

I. ÚVOD.....	4
I.1.Předmět řešení.....	4
I.2.Postup zpracování	4
I.3.Projednávání a doklady.....	4
I.4.Výchozí podklady.....	4
I.5.Používané zkratky a termíny.....	5
I.6.Hodnocení rozvoje dopravní infrastruktury 2004 - 2008.....	6
II.ANALÝZA NADŘAZENÝCH ROZVOJOVÝCH DOKUMENTŮ.....	8
II.1.Dopravní politika České republiky	8
II.1.1.Úvod.....	8
II.1.2.Východiska Dopravní politiky.....	8
II.1.3.Priority Dopravní politiky.....	9
II.2. Politika územního rozvoje České republiky.....	10
II.2.1.Úvod.....	10
II.2.2.Rozvojové oblasti a rozvojové osy MSK.....	10
II.2.3.Specifické oblasti MSK.....	11
II.2.4.Koridory a plochy dopravy mezinárodního významu.....	12
II.3.Územní studie česko-polského příhraničí – syntéza národních dokumentů.....	14
II.3.1.Úvod.....	14
II.3.2.Základní dopravní vazby příhraničního území.....	14
II.3.3.Centra mezinárodního a národního významu v příhraničním území.....	14
II.3.4.Dopravní vazby příhraničního území.....	14
II.3.5.Posilování vnější soudržnosti území česko-polského pohraničí.....	15
II.3.6.Posilování vnitřní soudržnosti území česko-polského pohraničí.....	15
II.4.Usnesení vlády České republiky č. 550/2006	16
II.5.Usnesení vlády České republiky č. 1067/2007	16
III.ANALÝZA VÝVOJE VÝKONŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....	16
III.1.Zatížení silniční sítě	16
III.1.1. Vývoj intenzit dopravy v České republice.....	17
III.1.2.Zatížení silniční sítě kraje v extravilánu.....	17
III.1.3.Zatížení vybraných měst kraje.....	18

III.1.4.Dopravní výkon silniční sítě kraje.....	18
III.1.5.Zatížení silničních hraničních přechodů	21
III.1.5.1.Zatížení hraničních přechodů dle výsledků sčítání ŘSaD ČR.....	21
III.1.5.2.Bilance zatížení hraničních přechodů dle podkladů ČR Ostrava.....	23
III.1.6.Vývoj dopravního zatížení na hranicích kraje.....	24
III.1.7.Dopravní nehodovost silniční sítě.....	24
III.1.7.1.Dopravní nehodovost v České republice.....	24
III.1.7.2.Nehodové úseky a lokality na území kraje.....	26
III.1.8.Vyhodnocení sčítání cyklistické dopravy na silniční síti v r. 2005 dle podkladů ŘSaD	28
III.2.Zatížení železniční sítě	28
III.2.1.Organizační uspořádání na síti drah pro veřejnou osobní a nákladní dopravu.....	28
III.2.2.Postavení Moravskoslezského kraje v železniční dopravě v rámci České republiky.....	28
III.2.3.Nákladní doprava.....	29
III.2.4.Osobní doprava.....	30
III.2.4.1.Výkony osobní železniční dopravy.....	30
III.2.4.2.Ekonomika provozování osobní drážní dopravy.....	32
III.2.4.3.Frekvence cestujících na železničních hraničních přechodech.....	33
III.2.5. Rozsah vlakové dopravy a kapacita tratí.....	33
III.2.6.Vlaková doprava a využití kapacity železničních tratí v Moravskoslezském kraji.....	34
III.3.Výkony letecké dopravy	36
III.4.Negativní vlivy dopravy.....	38
III.4.1.Úvod.....	38
III.4.2.Limity hluku dopravy	38
III.4.3.Současný stav naplňování požadavku na splnění limitů hlučnosti dopravy	38
III.4.4.Doporučené teze dalšího postupu.....	39
IV.VÝSTAVBA A MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY 2004 – 2008.....	40
IV.1.Vyhodnocení závěrů programového dokumentu z r.2004.....	41
IV.2.Automobilová doprava.....	43
IV.2.1.Výstavba komunikační sítě v r.2004-2008 – celkové shrnutí.....	43
IV.2.2.Rozvoj krajské dálniční a silniční sítě I.tříd v r.2004-2008.....	43
IV.2.3.Probíhající a připravovaná dostavba a modernizace komunikační sítě na území MSK.....	43
IV.2.3.1.Stav přípravy a realizace dálnice D47 (D1)	43
IV.2.3.2.Stavby silnic I.třídy souvisejících s dálnicí D47(D1).....	44
IV.2.3.3.Rychlostní komunikace R48 včetně přívaděčů.....	45
IV.2.3.4.Stavby východní části „Slezského kříže“.....	46
IV.2.3.5.Stavby západní části „Slezského kříže“.....	47
IV.2.3.6.Základní údaje prováděné dostavby komunikační sítě kraje.....	48
IV.2.4.Rozvoj krajské silniční sítě II. a III.tříd v r.2004-2008.....	49
IV.2.4.1.Rekonstrukce a modernizace silniční sítě v r.2004-2008 - shrnutí.....	49

IV.2.4.2. Bílá kniha – nový systémový přístup v oblasti správy krajské sítě MSK.....	49
IV.2.4.3. Vývoj financování v oblasti údržby a rozvoje krajské sítě MSK.....	49
IV.2.4.4. Výhled financování v oblasti silničního hospodářství.....	51
IV.2.5. Návrh hierarchie silniční sítě stav r.2008	52
IV.2.6. Inventarizace zpracovaných rozvojových dokumentů komunikační sítě	53
IV.2.7. Vyhodnocení záměrů rozvoje dopravní infrastruktury dle zadání ZÚR	53
IV.2.8. Zhodnocení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury dle konceptu z r.2004	54
IV.3. Železniční doprava.....	54
IV.4. Letecká doprava.....	56
IV.5. Cyklistická doprava.....	56
IV.5.1. Rozvoj sítě cyklistických tras v letech 2004 – 2008.....	56
IV.5.2. Zhodnocení dosud sledované koncepce – upravované, rušené a nové prvky	57
IV.5.3. Problémové prvky	57
IV.6. Vodní doprava.....	58
IV.7. Veřejná osobní doprava	58
IV.8. Hraniční přechody.....	59
IV.9. Průmyslové zóny, logistická centra	60
IV.9.1. Úvod.....	60
IV.9.2. Průmyslová zóna Nošovice.....	61
IV.9.2.1. Základní územní charakteristika.....	61
IV.9.2.2. Prognóza dopravních nároků zdrojové a cílové dopravy.....	62
IV.9.3. Strategická průmyslová zóna Ostrava - Mošnov.....	64
IV.9.3.1. Základní územní charakteristika.....	64
IV.9.3.2. Prognóza dopravních nároků zdrojové a cílové dopravy.....	64
IV.9.4. Průmyslová zóna Ostrava, Hrabová.....	66
IV.9.4.1. Základní územní charakteristika.....	66
IV.9.4.2. Prognóza dopravních nároků zdrojové a cílové dopravy.....	66
V. PROBLÉMOVÉ PRVKY ROZVOJE A FUNKCESCHOPNOSTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	67
VI. NÁVRH KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	68
VI.1. Základní teze.....	68
VI.2. Vazba na dopravní síť evropského významu	68
VI.2.1. Úvod.....	68
VI.2.2. Současná definice evropské páteřní dopravní sítě.....	69
VI.2.3. Závěr.....	69

VI.3. Širší dopravní vazby.....	70
VI.4. Vyhodnocení koncepce automobilové dopravy.....	70
VI.4.1. Definice základní komunikační sítě s vymezením páteřní sítě	70
VI.4.2. Návrhy dostavby základní komunikační sítě, dopad na ÚPD.....	71
VI.4.3. Prognózované objemy automobilové dopravy.....	73
VI.4.4. Návrh řešení problémových prvků dopravní infrastruktury	74
VI.4.4.1. Problematika tahu R67 v oblasti Orlová – Havířov – Petřvald.....	75
VI.4.4.2. Problematika průtahu sil.I/11 v Ostravě – Vítkovicích.....	76
VI.4.4.3. Problematika tahu sil.I/56 v úseku Frýdek-Místek – Frýdlant n.o.	76
VI.4.4.4. Problematika tahu I/57 v Hradci nad Moravicí.....	77
VI.4.4.5. Dostavba a modernizace dopravní infrastruktury v oblasti Mošnova.....	77
VI.4.4.6. Ideový návrh úprav sil.II/475 a I/67 v úseku Havířov – Český Těšín.....	78
VI.4.4.7. Problematika tahu I/67 v úseku Karviná – Bohumín.....	79
VI.4.4.8. Problematika průtahu sil.I/11 v oblasti Opava, Komárov.....	80
VI.4.4.9. Etapové úpravy sil.I/11 v úseku Hrádek – Třinec, Nebory	81
VI.4.4.10. Etapové úpravy sil.I/48 ve Frýdku - Místku do doby výstavby obchvatu.....	81
VI.4.4.11. Úpravy sil.II/476 v Třinci	82
VI.4.4.12. Ostatní náměty na řešení vybraných prvků.....	82
VI.4.5. Návrh etapizace dostavby komunikační sítě.....	83
VI.5. Železniční doprava.....	84
VI.5.1. Definice základní železniční sítě	84
VI.5.1.1. Výhledové modální rozdělení přepravních proudů mezi vybranými městy v MSK.....	85
VI.5.1.2. Návrh organizace osobní železniční dopravy	86
VI.5.1.1.1. Organizace dopravy v taktovém grafikonu.....	86
VI.5.1.1.2. Předpokládaný vývoj osobní železniční dopravy.....	86
VI.5.2. Zlepšení obsluhy území vybudováním nových železničních zastávek.....	89
VI.5.3. Zapojení železnice do IDS, přestupní terminály.....	91
VI.5.4. Železniční nákladní doprava – napojení rozvojových lokalit.....	92
VI.5.5. Výhledové zátěžové proudy – vlaková doprava.....	93
VI.5.6. Přejezdy vykazující zvýšenou míru rizika.....	96
VI.5.7. Návrhy modernizace a dostavby železniční sítě	97
VI.5.7.1. Etapa 2008, zprovoznění staveb v letech 2004 – 2008.....	98
VI.5.7.2. Etapa zprovoznění staveb v letech 2009 – 2013.....	98
VI.5.7.3. Etapa zprovoznění staveb v letech 2014 – 2018.....	99
VI.5.7.4. Cílová etapa - stavby bez časového zařazení a s předpokladem realizace po r.2018.....	100
VI.5.8. Přehled variantních či nových řešení prvků železniční sítě.....	105
VI.5.9. Nové železniční jednotky.....	106
VI.5.9.1. Dvoupodlažní elektrické jednotky.....	107
VI.5.9.2. Jednopodlažní elektrická a dieselová jednotka pro příměstskou dopravu.....	108
VI.5.10. Možnosti zřízení vlakotramvajů.....	109
VI.6. Letecká doprava.....	110
VI.6.1.1. Napojení letiště na nadřazenou dopravní infrastrukturu.....	110

VI.6.1.2.Prognóza výhledových výkonů letecké dopravy.....	111
VI.7.Vodní doprava.....	111
VI.8.Cyklistická doprava.....	112
VI.8.1.Definice základní sítě cyklistických tras s vymezením páteřní sítě	112
VI.8.2.Návrhy dostavby základní sítě, změny ÚPD.....	112
VI.8.3.Etapizace sítě cyklistických tras.....	114
VII.SHRNUTÍ	114
VII.1.Analýza vývoje výkonů dopravní infrastruktury.....	116
VII.1.1.Zatížení silniční sítě	116
VII.1.2.Zatížení silničních hraničních přechodů	116
VII.1.3.Vývoj silničního zatížení na hranicích kraje.....	116
VII.1.4.Dopravní nehodovost silniční sítě.....	116
VII.1.5.Zatížení železniční sítě	117
VII.1.6.Výkony letecké dopravy	117
VII.2.Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury 2004 – 2008.....	117
VII.2.1.Vyhodnocení závěrů programového dokumentu z r.2004.....	117
VII.2.2.Automobilová doprava.....	118
VII.2.2.1.Výstavba, rekonstrukce a modernizace komunikační sítě v r.2004-2008, shrnutí.....	118
VII.2.2.2.Vývoj financování v oblasti údržby a rozvoje krajské sítě MSK.....	118
VII.2.2.3.Vyhodnocení záměrů rozvoje komunikační sítě dle zadání ZÚR	119
VII.2.2.4.Zhodnocení rozvojových záměrů komunikační sítě dle konceptu z r.2004	119
VII.2.3.Železniční doprava.....	119
VII.2.4.Letecká doprava.....	121
VII.2.5.Cyklistická doprava.....	121
VII.2.6.Vodní doprava.....	121
VII.2.7.Veřejná osobní doprava	121
VII.2.8.Hraniční přechody.....	122
VII.2.9.Průmyslové zóny, logistická centra	122
VII.3.Problémové prvky rozvoje a funkceschopnosti dopravní infrastruktury.....	122
VII.4.Návrh Konceptu rozvoje dopravní infrastruktury	123
VII.4.1.Základní teze.....	123
VII.4.2.Vazba na dopravní síť evropského významu	123
VII.4.3.Automobilová doprava.....	124
VII.4.3.1.Návrhy dostavby základní komunikační sítě, dopad na ÚPD.....	124
VII.4.3.2.Prognózované objemy automobilové dopravy.....	124
VII.4.3.3.Návrh řešení problémových prvků dopravní infrastruktury	124
VII.4.3.4.Návrh etapizace dostavby komunikační sítě.....	125
VII.4.4.Železniční doprava.....	126

VII.4.4.1.Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji.....	126
VII.4.1.1.Výhledové intenzity vlakové dopravy.....	126
VII.4.1.2.Návrh etapizace dostavby železniční sítě.....	127
VII.4.2.Zlepšení obsluhy území vybudováním nových železničních zastávek.....	130
VII.4.3.Zapojení železnice do IDS, přestupní terminály.....	130
VII.4.4.Přejezdy vykazující zvýšenou míru rizika.....	131
VII.4.5.Nové železniční jednotky.....	131
VII.4.6.Možnosti zřízení vlakotramvají.....	131
VII.4.7.Letecká doprava.....	131
VII.4.8.Vodní doprava.....	131
VII.4.9.Cyklistická doprava.....	131
VIII.ZÁVĚR.....	132

I. ÚVOD

I.1. Předmět řešení

Obsahem tohoto materiálu je vyhodnocení stávajícího základního programového dokumentu „Koncept rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“, který byl schválen Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje, usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004 a zpracování návrhu dalších kroků a opatření pro jeho naplňování. Jedná se o prověření původních záměrů sledovaných Konceptů rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (dále též „Koncepte“) s vyhodnocením jejich vzájemné vazby, souslednosti a vlivu dopadu vládního plánu rozvoje nadřazené silniční sítě a železnice, případně dokumentů přijatých v mezidobí od schválení Koncepte a návrh věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, funkceschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje jako celku ve třech návrhových etapách:

do 5 let (r.2009 - 2013) – období postupného náběhu provozu D47 (D1), R48, Strategická průmyslová zóna Nošovice, Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Strategická průmyslová zóna Ostrava - Mošnov a dalších staveb páteřní sítě pozemních komunikací a železnic v Moravskoslezském kraji,

5 - 10 let (r. 2014 - 2018) – období po dokončení těchto rozvojových záměrů s důrazem na dobudování sítě pro dopravní dostupnost širšího území Moravskoslezského kraje,

cílový výhledový stav

Pro tyto etapy byla provedena analýza dopravní infrastruktury jednotlivých druhů doprav, vč. definice jejich vzájemné vazby a požadavků na koordinaci jejich technického řešení i časové realizace.

Poznámka: Stavby, jejichž zprovoznění je předpokládáno do konce r.2008 jsou v dokumentaci charakterizovány jako součást stávající dopravní sítě.

I.2. Postup zpracování

Vyhodnocení koncepce dopravy kraje bylo zpracováno v těchto základních krocích:

Analytická část – vyhodnocení současného stavu dopravní infrastruktury z hlediska jejich parametrů a zatížení, inventarizace změn a impulsů na její dílčí korekci a problémová mapa

Koncept návrhové části

Projednání

Vypracování a předání čistopisu včetně prezentace

I.3. Projednávání a doklady

S ohledem na charakter prací bylo součástí zpracování veřejné projednání a schválení zastupitelstvem kraje. Postup projednání dokladují následující fáze:

Projednání analýzy a zásad návrhu	10-11/2007
Odevzdání konceptu	15.2.2008
Připomínkové řízení vč. veřejného projednání	03.- 04.2008
Vypořádání připomínek a dokončení návrhu vyhodnocení	04/2008
Projednání návrhu Vyhodnocení ve výborech a komisích	05/2008
Doporučení Vyhodnocení - rada kraje	06/2008
Schválení Vyhodnocení - zastupitelstvo kraje	06/2008
Vypracování a předání čistopisu včetně prezentace	07/2008

I.4. Výchozí podklady

Pro zpracování dokumentace byly použity níže uvedené dokumentace, odborná literatura a další zdroje:

Základní dokumenty:

Dopravní politika České republiky, 2005

Politika územního rozvoje České republiky, 2006

Usnesení vlády České republiky č. 550/2006 ze dne 10. května 2006

Transevropská dopravní síť, 31996 D 1692: Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě

Územně-plánovací dokumentace:

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, 2004

Zadání Zásad územního rozvoje MSK, 11/2007

platné území plány velkých územních celků řešeného území kraje a návazného území

platné území plány obcí řešeného území

Koncepce územního rozvoje Slovenska 2000 (AUREX s.r.o., 2001)

Územní studie česko-polského příhraničí – Syntéza národních dokumentů, 2005

Generální řešení průplavního spojení D-O-L, oderská větev, Vodní cesty a.s., 2001

Koordinační studie VRT, IKP Consulting Engineers, s.r.o.2003

Výsledky průzkumů:

Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti, ŘSaD ČR, 1990, 1995, 2000

Informace o dopravě v Ostravě (sborníky vydávané MMO)

Ostatní odvětvové dokumenty a podklady:

informace a data poskytnuté objednatelem

informace a data poskytnuté MD ČR a ŘSD ČR

informace a data poskytnuté Správou silnic Moravskoslezského kraje

informace a data poskytnuté ARR Ostrava (průmyslové zóny)

Soubor údajů Silniční databanky Ostrava - informační systém o silniční a dálniční síti ČR

Stabilizace trasy silnice I/67 v úseku Karviná - Bohumín, UDI Morava s.r.o., 2006

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice, DHV, CR s.r.o, 2005

Dopravní obslužnost strategických průmyslových zón Nošovice a Mošnov, etapa II, UDI Morava, r. 2006

Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj, ARR Ostrava, Berman Group, 2007

Bílá kniha - seznam investičních staveb 2007 – 2013 (2020)

Model individuální automobilové dopravy, Moravskoslezský kraj, DOPING, 2002

Obchvat Oder, sil. i/47, HBH Projekt, duben 2007

Obchvat Skrochovic, sil. I/57, Dopravoprojekt Ostrava, 2007

Obchvat obce Nové Heřmínovy, sil. I/45, SHB, 2005

Krnov, Petrův důl, přeložka sil. I/57, Dopravoprojekt Ostrava, 2007

Bruntál, východní obchvat, I. etapa, sil. I/45, SHB, 2007

Obchvat Sudic, přeložka sil. I/46, UDIMO, 1999

Obchvat Děhylova, přeložka sil. II/469, UDI Morava, 2001

Podklady ŘSaD ČR Brno ze pracovaných studií

Odborná literatura a ostatní zdroje:

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích

Highway capacity manual - Příručka silniční kapacity, TRB 1985

I.5. Používané zkratky a termínyPoužívané zkratky:

TEN	Transevropské sítě (Trans Europe Net),
D-O-L	vodní cesta Dunaj - Odra – Labe
EU	Evropská unie
IAD	individuální automobilové doprava
RPDI	roční průměr denních intenzit IAD ve voz/24 hod
ÚPN VÚC	územní plán velkého územního celku
ÚPD	územně plánovací dokumentace
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
DSP	dokumentace pro stavební povolení

MÚK	mimoúrovňová křižovatka
VRT	vysokorychlostní trať
MSK	Moravskoslezský kraj
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ŘSaD ČR Brno	Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Brno
KÚ MSK	Krajský úřad Moravskoslezského kraje
SSMSK	Správa silnic Moravskoslezského kraje
ČD	České dráhy a.s.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnerships)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
SSZ	světelné signalizační zařízení
SFDI	Silniční fond dopravní infrastruktury
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
ODIS	integrovaný dopravní systém MSK
VOD	veřejná osobní doprava
TŽK	tranzitní železniční koridor
PZ	průmyslová zóna
SPZ	strategická průmyslová zóna
LLJO	Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Použité termíny:

kategorie komunikace - šířkové uspořádání definované normovou kategorií dle ČSN 7361 10 nebo ČSN 7361 01 šířkou dopravního prostoru / návrhová rychlost (např. S 24,5/100).

udržitelny rozvoj dopravy - je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby. Udržitelny rozvoj je

vnímán jako hlavní východisko rozvoje společnosti založeného na harmonickém sladění ekonomického růstu, sociální spravedlnosti a ochrany životního prostředí.

D47 (D1) – s ohledem na plánované označení dálnice po zprovoznění bylo v textu použito toto písemné označení s údajem v závorce

R 67 – toto označení platí pouze pro tah rychlostní komunikace v úsek Třanovice (R 48) – Havířov – Orlová – Bohumín, Vrbice D47 (D1). Přeložka sil.I/11 v úseku od Mostů u J. po Třanovice nespĺňuje parametry rychlostního tahu a proto je ŘSaD ČR charakterizována „pouze“ jako přeložka silnice I.tříd.

I.6. Hodnocení rozvoje dopravní infrastruktury 2004 - 2008

Moravskoslezský kraj je svou polohou na křižovatce dopravních tahů (motiv tzv. „slezského kříže“), charakterem území s intenzivní urbanizací a polycentrickým uspořádáním sídelní aglomerace s intenzivní prvovýrobou a zpracovatelským průmyslem předurčen k dopravní přitažlivosti pro tranzitní dopravu i cílovou a zdrojovou dopravu.

V Moravskoslezském kraji však pro tyto zdroje dopravy, přes výrazné zlepšení v posledních letech, stále ještě chybí adekvátní kapacitní páteřní dopravní infrastruktura. Její výstavba je dlouhodobým procesem, který sám o sobě není v přímé kompetenci kraje. Kraj proto vyvíjí zásadní lobbystické kroky – plánuje a kontroluje přípravu dopravní infrastruktury, zajišťuje v rámci územně-plánovací činnosti hájení územních koridorů a sám realizuje projekty na návazné síti regionální veřejné dopravy, silnic II. a III. tříd a letiště v Mošnově.

V nárůstu požadavků na dopravu se projevilo několik zásadních faktorů. Prvním z nich je hospodářský rozvoj, odstraňování bariér bránících přeshraničním vazbám a vstup dalších států do EU. To mělo za následek průměrný nárůst intenzit silniční dopravy v r.2000 – 2005 na základní komunikační síti kraje průměrných hodnot 30 – 55% a v příhraničních úsecích v Českém Těšíně a Jablunkově až cca 100%. Tento výrazný nárůst není konečný, v dalších letech je prognózován jeho další nárůst v důsledku zrušení vnitřních hranic, hospodářského růstu vč. postupného náběhu výroby PZ Nošovice – KIA Žilina a v závodech jejich subdodavatelů v PZ Mošnov, Hrabová a.j. Svou roli v požadavcích na dopravu sehraje i změna výrobních postupů nových výrobních kapacit (just in time), které již nemají klasické sklady, ale jsou zásobovány operativně, v převážné míře silniční dopravou.

Řešením je modernizace a rekonstrukce stávající a dostavba chybějící kapacitní dopravní infrastruktury - dostavba páteřní sítě dálnic, rychlostních silnic, železnic, modernizace a rekonstrukce regionální

silniční síť, renesance veřejné dopravy a větší zapojení telematiky a řízení a usměrňování dopravy. V posledních letech došlo v tomto směru k zásadním změnám: v oblasti výstavby dálnice D47 (D1) se kraj aktivně podílel na prosazení zahájení stavby a formou kontrolních dnů se účastní monitoringu výstavby a pomáhá řešit zejména problémy spojené s přípravou jednotlivých staveb kontroluje, tempo, díky iniciativě kraje byla zahájena výstavba dálničních přivaděčů – I/57 Fulnek – Hladké Životice, II/464 Bílov - Studénka, Ostrava – I/11 prodl.ul.Rudná a I/56 prodl.ul. Místecká a sil.I/67 v Bohumíně v oblasti Skřečoně

obdobně byl nastartován postup výstavby tahu R48 v úseku Frýdek - Místek - Dobrá – Tošanovice – Žukov – Č.Těšín vč. na R48 navazující přeložky sil.I/11

kraj se podílel na finančním krytí projekční přípravy dalších tahů páteřní sítě - I/11-68 Třanovice – Mosty u J., R56 Opava – Ostrava, R67 Bohumín – Třanovice, dopravní napojení letiště

byla zahájena postupná modernizace letiště v Mošnově, kraj prosadil předání dosud státního majetku, v roce 2004 kraj založil k provozování letiště akciovou společnost Letiště Ostrava a.s., /dosud je 100% vlastníkem/, na letišti dochází k postupnému rozvoji osobního i nákladního leteckého provozu včetně, návazných služeb, ve spolupráci s MMO dochází k rozvoji SPZ Ostrava – Mošnov, kraj se stal nositelem přípravy a realizace projektu kolejového napojení letiště včetně strategické průmyslové zóny, připravuje projekt Veřejné logistické zóny Mošnov a Administrativního a obchodního centra Leoše Janáčka v předletištním prostoru, iniciuje rekonstrukce návazných silnic a obchvatu sil.I/58 včetně jeho napojení na R48 v Příboře

zahájení modernizace krajských silnic za pomoci SRP, zavedení plánovacího procesu formou tzv. Bílé knihy

rozvoj veřejné dopravy, převzetí iniciativy ve společnosti Koordinátor ODIS, zahájení rychlejší integrace, přípravy na zavedení MS karty

v železniční dopravě byla ukončena rekonstrukce II. koridoru v úseku Polom – Petrovice u Karviné včetně uzlu Bohumín, elektrizace tratí Ostrava-Svinov – Opava, Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice, rekonstrukce výpravní budovy ŽST Ostrava-Svinov a jejího přednádražního prostoru

Nastartovaná výstavba komunikační sítě přinesla první efekt již v roce 2007 zprovozněním prvního úseku dálnice D47 (D1) a nových úseků tahu R48. V největší míře se však objeví v letech 2012 až 2015, kdy dojde ke kompletaci tahů dálnice D47 (D1), R48, tahu I/11+ I/68, rozvoji letiště a průmyslové zóny v Mošnově. Zahájená komunikační výstavba páteřní dopravní infrastruktury v kraji

nemá v jeho dosavadní historii obdoby. V relativně krátké době nastanou zcela zásadní kvalitativní změny, které se svým rozsahem již zřejmě nebudou opakovat

Základní motivy probíhající a připravované kompletní páteřní komunikační sítě kraje:

Dostavba dálnice D47 (D1) a dostavba tahu R48 pro severo-jihní vazby tzv.slezského kříže

Přeložky sil.I/11 a I/68 v koridoru Jablunkov – Třinec - R48 pro propojení tahu R 48 se Slovenskem pro západovýchodní vazby tzv.slezského kříže podchycující m.j. i vazby Polsko – Slovensko

Přeložky na sil.I/11 pro vazby Ostrava – Opava a přeložka sil.I/57 v oblasti Krnova pro zajištění západovýchodní vazby tzv.slezského kříže pro napojení západní části regionu

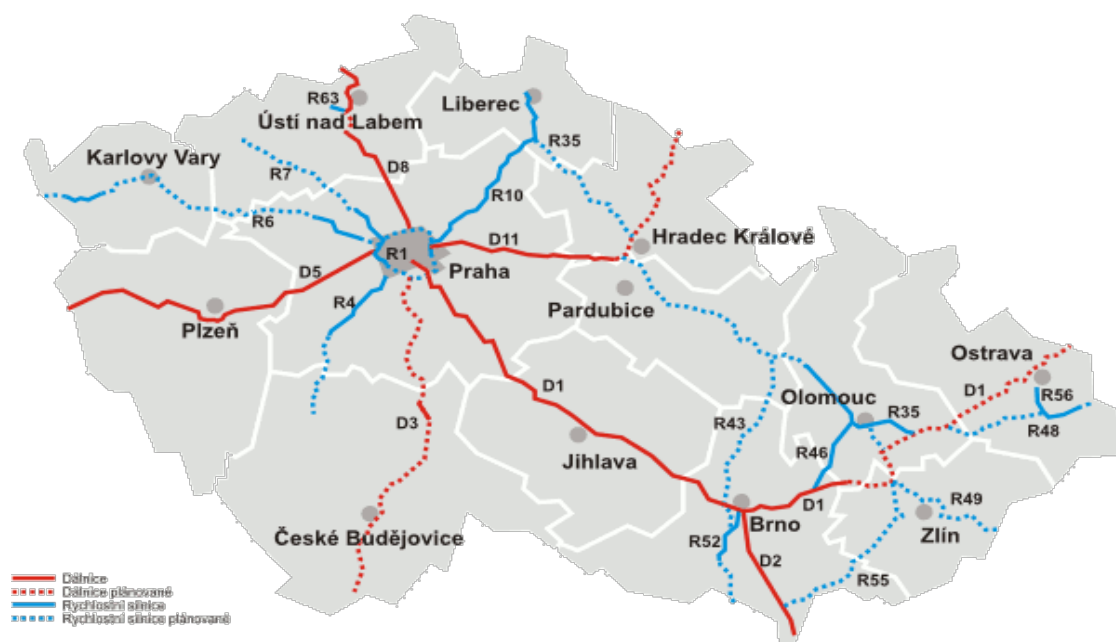
výstavba dálničních přivaděčů (Ostrava - Severní spoj, Ostrava – prodloužená ul.Místecká, II/464 v úseku Bílov – Studénka, I/67 v Bohumíně) a přivaděčů tahu R48 (I/58, obchvat Příbora, I/58 obchvat Skotnice a Mošnova, přeložka sil.I/11 v Českém Těšíně, propojení R56 s R48 severozápadně Frýdku – Místku

formou zpracovaných projekčních dokumentací (DUR, DSP) pokračuje proces modernizace železničních tratí III. železničního tranzitního koridoru v úseku Dětmárovice – Mosty u Jablunkova, elektrizace a zvýšení kapacity tratí Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín v souvislosti s výstavbou závodu automobilky Hyundai v Nošovicích, připojení letiště rekonstrukcí a zkapacitněním trati Studénka - Mošnov

Velkou zásluhu na modernizaci a dostavbě dopravní infrastruktury má Moravskoslezský kraj intenzivním lobbíngem na všech úrovních samosprávy, státní správy i hospodářské sféry, podílem na přípravě staveb, zajištěním územní průchodnosti, investičním zajištěním projekční přípravy a rekonstrukcí a dostavbou návazných úseků krajské sítě. K zásadní změně došlo i v oblasti rekonstrukce sítě krajských silnic, kde jsou po převzetí jejich správy krajem investovány řádově větší částky, než tomu bylo v době jejich vlastnictví státem.



Zdroj: ŘSD ČR



Zdroj: ŘSD ČR

Vzhledem k tomu, že v mezidobí přípravy a realizace dálnice D47 došlo ze strany Ministerstva dopravy k definitivnímu rozhodnutí o jediném propojení České republiky na východ (Slovensko) pozemními komunikacemi v normové kategorii dálnice, byl tah nově budované dálnice zařazen do tahu dálnice D1 (Praha – Brno – Kroměříž – Přerov – Bohumín) - viz schématická mapa české nadřazené sítě.

Moravskoslezský kraj bude mít v roce 2013 kompletní páteřní síť silnic a železniční koridorové tratě v jeho jádrovém území. Tyto aktivity vycházely z dopravní koncepce kraje schválené v r. 2004.

II. ANALÝZA NADŘAZENÝCH ROZVOJOVÝCH DOKUMENTŮ

Obsahem této vstupní části je prověření nových základních nadřazených dokumentů definujících dopravní infrastrukturu v evropském a republikovém měřítku, které byly přijaty po r.2004, z hlediska jejich vlivu na Koncept schválenou v r.2004.

II.1. Dopravní politika České republiky

II.1.1. Úvod

Vláda ČR schválila v r.2005 Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013 jako výchozí strategický dokument resortu dopravy pro další období s tím, že tento dokument bude průběžně upřesňován v závislosti na vyhodnoceních účinnosti Dopravní politiky a na možnostech veřejných rozpočtů a doporučila vycházet z jejich zásad při zpracování dopravních koncepcí krajů a velkých měst.

Dopravní politika České republiky pro období do roku 2013 deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy učinit musí (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty).

Poznámka: Kurzívou jsou u vybraných bodů doplněny teze týkající se konkrétního naplnění dopravní politiky v podmínkách rozvoje dopravní infrastruktury kraje.

II.1.2. Východiska Dopravní politiky

Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU – *potřeba dořešení páteřní sítě MSK.*

Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě *přepravní práce - prosazování rekonstrukce železničních tratí, zajištění kolejového napojení významných průmyslových zón.*

Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců.

Kongescce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v některých příměstských oblastech, na letišti Praha–Ruzyně by ke kongescím došlo bez jeho dalšího rozvoje - *vytipování problémových bodů a návrh opatření.*

Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy jsou organizovány jen na omezených územích, s omezenou funkčností a bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy na celém území regionu.

Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a s nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy.

Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.

Existují disproporce v podmínkách přístupu k jednotlivým druhům dopravní infrastruktury a jejich používání – *vymezením páteřní sítě i v podhůří Jeseníku byl zohledněn i tento aspekt.*

Doprava ve městech není řešena systémově a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.

Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže – *zvýšený důraz na problematiku rekonstrukce a modernizace.*

Podíl telematiky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.

V důsledku nedostatečné harmonizace podmínek na přepravním trhu nejsou schopny železniční a vnitrozemská vodní doprava plné integrace do logistických řetězců, což přispívá k růstu silniční dopravy a vzniku kongescí.

Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snížení v plném souladu s evropskými právními předpisy

Každé opatření navržené v Dopravní politice bude realizováno s ohledem na ochranu lokalit významných na evropské úrovni a ptačích oblastí soustavy Natura 2000.

II.1.3. Priority Dopravní politiky

Priority vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně provázány. Doprava se neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, v nichž jsou efektivní. Tuto oblast řeší prioritou Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním

rovných podmínek na dopravním trhu. Pro dopravní systém tvořený více druhy dopravy je nezbytnou a základní podmínkou kvalitní dopravní infrastruktura. Tu řeší prioritou Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky. Je proto nutné hledat nové formy financování, čímž se zabývá prioritou Zajištění financování v sektoru dopravy. Velkým ekonomickým, sociálním i ekologickým problémem je bezpečnost dopravy, a to jak samotného provozu, tak z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými jevy přírodními. Bezpečností se zabývá prioritou Zvýšení bezpečnosti dopravy. Priorita Podpora rozvoje dopravy v regionech je metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik.

a) Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

- Zvládnutí růstu nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě
- Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele
- Zkvalitnění přepravní práce ve veřejné dopravě osob
- Zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě
- Transformace železničního sektoru
- Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele

b) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

- Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury
- Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury

c) Zajištění financování v sektoru dopravy

- Optimalizace úhrad za veřejné služby/veřejných služeb
- Zajištění financování dopravní infrastruktury
- Financování obnovy dopravních prostředků
- Financování výzkumu a vývoje

a vnější bezpečnosti dopravy

- Bezpečnost silniční dopravy
- Bezpečnost železniční dopravy
- Přeprava nebezpečných věcí
- Vnější bezpečnost dopravy

- Ochrana civilního letectví před protiprávními činy

e) Podpora rozvoje dopravy v regionech

- Rozvoj a budování integrovaných dopravních systémů
- Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech
- Využití možností nemotorové dopravy

Závěr - cíle dopravní politiky, definované pro jednotlivé výše uvedené priority se ve většině případů prolínají s problematikou, která je v koncepci rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje obsažena.

II.2. Politika územního rozvoje České republiky

II.2.1. Úvod

Politika územního rozvoje České republiky (dále jen „PÚR ČR“) je nástroj územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů.

- stanoví republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, který spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území;
- vymezuje oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje (dále jen „rozvojové oblasti“ a „rozvojové osy“). Změnou v území se rozumí změna jeho využití, nebo prostorového uspořádání;
- vymezuje oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje (dále jen „specifické oblasti“)
- vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje. Plochou se rozumí část území, která je vymezena s ohledem na stávající nebo požadovaný způsob využití a která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí nebo krajů. Koridorem se rozumí plocha, vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury;

- stanoví ve vymezených oblastech, plochách a koridorech kritéria a podmínky pro rozhodování o možnostech změn v území a pro jejich posuzování, zejména s ohledem na jejich budoucí význam, možná ohrožení, rozvoj, útlum, preference a rizika v území.

V následném textu jsou charakterizovány prvky PÚR, které mají průmět do území Moravskoslezského kraje. Pasáže týkající se dopravy na území MSK jsou výrazněny tučným písmem.

II.2.2. Rozvojové oblasti a rozvojové osy MSK

Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezeny správními obvody obcí, ve kterých se projevují zvýšené požadavky na změny v území z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu a těch, které svým významem přesahují území jednoho kraje; rozvojové osy jsou vymezeny správními obvody ORP s výraznou vazbou na významné dopravní cesty.

OB2 Rozvojová oblast Ostrava

Vymezení:

ORP **Bilovec, Bohumín, Český Těšín, Frýdek- Místek, Havířov, Hlučín, Karviná, Kopřivnice, Orlová, Ostrava, Třinec**

Důvody vymezení:

Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, pro kterou je **charakteristický** dynamický rozvoj mezinárodní spolupráce se sousedícím polským regionem Horního Slezska; výrazným předpokladem rozvoje je v současnosti budované napojení na dálniční síť ČR a Polska, jakož i poloha na II. a III. Tranzitním železničním koridoru.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

- řešit územní souvislosti spojené s výstavbou dálnice D47 (D1) Lipník nad Bečvou– Ostrava– hranice ČR,
- řešit územní souvislosti přestavby rychlostní silnice R48 Lipník nad Bečvou–Český Těšín na standardní parametry R,
- řešit územní souvislosti přestavby silnice I/11 Havířov–Český Těšín (v alternativě silnice I/11 a II/474 Havířov–Dolní Třanovice) na standardní parametry R,
- řešit územní souvislosti modernizace a rekonstrukce silnice I/11 v úseku MÚK R48– státní hranice SR na kapacitní dopravní cestu v souladu s rozvojovými aktivitami oblasti.

OS5 Rozvojová osa (Katowice–) hranice ČR– Ostrava–Břeclav–hranice ČR (–Wien)Vymezení (mimo rozvojové oblasti):

ORP **Nový Jičín, Odry, Hranice, Lipník nad Bečvou**, Prostějov, Vyškov, Hustopeče, Břeclav, Přerov, Kroměříž, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Hodonín.

Důvody vymezení:

Jedná se o tradiční průchodní směr mezi jižní a severní Evropou, který se na Moravě rozděluje na dvě větve: západní (opírá se o velká města Brno a Olomouc propojená dálnicí D1 a rychlostní silnicí R46) a východní (sleduje komunikačně nejvhodnější propojení Pomoravím s trasou II. tranzitního železničního koridoru a perspektivním vedením rychlostní silnice R55 Hulín– Břeclav); jak obě větve rozvojové osy, tak zejména též společný úsek Lipník nad Bečvou– Ostrava–Polsko (s průběhem nové dálnice D47 (D1)) nepochybně vyvolají inovační a rozvojové podněty s mezinárodním přesahem v odpovídajících územních pásech.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

- řešit územní souvislosti upřesněného koridoru R55,
- řešit územní souvislosti přestavby rychlostní silnice R48 Lipník nad Bečvou–Český Těšín na standardní parametry R,
- prověřit možnost vymezení koridorů pro vybudování kapacitní dopravní cesty Opava– Ostrava, Bohumín–Třanovice–Mosty u Jablunkova– hranice ČR.

II.2.3. Specifické oblasti MSK

Specifické oblasti jsou vymezeny správními obvody ORP, ve kterých se v jejich vzájemném porovnání dlouhodobě projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje území. Účelem vymezení specifických oblastí je, aby v nich kraje, ministerstva a jiné ústřední správní úřady v rámci svých působností vytvářely podmínky pro odstranění problémů s cílem umožnit udržitelný rozvoj území těchto oblastí.

