a Krakow (s jádrovými městy nad 500 tis. obyv.) a německý Chemnitz/Zwickau s více než 750 tis. obyv.

Mezi ostatní středoevropské regiony lze zařadit slovenský region Bratislava/Trnava a s odstupem regiony Brna, Ostravy a rakouský Linz/Wels.

V současné době je možné souvislé kapacitní spojení jen s regiony München, Nürnberg a Bratislava. Rozestavěny jsou chybějící úseky na Dresden (na české straně) a Katowice (v obou zemích).

Pro republikové vazby jsou významné regionální aglomerace (s více jak 150 tis. obyv.). Z těchto aglomerací postrádá (téměř v celém rozsahu) spojení s Prahou (resp. napojení kapacitní trasou) Českobudějovická aglomerace a do dokončení dálnice D8 též aglomerace Ústí n. L./Teplice.

Při omezení investic je pochopitelně žádoucí dokončit především rozestavěné stavby, a to i v případech, že jejich přínos není vždy z celorepublikového hlediska výjimečný.

Dále byly formulovány priority absolutní a potřeby naléhavé a ostatní záměry.

Téměř bez výhrady lze souhlasit s navrženými absolutními prioritami (kategorie 1), kterými jsou:

- dokončení dvou částí Pražského okruhu (R1) – severozápad, jihovýchod,
- trasa R35 Opatovice – Mohelnice v celém rozsahu,
- trasa D3 v prostoru Českých Budějovic (Borek – Třebonín),
- trasa I/11 od R48 ve směru na Slovensko.

Za problematické lze považovat zařazení do této skupiny úseku D3, který vzhledem ke své kvalitě (S 11,5; mimoúrovňové křižovatky) nevyžaduje okamžité nahrazení kapacitní trasou. Jedná se o silnici I/3 Veselí n. L. – Borek. Na této trase (E55) jsou podstatně významnější úseky, a to Velešín – Suchdol a pochopitelně nový úsek D3 v území jižně Prahy (Jesenice – Chrástany s navazující Václavickou spojkou).

Rovněž lze souhlasit s kategorií 2 (naléhavá potřeba), kde je snad otázkou nezbytnost rychlého zkapacitnění úseku I/52 Pohořelice – Mikulov (sever) s parametry S11,5.

Spíše lze do této kategorie zařadit dokončení obchvatu Znojma. Silnice I/38 je součástí trasy E59 a umožňuje nejkratší spojení Praha – Wien.

Do této etapy by rovněž patřila trasa R7 Slaný – Louny. Silnice R7 je poněkud absurdně stavěna ve směru od Chomutova, kde zatížení je výrazně nižší (v Lounech se odpojují silnice ve směru na Most a Bilinu).

Silnice R7 sice není v evropské síti, avšak přes Chemnitz a Leipzig (dálnice A72 spojující tyto metropolitní regiony by měla být dokončena v r. 2011) umožňuje nevhodnější spojení z Prahy ve směrech na Hannover – Hamburg, Göttingen– Dortmund (Ruhrgebiet), Erfurt – Giessen – Köln/Frankfurt.

Kategorie 3 (ostatní potřeba) zahrnuje zbytek navrhované sítě (dle usnesení vlády č. 741 z 21. 7. 1999). V této kategorii jsou zahrnuty jak R3 (po r. 2015 jediný deficit na trase E55) v rámci celé Evropy, tak i R7 Slaný – Louny.

Koncepce české nadřazené silniční sítě výrazně preferuje dálnice (D) a rychlostní silnice (R) a to i v koridorech či úsecích, které jak z hlediska středoevropských, tak i republikových vazeb kapacitní trasy nepotřebují. Týká se to zejména některých tangenciálních spojení center obdobné kategorie a tras, procházejících mimo urbanizovaná území bez větších měst.

Chybná je představa, že nová trasa převzme zatížení, které je převážně indukováno regionálními vazbami (vzájemné propojení sídel). Tyto vazby zůstanou na stávajících koridorech, účinnost nové trasy odvozená převážně indexováním je sporná, modely zatížení pro zdůvodnění potřebnosti jsou v řadě případů účelově nadhodnocené.

Navrhované priority se nezabývají

(s výjimkou I/11, která by měla navázat na slovenskou dálnici D3) dalšími silnicemi I. třídy, přestože řada z nich je součástí hlavních či základních tahů Evropské sítě (některé české trasy D a R jsou dosud jen v síti doplňkové).

Významným problémem je, že strategie rozvoje české silniční sítě nejen, že nereaguje na potřebu propojení na významné středoevropské regiony a aglomerace, ale ani nereaguje na existenci kvalitních silnic, zejména v SRN dovedených až k hranicím ČR. Jsou to zejména:

- B20 Landau (A92 – E53) – Straubing (A3 – E56) – Cham – Furt im W. – Folmava,
- B16 – B85 Regensburg – Roding – Cham s pokračováním B20,
- B12 Passau (A3 – E56) – Freyung – Strážný ve směru na München je tato silnice postupně nahrazována dálnicí A94 a je po ní též vedeno nejkratší spojení München – Simbach/Braunau – Linz (E552).