SOB 2 Specifická oblast BeskydyVymezení:

ORP **Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Jablunkov, Rožnov pod Radhoštěm, Třinec**, Vsetín (oblast zasahuje územím ORP Vsetín do rozvojové osy OS11 Zlín– Horní Lideč–hranice ČR).

Důvody vymezení:

- Z hlediska udržitelného rozvoje území jde o strukturálně postiženou oblast, kde došlo ke stagnaci pro oblast důležitých ekonomických odvětví (zbrojní a elektrotechnický průmysl).
- Rekreační potenciál je využíván nerovnoměrně. Oblastí prochází jeden z hlavních dopravních tahů na Slovensko. Oblast se vyznačuje vysokou estetickou hodnotou krajiny a osídlení a kulturními a národopisnými tradicemi se silnou vazbou obyvatel na místo (Radhošť). Přírodně cenná a společensky atraktivní oblast Beskyd má vysoký rekreační potenciál krajiny, který je potřebné rozvíjet a využívat s ohledem na udržitelný rozvoj území.
- V přírodně vysoce hodnotném území se nacházejí významné zdroje energetických nerostných surovin (ložiska kvalitního černého uhlí) s nadnárodním významem. Je zde nutno sladit zájmy ochrany přírody se zájmy těžby uhlí i drobného a středního podnikání v oblasti tradiční výroby a cestovního ruchu.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

- vytvořit územní předpoklady pro zlepšení dopravní dostupnosti hraničních oblastí se Slovenskem,
- vytvářet územní předpoklady pro rozvíjení systému přeshraničních pěších a cyklistických tras,
- koordinovat územně plánovací činnost a územní rozvoj oblastí se slovenskou stranou a spolupracovat s nimi při tvorbě územně plánovací dokumentace krajů,
- řešit územní souvislosti modernizace a rekonstrukce silnice I/11 v úseku MÚK R48–státní hranice na kapacitní dopravní cestu v souladu s rozvojovými aktivitami oblasti,

SOB 4 Specifická oblast Jeseníky–Králický SněžníkVymezení:

ORP **Bruntál, Jeseník, Králíky, Rýmařov, Šumperk**.

Důvody vymezení:

a) Oblast je charakteristická významnými přírodními hodnotami, naopak sociální a ekonomický rozvoj patří k nejslabším v ČR, jde o hospodářsky slabou a strukturálně postiženou oblast.

b) Nevyhovující je dopravní dostupnost většiny území. Ekonomická základna je slabá, mnohá odvětví stagnují. Klimatické podmínky jsou nevhodné pro intenzivní zemědělství. Velké zásoby dřeva umožňují rozvoj dřevozpracujícího průmyslu. Přírodně cenná a společensky atraktivní oblast Jeseníků má vysoký potenciál pro zimní i letní rekreaci a lázeňství, který je potřebné rozvíjet a využívat s ohledem na využitelný rozvoj území.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

- identifikovat hlavní póly a střediska ekonomického rozvoje oblasti, vytypovaným sídlům vytvářet podmínky pro územní rozvoj a zkvalitnění dopravní, technické a občanské infrastruktury,
- vytvářet územní předpoklady pro zlepšení dopravní dostupnosti územní a přeshraničních dopravních tahů, zejména na Kladsko.
- propojit systém pěších a cyklistických tras se sousedním Polskem a koncepčně tvořit systém dálkových tras,

SOB 5 Specifická oblast Karvinsko

Vymezení:

ORP **Bohumín, Havířov, Karviná, Orlová** (oblast Karvinska je součástí rozvojové oblasti OB2 Ostrava).

Důvody vymezení:

a) Oblast je charakteristická strukturálním postižením ekonomiky, způsobeném zejména útlumem těžkého průmyslu a racionalizací těžby uhlí.

b) Jde o strukturálně postižený region s vysokou nezaměstnaností a velkým rozsahem území devastovaných průmyslem a těžbou. Problémem je vysoké znečištění ovzduší. Území je silně dopravně exponováno, prochází jím hlavní železniční a silniční spojení na Polsko a Slovensko a plánované dálniční propojení s Polskem. Výhodná dopravní poloha vytváří předpoklady pro další ekonomický rozvoj.

c) V území se nacházejí významné zdroje energetických nerostných surovin s nadnárodním významem.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

- v hlavních ekonomických střediscích oblasti vytvářet územní podmínky pro regeneraci sídel (přestavbu zastavěného území a jeho zkvalitnění) a rekultivaci devastovaných ploch za účelem jejich využití pro nové průmyslové zóny, případně pro rekreační krajinu,
- vyhledávat vhodná území pro výstavbu nových průmyslových zón a logistických center i pro jiné využití, zejména opuštěné průmyslové plochy vhodné pro další využití a plochy v návaznosti na dopravní koridory D47 (D1) a R48 a v příhraničních oblastech,
- řešit územní souvislosti spojené s výstavbou dálnice D47 (D1) Lipník nad Bečvou–Ostrava–hranice ČR a rychlostní silnice R48 Lipník nad Bečvou–Český Těšín,
- koordinovat územně plánovací činnost a územní rozvoj oblasti s polskou stranou a spolupracovat s ní při tvorbě územně plánovací dokumentace krajů,

II.2.4. Koridory a plochy dopravy mezinárodního významu

Účelem vymezení koridorů dopravy v Politice územního rozvoje ČR je ochrana ploch pro umístění např. pozemních komunikací, drah a vodních cest, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. V navrhovaných řešeních předcházet možným kolizím s ochranou veřejných zájmů a v případech, kdy je nelze vyloučit, používat technická opatření na stavbách dopravní infrastruktury k odstranění těchto kolizí. Prostřednictvím nástrojů územního plánování je nutno upřesnit vymezení ploch a koridorů s cílem prověřit možnosti jejich budoucího využití. Dosavadní využití území nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití území.

Koridor vysokorychlostní železniční dopravy VR 1

Vymezení:

(Dresden–) hranice ČR–Praha–Brno–hranice ČR (–Wien/Bratislava), (Nürnberg–) hranice ČR–Plzeň–Praha, Brno–**Přerov–Ostrava–hranice ČR (–Polsko)**. Prochází v rozvojových osách OS2 Praha–Ústí nad Labem–Dresden, v úseku Jihlava–Brno prochází osou OS6 Praha–Jihlava–Brno, dále pak osami OS5 Brno–Břeclav–Wien, OS1 Praha–Plzeň–Nürnberg a OS5 **Katowice–Ostrava–Olomouc–Brno** (oběma větvemi).

Důvody vymezení:

Potřeba zabezpečit průchodnost území ČR koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory především v SRN a případně v Rakousku (koordináční studie VRT MD).

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

Koridory konvenční železniční dopravy C-E 40bVymezení:

Úsek Ostrava–Mosty u Jablunkova–hranice ČR (–Žilina). Trať je částí III. tranzitního železničního koridoru. Je tvořena tratí č. 320. Úsek (odbočení z II. tranzitního železničního koridoru) Hranice na Moravě–Valašské Meziříčí– Vsetín–Horní Lideč–hranice ČR (–Púchov). Jedná se o trať č. 280.

Důvody vymezení:

Dodržení závazků ČR jako signatáře mezinárodních dohod AGC a AGTC.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Zajistit územní změny koridorů při zabezpečení požadovaných technických parametrů dohod AGC a AGTC, především návrhové rychlosti.

Koridor vodní dopravy VD4Vymezení:

Odra–Váh (dle AGN E 81)

Důvody vymezení:

Plnění dohody AGN.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Koridor této vodní cesty v území nikdy hájen nebyl, je třeba po dohodě s dotčenými státy (Polsko, Slovensko) doporučit vyjmout tento záměr z AGN. Prověření přineslo zjištění, že pro průplavní spojení není dostatečné množství vody ve vrcholové partii, nákladnost řešení je vysoká a realizací by došlo k likvidaci části Českého Těšína a Trince.

Koridory a plochy dopravy republikového významu**Koridor silniční dopravy S3**Vymezení:

Paláčov–Lešná–Valašské Meziříčí–Vsetín–Pozdřechov (R49)

Důvody vymezení:

Propojení silnice I/35 s rychlostní silnicí R48. Propojení silnice R48 a R49.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Stabilizovat v ÚPD koridor pro vybudování dopravní cesty.

Koridor silniční dopravy S6Vymezení:

Opava–Ostrava

Důvody vymezení:

Koridor silniční dopravy

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Stabilizovat v ÚPD koridor pro vybudování kapacitní dopravní cesty.

Koridor silniční dopravy S7Vymezení:

Bohumín–Havířov–Třanovice–Mosty u Jablunkova– hranice ČR

Důvody vymezení:

Doplnění kapacitních dopravních cest.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Stabilizovat v ÚPD koridor pro vybudování kapacitní dopravní cesty.

Veřejná logistická centraVymezení:

Veřejná logistická centra slouží k dopravním a obchodním službám. Jedná se o terminály kombinované dopravy, skladových center a výrobních zón, jsou charakterizovány tím, že:

- a) jsou sídlem dopravních podniků, poskytovatelů logistických služeb a výrobců v jedné průmyslové zóně,
- b) jsou napojené minimálně dvěma druhy dopravní infrastruktury, alespoň silnice/železnice,
- c) cíleně se ve VLC sledují potenciály synergie na rozdíl od stávajících dopravních areálů,
- d) společnosti VLC iniciují kooperační aktivity k užítku zúčastněných firem a přivádějí k realizaci jako neutrální moderátoři žádoucí ekonomické, ekologické a dopravní cíle.

Důvody vymezení:

Podpora moderní formy logistiky. Rovnoměrné rozmístění VLC na území státu.

Úkoly pro územní plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

Vymezit a chránit v ÚPD plochy pro umístění VLC.

II.3. Územní studie česko-polského příhraničí – syntéza národních dokumentů

II.3.1. Úvod

„Územní studie česko-polského příhraničí - Syntéza“ byla zpracována v r.2005 na zakázku Odboru veřejného pořádku Ministerstva infrastruktury Polské republiky ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR. Jejím cílem bylo identifikovat společné myšlenky a priority spolupráce v oblasti územního plánování v česko-polském příhraničí. Jako zásadní rozvojové cíle česko-polského příhraničí jsou považovány:

Podpora vnější soudržnosti území – tento cíl se vztahuje na účast území v globálních a kontinentálních rozvojových procesech, včetně vznikání regionálních center růstu,

Podpora vnitřní soudržnosti území – tento cíl se týká fungování území jako soudržného přeshraničního regionu, včetně prolomení civilizační opožděnosti území,

Ochrana a obnova hodnot přírodního a kulturního bohatství – cíl zohledňuje nezbytnost ochrany přírodního a kulturního dědictví.

II.3.2. Základní dopravní vazby příhraničního území

Území česko-polského příhraničí je charakteristické poměrně dobře rozvinutým komunikačním systémem, má dopravní vazby s regiony Polska, kraji České republiky a také Saskem a Slovenskem. V současné době však na komunikacích této sítě existují četná omezení pro svobodný pohyb osob a zboží v mezinárodní dopravě. Toto území je pod vlivem dvou Panevropských dopravních koridorů (PDK) – III. a VI., a také v přímém sousedství IV. koridoru:

III./IIIa. panevropský dopravní koridor vede rovnoběžně od Berlína (Drážd'an) přes Wrocław, Katowice, Krakov a Rzeszów do Kyjeva: státní silnice (I. třídy) DK4, dálnice A-4/A-18, železniční trať E-30/C-E 30), v jeho prostoru se také nachází širokokolejná trať ze Slawkowa na Ukrajinu

VI. panevropský dopravní koridor vede severojižně z Gdańska do Brna a Žiliny (Slovensko): dálnice A-1/D-1/D-47, rychlostní silnice S-1/S-7/S-69, železniční trať E-65/C-E 65)

IV. panevropský dopravní koridor vede rovnoběžně na západ a jih od příhraničního území: dálnice D-1/D-2/D-8.

II.3.3. Centra mezinárodního a národního významu v příhraničním území

Česko-polské příhraničí zaujímá strategický prostor v centru Střední Evropy a nachází se v oblasti vlivů silných center významného ekonomického a vědeckovýzkumného potenciálu. K nejvýznamnějším patří Berlín, Drážďany, Praha, Brno, Vídeň, Budapešť, Wrocław, Katowice a Krakov. V přímé blízkosti hranic vlastního území příhraničí se na české straně nachází na území kraje:

nadregionální centra (centra vyšší kategorie) - Ostrava

regionální centra (centra vyšší kategorie) - Opava, Karviná, Frýdek-Místek, Český Těšín, Havířov

mikroregionální centra (centra střední kategorie) - Bohumín, Bruntál, Krnov, Třinec, Hlučín, Frýdlant nad Ostravicí, Jablunkov,

subregionální centra (centra nižší kategorie) - Vítkov, Rýmařov, Kravaře.

Při řešení hierarchie center je nutné pamatovat, že pro jejich význam může být rozhodující integrovaná síla dvojic blízkých měst. Ukázky takových bipolárních systémů je možné identifikovat především na české straně a na území kraje k nim - Český Těšín – Třinec, Opava – Krnov a Ostrava – Bohumín.

V současné době je nejdůležitějším sídelním pásem na území kraje, které ovlivňuje vnitřní soudržnost příhraničí na ose sever-jih Ostrava – Rybník/Žory – Katowice.

Ostatní sídelní pásma mají regionální a místní význam, i když v některých případech jsou součástí nadregionálních dopravních tras. Odehrávají významnou úlohu v krystalizaci místních vztahů a struktur menších příhraničních center. Je možné předpokládat, že tyto vztahy budou posíleny, avšak bude je ovlivňovat kvalita a efektivnost komunikačních vazeb a dopravní infrastruktury. Na území kraje k nim patří:

Opava – Racibórz (podnikatelské aktivity, průmysl)

Ostrava – Rybník – (podnikatelské aktivity, průmysl)

Český Těšín – Cieszyn (kulturní spolupráce obcí, cestovní ruch)

II.3.4. Dopravní vazby příhraničního území

Postupné zhoršování technického stavu dopravních sítí, především nižší třídy (vojvodské silnice, okresní a obecní silnice, místní železniční tratě) v minulosti, má do dnešního dne za následek snížení hospodářské a turistické atraktivity příhraničního území.

Za účelem posílení efektu vnitřní soudržnosti území příhraničí, je nutné zajistit řádné fungování komunikační a dopravní infrastruktury s vysokými technickými parametry, a dále i postupně doplňovat o nové prvky. Taková řešení zajistí lepší obslužnost celého území a lepší hospodářskou a turistickou dostupnost území. Důležitým prvkem podmiňujícím rozvoj území příhraničí je zvýšení svobody pohybu osob a zboží.

Silniční síť

Česko-polské příhraničí je charakteristické poměrně dobře vyvinutým komunikačním systémem, má dopravní vazby na sousední území - západní, střední a východní Polsko, celou Českou republiku, Sasko a Slovensko. Silniční a železniční síť se z hlediska ukazatele hustoty řadí na první místa v polských a českých statistikách. Avšak tento systém není úplně soudržný, a to především na samotné česko-polské hranici.

Železniční síť

Páteřní tratě jsou na většině úseků elektrifikovány a dvoukolejné. Železniční síť se však vyznačuje, byť je hustá, nízkými technickými parametry, s mnoha neelektrifikovanými a jednokolejnými úseky. Modernizace železničních tras umožní získat lepší trakční parametry (zvýšení zátěže, zvýšení rychlosti, zkrácení doby jízdy) a tím se může stát konkurenceschopná. Prvkem, který sice leží mimo příhraniční území, ale v jeho přímém sousedství, je širokorozchodná trať (Linia Hutnicza Szerokotorowa - LHS), která vede od Sławkowa do Izowa na Ukrajině. Tento prvek může mít podstatný význam pro rozvojové možnosti této části Evropy.

Letiště

Letecká doprava nemá pro vnitřní soudržnost území česko-polského příhraničí klíčový význam. Mezinárodní a vnitrostátní letiště s pravidelným, vnitrostátním i zahraničním osobním provozem se nacházejí mimo jeho území. Pro místní obslužnost, především podnikatelských subjektů, by mohla být velmi významná regionální a lokální letiště.

II.3.5. Posilování vnější soudržnosti území česko-polského pohraničí

Definování problému:

Území česko-polského příhraničí má příznivé podmínky z hlediska geografické polohy – v centru středovýchodní Evropy, nedaleko od významných evropských městských center a na křižovatce důležitých komunikačních tras. Přesto se vyznačuje charakteristikami periferního území, nevyužívá dostatečně šance, které mu tato poloha přináší. Zárukou hospodářského rozvoje příhraničí je optimální využití veškerých vnějších podmínek. Zanedbání této oblasti může vést k další periferizaci a k ekonomické a společenské degradaci regionu.

Nejdůležitější výzvy v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury:

zdokonalení a vytvoření nových vnějších vazeb území, jež jsou částí funkcionálně-územních vazeb kontinentu; největší význam budou mít vazby komunikační, hlavně dopravní infrastruktura, posilování komunikačních vazeb příhraničního území s panevropskými dopravními koridory: III., IV. a VI.,
propojení příhraničí s evropskými vodními cestami – Odrou, Labe a Dunajem,
významné zkrácení vazeb příhraničí s mezinárodními letišti,

Ukázkové projekty:

Sudetsko-Karpatská silnice (Droga Sudecko-Karpacka) – projekt turistického zpřístupnění celého sudetsko – karpatského pásma, a to realizací turistické automobilové silnice, spojující svojí trasou české, polské, německé, slovenské, rumunské, ukrajinské a maďarské hodnoty Sudet a Karpat, při zachování plynulosti trasy; slouží aktivizaci a proekologickému vyvážení procesů rozvoje území.

Středoevropský dopravní koridor – projekt směřující k realizaci dopravního koridoru spojujícího Skandinávii přes přístavy Szczecin – Świnoujście s jižní Itálií přes Českou republiku a Rakousko. Cílem další výstavby koridoru je posílení mezinárodní spolupráce na místní a regionální úrovni, která přispěje k rozvoji regionů ležících podél koridoru.

II.3.6. Posilování vnitřní soudržnosti území česko-polského pohraničí

Definování problému:

Území česko-polského příhraničí má vhodně vyvinutou strukturu osídlení, avšak zeměpisné podmínky ztěžují jejich vzájemné propojení, zvláště přes hranici. Obnovení přeshraničních vazeb, jak v oblasti široce pojaté komunikační infrastruktury, tak i v oblasti sociální a hospodářské, má klíčový význam pro odvrácení tendence periferizace území. Podstatou vnitřní soudržnosti území je vhodně vyvinutá struktura osídlení, skládající se z center s příslušnými funkcemi a sítě vazeb mezi nimi.

Nejdůležitější výzvy v oblasti dopravní infrastruktury:

zvýšení počtu komunikačních propojení a zlepšení jejich kvality,

vytvoření společných strategií pro rozvojová pásma Ostrava – Racibórz – Kędzierzyn Koźle – Opole a Opava – Ostrava – Cieszyn – Bielsko-Biala,

vytýčení nebo posílení přeshraniční spolupráce center Krnov – Głubczyce, Opava – Racibórz, Hat’ – Tworków, Bohumín – Wodzisław Śląski, Petrovice u Karviné – Zebrzydowice, Chotěbuz – Boguszowice,

výstavba a modernizace sítě rychlostních komunikací na území příhraničí

vytvoření strategie zlepšení komunikačních vazeb silnic nižší třídy a MK, s přihlédnutím k podepsání Schengenské smlouvy,

společné koncepce alternativního využití infrastruktury daných hraničních přechodů po podepsání Schengenské smlouvy včetně nových možností pro překračování hranic ve smyslu zásad formulovaných studii pro překračování státní hranice v schengenském prostoru (BorderCrossing),

modernizace a další rozšiřování regionálních železničních spojů,

soudržné koncepce lokalizace, modernizace a propojení sítě regionálních letišť a využití menších letišť pro mezinárodní dopravu,

zavedení přeshraniční hromadné osobní dopravy se sousedícími částmi Polska, České republiky a Slovenska za účelem posílení mikroregionálních vazeb, rozvoje cestovního ruchu a zjednodušení přemísťování do místa výkonu práce,

II.4. Usnesení vlády České republiky č. 550/2006

Vládní usnesení č. 550/2006 ze dne 10. května 2006 definovalo následující termíny zprovoznění dopravní infrastruktury k zabezpečení podmínek pro výstavbu a provoz automobilového závodu Hyundai s termíny dokončení do r.2012:

• R 48, kompletace tahu Dobrá – Český Těšín	01/08
• I/11, Jablunkov, obchvat	05/09
• R 48, kompletace tahu Rychaltice – Frýdek – Místek vč.obchvatu FM	10/09
• I/11, kompletace tahu Nebory – Oldřichovice	09/12
• I/11, kompletace tahu Oldřichovice - Bystřice	12/12
• I/11, kompletace tahu Hrádek, průtah	08/11
• I/68, kompletace tahu Třanovice - Nebory	12/12
• I/58, obchvat Příbora	06/10
• I/58, obchvat Skotnice a Mošnova	11/12
• Zavlečkování PZ Nošovice	12/07
• Optimalizace tratí Ostrava Kunčice – F.Místek- Č.Těšín	12/08

Rozšíření silnice I/11 z Hrádku ke hranici se Slovenskou republikou na čtyřproudou silnici je sledováno v případě, že provoz překročí úroveň 15 000 vozidel za 24 hod nebo bude podepsána dohoda mezi ČR a Slovenskem o rozšíření E75 mezi Českým Těšínem a Žilinou na čtyřproudou silnici.

II.5. Usnesení vlády České republiky č. 1067/2007

Vládní usnesení č. 1064/2007 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 – 2013 jmenuje následující komunikační stavby na území kraje:

- I/57, Hradec nad Moravicí a Branka u Opavy - obchvat
- I/11, Havířov - obchvat
- I/67, Karviná - obchvat

III. ANALÝZA VÝVOJE VÝKONŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

III.1. Zatížení silniční sítě

Vstupním podkladem pro vyhodnocení byly výsledky periodických sčítání zajišťovaných ŘSaD ČR na území celé republiky. Pro vybrané sčítací profily jsou uvedeny roční průměry denních intenzit (RPDI) ve voz/24 hod vč. podílu těžké automobilové dopravy (nákladní doprava, trolejbusy a autobusy) v letech 1995, 2000 a 2005. Uvedené průměrné hodnoty RPDI se liší od zatížení pracovního dne. Lze

odhadovat, že zatížení pracovního dne v období duben - červen a září - listopad dosahuje intenzit, které jsou cca o 10 – 15% vyšší než hodnoty RPDI.

III.1.1. Vývoj intenzit dopravy v České republice

Z rozboru sčítání v letech 1995 až 2005 vyplývá, že v celorepublikovém měřítku vzrostly intenzity dopravy i dopravní výkony za deset let o 48%, přičemž nejvýraznější 88% nárůst byl zaznamenán u dopravy těžkých vozidel, u dopravy osobní byl nárůst 38%. Z vyhodnocení vývoje v posledních pěti letech vyplývá celorepublikový růst dopravy v letech 2000 - 2005 o 23%, přičemž nejvýraznější 44% nárůst byl zaznamenán u dopravy těžkých vozidel, u dopravy osobní byl nárůst 18%.

VÝVOJ DOPRAVNÍCH VÝKONŮ A PRŮMĚRNÝCH INTENZIT DOPRAVY NA SILNICÍCH A DÁLNICÍCH V OBDOBÍ 1995-2005										
ROK	Tř.	Délka km	DOPRAVNÍ VÝKON				PRŮMĚRNÉ INTENZITY			
			1000 vozokm/den				voz/den			
			T	O	M	CELKEM	T	O	M	CELKEM
1995	I	6 509	8 619	33 405	223	42 247	1 3234	5132	34	6 491
	II	14 309	5102	21 713	354	27 170	357	1 517	25	1 899
	III	34 484	3 206	13 054	155	16 414	93	379	4	476
	D	388	1 467	5132	6	6 605	3 781	13 225	16	17 023
	CELKEM	55 690	18 394	73 305	738	92 437	330	1 316	13	1 660
2000	I	6 031	11 125	36 773	238	48 135	1 845	6 097	39	7 981
	II	14 688	6 045	25 585	356	31 986	412	1 742	24	2 178
	III	34 190	3 387	15 800	290	19 477	99	462	8	570
	D	499	3 552	7 448	8	11 008	7 113	14 914	17	22 044
	CELKEM	55 408	24 108	85 606	892	110 606	435	1 544	16	1 995
2005	I	6154	15 744	43 069	256	59 069	2 558	6 9599	42	9 599
	II	14 668	7 598	28 977	288	36 863	518	1 976	20	2 513
	III	34 124	4 283	18 870	206	23 359	126	553	6	685
	D	564	7 013	10 064	35	17112	12 750	18 334	64	31 147
	CELKEM	55 510	34 638	100 979	785	136 403	624	1 819	14	2 457

Zdroj: ŘSD ČR

III.1.2. Zatížení silniční sítě kraje v extravilánu

Vývoj dopravního zatížení silniční sítě kraje v letech 1990 - 2005 je dokladován grafickou přílohou č. B.1.1. „Vývoj zatížení silniční sítě kraje v extravilánu v letech 1995 – 2005“ a nehodovost na silniční síti kraje v r.2006“, obsahující vybrané údaje o zatížení stávající komunikační sítě. Obsahem dvou příloh na následující straně je pentlogram RPDI vybraných úseků komunikační sítě a procentuelní nárůst zatížení v období 1990 – 2000 a obdobné vyhodnocení pro období 2000 - 2005.

S využitím podkladů silniční databanky byly dále zpracovány pentlogramy zatížení silniční sítě kraje v r.2005 celkovými intenzitami, intenzitami těžké dopravy a intenzitami kamionové dopravy. Tento výstup je dokladován grafickou přílohami č. B.1.3A až B.1.3C. „Pentlogram zatížení silniční sítě v r.2005“. Tabeleární přílohou v části C jsou dokladovány profily s intenzitami nad 10 000 voz/24 hod na komunikační síti kraje.

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. Podle odhadu zpracovatele se jedná o zvýšení o cca 10 – 15% oproti RPDI.

Z rozboru výsledků lze odvodit následující závěry vývoje zatížení na vybraných extravilánových úsecích komunikační sítě kraje v letech 2000-2005:

dominujícím západo - východním dopravním tahem s největšími intenzitami v r.2005 je sil.I/48, na tomto tahu byly v období 2000/2005 evidovány hodnoty nárůstu v rozmezí cca 25 - 55%, intenzity v r. 2005 dosahovaly hodnoty v rozmezí cca 9000 - 29 000 voz/24hod,

na severo - jižním tahu sil.I/56 v úseku Opava - Ostrava byly v období 2000/2005 evidovány hodnoty nárůstu v cca 20% a intenzity v r.2005 dosahovaly cca 11000 voz/24hod. V úseku Ostrava - Frýdek-Místek dosahovaly intenzity cca 21 000 voz/24 hod a prezentovaly v období 2000/2005 nárůst o cca 28%,

na sil.I/11 dosahovaly intenzity v úseku Opava - Ostrava intenzity až cca 15 400 voz/24hod což činí za období 2000/2005 nárůst o cca 17%,

na sil.I/58 v úseku Příbor - Ostrava se zátěže v r.2005 pohybovaly okolo 15 000 voz/24 hod, nárůst dopravy se pohyboval v rozmezí do cca 9%

na sil.I/57 v úseku Opava - Bartultovice dosahují intenzity hodnot v rozmezí cca 3 000 – 9 000 voz/24hod a hodnoty nárůstu 2000/2005 se pohybují v rozmezí cca 12 - 45%, v porovnání se sil.I/11 v

úseku Bruntál - Opava vykazuje sil.I/57 obdobné intenzity dopravy, oproti vývoji v minulém období, kdy dosahovala sil.I/57 vyšší dynamiku nárůstu zatížení,

údaje o skladbě dopravního proudu vykazují na některých profilech výrazný nárůst podílu těžké dopravy, což je dáno rozvojem průmyslových zón v některých oblastech kraje a celkovým rozvojem hospodářské spolupráce mezi jednotlivými státy. Tato skutečnost se projevuje na významných, dopravně zatížených tazích s tranzitní dopravou, zejména na hraniční přechody s Polskou a Slovenskou republikou (I/48, I/11 aj.).

Na dopravně významných tazích došlo v řešeném území v období 2000 - 2005 k nárůstu intenzit dopravy v průměru o cca 20% až 55%, nárůst nad tuto hodnotu byl ale zjištěn v příhraničních úsecích silniční sítě, kde dosahuje hodnot až 100%. Podrobnější údaje jsou obsahem grafických příloh.

Poznámka: Intenzita dopravy na sil.I/11 na profilu 7-3199 a 7-3193 v blízkosti Havířova se shodnou intenzitou 46714 voz/24 hod je podle názoru zpracovatele způsobena chybou při zpracování výsledků sčítání. Jedná se o údaj, které neodpovídá zatížení návazných úseků a proto nebyl do výsledných pentogramů zapracován.

Pro průběžné sledování vývoje zatížení na exponovaných profilech komunikační sítě (např. ve vazbě na Nošovice – sil.I/11 a I/68) je doporučováno provedení aktualizačních sčítání v režii kraje a to v parametrech identických se sčítáním ŘSaD ČR (termíny, rozsah, zpracování) pro zjištění vývoje zatížení.

III.1.3.Zatížení vybraných měst kraje

Samostatně bylo vyhodnoceno zatížení komunikační sítě na vnitroměstských profilech, jehož výsledek je dokladován dílčími situačními schémata vybraných měst v grafické příloze B.1.2. „Vývoj zatížení silniční sítě ve vybraných městech kraje v letech 1995 – 2005“, obsahujícími RPDÍ ve voz/24 hod vč. podílu těžké automobilové dopravy. Jedná se o Bohumín, Bruntál, Český Těšín, Frenštát p.R., Frýdek-Místek, Havířov, Hlučín, Karvinou, Krnov, Nový Jičín, Opavu, Orlovou, Ostravu a Třinec.

Pro informaci jsou v následujícím přehledu uvedeny vybrané nejvyšší roční průměry denních intenzit ze sčítání v r.2005 ve vybraných městech kraje:

Ostrava, sil.II/479 (čtyřpruhová směrově dělená komunikace se středním tramvajovým pásem), v místě napojení na komunikaci I/58 - 39499 voz/24 hod a sil.I/11 (čtyřpruhová směrově nedělená komunikace), Vítkovice - 36962 voz/24 hod, I/58 Přívoz (Dalimilův podjezd) – 28 197 voz/24 hod, Frýdek-Místek, sil.I/48 (čtyřpruhová směrově dělená komunikace) poblíž centra, - 35 677 voz/24hod, rychlostní komunikace sil.I/56 poblíž centra 24 976 voz/24hod.,

Opava, sil.I/11 (dvoupruhová komunikace), na průtahu centrem - 28 698 voz/24 hod.,

Havířov, sil.I/11 (čtyřpruhová směrově dělená komunikace) na průtahu centrem – 19 746 voz/24 hod.,

Nový Jičín, sil.I/48 (čtyřpruhová směrově dělená komunikace) – 27 163 voz/24hod, I/57 (dvoupruhová komunikace), na průtahu centrem - 14 003 voz/24hod.,

Český Těšín, sil.I/11 (dvoupruhová komunikace), poblíž centra - 16 082 voz/24 hod.,

Karviná, sil.I/67 (čtyřpruhová směrově dělená komunikace) na průtahu centrem - 17 072 voz/24hod.,

Třinec, sil.II/468 (dvoupruhová komunikace), podjezd pod tratí ČD, poblíž centra - 11 186 voz/24 hod.,

Bruntál, sil.I/11 (dvoupruhová komunikace), na průtahu centrem – 14 370 voz/24hod.,

Orlová, sil.I/59 (čtyřpruhová směrově nedělená komunikace), poblíž historického centra - 14 416 voz/24hod.,

Hlučín, na sil.I/56 (dvoupruhová komunikace), na vjezdu od Ostravy - 14 973 voz/24 hod.

Krnov, sil.I/57 (dvoupruhová komunikace), na průtahu centrem - 13 624 voz/24 hod.,

Bohumín, sil.I/67 (dvoupruhová komunikace) na nadezdu nad tratí ČD ve Skřečoni – 8 101 voz/24 hod.,

Frenštát p.R., sil.I/58 (dvoupruhová komunikace) na průtahu centrem - 5 441 voz/24 hodinu.

S výjimkou profilů (Třinec, Havířov, Bruntál, Frenštát p.R. a Č.Těšín a N.Jičín v centru) lze vysledovat v průběhu let 2000 – 2005 nárůst intenzity dopravy v průměru o cca 25%.

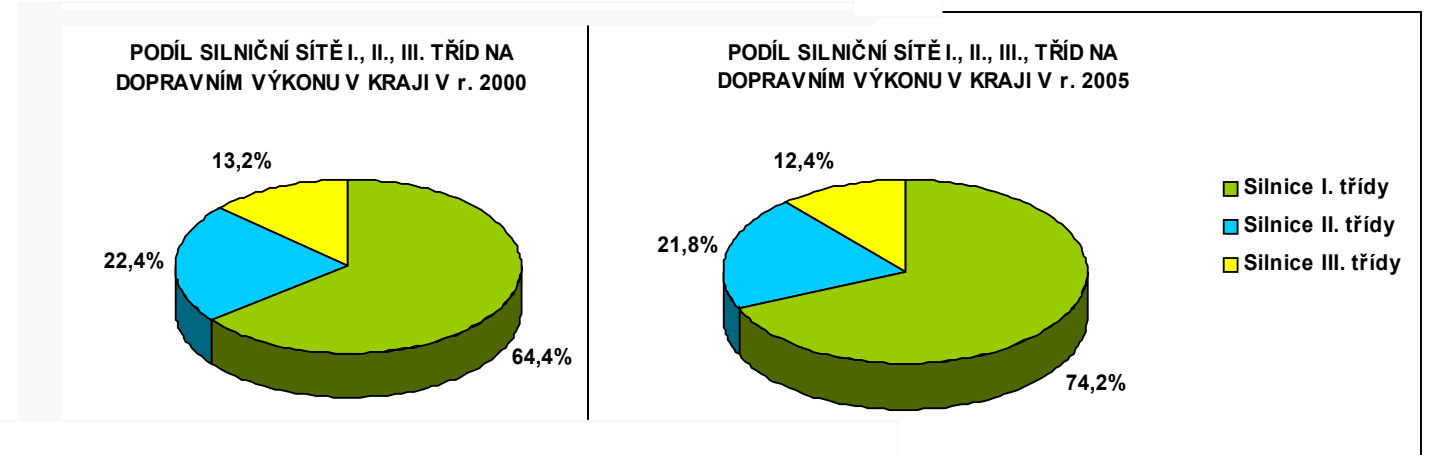
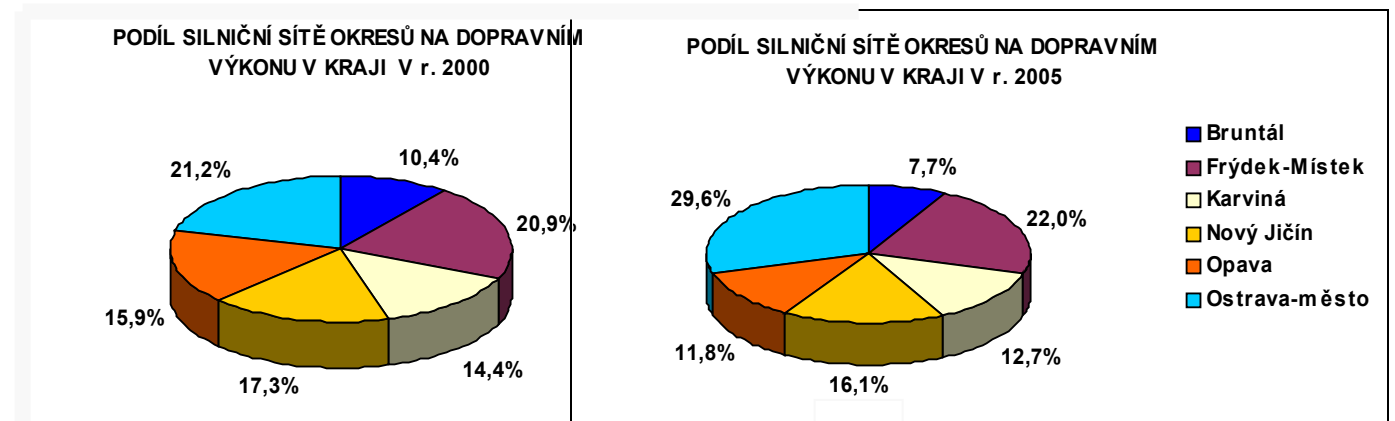
III.1.4.Dopravní výkon silniční sítě kraje

Vyhodnocením výsledků sčítání dopravy na silniční síti v r.2005 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. pro srovnání jsou doloženy výsledky obdobného vyhodnocení pro r.2000.

Nový Jičín	1647368	275369	173235	2095972
	19,9%	12,0%	11,9%	17,5%
Opava	1069742	287040	183548	1540330
	12,9%	12,6%	12,6%	12,8%
Ostrava - město	2403578	959052	494008	3856638
	29,1%	42,0%	33,9%	32,1%
Moravskoslezský kraj	8267556	2285931	1456324	12009811
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ VE VOZOKM/HOD V R.2000 – CELKOVÉ ZÁTĚŽE				
okres	Silnice I.třídy	Silnice II.třídy	Silnice III.třídy	Celkem
	Podíl v %	Podíl v %	Podíl v %	Podíl v %
Bruntál	570 739	304 975	27 754	903 468
	10,2%	15,7%	2,4%	10,4%
Frýdek - Místek	1 145 358	430 440	234 525	1 810 323
	20,5%	22,2%	20,4%	20,9%
Karviná	725 588	256 061	264 085	1 245 734
	13,0%	13,2%	23,0%	14,4%
Nový Jičín	1 110 232	222 182	167 675	1 500 089
	19,9%	11,4%	14,6%	17,3%
Opava	983 366	232 154	163 896	1 379 416
	17,6%	12,0%	14,3%	15,9%
Ostrava – město	1 052 928	496 163	289 852	1 838 943
	18,8%	25,5%	25,3%	21,2%
Moravskoslezský kraj	5 588 211	1 941 975	1 147 787	8 677 973
	64,4%	22,4%	13,2%	100%

DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ VE VOZOKM/HOD V R.2005 – CELKOVÉ ZÁTĚŽE				
okres	Silnice I.třídy	Silnice II.třídy	Silnice III.třídy	Celkem
	Podíl v %	Podíl v %	Podíl v %	Podíl v %
Bruntál	641359	328638	34716	1004714
	7,8%	14,4%	2,4%	8,4%
Frýdek - Místek	2130919	448241	289332	2868492
	25,8%	19,6%	19,9%	23,9%
Karviná	1015949	316229	316201	1648379
	12,3%	13,8%	21,7%	13,7%



Z rozboru vyplývají následující závěry pro hodnocení r.2005:

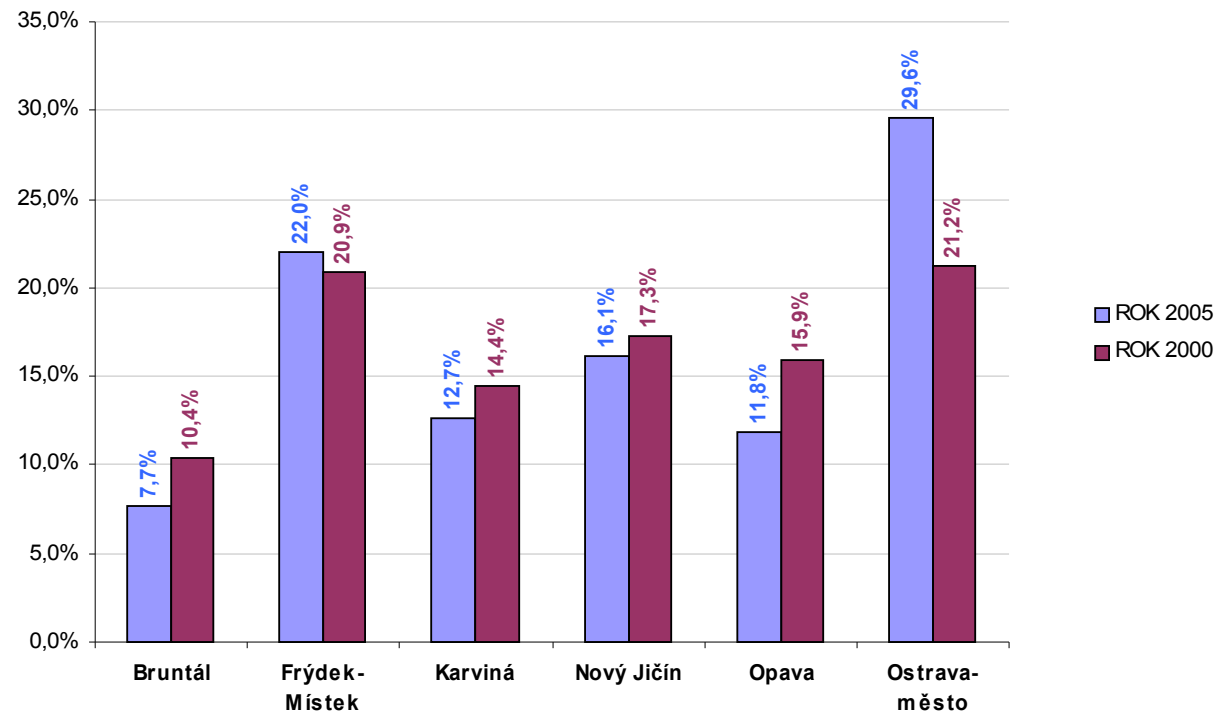
celkový dopravní výkon silniční sítě kraje činí cca 12,0 mil.vozokm/24 hod

na tomto objemu se podílí komunikační síť jednotlivých okresů takto – okres Bruntál 7,7%, okres Frýdek – Místek 22,0%, okres Karviná 12,7%, okres Nový Jičín 16,1%, okres Opava 11,8% a okres Ostrava - město 29,6%.

na dopravním výkonu silniční sítě kraje se objemem tří čtvrtin podílí silnice I.třídy - 74,2%, zbývající čtvrtina připadá na zbývající část silniční sítě, tj.silnice II.třídy – 21,8%, a silnice III.třídy - 12,4%.

u dopravního výkonu celkových intenzit na komunikační síti kraje došlo k nárůstu z 8677973 vozokm/24 hod na 12009811 vozokm/24 hod, t.j. ke zvýšení o 38%. Tato hodnota je vyšší než celorepublikový nárůstu dopravního výkonu 23% .

SROVNÁNÍ DOPRAVNÍHO VÝKONU V OKRESECH V R. 2005 A 2000

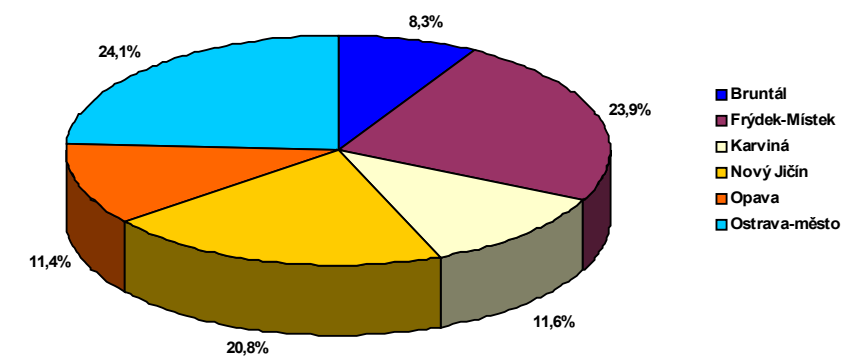


Z výše uvedeného grafu vyplývá, že za období 2000 – 2005 došlo k poklesu dopravního výkonu v okresech Bruntál o 2,7%, Karviná o 1,7%, Nový Jičín o 1,2% a Opava o 4,1%. Naopak k výraznějšímu nárůstu došlo v okresech Frýdek – Místek o 1,1% a Ostrava o 8,4%.

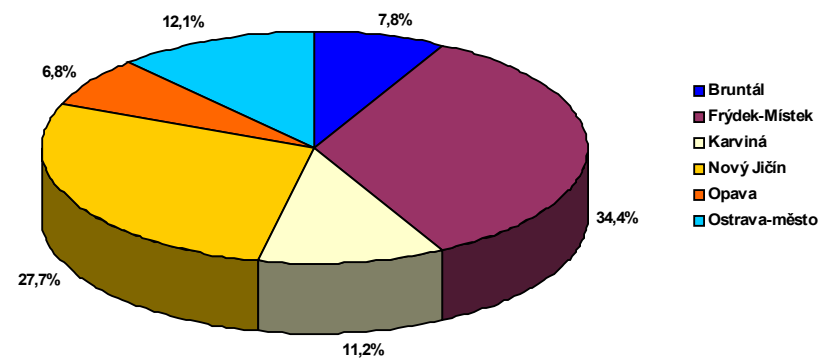
DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ VE VOZOKM/HOD V R.2005 – NÁKLADNÍ DOPRAVA

okres	Silnice I.třídy – těžká doprava	Silnice II.třídy – těžká doprava	Silnice III.třídy – těžká doprava	Celkem – těžká doprava
	Silnice I. třídy – kamionové dopravy	Silnice II. třídy – kamionové dopravy	Silnice III. třídy – kamionové dopravy	Celkem – kamionové dopravy
Bruntál	163183	64486	6156	233826
	27517	4698	246	32461
Frýdek-Místek	560568	65559	46997	673123
	134281	4346	3645	142272
Karviná	226408	58584	40738	325730
	37425	6660	2259	46345
Nový Jičín	498473	53173	32923	584570
	108148	4932	1787	114867
Opava	232472	55670	34107	322249
	22946	3344	1782	28073
Ostrava-město	437142	167373	73179	677693
	39904	7913	2108	49925
Moravskoslezský kraj	2118246	464844	234100	2817191
	370223	31893	11827	413943

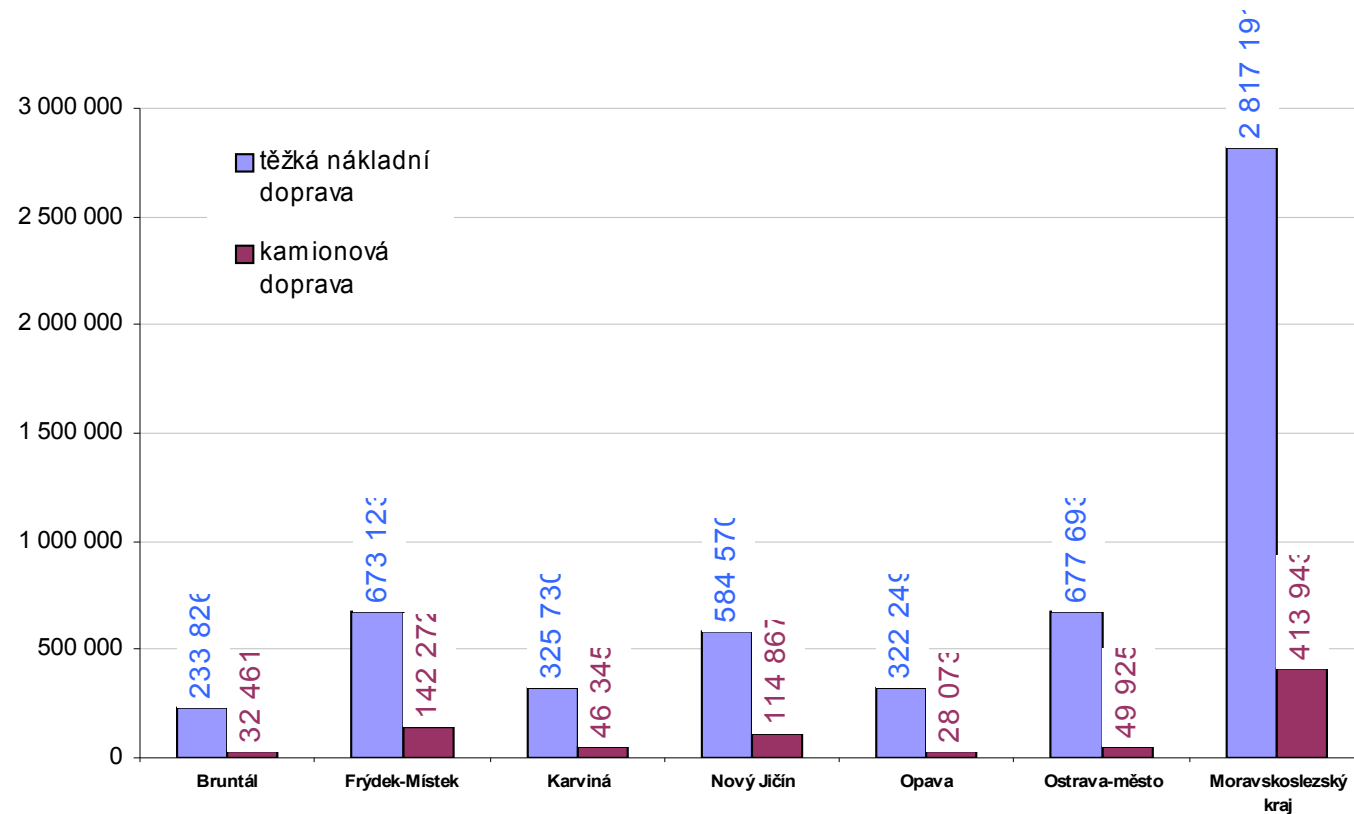
PODÍL DOPRAVNÍHO VÝKONU NÁKLADNÍ DOPRAVY V KRAJI V R. 2005



PODÍL DOPRAVNÍHO VÝKONU KAMIONOVÉ DOPRAVY V KRAJI
V r. 2005



PODÍL TĚŽKÉ NÁKLADNÍ A KAMIONOVÉ DOPRAVY V r. 2005



Údaje jsou uvedeny ve vozokm/24 hod.

Údaje o výkonech těžké a kamionové dopravy prokazují její soustředění do jádra aglomerace s vazbou na páteřní tahy směřující do Polska a Slovenska. Vývoj pouze potvrzuje aktuálnost dobudování již zahájené dostavby páteřních tahů komunikační sítě.

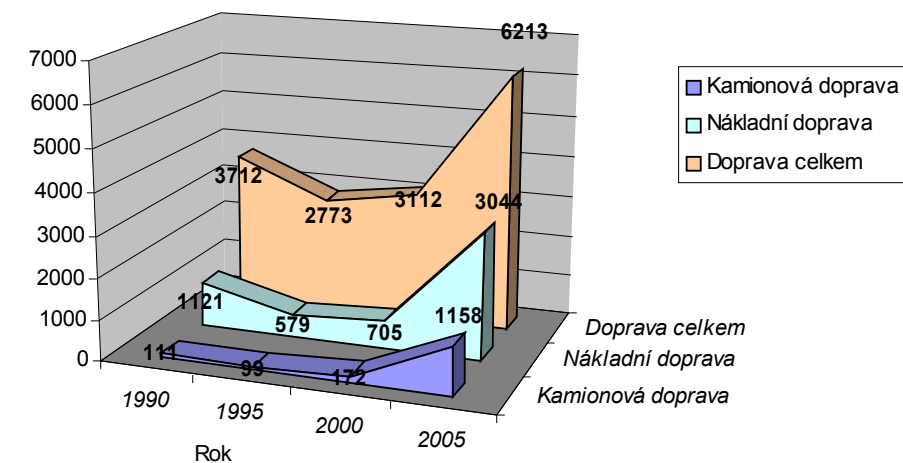
III.1.5. Zatížení silničních hraničních přechodů

III.1.5.1. Zatížení hraničních přechodů dle výsledků sčítání ŘSaD ČR

Zatížení hraničních přechodů vč. skladby dopravního proudu za období 1995 – 2005 bylo převzato z výsledků periodických sčítání dopravy na silniční a dálniční síti, prováděných ŘSaD ČR Praha. Vývoj zatížení na vybraných hraničních přechodech je obsahem následujících tabulek a grafů.

HRANIČNÍ PŘECHOD SIL.I/11, MOSTY U JABLUNKOVA – SVRČINOVEC, OKRES FR.- MÍSTEK				
Profil č.7- 0510, Silnice I/11	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	N	2 773	3 112	6 213
Těžká nákladní vozidla	N	579	705	3 044
Osobní, dodávkové a moto	N	2 194	2 407	3 169

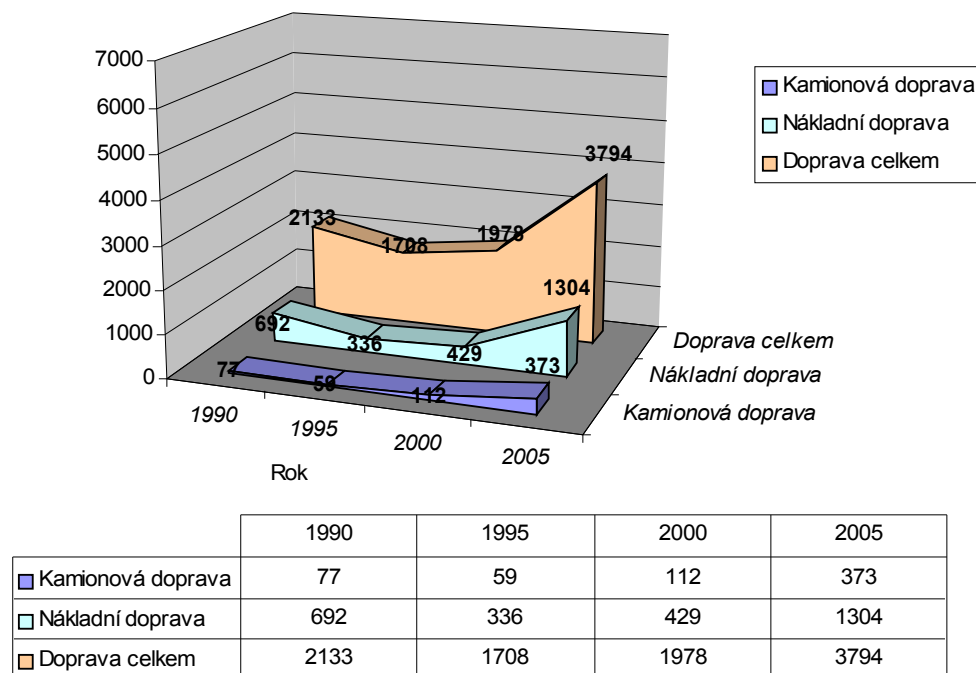
Vývoj dopravy na hraničním přechodu Mosty u Jablunkova v letech 1990-2005 (RPDI, ŘSD)



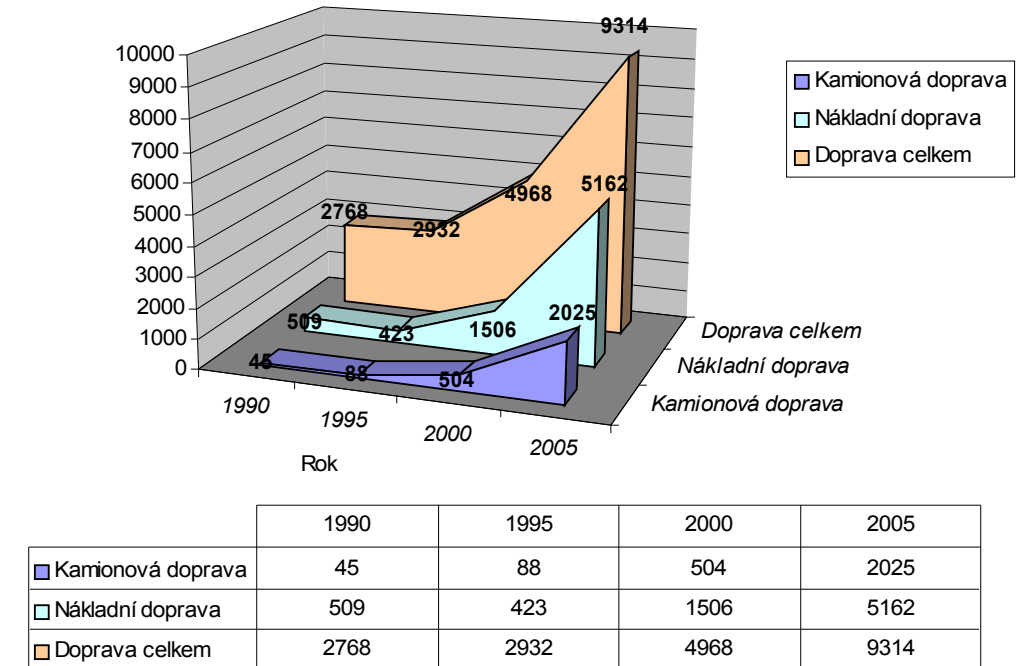
	1990	1995	2000	2005
Kamionová doprava	111	99	172	1158
Nákladní doprava	1121	579	705	3044
Doprava celkem	3712	2773	3112	6213

HRANIČNÍ PŘECHOD SIL.I/35, HORNÍ BEČVA, BUMBÁLKA - MAKOV, OKRES FR.- MÍSTEK				
Profil č.7- 0220, Silnice I/18(I/35)	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	N	1 708	1 978	3 794
Těžká nákladní vozidla	N	336	429	1 304
Osobní, dodávkové a moto	N	1 372	1 549	2 490

Vývoj dopravy na hraničním přechodu Makov v letech 1990-2005 (RPDI, ŘSD)



Vývoj dopravy na hraničním přechodu Chotěbuz v letech 1990-2005 (RPDI, ŘSD)



HRANIČNÍ PŘECHOD SIL.I/58, BOHUMÍN - CHALUPKI, OKRES KARVINÁ				
Profil č.7- 0438, Silnice I/58	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	2 295	2 843	1 634	2 806
Těžká nákladní vozidla	N	354	154	623
Osobní, dodávkové a moto	N	2 489	1 480	2 183

Hraniční přechod sil.I/46, Sudice - Pietraszyn, okres OPava				
Profil č.7 – 2968, Silnice I/46	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	N	9 81	1 035	634
Těžká nákladní vozidla	N	19	80	115
Osobní, dodávkové a moto	N	962	955	519

HRANIČNÍ PŘECHOD SIL.I/48, CHOTĚBUZ - CIESZYN, OKRES KARVINÁ				
Profil č.7- 1599, Silnice I/48	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	N	2 932	4 968	9 314
Těžká nákladní vozidla	N	423	1 506	5 162
Osobní, dodávkové a moto	N	2 509	3 462	4 152

HRANIČNÍ PŘECHOD SIL.I/46, KRNOV -PIETROWICE, OKRES BRUNTÁL				
---	--	--	--	--

Profil č.7- 3700, Silnice I/45	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	1 527	945	2 502	2 167
Těžká nákladní vozidla	N	55	380	286
Osobní, dodávkové a moto	N	890	2 122	1 881

HRANIČNÍ PŘECHOD SIL.I/58, BARTULTOVICE -TRZEBINA, OKRES BRUNTÁL				
Profil č.7- 3067, Silnice I/57	ROK 1990	ROK 1995	ROK 2000	ROK 2005
Motorová vozidla celkem	N	N	130	1 191
Těžká nákladní vozidla	N	N	36	640
Osobní, dodávkové a moto	N	N	94	551

Z výše uvedených údajů lze odvodit následující závěry:

- Intenzita dopravy na vybraných hraničních přechodech Jablunkov (sil.I/11-Slovensko), Makov (sil.I/35 – Slovensko) a Chotěbuz (sil.I/48 – Polsko) za posledních 10 let vzrostla o cca 120 – 220 % . Obecně lze konstatovat, že **v letech 2000 – 2005 vzrostla doprava na těchto třech přechodech na dvojnásobek (nárůst 100%), objem těžké dopravy se zvýšil až na trojnásobek (nárůst cca 200%).** Jde o důsledek rozvoje hospodářské spolupráce v širším evropském měřítku na významných tazích v jádru s vazbou na páteřní tahy v ose Moravské brány.
- Hraniční přechod Bohumín – Chalupki (sil.I/58 – Polsko) vykazuje (i s ohledem na nedávno ukončenou výstavbu mostu přes Odru) celkové intenzity dopravy v jednotlivých sčítacích letech obdobné, nárůst se projevuje v dopravě těžké.
- Na hraničním přechodu Sudice - Pietraszyn (sil.I/46 – Polsko) a Krnov – Pietrowice (sil.I/45 – Polsko) se projevuje celkově pokles intenzity dopravy (doprava těžká rostla).
- S ohledem na poměrně krátkou dobu fungování hraničního přechodu Bartultovice – Trzebina (sil.I/57 – Polsko) nelze ještě vyvozovat žádné závěry.

III.1.5.2. Bilance zatížení hraničních přechodů dle podkladů ČŘ Ostrava

Dalším zdrojem informací jsou údaje Celního ředitelství Ostrava, obsahující celoroční výsledky provozu na významných hraničních přechodech s údaji o počtu odbavených osob, automobilové dopravy vč. skladby dopravního proudu. Vybrané údaje ze statistiky Celního ředitelství Ostrava jsou uvedeny v následující tabulce a umožňují srovnání s ostatními přechody na území České republiky.

HRANIČNÍ PŘECHODY NA ČESKO – SLOVENSKÉ HRANICI V R.2006						
NÁZEV PŘECHODU	POČET O. A. PŘEKR. SH		POČET BUSU PŘEKR. SH		POČET NÁK. PŘEKR. SH	
	VJEZD	VÝJEZD	VJEZD	VÝJEZD	VJEZD	VÝJEZD
Lanžhot - Brodské	722 230	737 524	2 025	2 028	19 564	20 777
Břeclav - Kúty	2 339 039	2 292 300	38 857	39 066	1 115 919	1 086 374
Hodonín - Holíč nad Moravou	656 383	645 552	11 826	11 562	120 542	116 242
Sudoměřice - Skalica	265 183	260 896	568	598	98 897	101 716
Velká nad Veličkou - Vrbovce	108 257	105 872	1 356	1 372	11 829	11 339
Březová - Nová Bošáca	16 226	16 063	5	4	1 168	1 080
Starý Hrozenkov - Drietoma	461 458	453 765	14 404	14 226	283 247	276 137
Strání - Moravské Lieskové	220 851	221 532	6 317	6 604	26 325	25 654
Střelná - Lysá pod Makytou	269 846	256 274	590	569	55 950	52 456
Bylnice - Horné Srnie	244 470	245 973	5 930	6 037	23 321	23 593
Nedašova Lhota - Červený Kameň	25 008	25 912	0	0	996	919
Bílá Bumbálka - Makov	699 843	696 548	15 006	14 851	59 691	57 686
Bílá - Konečná - Klokočov	206 496	203 764	3 783	3 782	9 418	10 202
Mosty u Jablunkova - Svrčinovec	755 129	755 497	19 812	19 859	317 949	312 255
Šance - Milošová	58 784	60 885	0	0	0	0
	7 049 203	6 978 357	120 479	120 558	2 144 816	2 096 430

HRANIČNÍ PŘECHODY NA ČESKO – POLSKÉ HRANICI V R.2006						
NÁZEV PŘECHODU	POČET O. A. PŘEKR. SH		POČET BUSU PŘEKR. SH		POČET NÁK. PŘEKR. SH	
	VJEZD	VÝJEZD	VJEZD	VÝJEZD	VJEZD	VÝJEZD
Habartice - Zawidów	113 058	98 261	633	593	838	779
Srbská - Miloszów	1 299	1 234	0	0	0	0
Hrádek n. Nisou - Porajów	652 994	621 764	448	605	0	0
Kunratice - Bogatynia	96 714	83 756	102	90	470	389
Nové Město pod Smrkem - Czerniawa Zdrój	61 321	61 150	493	450	3 607	3 488
Harrachov - Jakuszyce	276 493	271 229	5 050	4 765	32 060	31 658
Starostín - Golinsk	70 934	64 849	1 552	1 625	3 791	3 495
Náchod - Kudowa Slone	505 474	510 356	14 206	13 317	215 389	232 016
Otovice - Tlumaczów	47 812	40 987	1 979	1 912	5	1
Orlické Záhvoří - Mostowice	7 754	7 785	0	0	27	26

Královec - Lubawka	171 183	161 271	3 541	3 423	10 112	9 834
Pomezní boudy - Przelecz Okraj	53 854	50 913	0	0	0	0
Dolní Lipka - Boboszwów	134 919	132 924	2 640	2 604	18 507	17 422
Bílý Potok - Paczków	54 834	51 767	228	192	2 196	2 179
Mikulovice - Glucholazy	165 416	157 688	1 276	1 188	2 521	2 523
Zlaté Hory - Konradów	95 564	93 014	695	710	3 420	3 607
Osoblaha - Pomorzowice	2 711	2 430	0	0	0	0
Krnov - Pietrowice	92 393	93 823	1 060	1 081	5 949	5 777
Bartultovice - Trzebina	59 912	57 142	139	128	52 241	57 482
Bukovec - Jasnowice	67 791	60 671	80	183	0	0
Horní Lištná - Leszna Górna	76 105	76 129	391	394	98	103
Bohumín - Chalupki	563 014	544 949	516	556	31 854	29 089
Český Těšín - Cieszyn	462 353	465 468	22	22	0	0
Chotěbuz - Cieszyn	1 022 709	955 982	21 638	19 656	686 698	633 244
Dolní Marklovice - Marklowice Górne	285 913	284 164	0	0	0	0
Závada - Gólkowice	161 625	160 769	0	0	0	0
Příst' - Krzyzynowice	26 515	27 655	0	0	0	0
Sudice - Pietraszyn	89 830	89 928	344	330	16 334	16 080
	5 420 494	5 228 058	57 033	53 824	1 086 117	1 049 192

Případné rozdíly mezi výsledky sčítání ŘSaD ČR a údaji ČR Ostrava vyplývají ze sezónních výkyvů, které nemůže průzkum ŘSaD postihnout. Z výsledků vyplývá následující závěr:

HP na česko-slovenské hranici **Mosty u Jablunkova – Svrčinovec** s průjezdem **2 180 501 voz/rok** byl v r.2006 **druhým nejzatíženějším přechodem** v České republice na této hranici se zatížením na úrovni přibližně třetiny zatížení na HP Břeclav - Kúty na dálnici Brno – Bratislava

HP na česko-slovenské hranici **Český Těšín - Cieszyn** s průjezdem **3 339 927 voz/rok** byl v r.2006 **nejzatíženějším přechodem** v České republice na této hranici

III.1.6.Vývoj dopravního zatížení na hranicích kraje

Obsahem této kapitoly je výsledek hodnocení vývoje zatížení vykazuje v letech 2000/2005 na jeho hranicích, které lze charakterizovat jako vstupy a výstupy vnější zdrojové a cílové a tranzitní dopravy. Zvolené profily jsou identické s profily použitými pro zpracování dokumentu Model individuální automobilové dopravy, Moravskoslezský kraj, DOPING, 2002. Situování profilů na česko-

polské hranici (P1 – P12), na česko – slovenské hranici (S1 – S3) a na hranici s ostatními kraji České republiky (Č1 – Č17) je dokladováno situační přílohou na následující straně. V tabulce jsou pak uvedeny údaje intenzit osobních automobilů+moto, těžké dopravy a celkových intenzit v r.2000 a 2005 a koeficienty změn za toto období. Obdobně je vyhodnocen i vývoj kamionové dopravy.

Kromě tohoto zhodnocení po profilech bylo provedeno i celkové zhodnocení vývoje na česko-polské, česko – slovenské státní hranici, na hranici s ostatními kraji ČR i celkový sumář vývoje. Z výsledků lze odvodit následující závěry:

celkový objem veškeré dopravy na kordonu kraje vykazuje nárůst z 79027 voz/24hod na 104638 voz/24hod, tj. +32%

celkový objem nákladní dopravy (vč. dopravy kamionové) na kordonu kraje vykazuje nárůst z 17281 voz/24hod na 27294 voz/24hod, tj. +58%, na tomto nárůstu má velký vliv nárůst dopravy na hraničních přechodech do Polska a Slovenska, kde dosahuje +187%

celkový objem kamionové dopravy na kordonu kraje vykazuje nárůst z 2261 voz/24hod na 8847 voz/24hod, tj. +291%, na tomto nárůstu má velký vliv nárůst dopravy na hraničních přechodech do Polska a Slovenska, kde dosahuje + 560%

lokálně nejzávažnější jsou vysoké nárůsty přeshraniční dopravy na přechodech HP - Mosty u Jablunkova – Svrčinovec (celkové intenzity + 100%, těžká doprava 331%, z toho pouze kamionová doprava +573%) a HP Chotěbuz – Boguszowice (celkové intenzity + 87%, těžká doprava + 242%, z toho pouze kamionová doprava +301%).

Všechny výše uvedené údaje signalizují pro r.2000 - 2005 na hranicích kraje cca o třetinu vyšší indexy nárůstu dopravy než uváděný celorepublikový nárůstu dopravního výkonu (23% pro celkové intenzity dopravy a 44% pro nákladní dopravu).

III.1.7.Dopravní nehodovost silniční sítě

III.1.7.1. Dopravní nehodovost v České republice

V úvodní části této kapitoly je stručně charakterizován vývoj nehodovosti v celorepublikovém měřítku pro období do konce r. 2006. Podle statistických údajů nehodovosti bylo v roce 2006 nahlášeno Policii ČR celkem 187 965 nehod, usmrceno bylo 956 osob, těžce zraněno bylo 3990 osob a lehce zraněno 24 241 osob. Hmotná škoda činila dle odhadu cca 9,116 mld.Kč.

V roce 2006 došlo oproti roku 2005 k poklesu celkového počtu dopravních nehod i počtu usmrcených osob. Ve srovnání s rokem 1990 došlo v roce 2006 k nárůstu o cca 99% z celkového počtu nehod a k poklesu usmrcených osob o cca 18%. Počet usmrcených osob je v r. 2006 nejnižší za období 1990 – 2006.

Nejvíce nehod (27,9%) bylo evidováno na místních komunikacích, 17,5% nehod na silnicích I.třídy, 14,0% na silnicích II.třídy, 10,4% na III.třídách a na dálnicích cca 2,6% nehod.

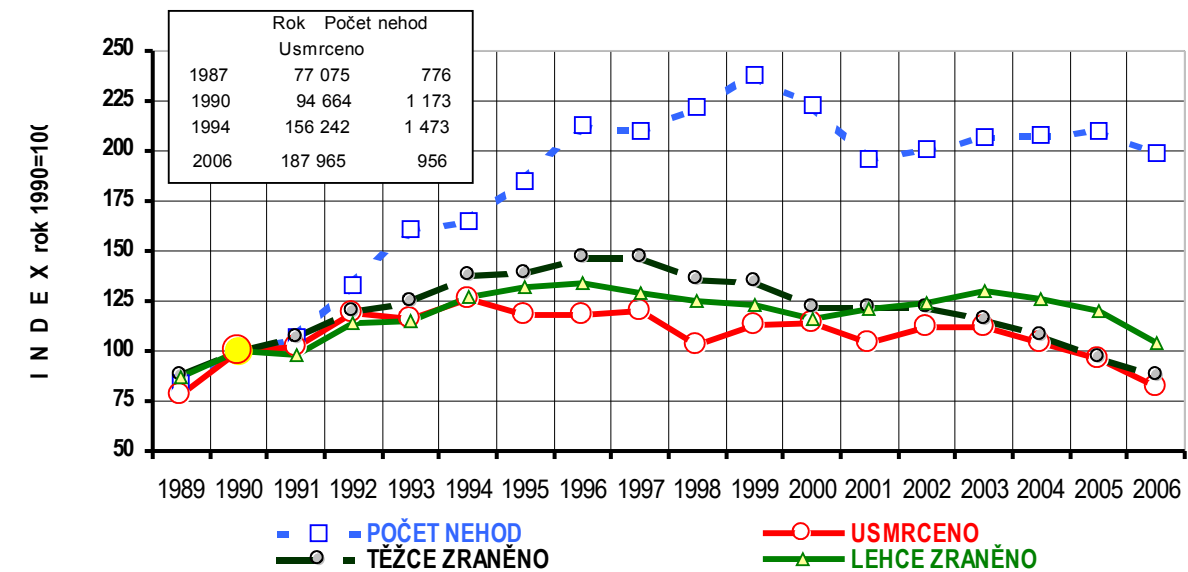
Nejvíce nehod šetřila Policie ČR na území hl. m. Prahy (34 689) a na území Severomoravského kraje (29 565); nejméně nehod bylo na území Jihočeského kraje (12 832). Nejvíce usmrcených bylo při nehodách na území Jihomoravského a Severomoravského kraje a nejméně na území hl. m. Prahy.

Z celkového počtu 956 usmrcených osob v roce 2006 na území české republiky bylo:

349	řidičů osobních automobilů
183	spolujezdců v osobním automobilu
173	chodců
91	řidičů motocyklů
83	cyklistů
37	řidičů nákladních automobilů
9	spolujezdců v nákladních automobilech
8	spolujezdců na motocyklu
7	cestujících v autobusu
4	řidiči malých motocyklů
4	řidiči traktorů
3	řidiči autobusů
3	řidiči mopedů
1	spolujezdec na malém motocyklu
1	řidič pojezdového pracovního stroje.

Z výše uvedeného přehledu vyplývá vysoká míra „zranitelnosti“ pěších a cyklistů. Na celkovém počtu usmrcených se podíleli více jak 25%. Nejčtenější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2006 bylo opět nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla (18,2% z nehod řidičů), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (15,9%) a nesprávné otáčení nebo couvání (10,3%). Tyto tři příčiny tak představují téměř 45% celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel.

Vývoj počtu nehod a jejich následků, trend od roku 1990



Poznámka:

Od 1.1.2001 je povinnost nahlásit policii dopravní nehodu až při škodě převyšující 20 000 Kč (dříve 1000 Kč) nedojde-li ke zranění nebo usmrcení osob.

Dne 1. července 2006 byl v ČR zaveden na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích systém bodového hodnocení.

Vývoj následků nehod v roce 2006 byl velmi příznivý a meziroční pokles počtu usmrcených osob je za posledních 26 let DRUHÝ nejvyšší (po roce 1998, kdy se projevil vliv snížení rychlosti jízdy v intravilánu).

Počet nehod v roce 2006 je od roku 1990 8. nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod) a nejméně v roce 1990 (94 664 nehod). Tento stav byl ovlivněn příznivým vývojem ve druhém pololetí roku 2006, kdy nabyla účinnosti novela zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Počet usmrcených v roce 2006 je nejnižší od roku 1990 a významně „se dostal pod hranici“ 1 000 osob. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrcených v roce 2006 je oproti roku 1994 nižší o 517 osob.

Počet těžce zraněných osob je od roku 1990 nejnižší; nejvíce těžce zraněných bylo v roce 1997 (6 632 osob). Poprvé od roku 1990 se roční počet těžce zraněných dostal pod hranici 4 000 osob.

Předběžné údaje za r.2007 však signalizují opětovný nárůst usmrcených při dopravních nehodách. Neoficiální předběžné údaje uvádí 1111 usmrcených osob

Počet lehce zraněných osob je za posledních 17 let 3. nejnižší a po 14 letech se dostal pod hranici 25 000 osob. Nejvíce lehce zraněných bylo před 10 lety - v roce 1996 (31 296 osob) a naopak nejméně v roce 1991 – „jen“ 22 806 osob.

Poprvé od roku 1990 dochází ve třech letech po sobě k významnému poklesu počtu usmrcených osob. V roce 2004 bylo usmrceno o 104 osob méně, než v předchozím roce, v roce 2005 činí tento rozdíl 88 osob a v roce 2006 pak 171 osob. Přitom prakticky již v roce 2003 se podařilo zastavit nepříznivý vývoj počtu usmrcených osob. Největší meziroční pokles byl v roce 1998, kdy počet usmrcených byl o 207 osob nižší, než v roce 1997 (pokles byl ovlivněn především z důvodu snížení rychlostního limitu v obcích).

III.1.7.2. Nehodové úseky a lokality na území kraje

Z evidence nehodovosti, vedené a poskytnuté Policií ČR, byly převzaty podrobnější údaje o nehodovosti na území kraje obsahující specifikaci dopravně nehodových lokalit, s členěním po jednotlivých okresech. Jednotlivé nehodová místa byla dle okresů MSK označena pořadovým číslem a jsou uvedena i v grafické příloze B.1.1. „Vývoj zatížení silniční sítě kraje v extravilanu v letech 1995 – 2005 a nehodovost na silniční síti kraje v r.2006“. Kritéria hodnocení nehodových lokalit - 10 DN /nehodové místo, 20 DN/km u silnice, 30 DN/km u rychlostní komunikace.