Deficity v německé silniční síti na významných trasách ve vztahu k území ČR jsou:

- úsek B174 Zschopau – Marienberg; přeshraniční spojení Marienberg – Chomutov není nezbytné sledovat v kapacitních parametrech,
- úsek B178 Löbau – Zittau; toto spojení navazuje na českou trasu I/35 Bílý Kostel – Hrádek n. N.

Poněkud jiná je situace v Rakousku, kde zatím k hranicím ČR není dokončena žádná trasa. S výhledem k r. 2015 však lze předpokládat realizaci ve třech nejvýznamnějších koridorech:

- A5 (E461) Wien – Mikulov,
- S3 (E59) Wien – Znojmo,
- S10 (E55) Linz – Horní Dvořiště.

Ve stejné době je z hlediska přípravy zřejmé možné jen dokončení R52 – obchvat Mikulova.

Trasa R3 (E55) je v prioritách zařazena až do třetího pořadí, trasa I/38 (E59) pro spojení Wien – Jihlava – Praha se v prioritách neobjevuje vůbec.

V ČR v podstatě neexistují rozsáhlejší úseky „hlavních silnic“ (významné silnice I. tř.), které by byly vybaveny mimoúrovňovými křižovatkami, neexistují ani třípruhové silnice (vystřídány třípruh). Tyto typy komunikací (v některých případech, zejména v aglomeracích, doplněné čtyřpruhovými úseky) umožňují vyšší rychlost (až 110 - 120 km/hod.) a zároveň mají postačující přenosovou kapacitu pro realizaci potřebných vazeb.

Zatížení naprostě většiny silnic je výrazně odlišné u úseků v prostorech metropolitních regionů a velkých aglomerací a úseků procházejících řídkým osídlením, v ČR se však až na výjimky navrhuje se stejným kapacitním profilem.

Nízké zatížení vykazuje většina příhraničních úseků, stejně jako úseky překračující hranice některých krajů, souvislé čtyřpruhové jsou v některých případech zbytečným luxusem.

ČR patří ve středoevropském prostoru spíše k podprůměrně zalidněným zemím. Vysoká koncentrace obyvatel je jen v Pražském metropolitním regionu, na Ostravsku a Ústecku. Tomu v podstatě odpovídá hustota silničních sítí, nikoliv však její kvalita. V těchto územích a dále v Brněnské a Hradecko-pardubické aglomeraci jsou vyšší nároky na potřebu kapacitních tras (úseků) a to i mimo hlavních silnic (D, R), přenášejících též meziregionální vazby.

Cílem rozvoje silniční sítě by mělo být komplexní řešení, které je potřebné promítnout i do „Priorit výstavby“. Zatížení některých dálnic, zejména D1, je mj. důsledkem toho, že v tomto koridoru jsou vedeny vazby z důvodů, že jiné významné hlavní silnice jsou ve velmi špatném stavu a nejsou proto pro dálkové spojení využitelné.

Urychlení výstavby R35 Opatovice – Mohelnice by mělo znamenat nejen významné odlehčení dálnice D1, ale zásadní přínos do kvalitativního uspořádání nadřazené silniční sítě v důsledku optimalizace vazeb.

Za značně problematický lze považovat záměr na celkové rozšíření D1 v kontextu s budoucím uspořádáním sítě, kdy některé současné vazby by měly být vedeny mimo tento koridor. Nepochybně je potřebné „zkapacitnění“ v prostoru Brněnské aglomerace, kde D1 přenáší též velký podíl regionálních vazeb. Rozšíření však bude potřebné i na vstupních úsecích dálnic D5, D8, D11 do Pražské aglomerace, přetěžován je dnes zejména úsek D5 Beroun – R1.

Pozitivním přínosem „Priorit“ je zařazení některých tras, z hlediska faktických přínosů při dosud navrhovaných parametrech (rychlostní silnice), do kategorie ostatní potřeba. To by mělo vést k opětovnému posouzení těchto záměrů a jejich případnému nahrazení úspornějšími řešeními.

Nepochybně značné úspory jsou v širkovém i podélném řešení dálnic a rychlostních silnic, které v jiných zemích mají ve složitějších územích nižší parametry (a někdy i úseky s nižší max. povolenou rychlostí).