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES BRUNTÁL, 2006				
Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
BR1	I/11	214,10 – 215,07	23	Bruntál, ul. Jesenická, ul. Dukelská, od I/11 x MK (ul. Vrchlického) po I/11 x MK (ul. Revoluční)
BR2	I/11	215,13 – 216,10	27	Bruntál, ul. Nádražní, ul. Opavská, od I/11 x MK (ul. Na nábřeží) po I/11 x MK (ul. Dobrovského)
BR3	I/11	221,10 – 222,01	21	Směrové oblouky nad Miloticemi nad Opavou ve směru na Horní Benešov

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES FRÝDEK - MÍSTEK, 2006

Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
FM1	II/648		14	Křiž. II/648 x III/4774, mimo obec Dobrá a Nošovice
FM2	I/11	328,95 – 329,95	25	Procházející městem Třinec – Nebory a Třinec – Oldřichovice, úsek mezi I/11 x III/01141 a I/11 x III/4681
FM3	I/11	332,56 – 333,56	21	Procházející městem Třinec – Oldřichovice a Vendryně, I/11 x II/468
FM4	I/11	333,60 – 334,60	24	Procházející obcí Vendryně, I/11 x III/4682
FM5	I/11	343,15 – 344,15	20	Procházející městem Jablunkov, I/11 x III/01149
FM6	I/48	42,97 – 43,97	26	Průtah městem FM, MÚK x I/56
FM7	I/48	44,00 – 45,00	38	Průtah městem FM, I/48 x MK (u autobusového stanoviště), I/48 x MK (ul. 8. pěšího pluku)
FM 8	I/48	60,50 – 61,50	20	Procházející centrem obce Třanovice, I/48 x II/474
FM9	I/56	52,00 – 53,00	32	Průtah městem FM, okružní křiž. u Tesca, MÚK x sil. I/48, I/56 III/4848
FM10	I/56	53,20 – 54,20	29	Průtah městem FM, okružní křiž. u Lidlu, 4x I/56 x MK
FM11	II/468	2,40 – 3,40	27	Procházející centrem města Třinec, II/468 x II/476, II/468 x MK (do areálu TŽ), II/468 x okružní křižovatka
FM12	II/473	0,30 – 1,30	17	Procházející městem FM, 3x MK (ul. Kvapilova, k Tescu, k Hypernově) x II/473, výjezd z I/56, příjezd do centra města od Příbora
FM13	II/473	2,50 – 3,50	20	Procházející městem FM, spojnice mezi Frýdkem a Místkem, II/473 x MK (u bazénu), II/473 x II/477, II/473 x MK (ul. Míru)
FM14	II/473	3,60 – 4,60	21	Procházející městem Frýdek, od Šenova a Havířova do centra, II/473 x MK (ul. T.G.M.), několik křižovatek s MK
FM15	II/477	20,30 – 21,30	15	Příjezdová komunikace do centra Frýdku od Vratimova, II/477 x MK (ul. Horní, E.Krásnohorské, Nad Lipinou), II/477 x II/473

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES KARVINÁ, 2006				
Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
KA1	I/11	297,88 – 298,88	21	Havířov, ul. Ostravská, od začátku okr. Karviná po I/11 x II/479 (ul. Anglická)
KA2	I/11	298,89 – 299,89	127	Havířov, ul. Ostravská, od I/11 x II/475 po I/11 x MK (ul. Svornosti)
KA3	I/11	299,30 – 300,90	65	Havířov, ul. Hl. třída, od I/11 x MK (ul. Svornosti) po I/11 x MK (ul. Mladé Gardy)
KA4	I/11	301,95 – 302,95	25	Havířov, ul. 17.listopadu, od I/11 x MK (ul. Národní tř.) po I/11 x MK (ul. K.Světlé)
KA5	I/11	303,00 – 304,00	30	Havířov, ul. Těšínská, od I/11 x III/4735 po I/11 x MK (ul. Strmá)
KA6	I/59	7,54 – 8,54	22	Orlová, ul. Ostravská, od I/59 x MK (ul. Potoční) po I/59 x III/4728
KA7	I/67	12,16 – 13,16	20	Karviná, Tř. 17.listopadu, od I/67 x MK (ul. Za Splavem) po I/67 x MK (ul. Vydmučov)
KA8	I/67	13,30 – 14,30	20	Karviná, Tř. 17.listopadu, od I/67 x II/472 po I/67 x MK (ul. Tř. Osvobození)
KA9	I/67	14,35 – 15,35	22	Karviná, Tř. 17.listopadu, od I/67 x MK (ul. Sv. Čecha) po I/67 x MÚK se sil. I/59 (ul. Nádražní)
KA10	II/475	0,25 – 1,25	18	Havířov, ul. Orlovská, přímý úsek u Tesca, II/475 x MK (ul. Požárnícká), II/475 x MK (ul. Na Kopci)

KA11	II/475	2,38 – 3,38	17	Haviřov – Prostř. Suchá, ul. Orlovská, od II/475 x III/47210 po II/475 x III/4746
KA12	II/479	18,80 – 19,80	17	Šenov – Haviřov, ul. Těšínská, od II/479 x MK (ul. U garáží), II/479 x MK (ul. Anglická)

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES NOVÝ JIČÍN, 2006

Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
NJ1	I/48	9,20 – 10,20	26	Nacházející se v extravilánu k.ú. Palačov, I/11 x III/0487
NJ 2	I/48	12,00 – 13,00	20	Nacházející se v extravilánu k.ú. Starý Jičín
NJ 3	I/48	17,50 – 18,50	23	Nacházející se v extravilánu k.ú. Šenov u Nového Jičína, začíná před estakádou ev.č.48-016 a pokračuje ve směru staničení
NJ 4	I/48	26,90 – 27,90	21	Nacházející se v extravilánu k.ú. Příbor, končí v místě odbočovacího pruhu ve směru na Příbor a připojovacího pruhu ve směru na Nový Jičín

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES OPAVA, 2006

Poř.č.	Silnice	Km (od – do)	Počet DN	Úsek (popis)
OP1	I/11	250,00 – 251,00	22	Opava, ul. Krnovská, od I/11 x I/46 (ul. Olomoucká) po I/11 x MK (ul. Vančurova)
OP2	I/11	251,00 – 252,50	63	Opava. Ul. Olbrichova a část ul. Nádražní okruh, od I/11 x I/46 (ul. Olomoucká) po I/11 x II/464 (ul. Janská)
OP3	I/11	252,50 – 253,50	35	Opava, část ul. Nádražní a část ul. Těšínská, od I/11 x II/464 (ul. Janská) po I/11 x MK (ul. Jiráskova)
OP4	I/46	114,00 – 115,20	29	Opava, ul. Olomoucká, od I/46 x MK (ul. Vančurova) po I/46 x I/11 (ul. Krnovská)
OP	I/46	115,20 – 116,30	31	Opava, ul. Praskova a část ul. Ratibořská, od I/46 x I/11 (ul. Nádražní okruh) po I/46 x MK (ul. Holasická)
OP5	I/56	20,50 – 21,50	25	Hlučín-průtah městem, část ul. Opavská a část ul. Ostravská

NEHODOVÉ LOKALITY - OKRES OSTRAVA, 2006

Poř.č.	Silnice	Uzlové body	Počet DN	Úsek (popis)
OV1	I/56, I/58	105 – 1160 104 – 105	74	Ul. Mariánskohorská od ul. Novinářské k ul. Jirské, I/56 Mariánskohorská x I/56 ul. Cihelní, I/56 Mariánskohorská x MK (ul. Jirská)
OV2	MK x I/56	337 – 338 336 – 337	55	Ul. Ruská, od ul. Závodní k ul. 1. máje
OV3	I/58	107 – 108 108 – 201	52	Ul. Muglinovská do Hrušova, od I/58 x ul. Sokolská tř. po I/58 x II/470 (ul. Orlovská)
OV4	II/479	112 – 113 113 – 114	49	Ul. 28. října, od II/479 x MK (ul. U Koupaliště) po II/479 x MK (ul. 1. máje)
OV5	I/56	107 – 0110	42	Ul. Sokolská tř., od I/56 x I/58 (ul. Muglinovská) po I/56 x MK (ul. Palackého)

OV6	I/11	410 – 411	38	Ul. Rudná, od I/47 (ul. 17. listopadu) po JZ rampa k trase F
OV7	I/11	305 – 306	36	Ul. Rudná, od I/11 x MK (ul. Závodní) po I/11 x MK (ul. Lidická)
OV8	I/11	223 – 224	36	Ul. Rudná, od I/11 x II/477 (ul. Frýdecká) po I/11 x MK (ul. Vratimovská)
OV9	II/479	102 – 190	34	Ul. 28. října, od II/479 x I/58 (ul. Mariánskohorská) po II/479 x rampy ul. U Bořika
OV10	I/58	345 – 351	31	Ul. Plzeňská, od I/58 x II/478 (ul. Mitrovická) po hranice okresu
OV11	I/58	101 – 151	28	Ul. Plzeňská, od I/58 x MK (ul. U Kopalíště) po I/58 x MK (ul. U Cementárny)
OV12	I/58	311 – 312	26	Ul. Plzeňská, od I/58 x MK (ul. Čujkovova) po I/58 x MK (ul. Moravská)
OV13	I/11	405 – 406	25	Ul. Opavská, od I/11 x MK (ul. Studentská) po I/11 x II/469 (ul. 17. listopadu)
OV14	I/11	301 – 302	25	Ul. Rudná, I/11 x II/4787 (ul. Výškovická) mezi SZ rampa a JZ rampa Výškovic
OV15	I/11	308 – 309	24	Ul. Rudná, od I/11 x I/56 (JV rampa ul. Místek) po most nad Ostravicí
OV16	II/479	423 – 0465	21	Ul. Opavská, od II/479 x III/46620 (ul. Martinovská) po II/479 x MK (ul. Mongolská)
OV17	III/4787	331 – 332	21	Ul. Výškovická, od III/4787 x MK (ul. Čujkovova) po III/4787 x MK (ul. Svornosti)
OV18	II/469 x MK	419	26	Křiž. II/469 (ul. 17. listopadu) x MK (ul. B. Nikodéma)
OV19	III/4787 x MK	331	20	Křiž. III/4787 (ul. Výškovická) x MK (ul. Čujkovova)
OV20	I/11 x I/47	410	18	Křiž. I/11 (ul. Rudná) x I/47 (ul. 17. listopadu)
OV21	I/58 x II/479	102	17	Křiž. I/58 (ul. Plzeňská) x II/479 (ul. 28. října)
OV22	II/479 x MK	115	16	Křiž. II/479 (ul. 28. října) x MK (ul. Novinářská)
OV23	I/56 x MK	106	16	Křiž. I/56 (ul. Mariánskohorská) x MK (ul. Nádražní)
OV24	II/479 x MK	422	16	Křiž. II/479 (ul. Opavská) x MK (ul. Porubská)

Z výše uvedených údajů vyplývá následující srovnání počtu nehodových úseků a počtu dopravních nehod na území kraje v letech 2001 (dle podkladů uvedených v koncepci z .2004) a 2006.

VYBRANÉ ÚDAJE DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA ÚZEMÍ KRAJE V R.2001 A 2006

okres	počet nehodových úseků	počet nehod v r.2002 na nehodových úsecích	počet nehodových úseků	počet nehod v r.2006 na nehodových úsecích
Bruntál	9	156	3	71
Frýdek - Místek	13	701	15	349
Karviná	23	534	12	404
Nový Jičín	3	116	4	90
Opava	7	204	5	205
Ostrava	75	1522	24	746
C e l k e m	130	5235	63	3871

Při interpretaci výsledků je třeba mít na paměti, že v současné době již není nutná přítomnost policie u každé dopravní nehody, což vysvětluje do určité míry rozdílná čísla v r.2001 a 2006. Nejzávažnější nehody bývaly na silnici I/48, na čtyřpruhové směrově nedělené komunikaci. Po osazení „lanových“ svodidel, které fyzicky oddělily protisměrné jízdní proudy se situace zlepšila.

III.1.8.Vyhodnocení sčítání cyklistické dopravy na silniční síti v r. 2005 dle podkladů ŘSaD

Na základě výsledků sčítání na komunikační síti v r. 2005 byly vyhodnoceny úseky s vysokými zátěžemi cyklistické dopravy. Jedná se o následující úseky komunikací:

sil. I/46 – ul. Olomoucká v Opavě (úsek sil. II/443 – I/11)

sil. II/467 – ul. Bezručova v Kravařích

sil. I/47, I/47B – jednosměrné průtahy centrem Oder

sil. II/464 – ul. Čs. Armády v Bílovci

sil. III/46427 – ul. 2. května ve Studénce

sil. III/4832 – ul. Bezručova v Novém Jičíně

sil. II/480 – ul. Nádražní, Kozina ve Štramberku

sil. II/482 – ul. Obránců Míru v Kopřivnici

sil. III/4848 – ul. 6. května, Místecká ve Frenštátě pod Radhoštěm

sil. II/477 v Bašce (úsek sil. I/56 – III/48425)

sil. II/467 v Koberčicích (úsek sil. III/4671 – I/46)

sil. I/67 – ul. Čs. Armády v Bohumíně (úsek mezi sil. III/46818 a II/471)

sil. I/67 – ul. 1. máje v Bohumíně (úsek mezi sil. III/46817 a III/4711)

sil. III/48425 ve Frýdlantě nad Ostravicí.

Výsledky tohoto sčítání není ovšem možné porovnat se sčítáními v letech předcházejících, neboť dle metodiky sčítání se dokumentuje pouze interval četnosti cyklistů, nikoliv absolutní číslo. Podle znalostí zpracovatele této kapitoly navíc nelze výsledky hodnotit ve všech případech jako zcela reprezentativní, protože ze sčítání cyklistické dopravy prováděných v některých městech

Moravskoslezského kraje jsou hodnoty nad 50 cyklistů za průměrný den dosahovány i na dalších profilech (např. v Krnově na sil.I/57 a.j.).

Z výše uvedených profilů lze označit za nejrizikovější vzhledem ke stávajícím dopravním zátěžím jak celkovým, tak nákladní dopravy úsek v Opavě, dále v Bašce, v Bohumíně-Skřečoni a Odrách.

Z výše uvedeného vyplývá doporučení pro ŘSaD ČR přehodnotit zvolený způsob sběru dat a intenzity cyklistické dopravy uvádět přímo v počtech cyklistů.

III.2.Zatížení železniční sítě

III.2.1.Organizační uspořádání na síti drah pro veřejnou osobní a nákladní dopravu

Na základě zákona o transformaci Českých drah, státní organizace (77/2002 Sb.) došlo k 1.1.2003 ke vzniku dvou nástupnických organizací, Českých drah, a.s. (ČD, a.s.) a Správy železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC, s.o.).

České dráhy, akciová společnost, plní funkci dopravce v nákladní a osobní dopravě a zároveň na svěřené části sítě celostátních a regionálních drah na základě smlouvy se SŽDC řídí a organizuje drážní dopravu a zajišťuje provozuschopnost.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, hospodaří s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cesta celostátních drah a regionálních drah. Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty, přiděluje kapacitu železniční dopravní cesty.

Dále uvedené ukazatele zatížení železniční sítě se vztahují pouze pro úseky **celostátní dráhy a regionálních drah s veřejnou dopravou**. Nejsou zahrnuty dráhy-vlečky, které jsou provozovány soukromými subjekty a drážní doprava je prováděna pouze pro vlastní potřebu soukromých subjektů.

III.2.2.Postavení Moravskoslezského kraje v železniční dopravě v rámci České republiky

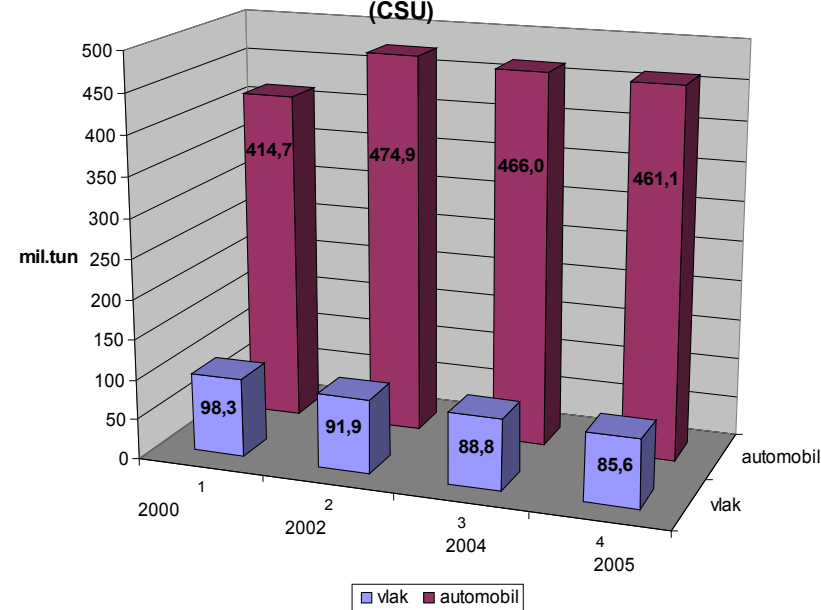
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA - POSTAVENÍ KRAJE V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY (ČSÚ)			
	Česká republika	MSK	Podíl v %
Rozloha (km ²)	78 866	5 427	6,88

Počet obyvatel (r.2006)	10 267 000	1 249 290	12,17
Délka sítě celostátních a regionálních drah v km (r.2006)	9 597	673	7,01
Délka sítě v km / km ² rozlohy	0,122	0,124	101,64
Množství přepraveného nákladu železniční dopravou (tis. tun v r.2005)	85 615	13 668	15,96
Množství přepravených cestujících železniční dopravou (tis.osob v r.2005)	180 266	17 213	9,55

III.2.3.Nákladní doprava

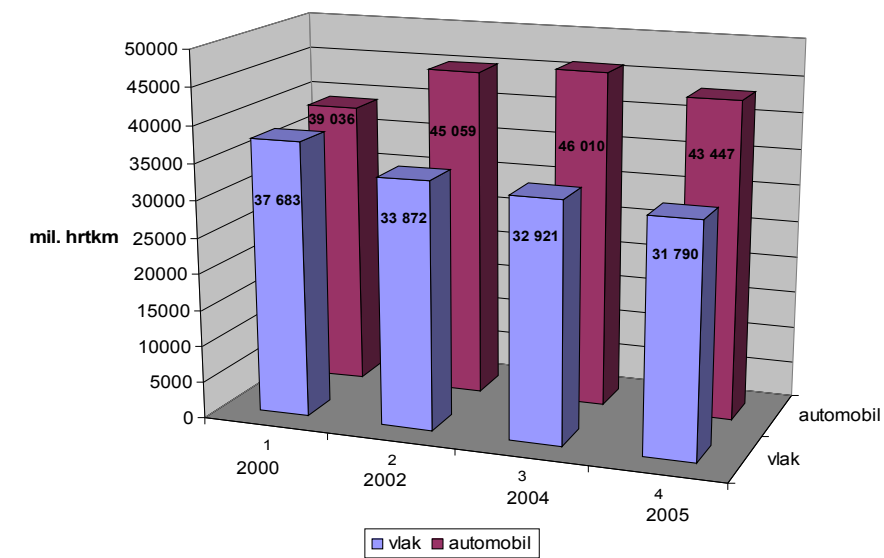
Srovnávány jsou objemy (t) a výkony nákladní dopravy (hrtkm) v České republice a v Moravskoslezském kraji za železniční a silniční dopravu.

Objem nákladní přepravy v České republice v silniční a železniční dopravě - mil. tun (ČSÚ)



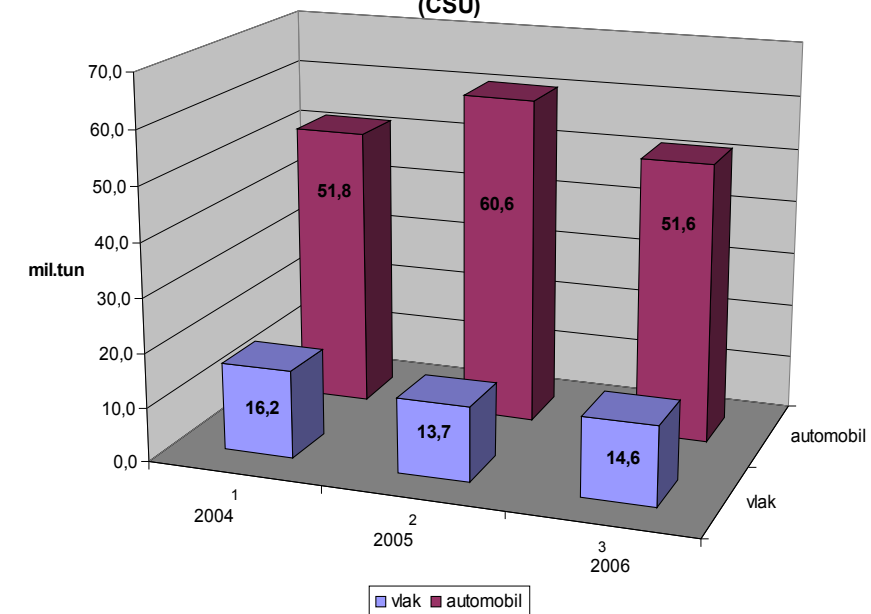
V silniční dopravě v České republice od roku 2002 objem přepravy v tunách mírně klesá. V železniční dopravě je za sledované období rovněž zaznamenán pokles objemu přeprav v tunách.

Výkon železniční a silniční dopravy v České republice - mil. hrtkm (ČSÚ)



V silniční dopravě v České republice výkony v hrtkm do roku 2004 stouply, v roce 2005 je zaznamenán pokles výkonů v silniční dopravě. V železniční dopravě výkony v hrtkm za sledované období klesaly.

Objem nákladní přepravy v MSK železniční a silniční dopravou - mil.tun (ČSÚ)



V Moravskoslezském kraji objem přepravy v silniční dopravě je rozkolísaný a v roce 2006 byl nižší než v předchozím roce 2005. V železniční dopravě v Moravskoslezském kraji dochází v roce 2006 k mírnému nárůstu přepravy v tunách v porovnání s předchozím rokem 2005.

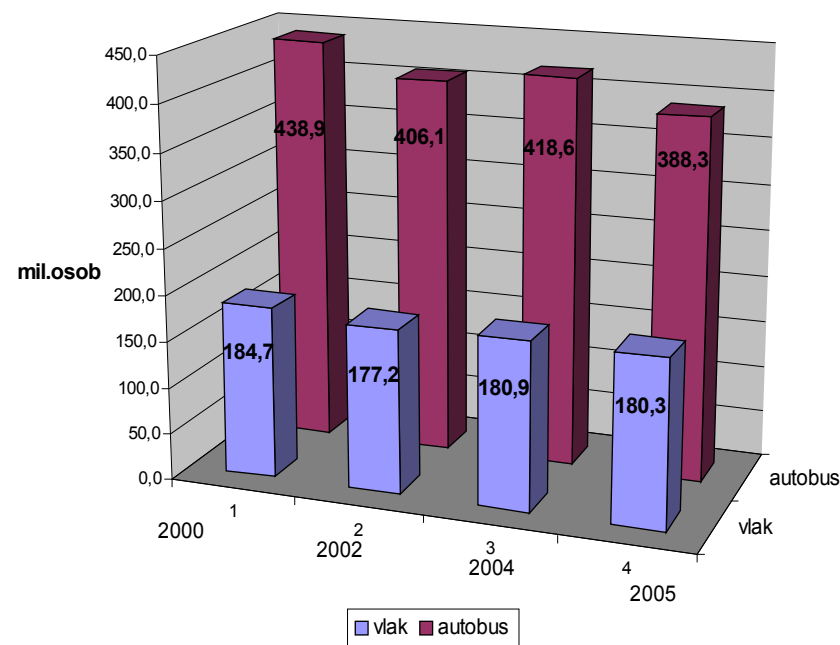
III.2.4.Osobní doprava

III.2.4.1. Výkony osobní železniční dopravy

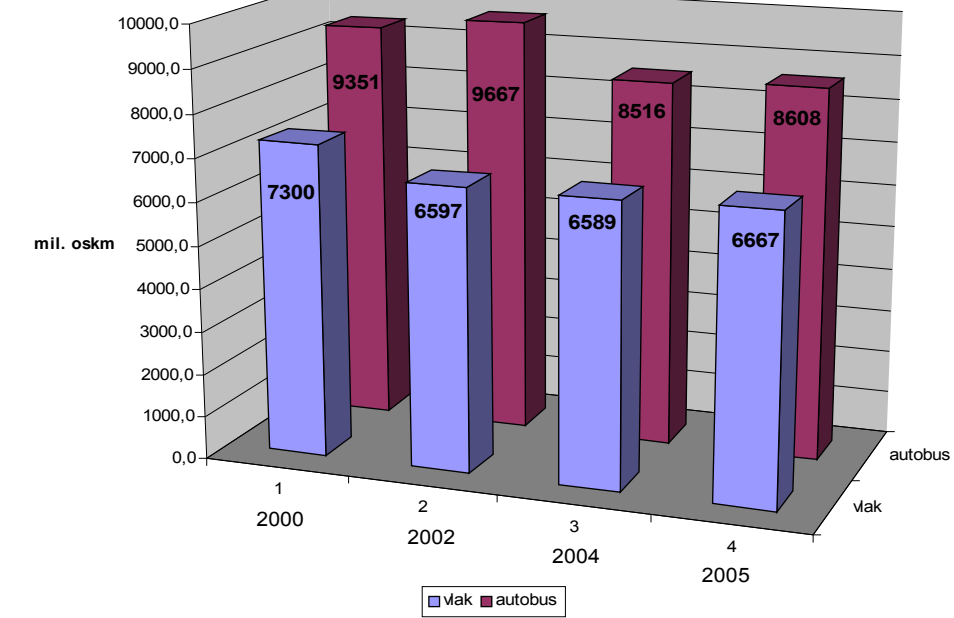
Srovnáván je objem (počet) přepravených osob v České republice a v Moravskoslezském kraji za železniční a silniční dopravu.

Objem přepravených cestujících v České republice v autobusové dopravě ve sledovaném období má klesající trend. Objemy přepravených cestujících v železniční dopravě stagnují a pohybují se okolo 180 milionů přepravených cestujících za rok

Přeprava cestujících v České republice autobusovou a železniční dopravou
- mil.osob (ČSÚ)

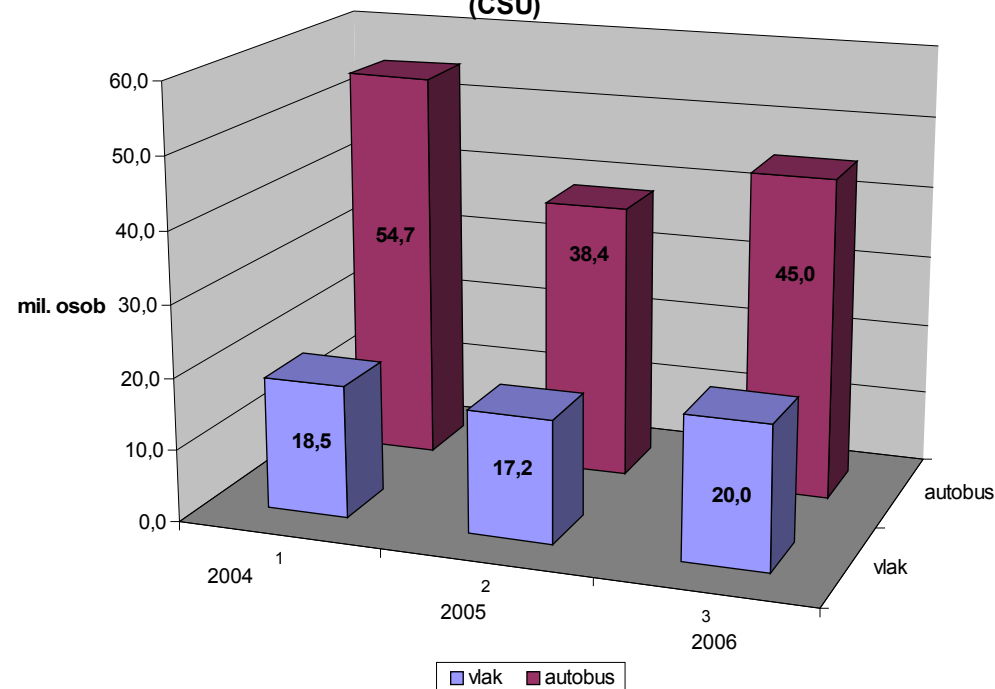


Výkony osobní železniční a autobusové dopravy v České republice - mil.oskm (ČSÚ)



V autobusové dopravě výkony v osobových kilometrech (oskm) v České republice v letech 2004 a 2005 stagnovaly, výkony v oskm v železniční dopravě v letech 2002, 2004, 2005 stagnovaly

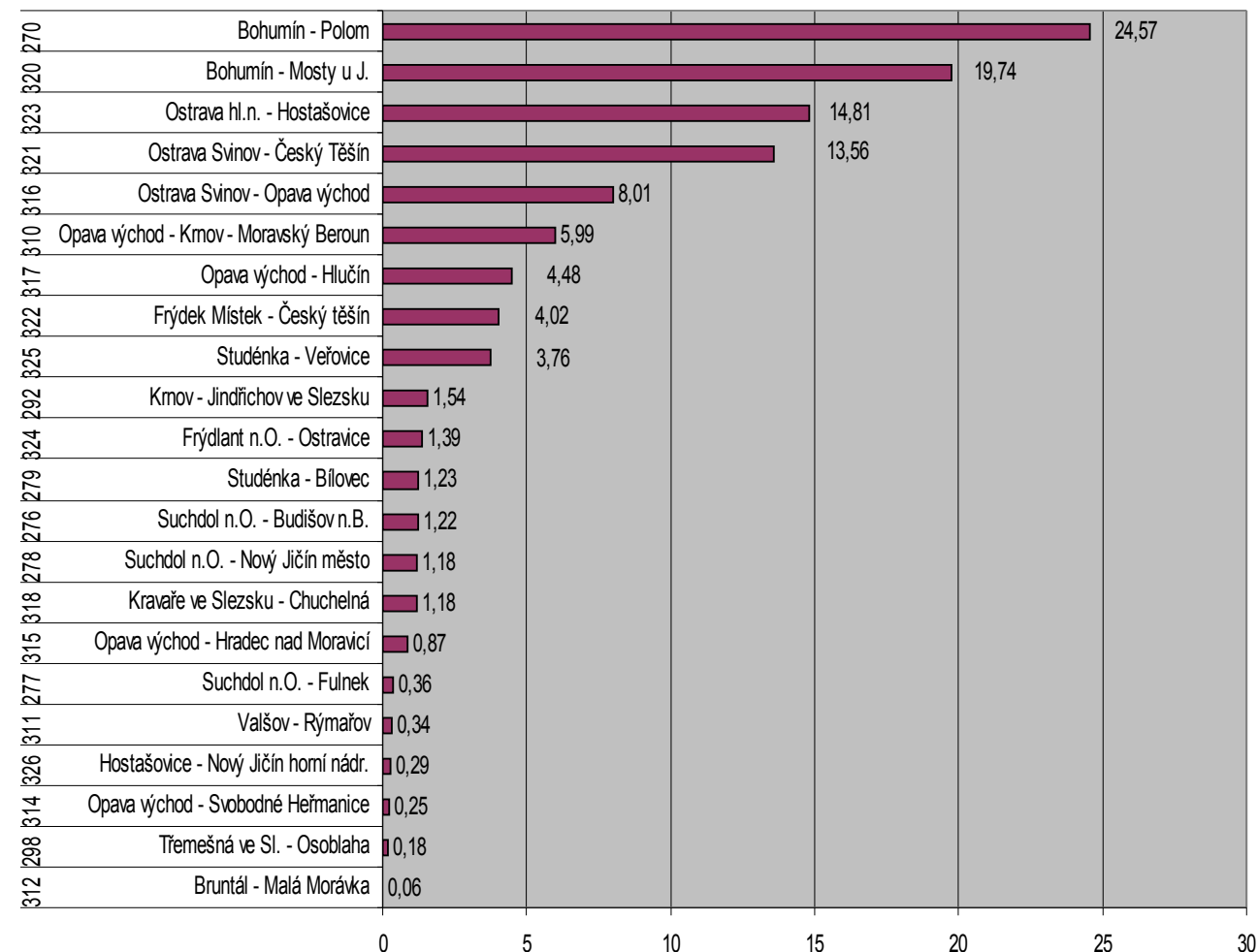
Přepravení cestujících v MSK autobusovou a železniční dopravou - mil.osob (ČSÚ)



Uvedený objem cestujících v autobusové přepravě v předchozím grafu představuje pouze cestující v rámci kraje. V železniční dopravě představuje počet cestujících v rámci kraje, zahrnut je i počet cestujících vstupujících z jiných krajů a vystupujících do jiných krajů. V Moravskoslezském kraji v autobusové dopravě i v železniční dopravě objem přepravených cestujících ve sledovaném období kolísá, přičemž objemy přepravených cestujících v železniční dopravě i v autobusové dopravě v roce 2006 v porovnání s rokem 2005 stouply. Podíl železniční dopravy v Moravskoslezském kraji v letech 2005 a 2006 na celkovém počtu přepravených cestujících autobusovou a železniční dopravou činí 31%.

V následných grafech je znázorněn počet cestujících na jednotlivých tratích v Moravskoslezském kraji. Jedná se o počty cestujících za jeden pracovní den (r.2007). Z přehledu vyplývá významné postavení tratí procházející ostravsko-karvinskou aglomerací, tj. Polom - Bohumín, Bohumín - Mosty u J., Ostrava Svinov - Český Těšín, které jsou v celé délce dvoukolejné. V regionální dopravě zaujímá rovněž výjimečné postavení trať Ostrava hl.n. - Hostašovice, která je v úseku Vratimov - Hostašovice jednokolejná.

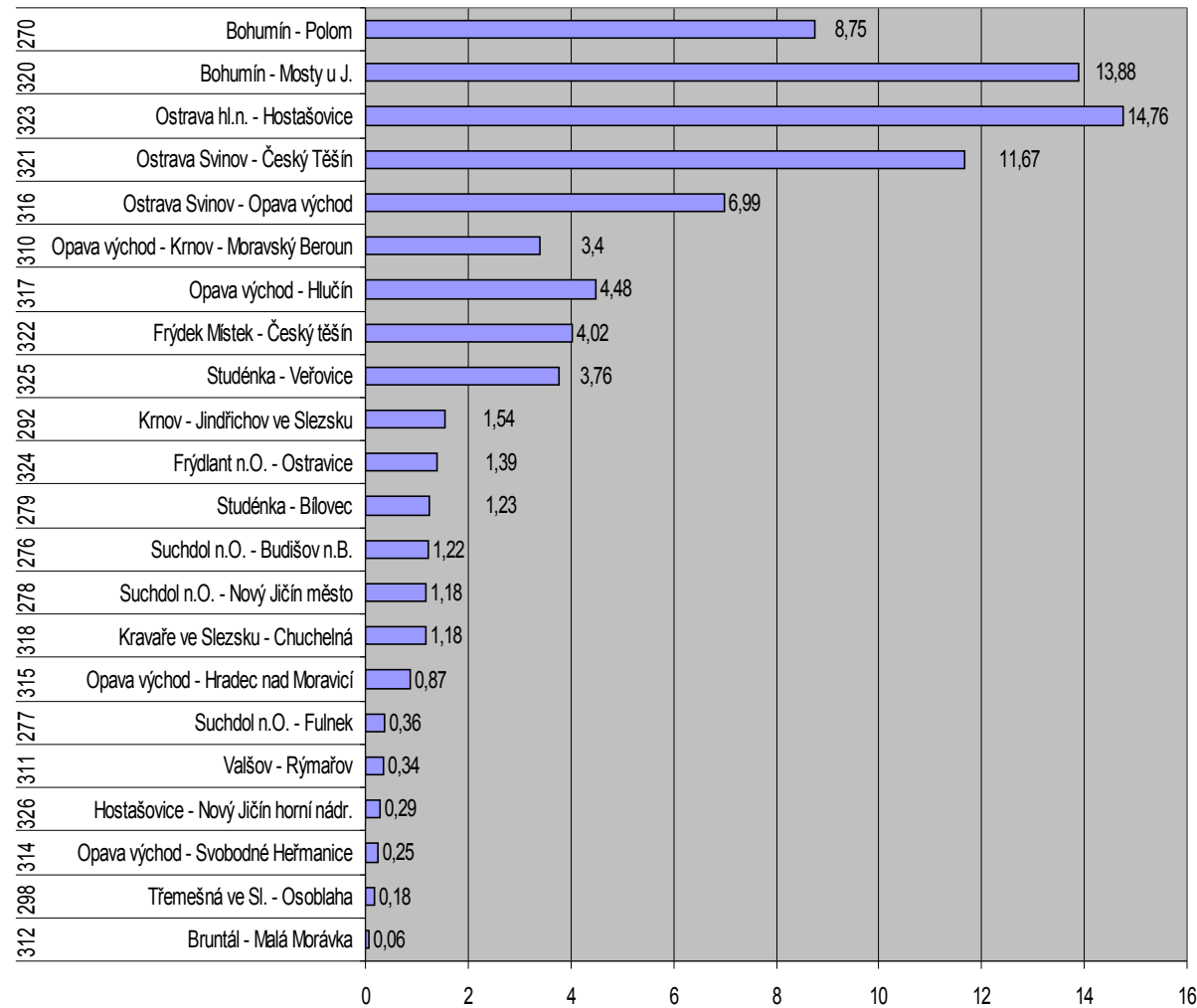
Objemy cestujících na tratích v MSK v dálkové a regionální dopravě (v tisících cestujících za pracovní den, r.2007)



Stanovíme-li si limitní hranici 500 přepravených osob za den, potom pod touto hranicí nejméně využívanými tratěmi v Moravskoslezském kraji jsou: Suchdol n.O. - Fulnek, Valšov - Rýmařov, Hostašovice - Nový Jičín horní nádraží, Opava východ - Svobodné Heřmanice, Bruntál - Malá Morávka a úzkorozchodná dráha Třemešná ve Slezsku - Osoblaha.

V přehledu není znázorněna trať Milovice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem.

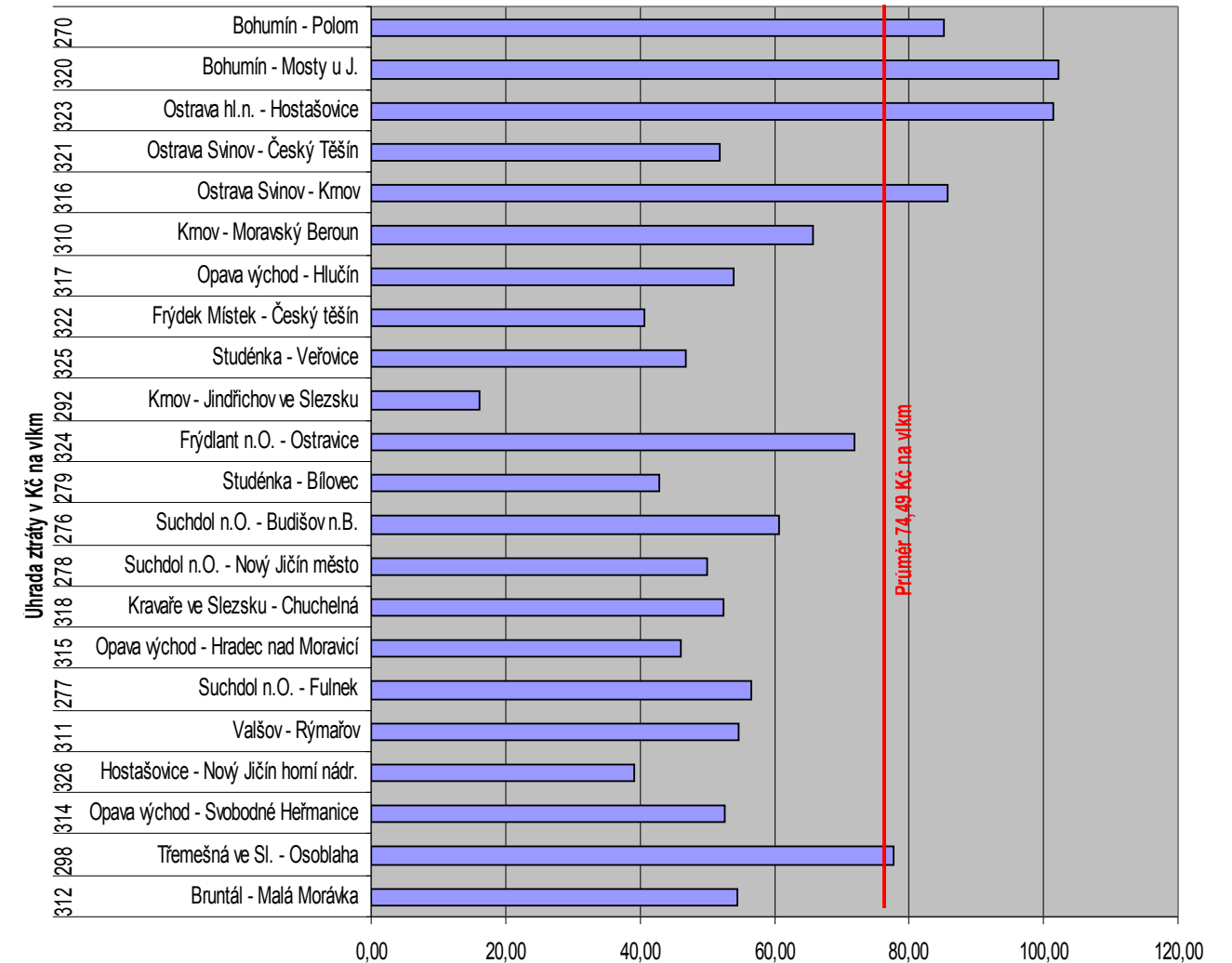
**Objemy cestujících na tratích v MSK v regionální dopravě
(v tisících cestujících za pracovní den, r.2007)**



III.2.4.2. Ekonomika provozování osobní drážní dopravy

V následujícím grafu je uvedeno rozložení dotací na jednotlivé traťové úseky k zajištění železniční osobní regionální dopravy. Tyto dotace jsou smluvně poskytovány železničním dopravcům objednatelem regionální dopravy, kterým je Moravskoslezský kraj.

**Úhrada ztráty při provozování železniční regionální dopravy
Rozdělení na jednotlivé traťové úseky - Kč/vlkm**



Úhrada ztráty z provozování osobní regionální dopravy je stanovena na vlakový kilometr (vlkm). Paradoxně nejméně cestujícími frekventované traťové úseky Suchdol n.O. - Fulnek, Valšov - Rýmařov, Hostašovice - N.Jičín h.n., Opava v-Sv.Heřmanice, Bruntál - M.Morávka, vyjma úzkorozchodné tratě Třemešná ve Slezsku - Osoblaha, vyžadují na zajištění regionální dopravy nižší dotace na vlkm, než frekventované a intenzivně cestujícími využívané příměstské úseky tratí na Ostravsku.

Na těchto méně frekventovaných tratích byla již provedena racionalizační opatření spočívající ve snížení počtu zaměstnanců řídicích a organizujících drážní dopravu, vlaky jsou vedeny

hospodárnými motorovými vozy a motorovými jednotkami v obsazení pouze jen strojvedoucím (O/O-S). Jedinou méně frekventovanou tratí, kde drážní doprava není vedena hospodárnými motorovými vozy, je úzkorozchodná dráha Třemešná ve Slezsku - Osoblaha. Stávající dopravce ČD, a.s. vhodný motorový vůz pro úzkorozchodný provoz nevlastní. Úzkorozchodná dráha Třemešná ve Sl.- Osoblaha je v MSK jedinou dráhou tohoto typu, je zároveň i jedinou dráhou tohoto typu v provozu ČD, a.s. Zároveň je technickou památkou a vhodným turistickým cílem oživujícím Osoblažsko. Je účelné zachovat drážní dopravu na této trati, náklady na drážní dopravu je možno snížit zavedením vozby pomocí úzkorozchodných motorových vozů. Obdobně pomocí úzkorozchodných motorových vozů je drážní doprava řešena v sousedním Rakousku.

Prostředky na zajištění regionální osobní dopravy jsou poskytovány z veřejných zdrojů. Tyto prostředky je nutno využívat účelně a zajišťovat v dlouhodobém horizontu jejich snižování. Nejvíce prostředků na zajištění regionální osobní železniční dopravy na jednici výkonu (vlkm) je Moravskoslezským krajem vynakládáno na zajištění příměstské dopravy na Ostravsku, zejména se jedná o úseky tratí:

Bohumín - Mosty u Jablunkova,

Ostrava hl.n. - Hostašovice (Valašské Meziříčí) a

Ostrava Svinov - Krnov, zejména v úseku Opava východ - Krnov.

V dalším období je třeba zaměřit úsilí na snížení nákladů a dotací při provozování drážní dopravy na těchto vyjmenovaných tratích. Při zachování objemu a nebo zvýšení objemu přepravovaných cestujících, při zachování nebo zvýšení rozsahu drážní dopravy, je nutno se na vyjmenovaných tratích soustředit na:

modernizaci, optimalizaci případně elektrizaci těchto úseků se zvýšením traťové rychlosti k zajištění konkurenceschopnosti železnice s IAD

zdvoukolejněním tratě v úseku Vratimov - Frýdek-Místek k zajištění vyššího rozsahu příměstské intervalové dopravy a nákladní drážní dopravy

modernizaci staničních a traťových zabezpečovacích zařízení s dálkovým ovládním z řídicích center (zajistí se snížení rozsahu lidské práce při řízení a organizování drážní dopravy)

provozování moderních elektrických a motorových jednotek, zajišťujících snížení provozních nákladů

III.2.4.3. Frekvence cestujících na železničních hraničních přechodech

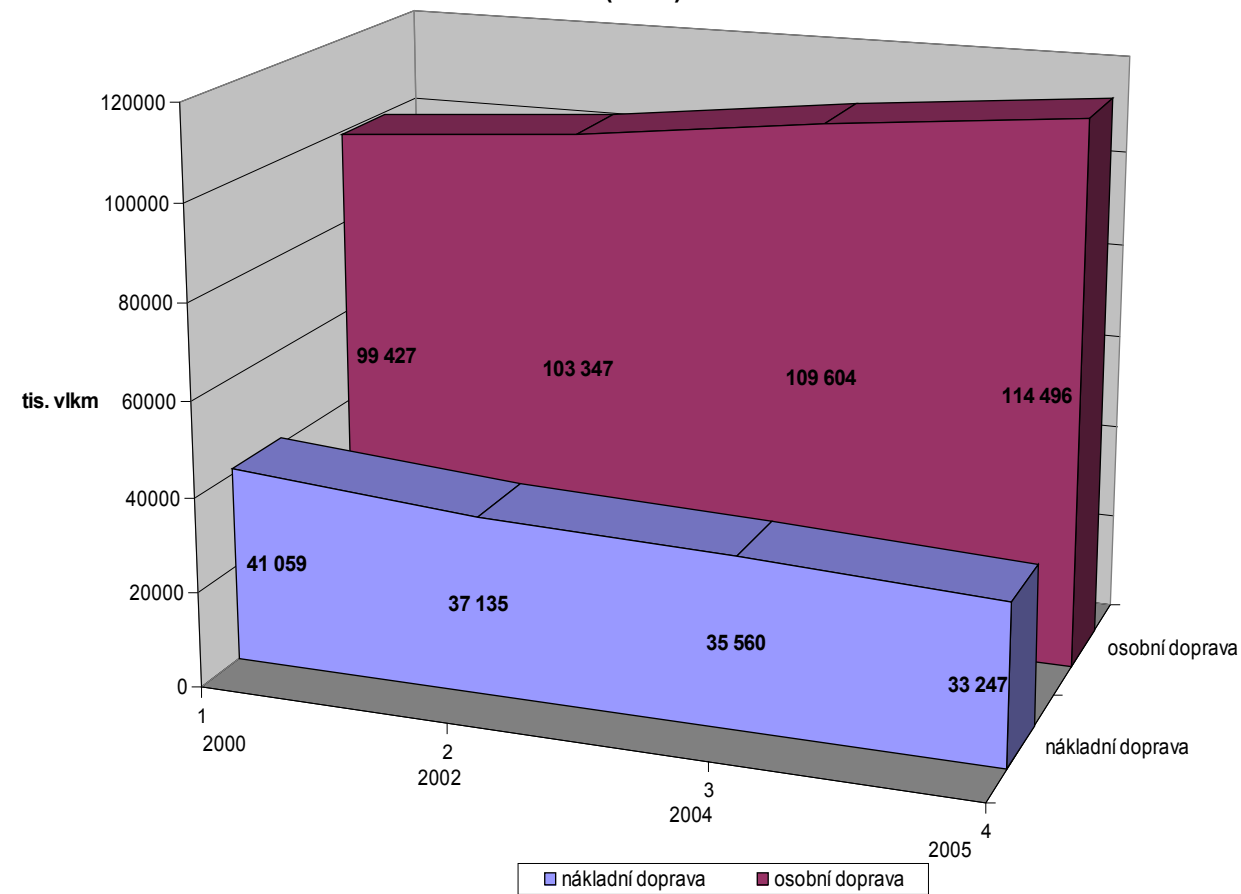
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA - CESTUJÍCÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘECHODECH (R.2006 - ČSÚ)				
	Vjezd (osob)	%	Výjezd (osob)	%
Přechody v České republice	4 256 091	100,00	4 140 514	100,00
Přechody v MSK	1 562 778	36,72	1 487 186	35,92
Přechod Bohumín	5 249	0,12	5 003	0,12
Přechod Český Těšín	8 878	0,21	6 948	0,17
Přechod Petrovice u Karviné	448 424	10,54	444 412	10,73
Přechod Mosty u Jablunkova	1 100 227	25,85	1 030 823	24,90

Železniční přechody v Moravskoslezském kraji mají na vjezdu 36,72 % podíl a na výjezdu 35,92% podíl na objemech cestujících všech železničních přechodů v České republice. Nejfrekventovanější železniční přechody v MSK jsou v Mostech u Jablunkova a v Petrovicích u Karviné. Výkony na přechodech v Bohumíně a v Českém Těšíně jsou zanedbatelné. Přechod v Glucholazech v r.2006 není do statistiky zahrnut.

III.2.5. Rozsah vlakové dopravy a kapacita tratí

V osobní železniční dopravě jsou vlakové výkony u dopravců objednávány v dálkové dopravě Ministerstvem dopravy ČR (vlaky kategorie rychlík, expres), v regionální dopravě jednotlivými kraji (vlaky kategorie osobní vlak a spěšný vlak). Podstatná část osobní železniční dopravy je provozována ve veřejném zájmu a na úhradu nákladů osobní dopravy se podílí cestující z jízdného a dotacemi Ministerstvo dopravy ČR u dálkových vlaků a Krajské úřady u regionálních vlaků. Vlaky kategorie eurocity (EC) a intercity (IC) byly ve sledovaném období vedeny na podnikatelské riziko dopravce a nebyly dotovány. Výkony osobní železniční dopravy ve vlakových kilometrech (vlkm) za sledované období (2000-2005) vzrostly v České republice o 15 %.

Vlakové výkony železniční dopravy v České republice - tis.vlkm (ČSÚ)



Nákladní železniční doprava je provozována na podnikatelském základě, rozsah výkonů nákladní dopravy se přizpůsobuje potřebám zákazníků. Výkony ve vlakových kilometrech v železniční nákladní dopravě v České republice ve sledovaném období klesaly.

III.2.6. Vlaková doprava a využití kapacity železničních tratí v Moravskoslezském kraji

Vysvětlivky k tabulkám

Osobní vlaky:

celkový počet pravidelných vlaků SC, EC, IC, Ex, R, Sp, Os v jízdním řádu r.2007.

Nákladní vlaky:

celkový počet pravidelných vlaků Nex, Rn, Pn, Mn, bez vlaků lokomotivních v jízdním řádu r.2007

Celkem vlaků:

celkový počet pravidelných vlaků osobní a nákladní dopravy včetně vlaků lokomotivních

Stupeň obsazení:

poměr celkové doby obsazení trati pravidelnou dopravou k výpočetní době (24 hod), při stupni obsazení 0,500-0,670 je trať dostatečně obsazená, při stupni obsazení $\geq 0,670$ je trať přetížená

Využití tratě %:

využití propustnosti (kapacity) trati pravidelnou dopravou v %

INTENZITA VLAKOVÉ DOPRAVY A VYUŽITÍ KAPACITY TRATÍ NA CELOSTÁTNÍCH DRAHÁCH						
traťové úseky II. železničního koridoru						
Úsek trati	Směr jízdy	Osobní vlaky za 24 hod	Nákladní vlaky za 24 hod	Celkem vlaků za 24 hod	Stupeň obsazení	Využití tratě %
Petrovice u K. - Dětmorovice 301 (JŘ ČD 320)	►	27	17	44	0,225	47,5
	◄	28	18	46	0,213	47,5
Dětmorovice - Bohumín 301 (JŘ ČD 320)	►	49	35	84	0,343	61
	◄	49	34	83	0,316	60
Bohumín - Ostrava hl.n. 305 (JŘ ČD 270)	►	61	60	121	0,605	79,5
	◄	62	58	120	0,555	78,5
Ostrava hl.n. - O.Svinov 305 (JŘ ČD 270)	►	66	66	132	0,551	78,5
	◄	66	65	131	0,528	78
O.Svinov - Polanka n.O. 305 (JŘ ČD 270)	►	58	64	122	0,551	79,5
	◄	58	60	118	0,421	80,5
Polanka n.O. - Studénka 305 (JŘ ČD 270)	►	59	72	131	0,377	84,5
	◄	58	68	127	0,368	81,5
Studénka - Polom 305 (JŘ ČD 270)	►	61	71	132	0,422	85
	◄	63	67	130	0,398	83,5
traťové úseky III. železničního koridoru						
Úsek trati	Směr jízdy	Osobní vlaky za 24 hod	Nákladní vlaky za 24 hod	Celkem vlaků za 24 hod	Stupeň obsazení	Využití tratě %
Čadca ŽSR - Mosty u J. 301 (JŘ ČD 320)	►	16	17	33	0,217	35
	◄	16	18	34	0,159	34,5
Mosty u J. - Jablunkov-Návsí 301 (JŘ ČD 320)	►	30	17	47	0,227	49
	◄	29	18	47	0,242	49
Jablunkov-Návsí - Třinec 301 (JŘ ČD 320)	►	34	18	52	0,204	51,5
	◄	34	19	53	0,243	51,5
Třinec - Český Těšín 301 (JŘ ČD 320)	►	38	32	70	0,317	59,5
	◄	36	33	69	0,335	57,5
Český Těšín - Louky n.O. 301 (JŘ ČD 320)	►	30	13	43	0,182	66
	◄	33	17	50	0,393	64,5

Louky n.O. - Dětmárovice	►	30	24	54	0,388	63,5
301 (JŘ ČD 320)	◄	33	21	54	0,351	63,5

**INTENZITA VLAKOVÉ DOPRAVY A VYUŽITÍ KAPACITY TRATÍ
NA CELOSTÁTNÍCH DRAHÁCH**

vyjma trat'ových úseků II. a III. železničního koridoru

Úsek trati	Směr jízdy	Osobní vlaky za 24 hod	Nákladní vlaky za 24 hod	Celkem vlaků za 24 hod	Stupeň obsazení	Využití tratě %
Odb.Koukolná - Odb.Závada 301 (JŘ ČD 320)	►	1	3	6	0,035	14,5
	◄	1	1	Jednokolejná trať		
Český Těšín - Havířov 301 (JŘ ČD 321)	►	31	19	50	0,234	48,5
	◄	30	15	45	0,184	56
Havířov - O.Bartovice 301 (JŘ ČD 321)	►	38	29	67	0,249	55
	◄	37	25	62	0,258	62
O.Bartovice -O.Kunčice 301 (JŘ ČD 321)	►	38	10	48	0,214	48,5
	◄	37	24	61	0,347	60
O.Kunčice - Odb.Odra 301 (JŘ ČD 321)	►	41	16	57	0,242	47,5
	◄	41	12	53	0,176	46,5
Odb.Odra - Výh.Polanka n.O. 301 (JŘ ČD 321)	►	1	13	27	0,120	23,5
	◄	1	12	Jednokolejná trať		
Odb.Odra - O.Svinov 301 (JŘ ČD 321)	►	40	4	85	0,421	69
	◄	40	1	Jednokolejná trať		
Ostrava střed - O.Kunčice 302 (JŘ ČD 323)	►	35	26	61	0,314	56,5
	◄	34	24	58	0,299	57
O.Kunčice - Vratimov 302 (JŘ ČD 323)	►	36	29	65	0,368	60,5
	◄	36	31	66	0,344	60,5
Vratimov - Paskov 302 (JŘ ČD 323)	►	36	17	105	0,559	83,0
	◄	35	17	Jednokolejná trať		
Paskov - Frýdek-Místek 302 (JŘ ČD 323)	►	36	4	79	0,401	83
	◄	35	4	Jednokolejná trať		
Frýdek-Místek - Frýdlant n.O. 302 (JŘ ČD 323)	►	34	3	74	0,409	78,5
	◄	35	2	Jednokolejná trať		
Frýdlant n.O. - Frenštát p.R. 302 (JŘ ČD 323)	►	24	2	54	0,473	75
	◄	26	2	Jednokolejná trať		
Frenštát p.R. - Veřovice 302 (JŘ ČD 323)	►	16	0	33	0,331	55,5
	◄	17	0	Jednokolejná trať		

Veřovice - Hostašovice 302 (JŘ ČD 323)	►	15	0	31	0,308	56
	◄	16	0	Jednokolejná trať		
Hostašovice - Valašské Meziříčí 302 (JŘ ČD 323)	►	15	0	31	0,285	49
	◄	16	0	Jednokolejná trať		
Chalupki PKP - Bohumín Vrbice 305 (JŘ ČD -)	►	0	18	36	0,369	55
	◄	0	18	Jednokolejná trať		
Chalupki PKP - Bohumín os.n. 305 (JŘ ČD 832)	►	2	0	4	0,032	7
	◄	2	0	Jednokolejná trať		
Ostrava Svinov - Opava východ 307 (JŘ ČD 316)	►	27	4	63	0,500	79,5
	◄	27	4	Jednokolejná trať		
Opava východ - Krnov 307 (JŘ ČD 310)	►	21	4	53	0,605	89,5
	◄	23	5	Jednokolejná trať		
Krnov - Bruntál 310 (JŘ ČD 310)	►	19	1	39	0,399	63,5
	◄	18	1	Jednokolejná trať		
Bruntál - Hrubá Voda 310 (JŘ ČD 310)	►	17	1	35	0,387	62,5
	◄	15	2	Jednokolejná trať		
Krnov - Jindřichov ve Sl. 311 (JŘ ČD 292)	►	13	2	30	0,481	83
	◄	13	2	Jednokolejná trať		
Jindřichov -Glucholazy PKP - Mikulovice 311 (JŘ ČD 292)	►	5	0	10	0,221	62,5
	◄	5	0	Jednokolejná trať		

**INTENZITA VLAKOVÉ DOPRAVY A VYUŽITÍ KAPACITY TRATÍ
NA REGIONÁLNÍCH DRAHÁCH**

Úsek trati	Směr jízdy	Osobní vlaky za 24 hod	Nákladní vlaky za 24 hod	Celkem vlaků za 24 hod	Stupeň obsazení	Využití tratě %
Český Těšín - Frýdek-Místek 302 (JŘ ČD 322)	►	22	2	46	0,574	88,5
	◄	21	1	Jednokolejná trať		
Frýdlant n.O. - Ostravice 302 (JŘ ČD 324)	►	21	2	46	0,577	88,5
	◄	21	2	Jednokolejná trať		
Hostašovice - Nový Jičín h.n. 302 (JŘ ČD 326)	►	8	0	16	0,363	53
	◄	8	0	Jednokolejná trať		
Studénka - Štramberk 306 (JŘ ČD 325)	►	17	10	57	0,495	79
	◄	18	9	Jednokolejná trať		
Štramberk - Veřovice 306 (JŘ ČD 325)	►	17	0	34	0,422	65
	◄	17	0	Jednokolejná trať		
Studénka - Bílovec 306 (JŘ ČD 279)	►	18	1	38	0,510	95
	◄	18	1	Jednokolejná trať		

Suchdol n.O. - Budišov n.B.	►	11	1	24	0,349	54,5
306 (JŘ ČD 276)	◄	11	1	Jednokolejná trať		
Suchdol n.O. - Fulnek	►	13	1	28	0,491	82
306 (JŘ ČD 277)	◄	13	1	Jednokolejná trať		
Suchdol n.O. - N.Jičín město	►	15	2	34	0,547	87
306 (JŘ ČD 278)	◄	15	2	Jednokolejná trať		
Hlučín - Opava východ	►	22	1	45	0,574	86,5
307 (JŘ ČD 317)	◄	21	1	Jednokolejná trať		
Chuchelná - Kravaře ve Sl.	►	20	0	40	0,642	95
307 (JŘ ČD 318)	◄	20	0	Jednokolejná trať		
Opava východ - Jakartovice	►	8	1	18	0,429	66,5
307 (JŘ ČD 314)	◄	8	1	Jednokolejná trať		
Jakartovice - Sv.Heřmanice	►	0	0	0	0	0
307 (JŘ ČD 314)	◄	0	0	Jednokolejná trať		
Opava východ - Hradec n.M.	►	17	1	37	0,450	72,5
307 (JŘ ČD 315)	◄	18	1	Jednokolejná trať		
Milotice n.O. - Vrbno p.P.	►	13				
310 (JŘ ČD 313)*	◄	14		Jednokolejná trať, OKD D		
Bruntál - Malá Morávka	►	5	0	10	0,373	55,55
310 (JŘ ČD 312)	◄	5	0	Jednokolejná trať		
Valšov - Rýmařov	►	13	2	29	0,440	74
310 (JŘ ČD 311)	◄	13	1	Jednokolejná trať		
Třemešná ve Sl. - Osoblaha	►	7	0	14	0,326	63,5
312 (JŘ ČD 298)	◄	7	0	Jednokolejná úzkorozchodná trať		

Z přehledu vlakové dopravy na jednotlivých tratích v Moravskoslezském kraji vyplývá:

Traťové úseky II. železničního koridoru zejména v úseku Bohumín - Polom vykazují poměrně vysoké využití nabízené kapacity, v tomto konkrétním dvoukolejném úseku se jedná o využití kapacity tratí pravidelnou dopravou v GVD 2007 na 80 - 85 %.

Rezervu kapacity vykazují dvoukolejné úseky III. železničního koridoru v úseku Mosty u Jablunkova - Dětmarovice.

Jednokolejný úsek Český Těšín - Frýdek-Místek vykazoval využití kapacity pravidelnou dopravou v GVD 2007 na 88,5% a jednokolejný úsek Vratimov - Frýdek-Místek vykazoval využití kapacity pravidelnou dopravou na 83%. Po těchto úsecích bude realizováno zásobování a odvoz hotových

výrobku automobilky HMMC v Nošovicích, dojde k navýšení rozsahu nákladní dopravy o cca 12 párů vlaků, v úseku Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek dojde zároveň k navýšení příměstské osobní dopravy. Kapacita těchto tratí pro zvládnutí výhledové dopravy je nedostatečná. Konceptním opatřením SŽDC se předpokládá elektrizace obou tratí se zvýšením jejich kapacity kolejovými úpravami stanic, modernizací zabezpečovacích zařízení a zvýšením traťové rychlosti, v úseku Vratimov - Frýdek-Místek je uvažováno se zdvoukolejněním trati.

Jednokolejná trať Studénka - Štramberk v úseku Studénka - Sedlnice vykazovala využití pravidelnou dopravou v GVD 2007 na 79 %. Připravovaná dostavba tratě k letišti Leoše Janáčka v Mošnově a připravované zavlečkování průmyslové zóny Mošnov, výstavba veřejné logistické zóny navýší rozsah dopravy na této trati. Konceptním opatřením SŽDC se navrhuje elektrizace a zvýšení kapacity trati Studénka - Sedlnice - letiště Mošnov.

III.3.Výkony letecké dopravy

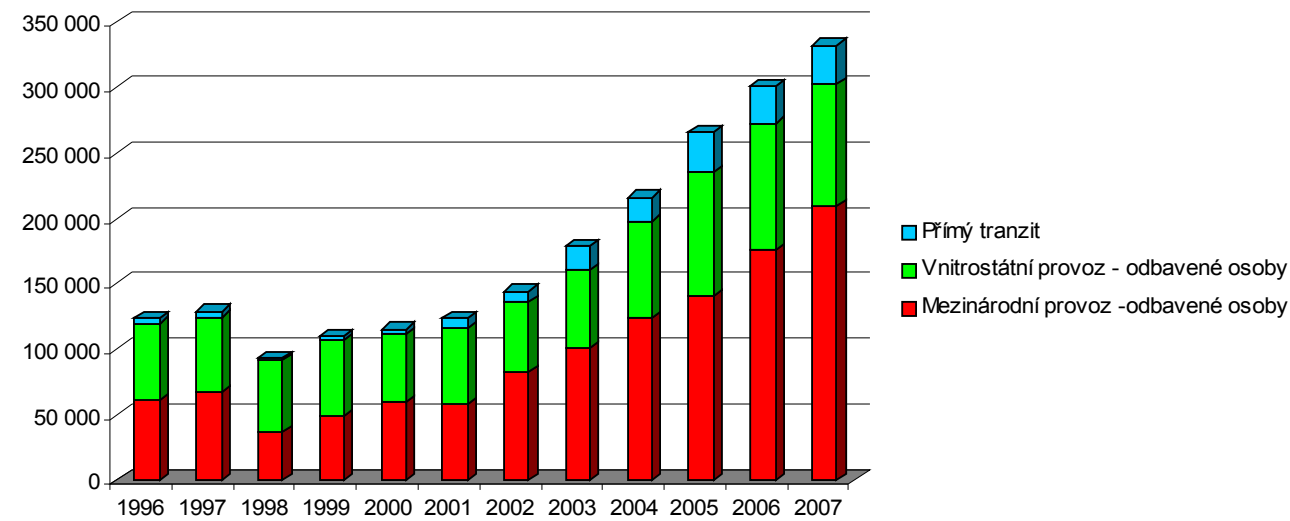
Následujícími tabulkami a grafy je dokladován vývoj výkonů letecké dopravy v osobní a nákladní dopravě na Letišti Leoše Janáčka v Mošnově.

VÝKONY LETIŠTĚ MOŠNOV V OSOBNÍ DOPRAVĚ												
Roky	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Odbavené osoby celkem (počet)	123 371	129 275	93 775	110 041	115 363	124 183	144 331	179 165	216 261	265 864	300 736	332 266
Mezinárodní provoz												
Odbavené osoby celkem (počet)	61 612	67 279	36 245	49 271	59 879	58 503	82 036	100 614	124 248	140 202	176 310	209 356
Z toho přílety	29 759	32 997	18 006	24 367	28 015	29 682	41 194	49 972	61 796	69 907	87 476	104 201
Odlety	31 297	33 885	18 239	24 904	31 864	28 821	40 842	50 642	62 452	70 295	88 834	105 155
Vnitrostátní provoz												
Odbavené osoby celkem (počet)	58 327	57 175	55 541	57 144	51 265	58 240	54 246	60 277	73 751	94 578	96 484	92 712
Z toho přílety	30 334	29 318	27 782	28 424	25 882	29 240	26 983	30 216	37 259	47 042	48 735	46 516
Odlety	28 112	27 875	27 669	28 720	25 443	29 000	27 263	30 061	36 492	47 536	47 749	46 196
Přímý tranzit	3 799	4 821	1 989	3 626	4 219	7 440	8 049	18 274	18 262	31 084	27 942	30 198

zdroj: Letiště Ostrava

Z uvedených podkladů vyplývá cca 10% meziroční nárůst odbavených osob, za období r.2004 – 2007 se objem cestujících přibližně zdvojnásobil.

Výkony letiště Mošnov v osobní dopravě

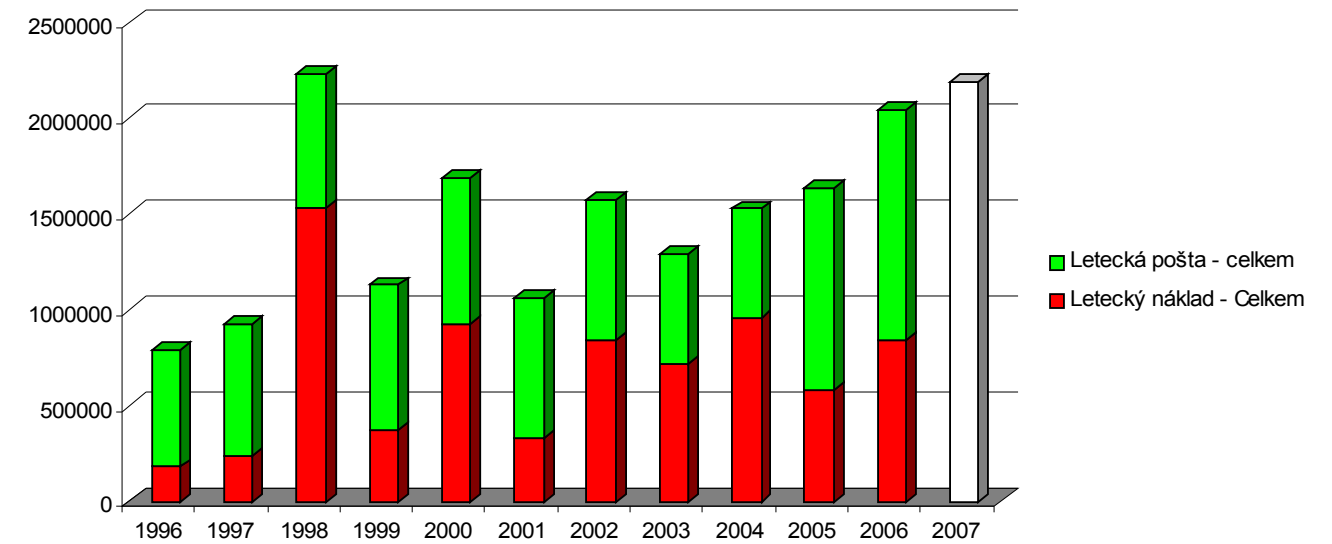


zdroj: Letiště Ostrava

VÝKONY LETIŠTĚ MOŠNOV V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V KG												
Roky	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Letecký náklad												
Celkem	180991	236614	1 535459	372479	928305	328864	841224	714853	960260	583282	841870	N
Z toho naložení	170865	172025	1 437713	288844	888061	230872	500184	410948	768116	495809	752412	N
vyložení	10126	64589	97746	83635	40244	97992	341040	303905	192144	87473	89458	N
Letecká pošta												
Celkem	608869	689 816	692146	756377	757123	734594	733559	576185	566284	1056305	1200898	N
Z toho naložení	291043	308 319	327052	376138	376592	367659	371189	291730	276508	496839	574766	N
vyložení	317826	361233	365094	380302	380531	366935	362370	284455	289776	559466	626132	N
Celkově	789860	926430	2 227605	1 128856	1 685428	1 063455	1574783	1291038	1526544	1639587	2042768	2185551

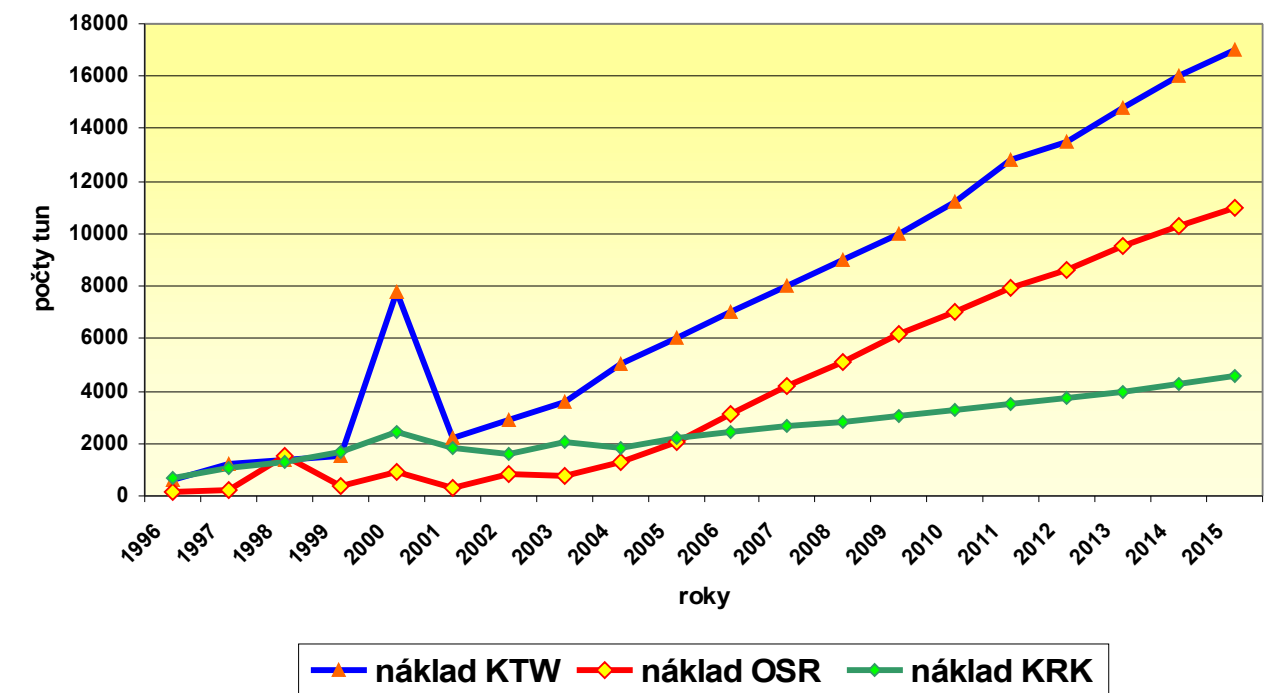
zdroj: Letiště Ostrava (hodnoty skladby přepraveného nákladu za rok 2007 nebyly v době zpracování k dispozici)

Výkony letiště Mošnov v nákladní dopravě v kg



zdroj: Letiště Ostrava

SROVNÁNÍ VÝVOJE V OBLASTI NÁKLADU - skutečnost a prognóza



KTW – letiště Katovice, OSR – letiště Ostrava, KRK – letiště Krakov

zdroj: Krajský úřad Moravskoslezského kraje

Z uvedených podkladů vyplývá trvalý nárůst letecky přepraveného nákladu, jehož objem se za období r.2004 – 2007 zvýšil o cca 80%.

III.4.Negativní vlivy dopravy

III.4.1.Úvod

Negativní vlivy dopravy obsahují celou škálu vlivů, ale dominující je mezi nimi zejména hluk. Opatření na omezení těchto vlivů se promítá prakticky do všech oblastí koncepce. Patří sem systémové změny - výstavba obchvatových komunikací, podpora veřejné osobní a cyklistické dopravy i zvyšování kvality vozového parku (snižování hlučnosti automobilů, elektrizace železničních tratí). Další skupinou jsou technická opatření pro omezení šíření těchto vlivů - protihlukové clony, valy, vegetační izolační pásy, vedení komunikace v tunelu, technické objekty pro křížení prvků ÚSES, změna kvalitativních vlastností samotné vozovky a úpravy okolních objektů (protihluková okna).

Při celkovém hodnocení kladů a záporů navrhovaného rozvoje dopravní infrastruktury na životní prostředí je třeba postupovat vyváženě a vyvarovat se jednostranných soudů. Probíhající stavby dálnice D 47(D1), rychlostní komunikace R 48 a návazných tahů jsou ve srovnání se stávající málo kapacitní silniční sítí s průtahy přes centra sídel přínosem pro životní prostředí obyvatel kraje, protože budou využívána vozidla v optimálním režimu, bude omezeno nebezpečí dopravních nehod a budou minimalizovány dopady na životní prostředí obyvatel i krajiny.

Mezi opatření omezující negativní vlivy dopravy patří i zahájený program rekonstrukce a modernizace průtahů silnic II. a III.třídy. Finální úprava povrchu komunikací se projeví zejména snížením prašnosti a hlučnosti při průjezdu poškozenými úseky, menším opotřebením vozového parku, snížením rizika havárií a jejich následků, zvětšením komfortu přepravy i bydlení v okolí silnic. Nezanedbatelný je rovněž pozitivní vliv na snížení nehodovosti, kterou ovlivňuje mimo jiné i nepředvídatelné náhlé zhoršení technického stavu vozovky.

III.4.2.Limity hluku dopravy

V území, které je schválenou územně plánovací dokumentací určeno k bydlení (ať už „čisté“ nebo v kombinaci s občanskou vybaveností, stavbami a zařízeními pro drobné služby, zdravotnická zařízení, školy, lázně) je přípustná $L_{AeqT} = 55 \text{ dB}$ v denní a $L_{AeqT} = 45 \text{ dB}$ v noční době. Tyto limity platí ve venkovním prostoru, který je definován jako prostor do vzdálenosti 2 metry od stavby pro bydlení nebo stavby občanského vybavení a prostor, který je užíván k rekreaci, sportu, léčení, zájmové a jiné činnosti, s výjimkou komunikací a prostor vymezených jako venkovní pracoviště. Na fasádách (2 m od budovy) nemocnic jsou přípustné hladiny $L_{AeqT} \text{ den/noc} = 50/40 \text{ dB}$. Ve výrobních zónách (tj.

v území, které je schválenou územně plánovací dokumentací určeno pro průmysl – těžký, lehký) je přípustná $L_{AeqT} \text{ den/noc} = 70/60 \text{ dB}$.

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, se použije k výše uvedeným hladinám hluku korekce +5 dB (pro denní i noční dobu). Přípustná hlučnost v okolí hlavních komunikací (dle připravované novely hlukového předpisu v ochranném pásmu těchto komunikací) je pak $L_{AeqT} \text{ den/noc} = 60/50 \text{ dB}$.

Hlavní komunikace definuje Nařízení vlády č.502/2000 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací č.502/2000 a to - dálnice, silnice I. a II.třídy a místní komunikace I. a II.třídy. Definice jednotlivých pozemních komunikací (dálnic, silnic I., II. a III.třídy, místních komunikací I. až IV.třídy, účelových komunikací) je obsažena v zákoně č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

V případě hluku působeného „starou zátěží“ z pozemní dopravy je možné použít další korekci + **10 dB**. Stará hluková zátěž je stávající stav hlučnosti ve venkovním prostoru působený hlukem silnic kolaudovaných před 1.1.2001.

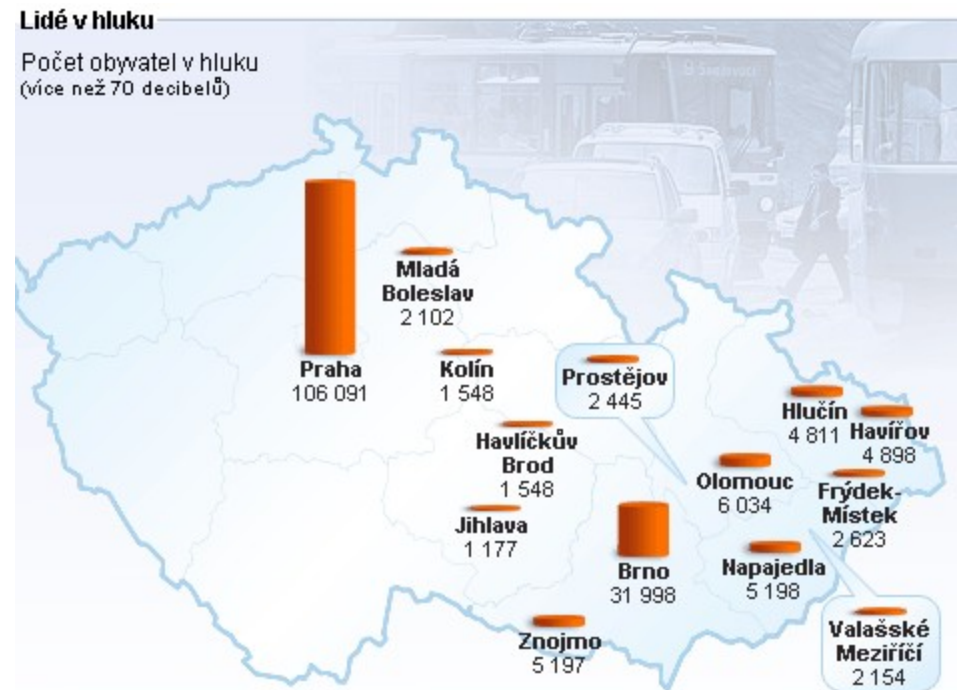
Nejvyšší přípustná hladina hluku v okolí výše citovaných hlavních komunikací je po započtení jednotlivých korekcí $L_{AeqT} \text{ den/noc} = 70/60 \text{ dB}$.

III.4.3.Současný stav naplňování požadavku na splnění limitů hlučnosti dopravy

Současný limit pro vnější hluk u obytné zástavby je 55 dB ve dne (v případě těchto limitů jde o vážený průměr za den, nikoli o okamžitou hodnotu) a 45 dB v noci, přičemž v blízkosti hlavních komunikací je možné přičíst 5 dB. Splnění těchto limitů při výstavbě nových silnic nařizuje vládní nařízení. Existují i limity pro tzv. starou hlukovou zátěž, což je hlavně hluk v okolí komunikací, které byly uvedeny do provozu před 1. lednem 2001. Stará hluková zátěž se samozřejmě týká i letišť a železnic. Pro silnice platí limitní hodnota 70 dB ve dne a 60 dB v noci.

Zajímavé je, že podle měření hygieniků a zdravotníků se v nejhlučnějších oblastech hlučnost nemění. Intenzity automobilové dopravy sice rostou, vozidla jsou ale technicky dokonalejší a jejich hlučnost se snižuje. Zato se objevuje jiný trend - ubývá tichých míst. Projevuje se to zejména ve vedlejších ulicích velkých měst, ale i ve volné krajině. Jezdí víc kamionů, kvůli zvýšené dopravní zátěži je hluk slyšet do větší dálky a roztáhla se i dopravní špička.

Na základě vypracovaných hlukových map velkých měst, ruzyňského letiště a hlavních silničních a železničních tahů by měly návazně vzniknout tzv. akční plány, které budou obsahovat konkrétní naplánovaná opatření ke snížení nadměrné hlučnosti. Následovat by mělo mapování a omezování méně významných zdrojů hluku.



Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví

Přehledná situace převzatá z podkladů MZ na internetu, rekapitulující výsledky hlukových map, nezobracuje podle názoru zpracovatele reálný obraz hlukového zatížení v MSK. V objektivním hodnocení se zřejmě promítne vedení průtahů silnic I.třídy i přes jiná a větší města kraje – Ostrava, Opava, Nový Jičín, Bruntál, Krnov a.j.

Zákon o ochraně veřejného zdraví, který prosadilo Ministerstvo zdravotnictví, ukládá správcům silnic - státu, krajům a velkým městům - postavit protihlukové stěny či vyměnit okna všude, kde hluk překračuje limit. Stavba protihlukových stěn anebo výměna oken přijde veřejné rozpočty na miliardy korun. **Stát sice přijal zákon, který je má před rizikem ohrožení zdraví nadměrným hlukem chránit, zároveň není schopen ho včas uplatnit – nebyly vyčleněny potřebné finanční prostředky.** ŘSaD ČR odhaduje, že na odstranění staré hlukové zátěže jen u silnic I.třídy na území ČR (z 95

procent se jedná o výměnu oken) bude podle platných hygienických limitů zapotřebí deset až patnáct miliard korun. Dosavadním tempem by se podařilo problém vyřešit zhruba **za** sto let.

Situace vyústila dokonce ve stav, kdy Ředitelství silnic a dálnic hrozí, že začne zavírat některé silnice v Česku, na nichž končí platnost výjimek. Jde především o zvláště zatížené silnice, které procházejí centry měst.

III.4.4. Doporučené teze dalšího postupu

Dosavadní vývoj ukazuje, že v současné době však není státem definována politika, která by jasně formulovala, čeho, jakým způsobem a hlavně jaké prostředky bude dosaženo splnění zákonem daných limitů. Zkušenosti ze zahraničí hovoří o tom, že opatření např. ve Francii se prováděla deset let a financování probíhalo ze zcela oddělených finančních fondů a někde se na nich finančně podíleli i občané postižení hlukem.