Významné úspory spočívají též při řešení mimoúrovňových křižovatek, které jsou často zbytečně komplikované a územně rozsáhlé. Souhlasit lze i se snížením počtu MÚK, nemělo by to však být v silně urbanizovaném území, neboť by to bylo za cenu zachování silného zatížení v zastavěných územích sídel. Zbytečným luxusem je však napojení izolovaného města velikosti cca 10 tis. obyv. třemi MÚK nebo napojení obce s méně než 3 tis. obyv. v případech, že se nejedná o křižovatku se silnicí I. nebo významnou silnicí II. třídy.

Neúměrné zdržování je též často důsledkem rozvojových ambic řady obcí (vč. těch, kde k žádnému rozvoji za posledních 20 let nedošlo). Důsledkem je prodlužování tras obchvatů nebo neúměrně náročné technické řešení někdy i s tunelovými úseky.

Priority výstavby by neměly být formulovány jen na základě omezených investičních prostředků. Vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura by měla mít dlouhodobou životnost, pro rozhodování o koncepci (včetně priorit) by měly být významné i „provozní“ náklady ve vztahu k optimální dopravní „obsluze“ území (k potřebě realizace dopravních staveb).

V plánování rozvoje dopravních sítí v ČR jsou v řadě případů opomíjeny geografické a ekonomické souvislosti, zejména značně rozdílné rozložení potenciálů. Netýká e to jen území ČR ale v integrované Evropě i vazeb na sousední země. Deficity přejíždějící z doby „železné opony“ v řadě případů nebyly překonány.

Vážné ekonomické důsledky má pocho-pitelné oddalování či prodlužování realizace potřebných staveb. Opožděné řešení problémů na prioritních stavbách mnohdy vede k přesunu investičních prostředků z těchto staveb na stavby s menším celospolečenským přínosem.

Jednoznačné stanovení prioritních staveb by při jejich kvalitní přípravě zřejmě znamenalo významné úspory v oblasti nákladů (vč. provozních) a urychlené odstranění hlavních deficitů v silniční síti.

Ing. Arch. Milan Körner, CSc.
člen redakční rady revue Doprava

Porovnání dokončovaného úseku Pražského okruhu (Slivenec – Modletice) s obdobnými stavbami ve Vídni a Drážďanech

Milan Körner

V druhé polovině r. 2010 by měla být zprovozněna významná jihozápadní část Pražského (silničního) okruhu (R1) Slivenec – Modletice (D1) v kategorii R27,5/100.

Sestává ze tří staveb:	úsek 514 Lahovice – Slivenec	délka 6 030 m
	úsek 513 Vestec – Lahovice	délka 8 377 m
	úsek 512 D1 – Jesenice – Vestec	délka 8 750 m

celková délka trasy 23 157 m.

Současně by měl být zprovozněn přivaděč Vestec (západní část tzv. Vestecké spojky) propojující MÚK Vestec se silnicí II/603 rovněž v kategorii R27,5/100 v délce 1 600 m.

512 celková délka mostů	1 640 m	
513 celková délka mostů	1 720 m	tunelů 2 000 m
514 celková délka mostů	3 400 m	tunelů 1 660 m
celkem mostů	6 760 m	tunelů 3 660 m.

Na trase jsou dvě velké MÚK Lahovice s R4 Modletice s D1 (na k. ú. Nupaky).

Jedná se z hlediska významu o zřejmě nejvýznamnější silniční stavbu v ČR, neboť souvislý jihozápadní úsek Pražského okruhu umožní propojení radiálních tras R7, R6, R5, R4 a D1. Z dalších silnic pak napojení silnice II/603 a II/105 (MÚK Jesenice) a II/559 (MÚK Lochkov).

Nejvýznamnějším nedostatkem je, že součástí stavby nejsou MÚK Komořany a MÚK Jesenice západ (MÚK Modletice by měla být realizována v neúplném rozsahu). Tato skutečnost sice znamená zásadní zlepšení pro tranzitní dopravu, avšak přínos v distribuci vazeb na radiální trasy (mimo D a R) je výrazně omezen.

Součástí „systému“ by měly být též navazující stavby (přivaděče) umožňující propojení okruhu na městskou síť v Praze přeložky Komořanská, Písnická a obchvat Jesenice na trase II/101.

Bez realizace těchto staveb zůstane významná část regionálního zatížení (většího než tranzit) na stávajících komunikacích procházejících téměř souvisle zastavěným územím sídel.

Vzhledem k tomu, že se často diskutuje o vysokých cenách českých „dálnic“ údajně způsobených navazujícími stavbami zaměřuje se tento příspěvek na srovnání zprovožňovaného úseku R1 s nedávno realizovanými stavbami ve Vídni (S1) a Drážďanech (A17), které systémově mají obdobný význam jako úsek R1 Slivenec – Modletice.

Následující text se nezabývá technickými parametry těchto úseků, ale právě souvisejícími investicemi do silniční infrastruktury, které na rozdíl od „dokončovaného“ úseku R1 plně řeší systémové vazby.