Podle názoru zpracovatele je potřebné při hledání reálného postupu řešení dané problematiky odpovědět na řadu otázek:

na začátku diskuse o řešení dopravního hluku, zejména pak „staré hlukové zátěže“ stojí „filosofická otázka“, zda má pouze správce komunikace „platit“ za hlučnost vozidel jiných majitelů a za důsledek historické urbanizace našich sídel, zda je tento postup korektní a obhajitelný např. před soudem, zda správci komunikace nepřísluší pouze odpovědnost za stav dopravní cesty, který nesmí být příčinou zvýšení valivého hluku pneumatik. Zda povinnost řešit odpovídající technický stav nevyplývá i pro majitele objektů, kteří jsou též odpovědní za stav objektů, podobně jako jsou postupně zpřísněny požadavky na kvalitu vozového parku. V této souvislosti se nabízí prosazování principu spoluúčasti majitelů objektů na výměně oken. To by umožnilo nejen větší efekt vynaložených prostředků, ale i větší zainteresovanost a „spravedlnost“ při vynakládání prostředků veřejných rozpočtů

pro vliv kvality vozovky na hlučnost platí, že u rychlostí do 50 km/hod se vyšší hlučnost projevuje pouze u dlážděných vozovek, které se na území kraje již prakticky nevyskytují. Je ale možno předpokládat, že příčné nerovnosti, výtluky a překopy mohou zvyšovat ekvivalentní hladinu, odhadem o 2 - 4 dB (odhad zpracovatele), při průjezdu nákladního vozidla však může dojít k jednorázovému nárůstu o vyšší hodnotu např. vlivem otřesu nákladů a to až o 10 dB. Příkladem vlivu nerovností může být zkušenost s plastickým dopravním značením zvýrazňující linii přechodu pro pěší nebo tzv. „akustické brzdy“, které mohou zvýšit hluk až o 4-5dB. Nepříjemným faktem je i to, že se jedná o hluk

impulsivního charakteru, který je vnímán velmi citlivě. Z výše uvedeného vyplývá požadavek na správce dopravní cesty na její adekvátní údržbu.

orgány hygienické služby (OHS) získávají hlukovou mapou podklad pro definici problémových úseků a k diskusi nad hledáním reálného řešení, které nelze alibisticky přenechat pouze na správci komunikace. Má-li dojít ke změně, bude nebytný společný přístup, kdy bude na základě reálných finančních prostředků hledána maximalizace efektu jejich vynaložení. Striktní požadování splnění zákonem stanovených limitů v situaci, kdy stát nevytváří podmínky pro jejich splnění je kontraproduktivní a vede pouze k návrhům na uzavírání komunikací. Stejně tak není správné omezit pozornost pouze na ty lokality, ze kterých přijde stížnost.

pro hodnocení splnění limitu je třeba stanovit pro vnitřní prostředí obecně akceptovanou „základní hodnotu“ útlumu hluku R_w pro standardní okno pro odvození vnitřního hluku. Zpracovatel doporučuje vycházet např. z hodnoty 30 dB.

dále je doporučováno jednat s orgány OHS o zavedení pojmu „nejistoty měření hluku“, které by deklarovalo, že v případě že naměřené hodnoty při odpovídajícím dopravním zatížení překročí přípustné hladiny o 1 až 2dB, nebudou uplatňovány žádné sankce vůči správci dopravní cesty. Zpracovatel doporučuje otevřít s OHS diskusi k pojmu „nejistoty měření hluku“ ve výši cca 2 dB, který by byl odvozen z povolené odchylky hlukoměru.

bude nutno rozhodnout jak postupovat v případě společného působení více zdrojů hluku, jež mají rozdílného „správce“ jako tomu je např. na sil. II/479 (Kraj) v Ostravě na ul. Opavské a tř. 28. října, kde je dominantním zdrojem tramvajová doprava (Město Ostrava). Obdobná situace ale může nastat v případě spolupůsobení hluku železniční dopravy nebo místní komunikace či v prostoru křižovatky silnic I., II. či III. tříd nebo místní komunikace

pro hodnocení vnějšího prostředí pro den je doporučováno vycházet z hodnot 70 dB (novela). Pokud bude tento limit překročen a nebude reálné snížení hluku, bude nutno respektovat alespoň limit pro vnitřní hluk ve výši 45 dB. Těmto mezním limitům pro vnitřní hluk za předpokladu standardního útlumu oknem 30 dB odpovídá „výchozí“ hladina 75 dB. Pro noční období platí hodnoty limitu o 10 dB nižší

s orgány OHS je doporučeno konzultovat zda při výpočtu či měření hluku dopadajícího na fasádu objektu je nutno započítávat i odraz od fasády hodnoceného objektu, který se na naměřené nebo vypočtené hodnotě podílí nárůstem až o 3dB!!! Příkladem by mohla být „Směrnice evropského parlamentu a rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním

prostředí“, která říká, že : „Pokud má členský stát vlastní metody pro určování dlouhodobých indikátorů, tyto metody se mohou používat za předpokladu, že jsou přizpůsobeny definicím indikátorů uvedeným v příloze I. Pro většinu metod jednotlivých států to vyžaduje zavedení večera jako samostatného období a zavedení ročního průměru. Některé stávající metody budou také muset být přizpůsobeny z hlediska vyřazení odrazu od fasád a zavedení nočního období nebo bodu hodnocení“.

v první fázi je však vždy nutno nejdříve provést maximum úprav pro snížení hlučnosti dopravní cesty (např. oprava povrchu vozovek či tramvajové tratě). Z praxe je známo, že je snahou kraje tyto problémy, které jsou v jeho kompetenci, řešit okamžitě.

pokud toto opatření nebude dostatečné, bude nutno přistoupit k pasivním opatřením na objektech pro splnění limitu alespoň vnitřního hluku. Bude-li rozhodnuto o vyčlenění určité finanční částky z rozpočtu státu či kraje na pasivní opatření na obytných objektech je doporučováno směřovat je v první řadě na úseky s jednoznačně překročeným limitem vnitřního hluku, v druhé řadě by měly být řešeny ty lokality, kde se hlučnost jednak blíží limitním hodnotám a jedná se o úseky s velkým počtem obytných objektů dotčených dopravním hlukem

realizace těchto pasivních opatření by měla mít dotlační charakter, mělo by se tedy jednat o příspěvek na provedení přesně definovaných úprav co do charakteru i rozsahu

IV. VÝSTAVBA A MODERNIZACE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY 2004 – 2008

Obsahem této části je zhodnocení současného stavu modernizace a dostavby dopravní infrastruktury vybraných druhů dopravy a vyhodnocení event změn sledované koncepce pro další rozvoj a dostavbu. Pro jednotlivé druhy dopravy byla provedena analýza vývoje od fáze schválení Koncepce, obsahující podle možností tyto části:

Realizovaná modernizace či dostavba dopravní infrastruktury do r.2008

Připravovaná modernizace či dostavba dopravní infrastruktury po r.2008

Změna hierarchie dopravní infrastruktury

Vyhodnocení zpracovaných rozvojových dokumentací a jejich možný vliv na úpravu koncepce

Vyhodnocení záměrů rozvoje dopravní infrastruktury v návrhu zadání ZÚR z 11/2007

Zhodnocení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury dle koncepce z r.2004 – upravované, nové a rušené prvky

Výstupem analytické části je definice problémových prvků a problémových oblastí, jejichž řešení bude předmětem návazné části s důrazem na jevy ohrožující funkceschopnost dopravní infrastruktury.

IV.1.Vyhodnocení závěrů programového dokumentu z r.2004

Obsahem této kapitoly je stručná rekapitulace, jak byly naplněny základní závěry Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury z r.2004.

Mezi nejdůležitější ze závěrů patřila podpora výstavby páteřní komunikační a železniční sítě vč. jejich stabilizace v územně-plánovacích dokumentech. Chybějící páteřní komunikační síť je nejen brzdou hospodářského rozvoje ale i vážným problémem v oblasti životního prostředí, kdy velká část dopravně exponovaných tahů je vedena průtahem přes zastavěná území měst a obcí. Současný stav výstavby páteřní sítě a stabilizace např. tahu I/58 v oblasti Mošnova je dokladem, že se tento stav začíná dařit zlepšovat.

Na úseku zlepšení stavu sítě silnic II. a III.třídy byl úkol kraje jako vlastníka této infrastruktury obdobný – zásadním způsobem změnit dosavadní nepříznivý trend. Silnice II. a III. tříd, které jsou základem dopravní sítě regionu, jsou jimi zpřístupněny všechny lokality a zajišťují základní podmínky pro život a podnikání přešly ke dni 1. 10. 2001 do působnosti krajů. S tímto převodem tak na kraj přešlo množství problémů, které nebyly státem v minulosti řešeny nebo byly řešeny jen v omezené míře. V uplynulém období se podařilo nastartovat zásadní pozitivní změny ve financování rekonstrukce a modernizace krajské sítě. Podrobnější specifikace obou dvou předchozích oblastí je předmětem dalších částí zprávy hodnotící rozsah výstavby, rekonstrukce a modernizace dopravní infrastruktury.

Podrobnější specifikace plnění prvních dvou oblastí je obsahem návazných kapitol a vybraných grafických příloh. Obsahem následné části je stručné shrnutí, jak se podařilo splnit třetí oblast úkolů, kterými bylo prověření vytipovaných problémových rozvojových prvků.

oblast silniční dopravy

Obchvat sil.I/57 v Hradci nad Moravicí vč.městské části Kajlovec, potřeba rozpracování východního obchvatu v úseku Branka - Kajlovec vč. etapové úpravy stávajícího průtahu pro zvýšení

bezpečnosti dopravy – *byla stabilizována trasa potenciální přeložky sil.I/57 a byl zpracován návrh úprav pro zvýšení bezpečnosti provozu na stávajícím průtahu,*

Komunikační napojení areálu Letiště Mošnov, prověření možnosti změny trasování přeložky sil.I/58 v oblasti Mošnova, s přímou obsluhou letiště Mošnov a návazných podnikatelských ploch průmyslové zóny a logistického centra, koordinace se záměry kolejového napojení letiště Mošnov – *byla stabilizována základní dopravní infrastruktura komunikační a kolejové sítě letiště a průmyslové zóny, s ŘSaD ČR byla projednána a schválena trasa přeložky sil.I/58, která je t.č. připravována v úrovni DÚR, byla stabilizována trasa kolejového napojení, byl zpracován generel rozvoje letiště a celkové jsou koordinovány jednotlivé záměry rozvoje letiště i průmyslové zóny*

Přeložka sil.I/56 v úseku Opava – Ostrava, potřeba zpracování podrobnější studie , která by dořešila dílčí otevřené problémy (vedení v oblasti Ludgeřovic, etapové napojení sil.I/56 na dálniční křižovatku, koordinace trasy přeložky s návrhem na obnovení kolejového propojení Ostrava – Hlučín, dořešení problémů dopravního napojení území a prověření možnosti etapizace výstavby) – *v současné době je rozpracováno studijní upřesnění trasy přeložky sil.I/56*

Přeložka sil.I/11(R67) v úseku Rychvald – Havířov – Těrlicko, potřeba zpracování podrobné studie stabilizující trasu – *v současné době je připravováno zadání studijního upřesnění trasy tahu R67v úseku D47 (D1) – R48*

Trasa sil.II/466 Šilheřovice - MÚK dálnice D47 (D1) x sil.I/58 v Bohumíně, koordinace rozdílných dopravních řešení dle ÚP VÚC Karvinska a Ostravska a ÚP VÚC okresu Opava, zohlednění rozvojových záměrů vodní a železniční dopravy – *problematika nebyla podrobněji řešena, zpracovatel doporučuje zvážit potřebnost tohoto záměru, případně s ohledem na přistoupení k Schengenu záměr na výstavbu příhraniční trasy opustit*

Přeložka sil.I/45 v oblasti Nové Heřminovy, návrh dílčích úprav a doplnění o návaznou síť silnic III.třídy – *trasa byla upřesněna podrobnější studií ŘSaD ČR, upřesněná trasa bude zahrnuta do ZÚR*

Přeložka I/58 Frenštát p.R., prověření možnosti změny trasy přeložky s cílem omezit dopad na stávající obytné území – *problematika nebyla podrobněji řešena,*

Přeložka sil.I/11, severní obchvat Bruntálu, potřeba zpracování dopravní studie přeložky vč. napojení na stávající komunikační síť a na přeložku sil.I/45 – *trasa byla upřesněna podrobnější studií ŘSaD ČR, upřesněná trasa bude zahrnuta do ZÚR*

Přeložka sil.I/56 v Ostravici, řešení dle ÚPD je podmíněno přeložkou tratě ČD i železniční stanice. Doporučeno přehodnocení návrhu a nalezení řešení zohledňující význam tohoto území, jako jednoho z „nástupních“ míst pro turistiku v Beskydech – *trasa přeložky byla zamítnuta a záměr již není sledován*

Rekonstrukce sil.I/11 v úseku Opava – Mokré Lazce, návrh rekonstrukce komunikace zohledňující její průchod urbanizovaným územím – *pro řešení trasy byl zpracováno několik studií, prozatím nebylo vybráno výsledné řešení, problém byl zahrnut do řešení ZÚR*

Vyhodnocení závad na základní silniční síti v majetku kraje (silnice II. a III.třídy), definice standardů její kvality a návrh opatření pro homogenizaci uspořádání základní sítě a postupné odstraňování závadových úseků – *zpracováním a aktualizací tzv. Bílé knihy byl zahájen systematický postup v přípravě a realizaci rekonstrukce krajské sítě*

Návrh nejaktuálnějších opatření na základní silniční síti v majetku státu (silnice I.třídy), návrh organizačních opatření a drobných stavebních úprav pro zvýšení dopravní bezpečnosti, prosazování postupného odstraňování závadových úseků – *v současné době probíhá kompletace páteřní sítě kraje, na úrovni krajských silnic na tuto problematiku navazuje tzv. Bílá kniha vymezující aktuální úpravy návazné sítě*

oblast železniční dopravy

Dopravní napojení letiště Mošnov a přilehlého území (vazba na kolejovou dopravu, silniční dopravu, výstavbu nového odbavovacího terminálu a další investiční záměry) – *splněno viz. výše*

Kolejové napojení Ostravy a Hlučína s vazbou na stávající trať č. 317 Hlučín – Opava východ, zohlednění přeložky sil.I/56 v úseku Ostrava – Opava - *splněno zpracováním podrobné studie,*

Nové kolejové propojení Malá Morávka – Vrbno pod Pradědem, toto kolejové propojení by sloužilo k zavedení ekologické, bezpečné dopravy, ke zlepšení dostupnosti v dané oblasti z hlediska turistického i místního významu. Propojení by navazovalo na stávající regionální tratě č. 312 Bruntál – Malá Morávka a č.313 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, jimž by zvýšilo jejich atraktivnost a kapacitní vytižení - *splněno zpracováním podrobné studie,*

Stabilizace vysokorychlostní tratě, stávající úroveň zpracované dokumentace studijních záměrů VRT je pro hájení trasy a koordinaci s ostatními záměry v území nedostatečná – *v současné době je hájen původní koridor VRT dle původní studie,*

Elektrizace a optimalizace tratě č.323 v úseku Ostrava,Kunčice – Frenštát pod Radhoštěm – Val. Meziříčí (s možným odbočením do žst. Ostravice, trať č. 324). Tato stavba by navazovala na již připravované stavby elektrizací tratí Ostrava, Svinov- Opava a Ostrava hl. nádraží – Ostrava Kunčice, dotvářela by systém regionální dopravy na páteřní regionální trati. Zároveň by tato trať sloužila jako záložní pro koridorovou trať a to pro úsek Hranice na Moravě- Ostrava – *splněno, stavba je v přípravě.*

Řešení přechodu Glucholazy (PKP), prověření všech reálných možností pro železniční napojení Moravskoslezského a Olomouckého kraje přes polské území, včetně vazby na polskou železniční síť (PKP) – *splněno zahájením dílčího provozu.*

Prodloužení trati č. 318 Kravaře ve Slezsku – Chuchelná na českém a polském území do města Racibórz. Toto propojení by obnovilo historické kolejové propojení mezi příhraničními regiony obou zemí s důrazem na očekávanou mobilitu občanů v dané oblasti po vstupu obou zemí do EÚ včetně vazby na polskou železniční síť (PKP)) – *záměr nebyl podrobněji zkoumán, obnova kolejového propojení byla zahrnuta do studie česko-polského pohraničí,*

Zpracování konkrétního pilotního projektu na vybranou silně zatíženou páteřní trať regionu a to v podrobnostech od vybavení zastávek, informačního systému pro cestující, parkovacích ploch, nasazení vhodné moderní regionální jednotky, konkrétního návrhu linek regionální dopravy apod. Cílem tohoto projektu by bylo zvýšení podílu železniční dopravy na dopravní obslužnosti na páteřní trase železniční. dopravy regionu – *úkol trvá,*

Regionální železniční jednotka a vozidlo „želtram“, samostatně a podrobněji se zabírat regionální jednotkou a jejím typem s ohledem na technický charakter jednotlivých tratí (např. sklonové a směrové poměry, délky a výšky nástupišť, situováním jednotlivých zastávek), počtu cestujících, ekonomickou analýzou provozu příslušného vozidla a dopadem příslušné jednotky na cenu jízdného. S ohledem na výhledové záměry nasazení vozidla doplňkové kolejové dopravy „želtram“ je třeba obdobně řešit technické a ekonomické aspekty při nasazení tohoto vozidla – *úkol trvá, Vyhodnocení koncepce v samostatné kapitole věnované obecně problému vlakotramvaje navrhuje komplexní posouzení podmínek zavedení tohoto typu dopravy.*

IV.2. Automobilová doprava

IV.2.1. Výstavba komunikační sítě v r.2004-2008 – celkové shrnutí

Výstavba komunikační sítě je dokladována samostatnou grafickou přílohou B.1.4. „Výstavba komunikační sítě a modernizace železniční sítě v r. 2004-2008“, v níž jsou vyznačeny nově vybudované liniové úseky dálniční a silniční sítě. Podrobnější popis jednotlivých úseků je obsahem návazné tabelární části, která je doložena samostatnou přílohou na následující straně. Pro informaci je v tabulce uvedena celková bilance výstavby nových úseků.

BILANCE ZPROVOZNĚNÝCH NOVÝCH ÚSEKŮ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V R.2004-2008 V KM				
Období	Dálnice, rychlostní a směrově dělené komunikace s MÚK	Ostatní silnice I.třídy	Silnice II.a III.třídy	celkem
2004-2008	52	2	7	61

V následných kapitolách je podrobněji charakterizován postup dostavby a rekonstrukce komunikační sítě v majetku státu (dálnice, rychlostní komunikace a silnice I.třídy) a komunikační sítě v majetku kraje (silnice II. a III.třídy) z hlediska konkrétních staveb i celkových objemů investic.

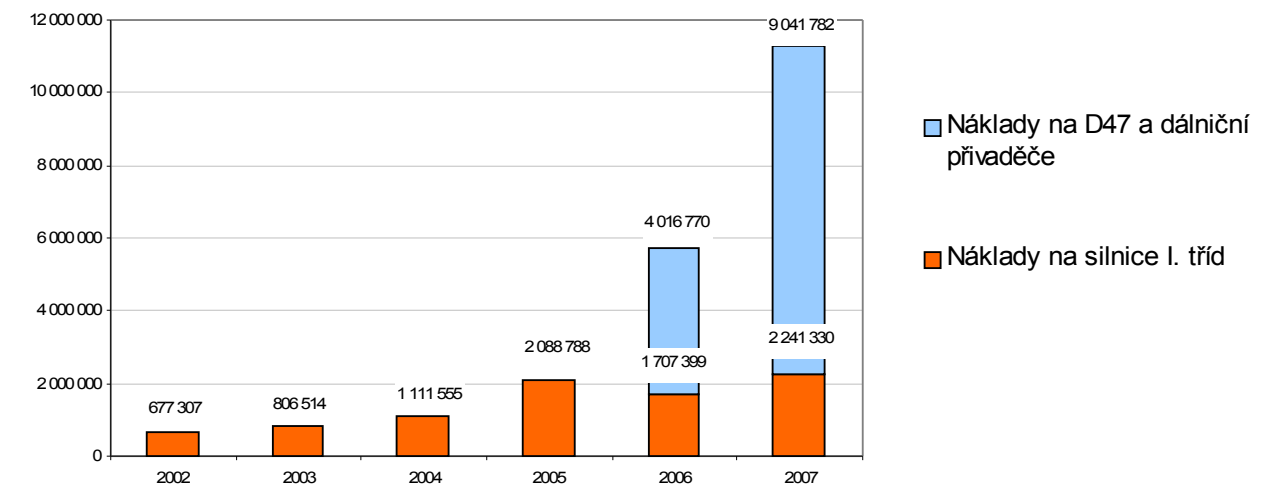
IV.2.2. Rozvoj krajské dálniční a silniční sítě I.tříd v r.2004-2008

Z podkladů ŘSaD ČR byly převzaty údaje, charakterizující objemy investic do výstavby, rekonstrukce a modernizace sítě silnic I.třídy. Tyto údaje jsou obsahem následné tabulky.

FINANČNÍCH PROSTŘEDKY DO SÍTĚ DÁLNIC A SILNIC I.TŘÍDY V R.2002-2007 V MIL.KČ						
Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Finanční objemy na údržbu, rekonstrukci a dostavbu silnic	677 307	806 514	1 111 555	2 088 788	5 724 169	11 283 112

Zdroj: ŘSaD ČR

Celkové náklady na výstavbu, rekonstrukce a opravu na dálniční a silniční síti I. tříd v moravskoslezském kraji za období 2002 - 2007 v tis. Kč



Celkový objem finančních prostředků vynaložených na rekonstrukci a modernizaci komunikační sítě dálnic a I.třídy v letech 2004 – 2007 činil 20,208 mld Kč a vykazuje růstovou tendenci.

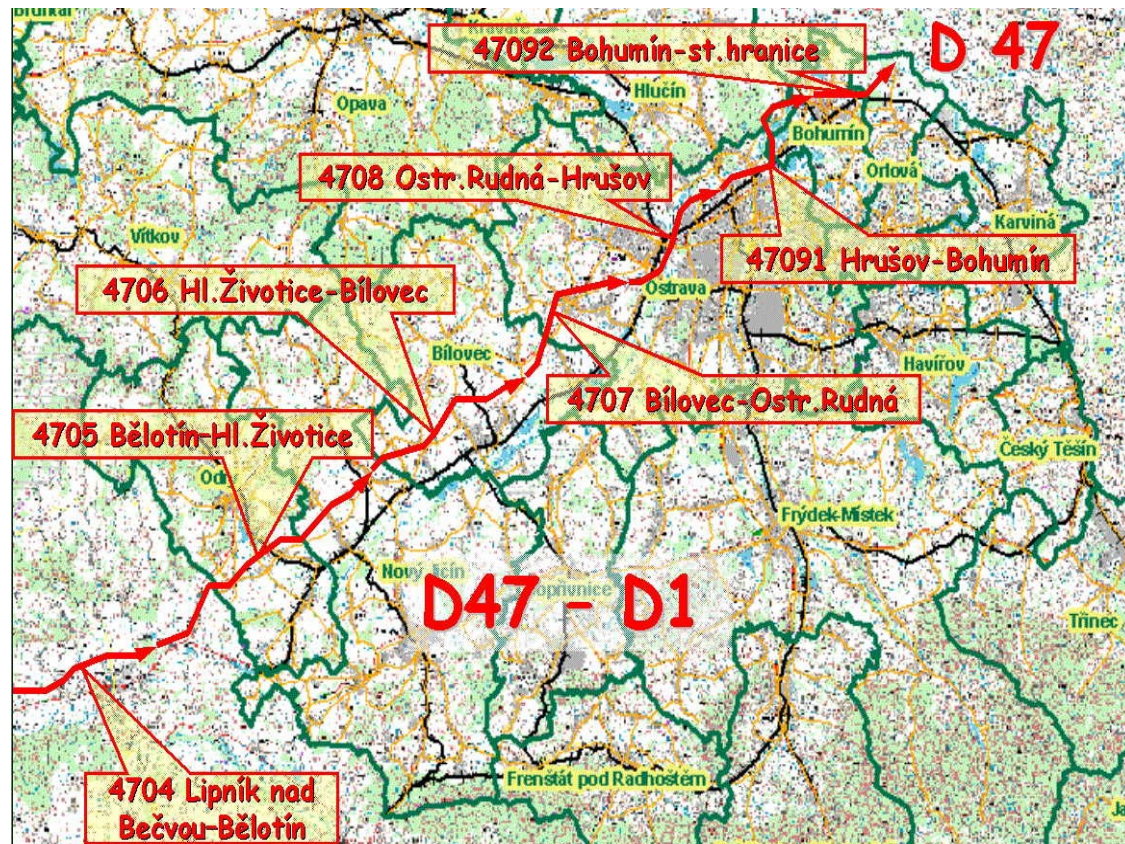
Z podkladů nebylo reálné zpracování grafické přílohy mapující oblast modernizace, rekonstrukce a oprav. Výstavba nových úseku je doložena v grafické příloze B.1.4. „Výstavba komunikační sítě a modernizace železniční sítě v r. 2004-2008“.

IV.2.3. Probíhající a připravovaná dostavba a modernizace komunikační sítě na území MSK

Obsahem této kapitoly je stručná rekapitulace rozestavěných a připravovaných staveb, která byla zpracována s využitím podkladů KÚ MSK, odboru dopravy a SH. Plné znění těchto podkladů je obsahem dokladové části.

IV.2.3.1. Stav přípravy a realizace dálnice D47 (D1)

Obsahem návazného textu je stručná rekapitulace jednotlivých úseků stavby dálnice D47 (D1) na území kraje.



Stavba D 4705 Běloutín – Hladké Životice - Délka stavby je 18 km, šířkově je dálnice navržena v kategorii D27,5/120 se dvěma mimoúrovňovými křižovatkami v Mankovicích a Hladkých Životicích, oboustrannou dálniční odpočívku Vražné a Střediskem správy a údržby dálnice Mankovice s dálničním oddělením Policie ČR. V katastru obce Hladké Životice se dálnice mimoúrovňově kříží se silnicí I/5. Část dálnice procházející obcí je vedena na mostní estakádě délky 854 m s výškou nivelety nad úrovní stávajícího terénu cca 13 m. **Jsou vydávána stavební povolení - termín zprůjezdnění byl posunut z důvodů majetkoprávních – zprovoznění 11/09.**

Stavba D 4706 Hladké Životice – Bílovec - Území stavby je pahorkovité s příčnými údolními vodních toků, které jsou většinou součástí biokoridorů, stavba je situována na intenzivně obdělávaných zemědělských pozemcích. V katastru obce Kujavy prochází dálnice okrajem zastavěné části obce a je zde vedena na mostní estakádě délky 200 m s výškou nivelety nad úrovní stávajícího terénu cca 10,5 m. Délka stavby je 11,6 km, šířkově je dálnice navržena v kategorii D27,5/120 s mimoúrovňovou křižovatkou v Butovicích. **Jsou vydávána stavební povolení - termín zprůjezdnění byl posunut z důvodů majetkoprávních – zprovoznění 11/09**

Stavba D 4707 Bílovec – Ostrava, Rudná - Trasa dálnice začíná východně od obce Bravantice v blízkosti silnice Bravantice–Studénka, kde navazuje na stavbu 4706. Na trase této stavby jsou navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky (MÚK) se silnicí I. třídy č. 47 a to mezi obcemi Bravantice a Josefovici – MÚK Bravantice a mezi Klimkovicemi a Ostravou u Václavovic – MÚK Klimkovic. V prostoru Klimkovic je trasa vedena ve stoupání 0,60 % dálničním tunelem o délce 1088 m. **Postupně probíhají přejímky a kolaudace dokončených stavebních objektů, provoz 04/2008.**

Stavba D 4708.1 Rudná – Hrušov, 1. a 2. stavba - Stavba prochází v délce 6,5 km přes území Ostravy mezi křížením s ul. Polaneckou ve Svinově po křížení s ulicí Hlučínskou v Přívoze. Dálnice kategorie D 28/120 je vedena v městské aglomeraci a je do značné míry ovlivněna základním komunikačním systémem města, který je na dálnici připojen pomocí mimoúrovňových křižovatek (MÚK) a dálnice se tak stává součástí dopravního systému města, kde tvoří tangentu spojující městské radiály, což odlehčuje dopravu v centru města. MÚK jsou navrženy v místě křížení s ulicí Rudnou, Severním spojem a prodlouženou Místeckou. Křížení s Odrou respektuje výhledovou trasu průplavního spojení Dunaj–Odra. **Stavba je již zprovozněna.**

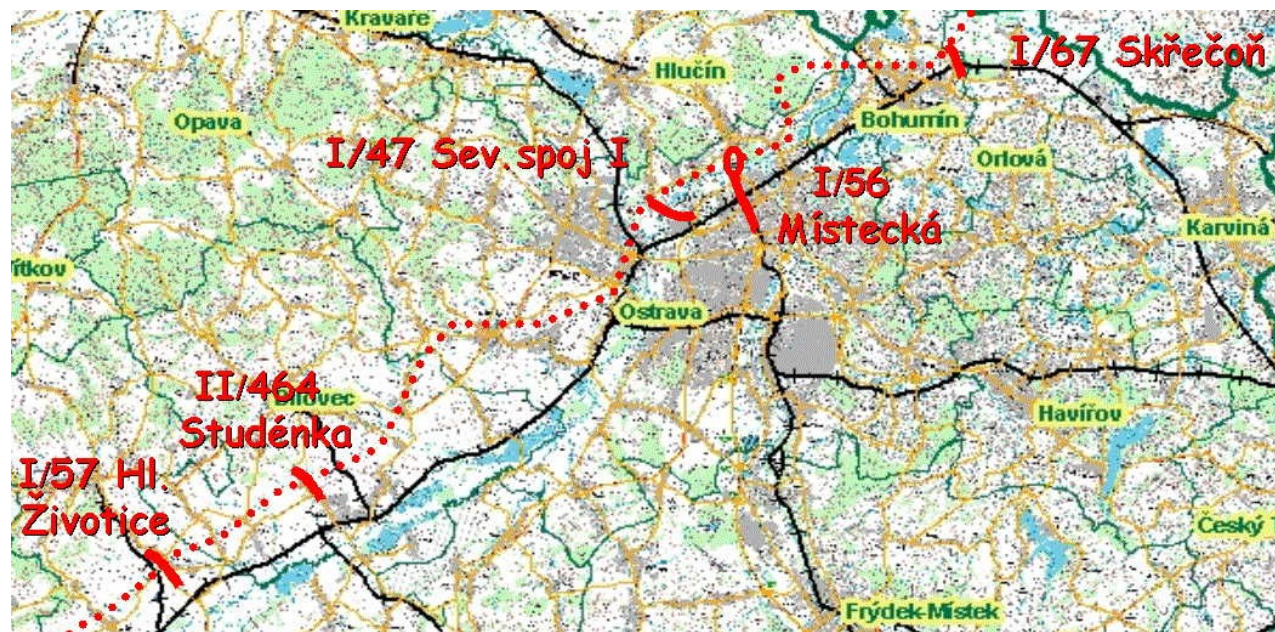
Stavba D 47091/1 Hrušov – Bohumín, 1. stavba - Stavba navazuje na stavbu 4708 v místě již zprovozněné přeložky ul. Hlučínské. Mimoúrovňová křižovatka Vrbice je navržena jako rozštěpová a je doplněna rondelem pro napojení silnice I/58 na dálnici D47 (D1) a výhledovou rychlostní silnicí R67. **Stavba je zprovozněna.**

Stavba D 47092 Bohumín – státní hranice ČR/PR - Stavba začíná na katastrálním území Starý Bohumín za křížením tratě ČD Bohumín–Chalupki a končí na katastrálním území Věřňovice na státní hranici navázáním na projektovanou polskou dálnici A1. **Je vydáno územní rozhodnutí.**

Stavba D 4704 Lipník nad Bečvou – Běloutín - Stavba je první ze staveb tahu D47, ale leží mimo území kraje. Navazuje na připravovanou dálnici D1 ve směru na Brno a Prahu a na již provozovanou rychlostní silnici R 35 ve směru na Olomouc a Hradec Králové. Stavba zahrnuje tři dálniční mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě a Běloutín a také cca 2,5 km dlouhý přivaděč Běloutín, kterým je D47 (D1) napojena na rychlostní silnici R48 od Českého Těšína (kategorie R 24,5/100). **Stavební práce na stavbě probíhají podle harmonogramu. Zprovoznění v roce 2008 je reálné.**

IV.2.3.2. Stavby silnic I.třídy souvisejících s dálnicí D47(D1)

Obsahem návazného textu je stručná rekapitulace jednotlivých úseků stavby dálničních přivaděčů dálnice D47 (D1).



Stavba silnice I/56 Ostrava – Prodloužená Místecká - I. stavba - Stavba je plánována v kategorii MR 24,5/80 a měří 1,31 km.. **Realizace stavby je plánována postupně v období 2007 až 2010. Stavba bude uvedena do provozu v červenci 2009.**

Stavba silnice I/56 Ostrava – Prodloužená Místecká - II. stavba - Stavba je plánována v kategorii MR 24,5/80 a měří 1,212 km.. Stavba navazuje na předchozí stavbu poblíž Tomkovy ulice. Odtud pokračuje k ulici Zelná. Dále stavba pokračuje ve stopě ulice Cihelní k MÚK s ulicí Českobratrská, kde stavba končí. **Realizace stavby je plánována postupně v období 2007 až 2010. Stavba bude uvedena do provozu v červenci 2009.**

Stavba silnice I/47 Severní spoj - I. stavba - Stavba je prováděna v kategorii S 22,5/80 – jedná se o kapacitní přivaděč dálnice D47 (D1) k dálniční MÚK Severní spoj ze silnice č. I/58 (ul. Mariánskohorská v Ostravě). **Stavba probíhá a bude uvedena do provozu v říjnu 2009.**

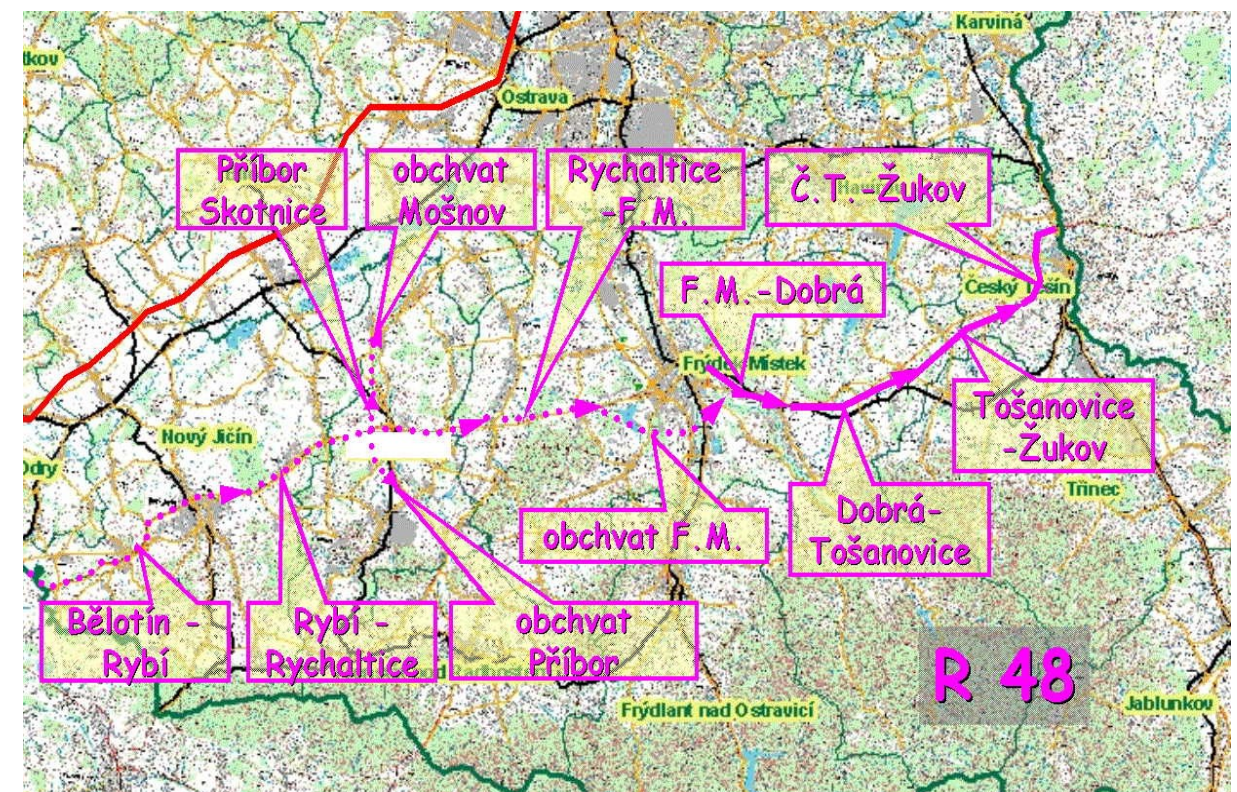
Stavba silnice I/11 Ostrava - prodloužená Rudná – hranice okr. Opava - Stavba je plánována v kategorii S 24,5/100. Zprovozněním stavby dojde k převedení tranzitní dopravy od Opavy mimo průtah městského obvodu Poruba. **Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí a probíhá majetkoprávní příprava.**

Stavba silnice I/67 Skřečň–Bohumín obchvat - Stavba je plánována v kategorii S 11,5/80. **Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí.**

Stavba silnice I/57 Hladké Životice – obchvat - Stavba je plánována v kategorii S 11,5/80 – jedná se o kapacitní přivaděč dálnice D47 (D1) k dálniční MÚK Hladké Životice ze silnice č. I/57. **Stavba je realizována.**

IV.2.3.3. Rychlostní komunikace R48 včetně přivaděčů

Obsahem návazného textu je stručná rekapitulace jednotlivých úseků tahu R48. Tato rychlostní silnice v budoucnu nahradí stávající silnici I/48, která je významným spojením zejména pro dálkovou dopravu (do Polska přes hraniční přechod Chotěbuz). Rovněž tvoří do doby zprovoznění dálnice D1 (projekt D47) ve své části dnes jedinou kapacitní spojnicí Ostravy s dálniční sítí. Technický stav a šířkové parametry stávající silnice I/48 v úseku Frýdek-Místek – Běloutín jsou pro dnešní dopravní požadavky již nevyhovující.



Zdroj: KÚ MSK

Silnice R48 MÚK Běloutín – Rybí - Jedná se o přestavbu staré silnice I/48 z kategorie S 16,0 na novou kategorii R 25,5/120. Stavba začíná za MÚK Běloutín - východ. **Realizace je plánována v období září 2009 až květen 2013.**

Silnice R48 Rybí – MÚK Rychaltice - Jedná se o přestavbu staré silnice I/48, která kvůli nevhodným parametrům nevyhovuje parametrům rychlostní silnice, dojde k přestavbě z kategorie S 16,5/100, resp. S 15,0/100 na novou kategorii R 25,5/120. Současná MÚK Příbor-sever se stávající silnicí I/58 bude zrušena. Následuje další MÚK Příbor-východ, která bude přestavěna na rozštěpnou. Stavba končí za MÚK Rychaltice se silnicí II/486. **Realizace je plánována v období duben 2010 až říjen 2013.**

Silnice R48 Rychaltice – Frýdek – Místek - Stavba je projektována v kategorii R 25,5/120 a měří 7,137 km. Součástí stavby je tunel Lysůvky o délce 160 m. **Realizace je plánována v období 2008 až 2010.**

R56 Frýdek-Místek – připojení na R48 - Jedná se o propojení rychlostní silnice R56 od Ostravy severozápadním obchvatem od Sviadnova do prostoru MÚK Olešná. **Probíhá majetkoprávní příprava a příprava pro vydání stavebních povolení.**

Silnice R48 Frýdek – Místek – obchvat - Stavba je projektována v kategorii R 25,5/120 a měří 8,566 km. Součástí stavby jsou 3 MÚK, okružní křižovatka na I/56. **Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí.**

Silnice R 48 Dobrá – Tošanovice - Stavba je projektována v kategorii R 22,5/100 a měří 6,880 km. Na stavbu byly získány z prostředků ISPA. Součástí stavby byla MÚK Tošanovice. **Stavba byla zprovozněna 31. října 2006.**

Silnice R 48 Tošanovice – Žukov - Stavba je projektována v kategorii R 22,5/100 a měří 7,900 km. Součástí stavby je 1 MÚK. **Stavba zprovozněna 29. listopadu 2007.**

Silnice R48 – MÚK Nošovice - Stavba obsahuje všesměrnou mimoúrovňovou křižovatku na silnici R48. Jedná se o napojení silnice III/4775 (Nižní Lhoty – R48), která je realizována Moravskoslezským krajem v rámci souboru staveb PZ Nošovice. **Na stavbu je zpracována DÚR, probíhá proces EIA.**

Silnice I/58 Příbor – obchvat - Stavba je projektována v kategorii S 11,5/80. Jedná se o jihozápadní obchvat Příbora napojený na R48 v MÚK Příbor, Západ, který převádí silnici I/58 mimo průtah Příborem a navazuje na stávající silnici v Kopřivnici, Lubině. **Probíhá postupné vydávání stavebních povolení.**

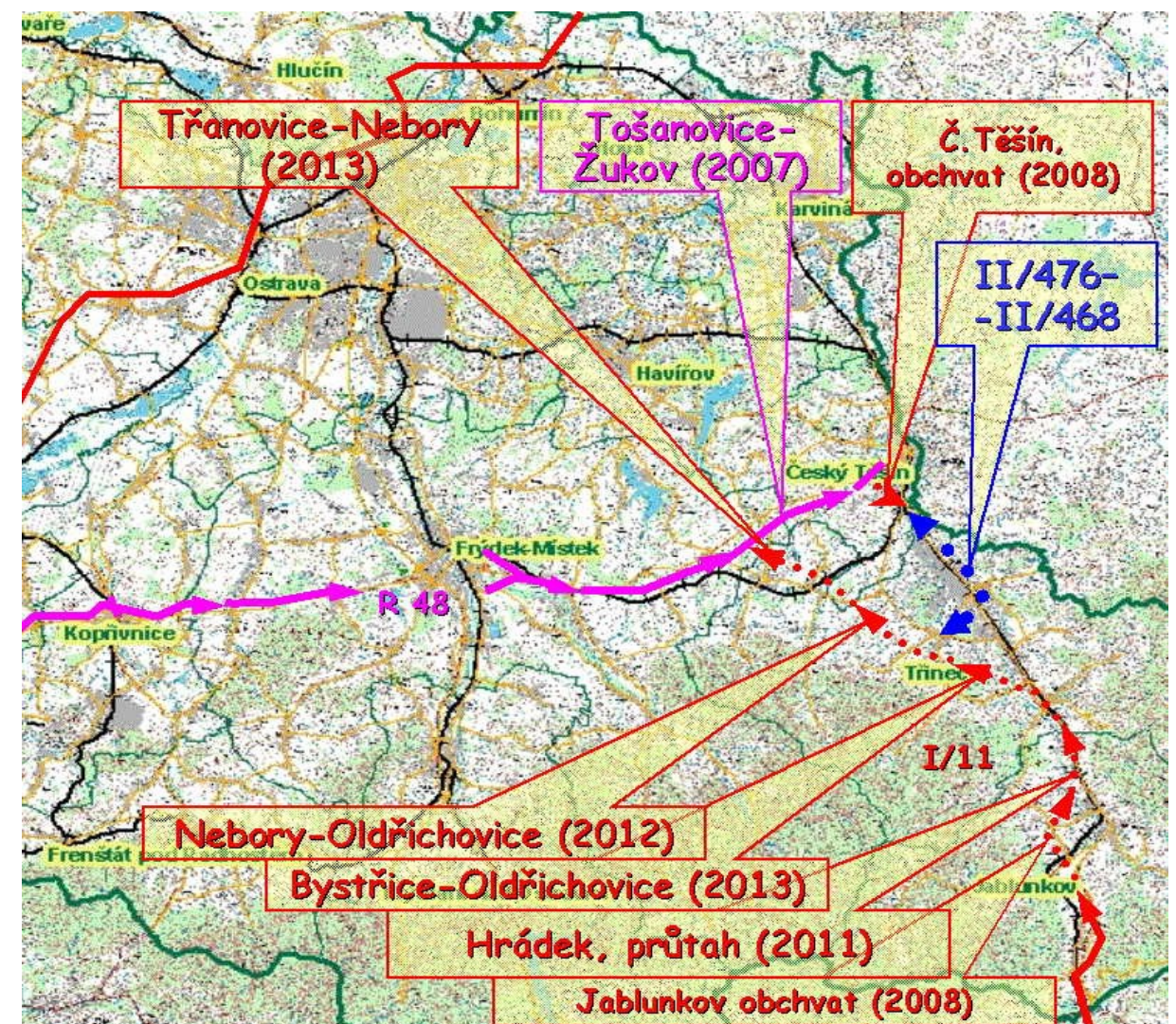
Silnice I/58 Příbor – Skotnice - Stavba je projektována v kategorii S 11,5/80. Jedná se o západní obchvat Skotnice napojený na R48 v MÚK Příbor, západ, který převádí silnici I/58 mimo průtah

Škornicí a navazuje na stavbu I/58 Mošnov – obchvat, se kterým tvoří kapacitní napojení PZ Mošnov a Letiště Leoše Janáčka Ostrava na nadřazenou síť. **Probíhá územní řízení**

Silnice I/58 Mošnov – obchvat - Stavba je projektována v kategorii S 11,5/80. Jedná se o západní obchvat Mošnova napojený na stavbu I/58 Příbor – Skotnice, se kterým tvoří kapacitní napojení PZ Mošnov a Letiště Leoše Janáčka Ostrava na nadřazenou síť. Součástí stavby jsou dvě MÚK. **Byly připraveny podmínky pro zadání zpracování DÚR.**

IV.2.3.4. Stavby východní části „Slezského kříže“

Obsahem návazného textu je stručná rekapitulace jednotlivých úseků přeložky sil.I/11 v úseku Jablunkov - Třanovice.



Zdroj: KÚ MSK

Silnice I/11 Český Těšín – obchvat - Stavba navazuje na dokončenou MÚK Žukov II. Jedná se o jihozápadní obchvat Českého Těšína. **Realizace stavby probíhá - předpokládá se zprovoznění v průběhu VI/2008.**

Silnice I/68 Třanovice – Nebory - Stavba je projektována v kategorii S 25,5/120 – jedná se o směrově dělenou čtyřpruhovou silnici s kvalitativními parametry rychlostní silnice, která převádí stávající tah silnice I/67 mimo průtahy obcí. **Předpokládáné zprovoznění je v r.2013**

Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice - Stavba je projektována v kategorii S 25,5/120 – jedná se o směrově dělenou čtyřpruhovou silnici s parametry rychlostní silnice. **Předpoklád zprovoznění je v r. 2012.**

Silnice I/11 Oldřichovice – Bystřice - Stavba je projektována v kategorii S 25,5/120 – jedná se o směrově dělenou čtyřpruhovou silnici s parametry rychlostní silnice. Trasa probíhá částečně v koridoru řeky Olše územím „Natury“. **Předpokládáné zprovoznění je v r.2013.**

Silnice I/11 Hrádek – průtah - Stavba je projektována v kategorii S 11,5/80 – tj. v ½ výhledového profilu směrově dělené čtyřpruhové silnice a je součástí modernizace III. železničního koridoru, kde přípravu zahájila SŽDC. **Předpoklad zprovoznění je v r.2012**

Silnice I/11 Jablunkov – obchvat - Stavba navazuje na dokončený obchvat Mostů u Jablunkova a je projektována v kategorii S 11,5/80 – tj. v ½ výhledového profilu směrově dělené čtyřpruhové silnice. Jedná se o západní obchvat Jablunkova. **Realizace stavby probíhá - předpokládá se zprovoznění v průběhu 9/2008.**

IV.2.3.5. Stavby západní části „Slezského kříže

Silnice I/57 Krnov – severovýchodní obchvat - Komunikace je navržena v kategorii S 11,5/80. Na stavbu funkčně navazuje úprava silnice č. I/45 k hraničnímu přechodu Krnov – Pietraszryn. **Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí vč. změny ÚR .**

Silnice I/11 Opava – severní obchvat, západní část - Realizace stavby je vázána na dobudování spojky S1 a východní části obchvatu. Trasa není prozatím zpracována do územního plánu města.

Silnice I/11 Opava – severní obchvat, východní část - Stavba navazuje na stavbu S1 na níž se napojuje prostřednictvím okružní křižovatky a rampy Kateřinského dopravního uzlu, dále bude vedena v nové trase a bude svedena po prodloužené ulici Mostní na střední městský okruh (prodl. ul. Rolnickou). **ÚR vydáno 23. 7. 2007 a nabylo právní moci.**

Silnice I/11 a I/56 Opava – spojka S 1 - Navrhovaná spojka S1 je novou komunikací propojující silnici I/11 a I/56 v úseku mezi okružní křižovatkou u hypermarketu Globus a napojením na projektovaný severovýchodní obchvat. Šířkové uspořádání je navrženo v kategorii S 11,5/80. **Jsou vydána stavební povolení, zahájení stavby 03/2008**

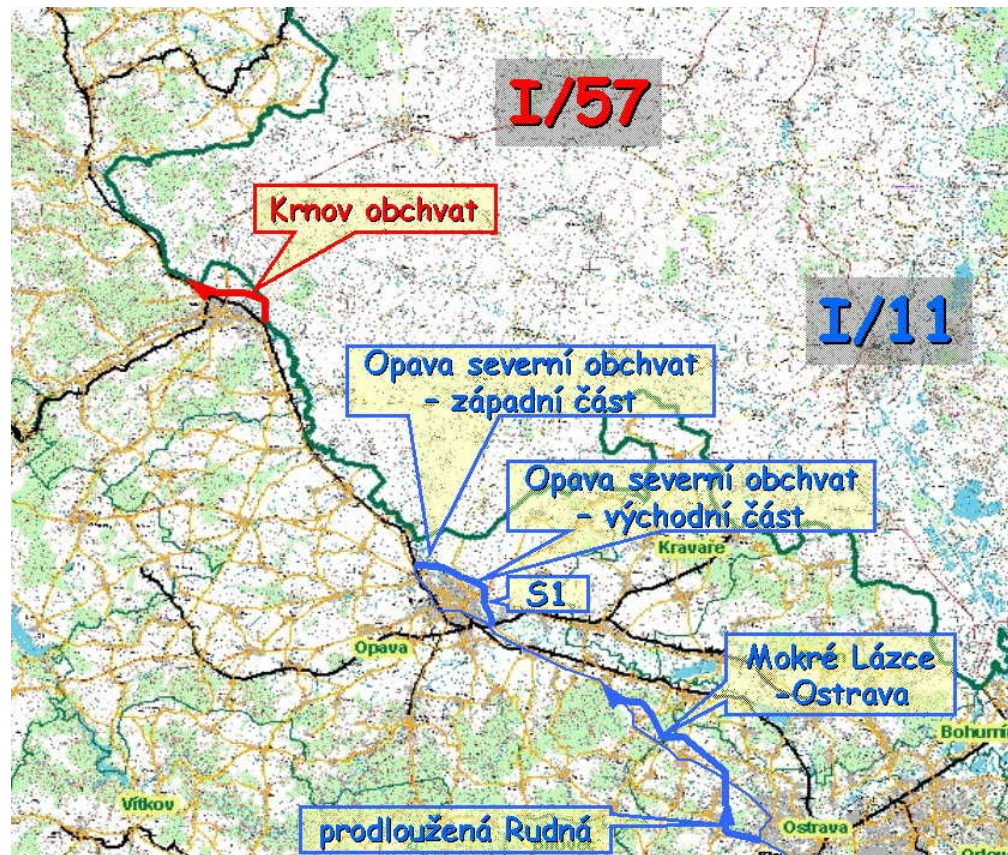
Silnice I/11 Mokré Lazce – hranice okresů Opava/Ostrava - Nově navržená trasa silnice I/11 je vedena severními obchvaty obcí Velká Polom a Hrabyně členitým terénem, před Mokřými Lazcemi navazuje na stávající silnici I/11. Šířkové uspořádání v kat. S22,5/80. **Stavba může být zahájena s postupným předáváním úseků, podle postupně účinných stavebních povolení. Zahájení stavby se předpokládá v září 2008**

Silnice I/67 Karviná, obchvat - Stavba je projektována v kategorii S 11,5/80 – tj. v ½ výhledového profilu. Jedná se o přeložku silnice I. třídy, která navazuje na jihozápadě města na stávající MÚK se silnicí I/59 (Ostravská) .**Na stavbu je vydáno územní rozhodnutí – vládní usn. č. 1064/2007 předpokládá realizaci v letech 2011-2013.**

Haviřov, obchvat - Stavba je projektována v kategorii směrově dělené čtyřpruhové silnice s předpokladem zařazení do tahu rychlostní silnice R67 (úsek Dolní Suchá – Životice). Funkčně se jedná se o soubor staveb, který obsahuje: rekonstrukci rondelu se stávající trasou silnice I/11; odtud vede ze severozápadní strany rekonstrukcí na čtyřpruhovou směrově dělenou silnici v trase silnice II/475 do Dolní/Prostřední Suché a napojuje na tah budoucí rychlostní silnice R67 (Bohumín – Třanovice) vedený severně a východně od vlastního města; napojení města je zajištěno dalšími dvěma MÚK (sil. II/475 a MK Dlouhá - 4742); soubor staveb doplňuje tzv. prodloužená Dlouhá třída, která napojuje páteřní komunikaci města (I/11 – Hlavní tř. a Dlouhá tř.). **Jedná se o stavbu, u které bylo vládním usnesením č. 1064/2007 uloženo ministrowi dopravy zapracovat návrh její realizace a financování do aktualizace Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na r. 2008 – bližší rozsah prací a časový harmonogram dosud není znám.**

Hradec n. Moravicí, obchvat - Stavba je projektována v kategorii směrově nedělené dvoupruhové komunikace. Jedná se o vyvedení tranzitní dopravy z vlastního území města, místní části Kajlovec a obce Branka východním obchvatem. **Jedná se o stavbu, u které bylo vládním usnesením č.**

1064/2007 uloženo ministru dopravy zpracovat návrh její realizace a financování do aktualizace Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury na r. 2008 – bližší rozsah prací a časový harmonogram dosud není znám.



Zdroj: KÚ MSK

IV.2.3.6. Základní údaje prováděné dostavby komunikační sítě kraje

Obsahem následné tabulky jsou základní údaje o stavu přípravy a předpokládaných termínech zprovoznění staveb.

TABULKOVÝ PŘEHLED JEDNOTLIVÝCH STAVEB NA ÚZEMÍ KRAJE		
NÁZEV STAVBY	STAV PŘÍPRAVY A REALIZACE	ZPROVOZNĚNÍ DLE VL. USNESENÍ
DÁLNIČE D47 (D1) A SOUVISEJÍCÍ STAVBY		
D 4705 Běloutín – Hladké Životice	SP	XI.09
D 4706 Hladké Živořice – Bílovec	SP	XI.09
D 4707 Bílovec – Ostrava, Rudná	ZR 05/2005	IV.08

D 4708.2 Ostrava, Rudná – Hrušov, 1., 2. stavba	v provozu	XI.07
D 47091/1 Hrušov – Bohumín, 1. stavba	v provozu	XI.07
D 47091/2 Hrušov – Bohumín, 2. stavba	v provozu	XI.07
D 47092 Bohumín – státní hranice ČR/PR	ÚR 02/2006	IX.08 (opožděno)
D47 (D1) - PŘIVADĚČE		
Silnice I/56 Ostrava – Prodloužená Místecká I. Stavba	SP	XI.10
Silnice I/56 Ostrava – Prodloužená Místecká II. Stavba	SP	XI.10
Silnice I/11 Ostrava – Prodloužená Rudná – hr. okr. Opava	ÚR	IV.11
Silnice I/67 Skřečoň – Bohumín, obchvat	ÚR	XI.08
Silnice I/47 Severní spoj I. Stavba	ZR 10/2006	VII.09
Silnice I/57 Hladké Životice – obchvat	ZR 11/2007	XI.08
A1 - GDAŇSK - KATOWICE (SOSNICA A4) - GORZYCZKI PL/ČR		
Sošnica – Belk	ZR 03/2007	III.Q/2009
Belk - Świerklany	ZR II.Q/2008	III.Q/2010
Świerklany – Gorzyczki	ZR III.Q/2007	II.Q/2010
RYCHLOSTNÍ SILNICE R48 A SOUVISEJÍCÍ STAVBY		
R48 MÚK Běloutín - Rybí	ÚR	IV.12
R48 MÚK Rybí - MÚK Rychaltice	probíhá ÚŘ	XII.12
R48 Rychaltice – Frýdek - Místek	ÚR	IV.11
R56 Frýdek-Místek - připojení na R48	DSP	IX.11
R48 Frýdek - Místek - obchvat	ÚR	IX.11
R 48 Dobrá - Tošanovice	v provozu	X.06
R48 Tošanovice – Žukov	v provozu	XI.07
R48 MÚK Nošovice	DÚR	X.09
R48 - PŘIVADĚČE		
I/58 Příbor - obchvat	SP	IV.11
I/58 Příbor - Skotnice	probíhá ÚŘ	XI.11
STAVBY SLEZSKÉHO KŘÍŽE – VÝCHOD (I/11 – I/68)		
I/11 Český Těšín - obchvat	ZR 03/2006	XI.08
I/68 Třanovice – Nebory	DÚR 05/2007	VII.13
I/11 Nebory - Oldřichovice	DÚR 05/2007	VII.12
I/11 Oldřichovice - Bystřice	DÚR 05/2007	V.13
I/11 Hrádek – průtah	DSP 05/2007	VIII.11
I/11 Jablunkov - obchvat	ZR 02/2006	IX.08
STAVBY SLEZSKÉHO KŘÍŽE – ZÁPAD (I/11 - I/57)		
I/57 Krnov - severovýchodní obchvat	ÚR, DSP	X.11
I/11 Opava - severní obchvat, západní část	IZ 08/2007	není znám
I/11 Opava - severní obchvat, východní část	ÚR 08/2007	XI.11

I/11 a I/56 Opava - spojka S 1	SP 2007/2008	VI.10
I/11 Mokré Lazce - hranice okresů Opava/Ostrava	SP 2007/2008	IV.11
STAVBY - DOPLNĚNÉ VLÁDNÍM USN. Č. 1064 ZE DNE 19. ZÁŘÍ 2007		
I/67 Karviná - obchvat	ÚR 2004	2012
Haviřov - obchvat	ÚP, ÚPVÚC	není znám
Hradec n. Moravicí - obchvat	studie, UDI Morava 2005	není znám

Zdroj: KÚ MSK

IV.2.4. Rozvoj krajské silniční sítě II. a III. tříd v r.2004-2008

IV.2.4.1. Rekonstrukce a modernizace silniční sítě v r.2004-2008 - shrnutí

Prioritou krajské silniční sítě není, na rozdíl od komunikační sítě v majetku státu její dostavba, ale především její rekonstrukce a modernizace. Její rozsah je dokladován samostatnou grafickou přílohou B.1.5. „Rekonstrukce a modernizace silniční sítě II. a III. tříd v r. 2004-2008“, v níž jsou vyznačeny rekonstruované úseky silniční sítě II. a III. třídy v majetku kraje. Samostatným symbolem jsou zakresleny úpravy pro odstranění bodových závad – zejména rekonstrukce křižovatek a opravy a rekonstrukce významných mostních objektů. Podrobnější popis jednotlivých úseků je obsahem návazné tabelární části, která je doložena samostatnou přílohou.

IV.2.4.2. Bílá kniha – nový systémový přístup v oblasti správy krajské sítě MSK

„Bílá kniha - seznam investičních staveb 2007 – 2013 (2020)“ je komplexním materiálem Moravskoslezského kraje, který systematicky mapuje stav komunikací II. a III. třídy na území kraje a vyhodnocuje potřebnost investic, rekonstrukcí a modernizací na této silniční síti prostřednictvím škály konkrétních transparentních kritérií. Bílá kniha je využita jak k tvorbě krátkodobých investičních plánů (plánovací období 1-2 roky), tak k tvorbě plánů střednědobých (plánovací období 3 – 5 let) i koncepčních úvah s horizontem nad 10 let.

Stavby jsou v Bílé knize zařazeny do 5-ti tematických skupin, které slouží pro jejich kategorizaci a k snadnější orientaci. Jedná se o tyto tematické skupiny :

skupina „S“ – silnice (Rekonstrukce a modernizace silnic)

skupina „M“ - mosty (Mosty, opěrné a zárubní zdi, propustky)

skupina „K“ - křižovatky

skupina „O“ – ostatní (Obchvaty, přeložky silnic, rozvojové investice)

skupina „DŠ“ – důlní škody

Pro každou tematickou skupinu jsou nastavena hodnotící kritéria, která investiční stavbu orientačně zařadí dle pořadí důležitosti. Multikritériální hodnocení se provádí hodnocením, které prezentují čtyři základní hlediska:

Dopravní vazby (širší dopravní vazby, hierarchie, soulad s ÚPD)

Stavebně technický stav komunikací a objektů

Provozní charakteristika (intenzity v jednotkových vozidlech, těžká doprava, nehodovost, kongesce na křižovatkách)

Ekonomika (sdružené investice, návratnost)

Významnou roli pro zařazení a vyhodnocení pořadí akce v seznamu hraje součinnost obcí a měst v návaznosti na zajištění průchodnosti stavby daným územím ve vztahu k výkupu, směně popřípadě jinému způsobu náhrady pozemku event. nemovitosti.

Svým pojetím jde o materiál otevřený, který podle požadavků MSK zpracovává, pravidelně aktualizuje Správa silnic Moravskoslezského kraje příspěvková organizace. Aktualizace BK prochází projednáním v příslušných výborech a komisích (výbor pro dopravu MSK – jako poradní orgán zastupitelstva kraje, investiční komise MSK – jako poradní orgán rady kraje).

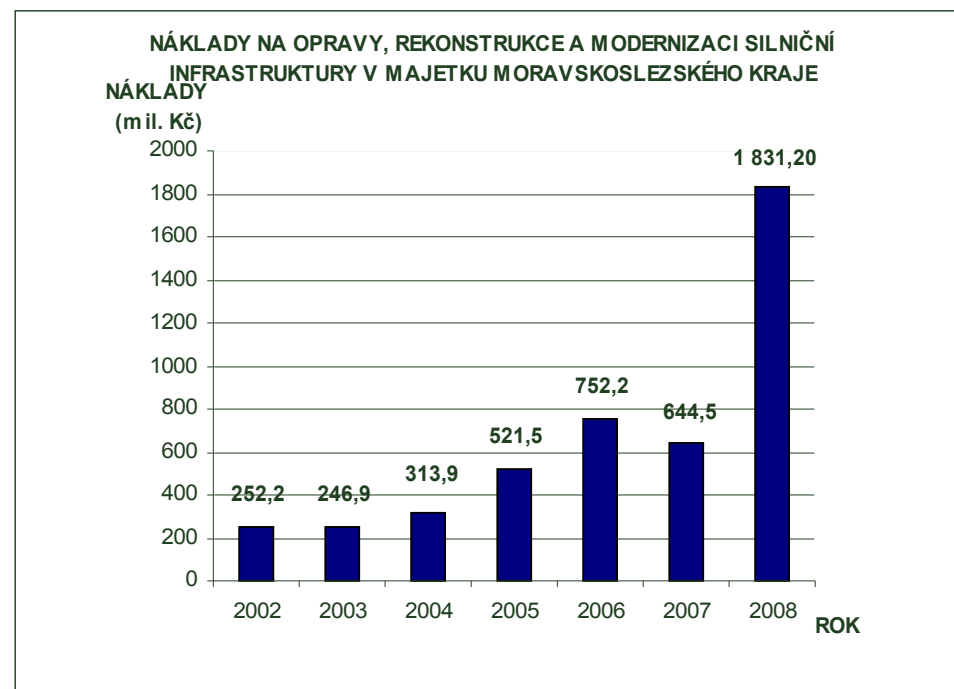
Pro financování staveb) zařazených do seznamu a příslušné skupiny existuje několik finančních zdrojů. Největším zdrojem jsou finanční prostředky dostupné v rámci Regionálního operačního programu (ROP) s vazbou na prostředky Evropské unie, následují prostředky rozpočtu MSK, prostředky vytvářené odpisy staveb silnic II. a III. tříd, popřípadě jiné prostředky přímo dotačně uvolněné z rozpočtu státu (dotační programy ministerstev, SFDI apod.).

IV.2.4.3. Vývoj financování v oblasti údržby a rozvoje krajské sítě MSK

Nové instrumenty pro správu silniční sítě představuje mostní program, rekonstrukce vybrané sítě, SROP) systémový postup rekonstrukce a modernizaci homogenizaci komunikací II. a III. třídy na území kraje - vytvoření Bílé knihy mapující krajské komunikace a vyhodnocující potřebnost investic, prostřednictvím škály konkrétních kritérií. Vývoj jednotlivých instrumentů je charakterizován následujícím přehledem.

NÁKLADY NA OPRAVY, REKONSTRUKCE A MODERNIZACI SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY V MAJETKU MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE									
Rok	Příspěvek na provoz opravy povrchů	Příprava staveb MSK, SFDI	Mostní program	Investice MSK, SFDI	EÚ SROP		EÚ ROP		Suma
					MSK	EÚ	MSK	EÚ	
2002	108,0	8,6	53,0	82,6	0,0	0,0	0,0	0,0	252,2
2003	47,6	21,2	46,0	132,1	0,0	0,0	0,0	0,0	246,9
2004	92,8	12,0	59,5	149,6	0,0	0,0	0,0	0,0	313,9
2005	124,0	16,2	86,5	36,4	81,6	176,8	0,0	0,0	521,5
2006	182,3	32,2	66,4	73,1	148,6	249,6	0,0	0,0	752,2
2007	149,0	54,1	40,2	173,0	31,8	196,4	0,0	0,0	644,5
2008	120,0	69,0	90,0	509,2	0,0	54,0	148,0	0	1 831,2

Zdroj: Správa silnic MSK



Celkový objem finančních prostředků vynaložených v letech 2004 – 2008 na rekonstrukci a modernizaci komunikační sítě II. a III.tříd činil cca 4,5 mld.Kč a vykazuje výrazně růstovou tendenci. Výše uvedené částky neobsahují náklady na provoz a údržbu, které dosahovaly v hodnoceném období částek 400 až 600 mil.Kč/ročně..

Příprava staveb - program pro zajištění studijních a odborných prací, pořízení dokumentace staveb. S ohledem na přípravu projektů staveb pro plánovací období let 2008-2013 se program navýšil na 51 mil. Kč.

Souvislé opravy - program pravidelné komplexní péče o vozovky, který zajistí postupné zlepšování stavebně technického stavu. V letošním roce MSK vyčlenil na souvislé opravy povrchů silnic 148 mil. Kč a v roce 2008 je v rozpočtu kraje plánovaná částka 140 mil. Kč.

Mostní program na rekonstrukce mostů a jejich stavební přípravu představuje program pravidelné komplexní péče o mosty, který zajistí postupné zlepšování stavebně technického stavu mostních objektů, které jsou limitními prvky pozemní komunikace bez ohledu na dopravní výkon. Tímto opatřením došlo k výraznému zlepšení stavebně technického stavu mostů v kraji - kraj zaujímá i čelní místo v rámci ČR

Program obnovy průtahů silnic II.a III.tříd obcí a měst sleduje zlepšení kvality silniční sítě tvořené komunikacemi II. a III. třídy.

Pro zlepšení stavu silniční sítě využívá Moravskoslezský kraj v plné míře možností a prostředků, které poskytuje EU na její rekonstrukci, modernizaci a výstavbu v rámci programu Společného regionálního operačního programu s dotací 26 mil. €. Program obnovy průtahů zajišťuje homogenizaci (vyrovnání) dopravní funkce vybrané silniční sítě tak, aby její linií modernizací byla zajištěna dostupnost subregionů k nadřazené síti rychlostních silnic a dálnic a silnicím I. tříd. Jako jmenovité akce jsou realizovány rekonstrukce stavebně náročných mostních objektů a zásadních rekonstrukcí tahů vč. modernizace křižovatek a rekonstrukcí mostů. Jednou z nejvýznamnějších a nejnákladovějších staveb v dopravní infrastruktuře je stavba „Komunikace II/479 ul. Českobratrská II. stavba, v Ostravě“ která svým situováním v centru Ostravy (9-ti polový mostní objekt nad železnicí a silnicí I/56) je zároveň co do složitosti zajištění dopravy a množstvím přeložek inženýrských sítí jednou z nejkompikovanějších staveb realizovaných Moravskoslezským krajem ve finanční spolupráci se Statutárním městem Ostrava.

Z koncepčních podkladů vyplynula rámcová potřeba prostředků pro údržbu a opravy základní silniční sítě II. a III.tříd v celkovém objemu 1000 mil. Kč/ročně – nárokům těchto potřeb, které vycházejí ze zásady odstranění stávajících dopravních závad a udržitelnosti provozované sítě je možné dospět pouze hledáním dalších zdrojů – toho času evropských. Moravskoslezský kraj připravuje naplnění priority ROP 1.1.1 - Výstavba, modernizace a rekonstrukce komunikací II. a III. třídy realizací jmenovitých investičních akcí a obnov průtahů silnic s předpokládanou dotací 80 mil. € (tj. celkem cca 2,1mld. Kč do r.2013, tj. cca 410 mil. Kč ročně po dobu 5let) Cílem projektu je odstranění bodových závad, zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a celkové zlepšení užitné hodnoty komunikací II. a III. tříd v Moravskoslezském kraji.

Stanovený trend modernizace krajské silniční sítě (cca 500 mil.Kč/rok) čítající úpravy silnic II. a III.tříd, které zvyšují uživatelský komfort krajské silniční sítě byl naplněn a vyčerpáním disponibilních zdrojů operačních programů budou odstraněny zásadní liniové a bodové vady sítě. Modernizovaná síť se tak zapojením cca 106 mil. € stane po roce 2015 funkceschopným doplňkem nadřazené sítě pozemních komunikací. Z dlouhodobého hlediska je však otázka zdrojů pro „krajské“ silnice II. a III. třídy otevřená – obecně je třeba počítat s dalším nárůstem zatížení i s tím, že rozsah krajské sítě bude po dokončení nadřazené silniční sítě v kraji navýšen o převzaté stávající dopravně zatížené průtahy silnic. To vše si vyžádá potřebu nových přístupů pro zajištění udržitelného rozvoje silniční sítě – tlak na zdroje financování vytváří i požadavky na zařazování komunikací do kategorie silnic II. a III. tříd ze strany obcí, nepřímé státní ingerence např. bezohledným zaváděním zpoplatnění a provozování (historicky dané) 10% komunikací minimálního dopravního významu.

V hodnoceném období byly zamítány finančně motivované žádosti obcí o zařazování místních komunikací do kategorií silnic II. a III. tříd z důvodu zajištění oprav takových komunikací nebo výstavby komunikací nových. Prostřednictvím dotačního programu DSH_4 vyhlášeného na provozní dotace pro zimní údržbu komunikací v malých obcích v r. 2004/2005 byla potvrzena nesystémovost a neudržitelnost takových finančních nástrojů. Na straně druhé je dokumentována ambice statutárního města Ostrava o neomezené kompetence a převedení zdrojů k nakládání se silnicemi II. a III. tříd. To vše si vyžádá potřebu nových přístupů pro zajištění udržitelného rozvoje a provozování krajské silniční sítě - východiskem pro další období může být pouze kombinace systémových opatření pro financování pozemních komunikací obecně, jak je popsána v následující kapitole – v ohledu na krajské silnice pak: legislativně-daňové úpravy pro financování pozemních komunikací, zejména možnost zpoplatnění silnic II. a III. tříd; možnost přímého dopravního managementu (regulace)

provozu na silnicích II. a III. tříd ze strany kraje; možnost partnerské spolupráce s privátním sektorem pro modernizace či výstavbu silnic; důsledné naplňování zákona o pozemních komunikacích zejména vyřazení silnic s minimálním dopravním významem ze silniční sítě; partnerská spoluúčast obcí a státu při naplňování jejich zájmů prostřednictvím krajské silniční sítě.

IV.2.4.4. Výhled financování v oblasti silničního hospodářství

Vnitřní dluh vyplývající z devastace celé dopravní infrastruktury se odhaduje rámcovou částkou cca jeden bilion Kč. V současné době však končí příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury z privatizace a je hledán perspektivní systém, který zajistil stabilitu financování ve střednědobém a dlouhodobém horizontu, měl jasně definované zdroje, vytvářel předpoklad pro optimalizaci výdajů a neznejišťoval zhotovitelkou sféru.

Zdroji Státního fondu dopravní infrastruktury je - navýšený podíl na spotřební dani z minerálních olejů (dle odhadu SFDI na cca 50%), silniční daň, dálniční známky, mýtné, zdroje z EU, úvěry a dluhopisy. Zdroje z fondů EU jsou v současné době významným zdrojem financí, díky němuž se podařilo nastartovat program rekonstrukce a modernizace krajské sítě silnic II. a III.tříd. Pro další období jsou zvažovány i další možnosti finančních zdrojů, např.možnosti prodeje budoucích příjmů z mýtného a dálničních známek pro předběžné financování projektů, které následně zafinancují evropské fondy nebo na nezbytnou údržbu silnic. Výstupem zdrojů SFDI pak jsou konkrétní investiční akce spolu s akcemi realizovanými formou PPP.

Projekty PPP (zkratka pro Partnerství veřejného a soukromého sektoru převzatá z anglického termínu Public Private Partnerships) prezentují programy, v jejichž rámci soukromé firmy postaví za své peníze části dopravní infrastruktury a veřejný sektor jim následně splácí formou koncesionářských poplatků. Hlavní myšlenkou projektu PPP je předpoklad, že většího přínosu pro veřejný sektor může být dosaženo využitím schopností a zkušeností soukromého sektoru a rozdělením rizik mezi zúčastněné strany tak, že každá strana nese takové riziko, které dokáže nejlépe řídit. Službou se chápe komplexní zajištění aktiva (např. dálnice, silnice a.j.) včetně jeho provozování za předem smluvně sjednaných podmínek, kdy příjem dodavatele služby závisí na míře plnění těchto podmínek. PPP obvykle znamená sdílenou účast veřejného a soukromého sektoru ve společnosti speciálně vytvořené pouze pro účely realizace projektu. Veřejný sektor platí roční splátky například poplatkem za dostupnost služby nebo umožní soukromému sektoru vybírat platby přímo od uživatelů, soukromý sektor je motivován

možností dlouhodobých příjmů podmíněných dodržováním smluvních podmínek o kvalitě dodané služby. Na konci projektu infrastruktura přechází do vlastnictví veřejného sektoru

Ministerstvo dopravy v současné době prověřuje legislativní, daňové a technické možnosti rozšíření systému zpoplatnění i na silnice nižšího významu. Zbývající silnice I., a vybrané silnice II. a III. třídy mají být podle posledního rozhodnutí ministerstva dopravy od ledna roku 2009 zpoplatněny pomocí satelitního systému. Podle názoru ministerstva bude nezbytné zvolit takový rozsah zpoplatnění a takové sazby mýtného, aby byl systém ekonomicky únosný. Ministerstvo jej chce na popud krajů nasadit na šesti až deseti tisících kilometrech silnic první až třetí třídy a měl by zřejmě platit pro vozidla nad 3,5 tuny. Kraje se tímto návrhem snaží o získání prostředků na údržbu infrastruktury a regulaci nákladní dopravy. Možnost regulace kamionové dopravy však naráží na platnou směrnici EU z roku 2006, podle níž musí výše mýta konkrétně odpovídat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Regionální silnice tedy nelze zpoplatnit vyšší sazbou než dálnice a silnice 1. tříd a přesměřovat tam tímto způsobem provoz.

IV.2.5.Návrh hierarchie silniční sítě stav r.2008

V rámci zpracování Koncepte rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje v r. 2004 byla navržena hierarchie komunikační sítě, která byla reakcí na zrušené vymezení vybraných komunikačních tahů D (dálkové), H (hlavní) a Z (základní) sítě. Příkladem je níže uvedené srovnání klasifikace silniční sítě České a Polské republiky. Proto byl zpracován návrh umožňující podrobnější specifikaci silniční sítě, je v relaci s návazným územím Polské republiky a umožňuje zpracování podrobnější charakteristiky významu silniční sítě i zpracování termínu „páteří sítě kraje“ .

POROVNÁNÍ ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ ČR A PR					
Česká republika			Polská republika		
kód	název	majetek	kód	název	majetek
D	dálnice	stát	A	Autostrada (dálnice)	stát
R/SM)	významné silnice I.třídy v režimu rychlostní silnice nebo silnice pro motorová vozidla	stát	S	Ekspresowe drogi (rychlostní komunikace)	stát
I.	ostatní silnice I.třídy	stát	GP	Głowne drogi ruchu przyspieszowego (hlavní „zrychlené“ komunikace)	vojvodství
		stát	G	Głowne drogi (hlavní komunikace)	vojvodství
II.	silnice II.třídy	kraj	Z	Drogi zbiorcze (sběrné komunikace)	vojvodství
III.	silnice III.třídy	kraj	L	Drogi lokalne (lokální komunikace)	vojvodství
			D	Drogi dojazdowe (přístupové komunikace)	vojvodství

NÁVRH HIERARCHIE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ KRAJE			
Název	Členění	Charakteristika komunikací	Dopravní význam
tahy evropského významu	E1 – tahy páteří sítě TINA (tahy evropských multimodálních koridorů)	Dálnice	Komunikace evropského významu s významem pro zajištění republikových, krajských i lokálních vazeb
	E2 – tahy doplňkové sítě TINA	Rychlostní komunikace, komunikace pro motorová vozidla	
tahy republikového významu	R1 – tahy republikového významu	Rychlostní komunikace, komunikace pro motorová vozidla, významné silnice I.třídy	Komunikace celostátního významu s vazbou do sousedních států a krajů
	R2 – tahy nadregionálního významu	Ostatní silnice I.třídy a event. vybrané významné sil.II.třídy	
tahy krajského významu	K1 – hlavní tahy regionálního (krajského) významu	Významné silnice II.třídy	Komunikace zajišťující napojení významných oblastí na nadřazenou síť
	K2 – doplňkové tahy regionálního významu	Ostatní silnice II.třídy a vybrané významné sil.III.třídy	
tahy lokálního významu	L1 – hlavní tahy lokálního významu	Významné silnice III.třídy	Komunikace zajišťující dopravní obsluhu území a jeho napojení na nadřazenou komunikační síť
	L2 – doplňkové tahy lokálního významu	Ostatní silnice III.třídy	

Poznámka: Návrh hierarchie silniční sítě je třeba chápat jako náhradní řešení za zrušenou metodiku, obsahující vymezení tahů nadřazené sítě na území ČR, který bylo využito pouze pro definování základních tahů silniční sítě ve správě kraje. **V základních výkresech a v popisu staveb je však pro přehlednost a kontinuitu důsledně zachováno stávající zařazení silnic do sítě I., II. a III.třídy.** Tahy zařazené do skupiny E1, E2 a R1 tvoří tzv. páteří komunikační sítě kraje.

Tahy evropského, republikového a krajského významu tvoří základní komunikační síť kraje, která propojuje významná sídla kraje. **Silnice II. a III.třídy zařazené jako R2 – tahy nadregionálního významu, K1 – hlavní tahy regionálního (krajského) významu a K2 – doplňkové tahy regionálního významu do základní sítě mají rozsah cca 700km.**

Obsahem přílohy č. B.1.7. „Hierarchie stávající komunikační sítě“ je aktualizace hierarchie komunikační sítě r.2008, která zohledňuje následující aspekty:

dostavbu komunikační sítě kraje v r. 2004 - 2008

nárůst významu vybraných příjezdových komunikací k hraničním přechodům s ohledem na přistoupení České republiky, Polska a Slovenska k Schangenské dohodě

požadavky CHKO Jeseníky a obcí v oblasti Zlatých Hor uplatněné při projednávání Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje na dílčí korekce hierarchie v oblasti Jeseníků

Stávající dopravní infrastruktura je dokladována grafickou přílohou č. B.1.6. „Syntéza stávající dopravní infrastruktury“.

IV.2.6. Inventarizace zpracovaných rozvojových dokumentů komunikační sítě

Zpracováním podrobnějších dokumentací došlo k upřesnění některých rozvojových záměrů. Obsahem následujícího přehledu je stručná rekapitulace s vymezením dopadu upřesnění stavby na dopravní vazby v území:

I/48, přestavba v úseku Běloutín - Palačov na směrově dělenou komunikaci v parametrech rychlostní komunikace – potřeba prověření event. dopadu na dopravní napojení území v důsledku úprav křižovatek

I/48, přestavba v úseku Palačov – Nový Jičín na směrově dělenou komunikaci v parametrech rychlostní komunikace – potřeba prověření event. dopadu na dopravní napojení území v důsledku úprav křižovatek

I/48, přestavba v úseku Nový Jičín - Rybí na směrově dělenou komunikaci v parametrech rychlostní komunikace – potřeba prověření event. dopadu na dopravní napojení území v důsledku úprav křižovatek

I/48, přestavba v úseku Rybí – Rychaltice na směrově dělenou komunikaci v parametrech rychlostní komunikace – potřeba prověření event. dopadu na dopravní napojení území v důsledku úprav křižovatek

I/48, Frýdek – Místek, jižní obchvat – na úrovni ÚP obci potřeba dořešení dopadu na dopravní obsluhu návazného území v důsledku přerušení některých místních vazeb v oblasti Frýdku Místku a Bašky

I/11, Mokré Lazce – Vřesina – dílčí redukce manévrů v MÚK v oblasti Vřesiny, úprava bez zásadního vlivu na dopravní napojení území

sil.I/11 a I/68, přeložka v úseku Třanovice – Hrádek, stabilizace trasy v oblasti Hrádku,

I/47, východní ochvat Odry

I/58, západní obchvat Příbora – upřesnění tvaru MÚK na tahu sil.I/48 bez vlivu na dopravní napojení území

I/58, obchvat Skotnice a Mošnova – upřesnění trasy a polohy MÚK, t.č. ve fázi upřesnění napojení území, trasa přeložky je stabilizována, vyvolaná změna vedení sil.II/464

I/45, obchvat Bruntál – upřesněná poloha obchvatu s dopadem zejména na polohu a tvar křižovatky se sil.I/11 (severní obchvat Bruntálu)

I/11, obchvat Bruntál – upřesněná poloha obchvatu s dopadem zejména na polohu a tvar křižovatky se sil.I/45 (východní obchvat Bruntálu) – doporučení prověřit, zda poloha v oblasti areálu Karet (tj. v oblasti MÚK se sil.I/45) dle zpracované studie není mimo koridor přebíraný z ÚP VÚC do ZÚR

I/45, Nové Heřmínovy – Zátor, návrh na změnu vedení přeložky sil.I/45 nikoliv severně, ale jižně výhledové vodní nádrže (zpracováno do zadání ZÚR s tím, že do návrhu ZÚR má být zařazena jen přeložka v Zátoru, přeložka v Nových Heřmínovech by měla být zařazena až do změn ZÚR)

I/57, Krnov, severní obchvat – rozpracovaná studie prověřující možnou lokální přeložku navazující na zpracovanou DÚR severního obchvatu, řešící obchvat na vjezdu od Opavy do města, t.č. ve fázi rozpracování (otevřeným problémem je situování trasy přeložky v aktivní zóně rozlivu řeky)

II/461, Opava jižní obchvat, úsek sil.I/11 – I/57, upřesnění trasy bez vlivu na dopravní koncepci hájený koridor

Tah R67, úsek Třanovice – Havířov – Orlová – dálnice D47 (D1) – t.č. teprve připravováno zadání prověřovací studie, podle názoru zpracovatele není vyloučena změna koridoru zejména v úseku Havířov - Orlová

I/56, Ostrava – Opava – t.č. rozpracována studie pro první úsek, předpoklad dodržení hájeného koridoru, potřeba prověření event. dopadu na dopravní napojení území v důsledku úprav křižovatek

Studie přeložky sil.I/57 v Hradci nad Moravicí – výsledná varianta je vedena mimo koridor ÚP VÚC

Prodloužená II/461, Opava západní obchvat, úsek sil.I/11 – I/57, výsledná varianta je vedena mimo koridor ÚP VÚC

I/11, Opava Komárov – Nové Sedlice, t.č. rozpracovávané řešení s přeložkou vedenou mimo koridor ÚP VÚC i mimo koridor navržený v zadání ZÚR

IV.2.7. Vyhodnocení záměrů rozvoje dopravní infrastruktury dle zadání ZÚR

Návrh zadání Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z 11/2007 definoval záměry dopravní infrastruktury převzaté ze schválených ÚPN VÚC na území MS kraje s rozdělením na silniční, železniční a ostatní dopravu. Dále definoval nové požadavky na vymezení a zpřesnění ploch a koridorů veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu.

V rámci vyhodnocení Konceptu rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje z r. 2004 bylo provedeno zhodnocení tohoto zadání. Připomínky k zadání ZÚR jsou dokladovány dvěma tabelárními přílohami na následující straně a grafickou přílohou B.1.8. „Vyhodnocení zadání ZÚR z hlediska rozvojových potřeb dopravní infrastruktury“.

V první z nich, týkající se přebíraných prvků z ÚPN VÚC jsou vyznačeny tři skupiny prvků:

- PJ - prvky s možnou korekcí trasy nad rámec hájeného koridoru
- PZ - prvky navržené k vyřazení ze sledování
- G - návrh na úpravu zakresu v mapové příloze zadání ZÚR

Prvky označené symbolem PJ jsou prvky, u nichž je upozorňováno na potenciální možnost, že pro upřesněnou trasu nebude postačovat hájený koridor. Prvky označené symbolem PZ jsou považovány za prvky se spornou dopravní funkcí, zařazení do ZÚR by mělo být dle názoru zpracovatele ještě jednou posouzeno, případně by mělo být zváženo racionálnější řešení. U prvků označených symbolem G se jednalo pouze o formální nedostatek.

Pro druhou skupinu, týkající se nových prvků bylo konstatováno, že zatímco některé prvky jsou již v zadání zakresleny ve výsledné podobě, jiné (tučně zvýrazněné) je třeba teprve územně stabilizovat. U nových prvků – cyklistických tras je navržené zařazení považováno za příliš zavazující a v úsecích vedených po stávajících komunikacích i neodůvodněné.

Závěry vyhodnocení ZÚR je třeba interpretovat jako jeden z podkladů k t.č. probíhající diskusi nad zpracovaným zadáním ZÚR. Zpracovatel si je vědom specifika zpracování ZÚR. Při definování dopravní infrastruktury kraje s republikovým a nadmístním významem je podle jeho názoru možné vycházet ze zpracované hierarchie silniční sítě, kde do komunikační sítě je navrhováno zařadit tzv. základní komunikační síť, u železniční sítě tratě celostátní a regionální, vodní cestu D-O-L, dálkové a republikové cyklistické trasy (při zachování operativnosti při jejich následné stabilizaci v území), významné letiště a plochy kombinované dopravy.

IV.2.8. Zhodnocení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury dle konceptu z r.2004

S využitím výsledků posouzení zadání ZÚR, získaných informací a konzultací byla provedena rekapitulace rozvojových záměrů silniční sítě s cílem vymezit základní skupiny staveb u nichž dochází ke změně nebo je některým subjektem změna zvažována. Přehled o těchto záměrech je obsahem tabelárních příloh na následující straně a grafické přílohy B.1.9. „Vyhodnocení rozvojových záměrů komunikační sítě“. Jednotlivé problémové prvky jsou zařazeny do následujících skupin:

Nové požadavky na vymezení a zpřesnění ploch a koridorů veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu dle zadání ZÚR z 11/2007 - prvky s úpravou trasy nebo nové prvky (písemný znak PN + číslo 1 až 100)

Vybrané záměry z přebíraných prvků ÚP VÚC do ZÚR dle zadání z 11/2007 – prvky s potenciální korekcí trasy nad rámec hájeného koridoru (písemný znak PJ + číslo 1 až 100)

Nové návrhy na vymezení a zpřesnění ploch a koridorů veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu nad rámec zadání ZÚR z 11/2007 - prvky s úpravou trasy a nové prvky (písemný znak PJ + číslo 100 a více)

Prvky navržené k vyřazení ze sledování a to z prvků dle zadání i mimo zadání ZÚR z 11/2007 (písemný znak PZ + číslo 1 až 100 u prvků ze zadání ZÚR a PZ + číslo 100 a více u prvků nad rámec zadání ZÚR)

IV.3. Železniční doprava

Na území Moravskoslezského kraje je cca 672 km železničních tratí, z toho cca 392 km tratí drah celostátních a cca 280 km tratí drah regionálních. Nejvýznamnější jsou železniční tratě č. 270 (Česká Třebová -) Přerov - Bohumín a č. 320 Bohumín - Petrovice u Karviné, zahrnuté do II. tranzitního železničního koridoru (TŽK), jehož délka na území kraje činí cca 80 km, a který zajišťuje jak návaznost na polskou železniční síť přes Petrovice u Karviné, tak i na Slovensko prostřednictvím III. TŽK vedoucího z Dětmovic do Mostů u Jablunkova (v délce cca 53 km).

Regionálních tratí je na území kraje celkem 16, z toho 15 tratí provozují ČD a trať Milotice – Vrbno pod Pradědem provozuje firma OKD Doprava. Průměrná denní hustota vlaků (Os a Sp) zajišťujících základní dopravní obslužnost na železniční síti nacházející se na území kraje činí 24 vlaků/den.

Modernizace II. TŽK je již ukončena a splňuje parametry odpovídající mezinárodním dohodám a záměrům realizovaným v okolních zemích s možností provozu vozidel s naklápačím skříním (traťová

rychlost do 160 km/h, dosažení prostorové průchodnosti podle ložné míry UIC GC, především pro kombinovanou dopravu, dosažení třídy zatížení D4 tj. 22,5 t/nápravu).

Na železničních tratích celostátního a regionálního významu v kraji se realizují další investiční akce k postupnému uvádění tratí do normového stavu a provádění kvalitní údržby pro zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti provozu. Rozsah těchto akcí je v současnosti závislý především na finančních možnostech SFDI. Věcná náplň zahrnuje zejména rekonstrukce traťových a staničních kolejí, výhybek, propustů, mostů, přejezdů, transformoven, zabezpečovacího zařízení a sanace sváženin, výstavbu podchodů a nástupišť, úpravy železničních stanic apod.

Z dokončených staveb lze kromě koridoru z větších staveb jmenovat zejména:

Modernizaci železničního uzlu Bohumín

Elektrizaci tratě Opava východ – Ostrava Svinov (do provozu nasazeny elektrické jednotky 471)

Elektrizaci tratí Ostrava hl.n. – Ostrava Kunčice (t.č. ve fázi dokončovacích prací -zprovozněno 12/2007)

Výpravní budovu Ostrava Svinov.

Na základě uvedeného lze souhrnně konstatovat, že do železniční infrastruktury Moravskoslezského kraje se v letech 1999-2007 investovalo celkem cca 17 mld.Kč, což představuje v porovnání s ostatními kraji lepší průměr.

Aktivity v oblasti dopravní infrastruktury jsou orientovány především na zlepšení dopravního propojení automobilových závodů Kia u Žiliny a Hyundai v Nošovicích. V oblasti železniční infrastruktury se připravuje zejména zavlečkování průmyslové zóny Nošovice (v realizaci), jejímž investorem je Moravskoslezský kraj a optimalizace tratě Ostrava - Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín, včetně zaústění vlečky do této tratě a optimalizaci tratě Bystřice nad Olší - Mosty u Jablunkova – státní hranice ČR/ SR, která je jednou ze staveb III. tranzitního železničního koridoru a jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Předmětné stavby jsou zajištěny následovně:

„Stavba optimalizace tratě Ostrava – Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín 1. a 2.část“ - První etapu tvoří úsek Ostrava Kunčice – Frýdek Místek včetně a druhou etapu úsek Frýdek Místek – Český Těšín včetně optimalizace žst. Český Těšín. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo uzavřít problematiku životního prostředí ve zkráceném řízení, předpokládané zahájení těchto staveb je začátkem roku 2009 a jejich ukončení v roce 2010 (celkové náklady 5,1 mld. Kč).

„Optimalizace tratě Bystřice nad Olší-Mosty u Jablunkova – státní hranice ČR/SR“ - stavba o nákladech 5,5 mld Kč je již zahájena (10/2007). Předpokládané ukončení v 02/2011.

Navazující stavby budou realizovány následovně:

„Optimalizace tratě Bystřice nad Olší – Český Těšín“ o nákladech 3,9 mld Kč v letech 03/2008-12/2010

„Optimalizace tratě Český Těšín – Dětmárovice o nákladech 3,0 mld Kč v letech 2011-2013.

V návaznosti na ukončenou výstavbu výpravní budovy v Ostravě-Svinově se připravuje komplexní rekonstrukce Nádraží a dopravního terminálu Ostrava-Svinov. Podle předpokladu pokračují další etapy projektu, včetně zpracování přípravné dokumentace v letošním roce a zahájení realizace v roce 2008. Jedná se zejména o úpravu okolního areálu, napojení na městskou dopravu a obchodně – společenské centrum, za vzájemné spolupráce mezi ČD, SŽDC a statutárním městem Ostravou.

Mezi regionální priority patří i napojení mezinárodního letiště v Mošnově na II. tranzitní železniční koridor ČR - regionální dopravní systém. Tato záležitost počínaje projekční přípravou přes infrastrukturní vybavení po možnosti financování s využitím dotačních zdrojů spolu s volbou vhodného provedení kolejových vozidel a jejich provozního zařazení do regionálního dopravního systému se řeší.

V rámci výstavby PZ Mošnov a napojení letiště L.Janáčka Ostrava dojde :

k rekonstrukci, zkapacitnění a elektrizaci stávající tratě v úseku žst. Studénka- žst. Sedlnice

vybudování nové jednokolejné elektrifikované žel.tratě odbočující v úseku Studénka – Sedlnice

její napojení pro bezúvratovou jízdu ve směru na Příbor

nová trať bude sloužit i pro kolejové napojení PZ Mošnov a vlečky veřejné logistické zóny

V současné době se zpracovává ÚTS kolejového napojení Orlová - Ostrava systémem vlakotramvaje s dokončením v pololetí roku 2009. Zpracovatelem této ÚTS je Dopravní projektování Ostrava .

Ve výhledu (po roce 2013) se předpokládá zajistit průjezd železničním uzlem Ostrava v parametrech odpovídající parametrům koridorových tratí do uzlu zaústěných. Ostatní tratě celostátního významu jsou územně stabilizovány a předpokládá se na nich uplatňovat optimalizační záměry.

Výše uvedené záměry naplňují Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji.

V projektu vzdálené budoucnosti se předpokládá, že Moravskoslezským krajem bude procházet vysokorychlostní železniční trať v trase Brno – Ostrava - Polsko. V současné době je koncepční dokumentace veřejnoprávně projednána s cílem ochrany území pro případnou realizaci vysokorychlostní tratě na našem území, a to návazně na postup výstavby těchto tratí v sousedních zemích v souladu s celoevropskými záměry.

IV.4.Letecká doprava

K zásadním změnám v oblasti letecké dopravy došlo u mezinárodního regionálního Letiště L. Janáčka Ostrava v Mošnově, kde od doby schválení koncepce v r.2004 došlo na základě vypracování a schválení základních rozvojových dokumentů letiště / Podnikatelský plán Letiště Ostrava, a.s. 2005-2015 a Generel rozvoje LLJO 2005-2015/ v roce 2006 k následnému upřesnění, revizi a rozpracování původních záměrů, vymezených v koncepci z r.2004:

zajištění územní a časové koordinace záměrů v rozvojovém území letiště a průmyslové zóny

stabilizace liniových tahů komunikační i kolejové sítě v zájmovém území letiště

zprovoznění nové odbavovací haly včetně rozšířené kapacity parkovacích stání

realizace výstavby údržbového centra soukromou společností CEAM

příprava projektu administrativního a obchodního centra v předletištním prostoru

příprava projektu veřejné logistické zóny včetně multimodálního kontejnerového terminálu

Podrobnější charakteristika prostorového řešení v oblasti rozvojového území Mošnov – letiště, průmyslová zóna, napojení na nadřazenou komunikační síť, přeložka sil.I/58 a II/464 - je obsahem následujících kapitol.

V evidenci MD ČR, podle údajů z Letecké informační příručky (AIP) a Databáze letišť pro rok 2007 jsou v současné době na území Moravskoslezského kraje evidována následující letiště, heliporty a plochy pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení (SLZ) a jejich provozovatelé:

- veřejné mezinárodní letiště,
 - Letiště Leoše Janáčka Ostrava - Mošnov (Letiště Ostrava a.s.)
- veřejné vnitrostátní letiště,
 - Frýdlant nad Ostravicí (Aeroklub Frýdlant nad Ostravicí)
 - Krnov (Aeroklub Krnov)
 - Zábřeh (Slezský Aeroklub Zábřeh)
- plocha SLZ,
 - Baška (Letiště Baška)
 - Místek (Pobeskydský Aviatický klub)
 - Trnávka (Letecký klub)
 - Opava (UL Klub)
- neveřejné vnitrostátní vrtulníkové letiště (heliport),
 - Heliport LZS Krnov (Sdružené zdravotní zařízení Krnov)
 - Heliport LZS Ostrava (Územní středisko záchranné služby)
 - Heliport LZS Ostrava/Poruba (Fakultní nemocnice)
 - Heliport HEMS Bruntál (Hasičský záchranný sbor Bruntál)

IV.5.Cyklistická doprava

IV.5.1.Rozvoj sítě cyklistických tras v letech 2004 – 2008

Vývoj sítě cyklistických tras na území kraje v letech 2004 – 2008 lze rozdělit na vývoj v oblasti realizace a přípravy investic.

V oblasti realizace nedošlo na území kraje, pokud se jedná o trasy krajského významu, k zásadním změnám. Byly vyznačena mezinárodní trasa Greenway Krakov – Morava – Vídeň, která je dokumentována na území kraje samostatnou výkresovou přílohou. Tato trasa však byla ve většině úseků vyznačena po stávajících již existujících trasách a vede krajem ve dvou větvích. Stávající síť byla doplněna některými úpravami tras stávajících (např. trasa č. 5, 55) a prodloužením některých tras (např. trasa 551). Přesto je síť těchto tras převážně vedena po stávajících komunikacích, na některých místech

i po silnicích I. třídy, což je v příkrém rozporu s požadavky na bezpečnost uživatelů cyklotras. Jedním z možných důvodů malého pokroku v rozvoji krajských cyklotras je neexistence samostatného dotačního titulu pro realizaci cyklotras. Program na zvyšování pasivní bezpečnosti na komunikacích se soustřeďuje hlavně na bodové závady a podobně jako i ostatní dotace nerozlišuje, zda je realizována trasa pro kraj významná či pouze lokální důležitosti.

Naopak v těchto letech došlo k překotnému vývoji místních cyklotras, kdy byl v některých obcích a městech ukončen extenzivní vývoj formou vyznačování tras po stávajících komunikacích a začaly být ve větším měřítku budovány bezpečné cyklostezky i značeny vyhrazené cyklistické pruhy na vozovkách.

Obdobně velký rozmach nastal v oblasti hromadné dopravy, kdy jak v oblasti železniční, tak i autobusové dopravy vzrostla nabídka spojů pro cyklisty. Současný stav nabídky je dokumentován samostatnou přílohou. K jediným záporům tohoto období patří ukončení provozu cyklotramvaje, která fungovala v Ostravě v letech 2004-2006.

Na rozdíl od realizační fáze velký rozsah zaznamenala předprojektová a projektová příprava. Zde kraj pomohl s přípravou některých investic, někde jsou i významné trasy projektovány z prostředků měst nebo regionů.

Návrh opatření na Definice páteřní sítě cyklotras a cyklistické infrastruktury je východiskem pro podporu čerpání z ROP. Z přijaté koncepce rozvoje cyklistické dopravy vyplynula podpora kraje v oblasti projekční přípravy cyklistických tras. Jednalo se o následující úseky:

trasa 55 Slezská magistrála, Krnov – V.Hošnice

trasa 555 Hradec n.M. – Branka – Opava st.hr.

trasa 556 Jakartovice – Litultovice – Opava

trasa 562 Ostrava - Beskydy, Baška – Ostravice, s odbočkou do Čeladné

trasa 562 Ostrava - Beskydy, Vratimov - Sviadnov

trasa 503 Střecha Evropy, Hranice n.M. – Odry – Vítkov - Krnov

trasa 56 Český Těšín – Chotěbuz, archeopark

trasa 555 Butovice – Nová Horka – Studénka

trasa 5 Greenway Odra – Morava – Dunaj, Bohumín – Ostrava – Studénka – Jeseník n.O.

místní trasy v Frenštátu p.R., Palkovic, Frýdku – Místku, Orlové

Z prostředků obcí a (mikro)regionů pak jsou nebo byly připraveny dokumenty pro úseky těchto významných cyklotras:

562 průchod Ostravou

56 Bohumín – Karviná

55 Krnov – Město Albrechtice.

IV.5.2.Zhodnocení dosud sledované koncepce – upravované, rušené a nové prvky

Původní koncepce je navrhována v podstatě zachovat. Navrhuje se poněkud upřesnit vedení některých tras v souladu s již rozpracovanými dokumentacemi. Doplnuje se pouze trasa 555 v úseku Hradec nad Moravicí – Opava – státní hranice (předpoklad pokračování do Glubczyc), a to na základě souladu s ZUR MSK. Dále se navrhuje doplnit v souladu s ÚTP Olomouckého kraje regionální trasu v úseku Malá Morávka – Ovčárna – Loučná nad Desnou. Trasování Greenways Krakov – Morava – Vídeň je navrženo ve výhledu upravit tak, aby hlavní trasa sledovala základní trasy kraje. Trasa Greenways Odra – Morava – Dunaj naváže na rozdíl od původního návrhu nikoliv ve směru na Krakov na polském území, ale na Szlak Odry..Na střední a jižní Moravě pak tato trasa pokračuje jako Cyklostezka Bečva a Moravská stezka. Trasa bude v průchodu Moravskoslezským krajem ztotožněna v plném rozsahu s upravenou trasou č. 5 a trasou Eurovélo. Návaznost na trasy v Zlínském kraji, označené jako D2, R1 – R3 a M 19 zůstává zachována, zbývá pouze dohodnout, zda trasu 46 ponechat dle návrhu Zlínského kraje ve stávající stopě vedoucí přes Pustevny nebo upravit spíše trasu vedením přes sedlo Pindula dle návrhu koncepce Moravskoslezského kraje.

IV.5.3.Problémové prvky

Mezi problémové prvky lze řadit původní návrh cyklobusových spojů a speciálních cyklovlaků. Za uplynulé období se v podstatě rozvinuly tyto prvky vazby mezi hromadnou a cyklistickou dopravou na základě aktivit dopravců. S ohledem na vývoj se zdá zbytečné na úrovni krajské koncepce určovat hlavní směry rozvoje těchto systémů. U železniční dopravy. lze i na lokálních tratích, které dosud neumožňují přepravu cestujících s jízdními koly, s postupnou výměnou vozového parku za soupravy Regionova očekávat rozvoj nabídky těchto služeb .U autobusových dopravců je možnost této dopravy determinována pouze případným dovybavením stávajících zastávek (v zájmu zajištění bezpečného nástupu a výstupu cestujících s koly.

Dalšími problémovými prvky je návaznost cyklotras na polské a slovenské území. Vzhledem k vstoupení všech zemí do Schengenského prostoru nemusí být nutně směřována cyklistická trasa do

původních míst hraničních přechodů, ale v případě nalezení jiného vhodného místa může být přetrasována. Jedná se hlavně o polské území, protože hranice se Slovenskem je tvořena horskými masivy, kde překračování základní sítě cyklotras mimo stávající sedla bude asi čistě teoretickou možností..

Mezi problémové prvky může být zařazen též nesoulad různých stupňů koncepcí a tohoto návrhu. Vzhledem k různým zpracovatelům jednotlivých územních plánů, generelů cestovního ruchu a v neposlední řadě též poměrně minimální návrhy úprav v rámci generelu cyklistické dopravy v kraji se jeví společně se zařazením pouze tří tras do ZUR MSK jako možný problém při prosazování jednotného systému základních tras do územně plánovacích dokumentací. Pak ovšem nebude možno pro tyto krajské trasy ve svém důsledku ani vyvlastňovat a jejich výsledná podoba může znamenat snížení atraktivity nebo přímou nefunkčnost trasy. Rovněž vzniká riziko možného uvolňování finančních prostředků v kraji na cyklotrasy pouze místního významu, aniž budou přednostně preferovány trasy z pohledu krajské koncepce daleko významnější. Proto je nutné provést taková opatření, aby krajem hájené koridory cyklotras byly rozpracovány do podrobností územně plánovacích dokumentací obcí, kde by měly být zařazeny do seznamu veřejně prospěšných staveb.

Jako velmi problémový prvek situování cyklistických tras se jeví požadavky správců komunikací (ŘSD ČR, SS MSK) na neumisťování cyklistických pruhů na vozovky, resp. dopravního značení cykl. tras na komunikacích v jejich majetkové správě. Je nutné vyvolat jednání a stanovit podmínky mezi krajem a těmito organizacemi na toto téma (v souvislosti s platností normy ČSN 73 6110, která snižuje šířky jízdních pruhů, lze očekávat možnost využití volné šířky vozovky pro cyklopruhy).

Obdobně v případě očekávaného rušení některých úseků železničních tratí nebo vleček by bylo vhodné stanovit mechanismus, kterým by došlo k posouzení vhodnosti využití opuštěných drážních těles pro cyklistickou dopravu.

Dalším problémovým prvkem je otázka vedení intenzivních cyklistických proudů po některých úsecích extravilánových komunikací (mimo navrženou krajskou síť cyklistické dopravy), sloužících převážně k dennímu dojíždění. V případě, že se neočekává změna významu nebo intenzity komunikace a není navržena ani souběžná trasa krajského významu, je nutno uvažovat v rámci podpory ekologické dopravy vymístění cyklistů mimo komunikaci buď formou vybudování cyklistické stezky nebo víceúčelové komunikace, sloužící např. též pro obsluhu okolních parcel. Pro tyto úseky však není možné použít stávající systém financování (program na zvyšování pasivní bezpečnosti není prioritně určen pro liniové stavby), pro malé obce je obtížné získat finanční dotaci SFDI. Možným řešením je

buď zřízení již zmiňované samostatné dotace na podporu cyklistické dopravy nebo alespoň podpora obcí pro zpracování projektové dokumentace tak, aby vyhověla požadavkům SFDI.

IV.6.Vodní doprava

V území i nadále trvá územní ochrana pro oderskou větev (E 30) průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe ve smyslu usnesení vlády ČR č. 635 z roku 1996.

Pokud jde o trasu vodní cesty Odra-Váh navrženou v převážné části vodním tokem Olše (dle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách – AGN, sdělení MZV ČR č. 163 z roku 1999 má tato trasa označení E 81), není MD ČR uplatňován požadavek její územní ochrany v ČR. MD ČR o této skutečnosti informovalo jak polskou, tak i slovenskou stranu. Podle informací se slovenská strana dosud oficiálně nevyjádřila a nadále vede v této věci jednání. Výjimku ve stanovisku české strany k této trase v délce cca 6 km tvoří úsek mezi Věřňovicemi a soutokem Olše s Odrou, kde by v případě vzniku průmyslové zóny bylo možné uvažovat o celkem bezproblémovém připojení zóny na vodní dopravu.

IV.7.Veřejná osobní doprava

Z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury pro veřejnou osobní dopravu byly v uplynulém období nejdůležitějším přínosem provedená rekonstrukce a modernizace železničních tratí (rekonstrukce tratí, elektrizace, dobudování nových zastávek) a dostavba a rekonstrukce silniční sítě (budování obchvatů, opravy povrchů vozovek, rekonstrukce mostů, přestavby křižovatek a.j.) . V obou dvou oblastech bylo přínosem:

zrychlení dopravy

snížení negativních vlivů dopravy

zlepšení podmínek pro dodržení jízdních řádů

zvýšení kvality odbavení cestujících

Hodnocení vývoje v oblasti rekonstrukce a dostavby silniční a železniční sítě je obsahem předchozích kapitol. Výše uveden komentář lze doplnit charakteristikou postupného zvětšování území, které je zapojeno do Ostravského dopravního integrovaného systému ODIS, který je dokladován

situačními přílohami. V letech 2004- 2008 došlo k přestavbě nebo alespoň její přípravě na řadě významných uzlech veřejné osobní dopravy:

rekonstrukce a výstavba přednádražního prostoru Ostrava - Svinov, jehož návazné etapy jsou jednou z priorit města Ostravy

rekonstrukce autobusového nádraží v Hlučíně

výstavba nového autobusového nádraží ve Frýdku – Místku

výstavba nového autobusového nádraží v Opavě s těsnou vazbou na žst.Opava – východ

výstavba nového AN v Ostravě s těsnější vazbou na žst.Ostrava – střed a na tramvajové i trolejbusové zastávky MHD v souvislosti s výstavbou obchodního areálu v místě původního AN

výstavba nového AN v Karvině s těsnou vazbou na žst.Karviná v souvislosti s výstavbou obchodního areálu v místě původního AN

příprava rekonstrukce autobusového nádraží v Bruntále

příprava rekonstrukce autobusového nádraží v Českém Těšíně s těsnou vazbou na žst.Český Těšín

Ukázky dispozičního řešení vybraných lokalit autobusových nádraží a přestupních uzlů jsou obsahem situační přílohy na následující straně.

IV.8.Hraniční přechody

Důsledkem zavedení schengenského hraničního kodexu se stávající hraniční dopravní cesty na hranicích Moravskoslezského kraje se Slovenskou a Polskou republikou staly místy pro překračování vnitřních hranic, kde mají být odstraněna všechna omezení překračování vnitřní hranice Společenství. V zásadě lze konstatovat, že překračování hranice je možné po každé existující pozemní komunikaci chůzí či jízdou přizpůsobenou dopravnímu a stavebnětechnickému stavu komunikace stanovenému na základě národních silničních předpisů.Pro potřeby nezbytných opatření a výhledových úprav pozemních komunikací jsou k dispozici:

studie modelového překračování hranic „Border crossing“, které mapují stávající místa pro překračování česko-polské hranice včetně modelu dopravního zatížení/využití, návrhů na jejich případné rekonstrukce a vytipování příležitostí pro zprovoznění dalších komunikací,

dohody o hraničních přechodech mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky a mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky, které v podstatě zohledňují charakter převáděné dopravy po hraničních komunikacích v ohledu na dopravní a stavebně technický stav komunikací včetně status quo mezi dotčenými samosprávami,

návrhy nezbytných opatření pro silnice I. tříd – gesce Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), návrhy nezbytných opatření pro silnice II. a III. tříd - gesce Správa silnic Moravskoslezského kraje (SSMSK) a návrhy nezbytných opatření pro vlastní hraniční přechody - gesce Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových (ÚZVSM) a Policie ČR (PČR).

Na základě projednání byly na česko-polské hranici na komunikační síti silnic II. a III. tříd Moravskoslezského kraje vytipovány nejaktuálnější úseky k rekonstrukci:

1.ETAPA ÚPRAV SIL.II. A III.TŘÍDY NA PŘÍJEZDECH K HP NA ČESKO - POLSKÉ HRANICI		
AKCE - HRANIČNÍ PŘECHOD	POPIS ŘEŠENÍ	NÁKLADY (MIL. KČ)
Přechod Úvalno – Branice	rekonstrukce silnice s rozšířením vč. mostních objektů	10,0
Přechod Vávrovice – Wiechovice	rekonstrukce silnice ve stávajícím uspořádání vč. mostních objektů	7,7
Přechod Třebom – Kietrz	rekonstrukce silnice s rozšířením	18,2
Přechod Hněvošice – Sciborzycze Wielkie	rekonstrukce silnice ve stávajícím uspořádání s místním rozšířením	1,1
Přechod Opava – Pilszcz	rekonstrukce silnice s rozšířením	11,4
	celkem	48,4

Tyto stavby jsou již evidovány a vyhodnoceny ve schválené Bílé knize silničního hospodářství Moravskoslezského kraje, zatím ale nemají zajištěn zdroj.

HRANIČNÍ PŘECHODY NA SILNICÍCH II. A III. TŘÍD – DRUH PŘEVÁDĚNÉ DOPRAVY PO VSTUPU ČR DO SCHENGENSKÉHO PROSTORU			
OKRES	ČÍSLO SILNICE	NÁZEV HRANIČNÍHO PŘECHODU	DRUH PŘEVÁDĚNÉ DOPRAVY OD 21. 12. 2007
Frýdek-Místek	II/484	Bílá - Klokočov	P, C, M, OA, B, N do 7,5 t,
	III/01179	Šance - Čadca	P, C, M, OA,
	III/01149	Bukovec - Jasnowice	P, C, M, OA, B,
	II/476	Horní Lištná - Leszna Górna	P, C, M, OA, B, N do 7,5 t,

Karviná	III/04824	Č. Těšín - Cieszyn	P, C, M, OA,
	III/47216	Karviná Ráj II – Kaczyce Górne	P, C, M, OA, ZT, IZS,
	II/472	Karviná Ráj II – Kaczyce Dolne	P, C
	III/4753	Dolní Marklovice – Marklovice Górne	P, C, M, OA, IZS, B,
	III/46811	Závada – Golkowice	P, C, M, OA, IZS
Opava	III/4696	Šilheřovice – Chalupki	P, C, M, OA, ZT,
	II/469	Hat' - Tworków	P, C, M, OA, ZT, IZS
	II/466	Piśń - Owsiszczce	P, C, M, OA, ZT, IZS
	III/46822	Chuchelná – Krzanowice	P, C, M, OA, N do 3,5 t, ZT,
	III/04614	Sudice - Sciborzyce Wielkie	P, C, ZT
	III/46826	Třebom - Gródczanki	P, C, M, OA, ZT, IZS
	II/467	Třebom - Kietrz	P, C, M, OA, ZT, IZS
	III/04611	Hněvošice - Sciborzyce Wielkie	P, C, M, OA, ZT, IZS
	III/01129	Opava - Pilszcz	P, C, M do 50 ccm, ZT,
	III/0578	Vávrovice - Wiechowice	P, C, M, OA, ZT, IZS
	III/05712	Držkovice - Dzierzkowice	P, C, M, OA, ZT, IZS
	III/0577	Holasovice - Wysoka	P, C, M, ZT, IZS
Bruntál	III/4593	Úvalno - Branice	P, C, M, OA, N do 7,5 t, ZT, IZS
	II/457	Osoblaha - Pomorzowiczki	P, C, M, OA,

Vysvětlivky

P	pěší
C	cyklisté
M	motocykly
OA	osobní automobily
B	autobusy
N	nákladní vozidla
ZT	zemědělská technika
IZS	integrovaný záchranný systém

Bilance opravy na silnicích II. a III.třídy vedoucích ke státním hranicím realizované v roce 2005 – 2007

Hraniční přechod Karviná Ráj II – Kaczyce Dolne - oprava příjezdové silnice II/472 v r. 2005 za 6,6 mil. Kč , oprava příjezdové silnice II/472 v r. 2006 za 2,3 mil. Kč

Hraniční přechod Dolní Marklovice – Marklovice Górne - oprava přiváděcí komunikace III/4754 v r. 2006 za 1,0 mil. Kč

Hraniční přechod Závada – Golkowice - oprava přiváděcí komunikace III/46810 v r. 2006 za 2,1 mil. Kč

Hraniční přechod Šilheřovice – Chalupki - oprava příjezdové silnice III/4696 v r. 2006 za 3,4 mil. Kč, oprava příjezdové silnice III/4696 v r. 2007 za 2,1 mil. Kč (oprava byla součástí operačního programu česko – polské spolupráce)

Hraniční přechod Třebom – Kietrz - oprava příjezdové silnice II/477 v r. 2007 za 11,0 mil. Kč a 1,0 mil. Kč (průtah Sudice)

Hraniční přechod Držkovice – Dzierzkowice - oprava příjezdové silnice III/05712 v r. 2006 za 1,7 mil. Kč, oprava příjezdové silnice III/05712 v r. 2007 za 0,7 mil. Kč

Hraniční přechod Bílá – Klokočov - rekonstrukce mostu 484–003 v r. 2007 za 4,4 mil. Kč

Hraniční přechod Sudice - Sciborzyce Wielkie - přestavba mostu 04614 – 2 na propust v roce 2007 za 1,0 mil. Kč.

IV.9.Průmyslové zóny, logistická centra**IV.9.1.Úvod**

V rámci Moravskoslezského kraje je nejhustěji osídleno centrum aglomerace - město Ostrava a dále pak území bývalých okresů Karviná a Frýdek Místek. Z tohoto důvodu strategické investice směřují především do této oblasti. Na území se nachází řada lokalit plnících funkci průmyslových zón, z nichž některé jsou již z velké části obsazeny:

Nošovice, strategická průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou

Mošnov, strategická průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou, vazba na dopravu letadlem prostřednictvím veřejné logistické zóny

Ostrava –Hrabová, průmyslová zóna s obsluhou silniční a event.i železniční dopravou

Třinec –Baliny, průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou

Český Těšín, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

Frýdek Místek – Chlebovice, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

Karviná - Nové Pole, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

Kopřivnice -Vlčovice, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

Krnov - Červený Dvůr, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

Nový Jičín, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

Třanovice - Hnojník, průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou

Ostrava – Dolní oblast Vítkovice, průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou

Ostrava -Vědecko-technologický park, průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou

S velkou pravděpodobností lze očekávat, že výstavbou dálnice D47 (D1) dojde k zatraktivnění pozemků podél její trasy a jejich urbanizaci, zejména v blízkosti dálničních křižovatek.

BILANCE PLOCH PRŮMYSLOVÝCH ZÓN V MSK – PODKLAD ARR OSTRAVA						
Průmyslová zóna	Obec	Okres	Rozloha v ha	Zastavěno nebo smluvně obsazeno		K dispozici
				v ha	v %	
Bolatice	Bolatice	Opava	16	10	63	6
Český Těšín – Pod Zelenou	Český Těšín	Karviná	12	12	100	0
Martinská čtvrť, Frenštát p. Radh.	Frenštát p. R.	Frenštát p. R.	2,4	0	0	2,4
Frýdek-Místek - Chlebovice	Frýdek-Místek	Frýdek-Místek	12,4	9,4	76	1,5-2
Průmyslová zóna Lískovecká	Frýdek-Místek	Frýdek-Místek	8,2	8,2	100	0
Karviná - Nové Pole	Karviná	Karviná	48	48	100	0
Karviná - Nové Pole II	Karviná	Karviná	9	0	0	9
Podnikatelský park Kopřivnice	Kopřivnice	Nový Jičín	80	67,9	85	8,25 + (3,7)
Krnov - Červený Dvůr	Krnov	Bruntál	26,5	26,5	100	0
Krnov II	Krnov	Bruntál	17	0	0	17
Nošovice	Nošovice	Frýdek-Místek	276	276	100	0
Průmyslový park Nový Jičín - Dolní Předměstí	Nový Jičín	Nový Jičín	43	0	0	43
Orlovská průmyslová a podnikatelská zóna s.r.o.	Orlová	Karviná	21,3	0	0	21,3
Ostrava – Hrabová	Ostrava	Ostrava	60	60	100	0

Ostrava - Hrabová: CTP Invest	Ostrava	Ostrava	40	0	0	40
Ostrava - Mošnov	Mošnov, Sedlnice	Nový Jičín	200	85	42,5	90 + 15
Paskov - bývalý skleníkový areál	Paskov	F.Místek	30,3	13	43	16
Rýmařov	Rýmařov	Bruntál	6,4	3,4	53	3
Průmyslová zóna Třanovice	Třanovice	F.Místek	29	29	100	0
Průmyslová a logistická zóna Tošanovice-Třanovice	Horní Tošanovice	F.Místek	67	0	0	67
Hnojník - Třanovice	Hnojník - Třanovice	F.Místek	47	0	0	47
Třinec - Baliny	Třinec	Třinec	20	20	100	0
Vědecko-technologický park Ostrava	Ostrava	Ostrava	10		30	

Zdroj: ARR Ostrava

Kromě toho jsou v území vytipovány lokality pro situování lokality pro výstavbu veřejných logistických center:

Bohumín, veřejné logistické centrum v oblasti Bohumín, Vrbice s obsluhou silniční a železniční dopravou (výhledově možný kontakt na dopravu vodní)

Ostrava (ve vazbě na žst.Ostrava hl.n.), veřejné logistické centrum s obsluhou silniční a železniční dopravou

Tošanovice-Třanovice, veřejné logistické centrum s obsluhou silniční a železniční dopravou

mezi potenciální plochy patří i rozvojové oblasti v Horní Suché (bývalý důl František), lokalita s obsluhou silniční a železniční dopravou, která však má v současné době omezenou kvalitu zejména silničního napojení.

Situování průmyslových zón a logistických center je dokladováno situační přílohou.

IV.9.2.Průmyslová zóna Nošovice

V této kapitole je charakterizováno dopravní napojení lokality Nošovice a prognóza jejího vlivu na dopravního zatížení nadřazené dopravní sítě.

IV.9.2.1. Základní územní charakteristika

Průmyslová zóna se nachází v těsné blízkosti tahu R48. Napojení zóny na nadřazenou komunikační síť je předpokládáno v několika bodech - prostřednictvím stávající mimoúrovňové křižovatky „Dobrá“ R 48 se sil. III/4774 a III/4733 a z nově navrhované mimoúrovňové křižovatky „Nošovice“ na R48 situované na východním okraji zóny. Po obvodu zóny je vedena obvodová komunikace (předpoklad zařazení do sítě silnic III.třídy), která bude napojena nejen na výše uvedené MÚK, ale nadjezdem nad R48 i do stávající sil. I/48 a na stávající sil. III/4774. Tímto řešením bude

minimalizováno přetížení stávající sil.III/4774 v průtahu Nošovicemi zdrojovou a cílovou dopravou zóny. Zóna bude napojena železniční vlečkou na trať ČD, která bude modernizována a elektrizována.

IV.9.2.2. Prognóza dopravních nároků zdrojové a cílové dopravy

Obsahem návazné části je odhadovaná prognóza vlivu výstavby automobilky Hyundai v průmyslové zóně v Nošovicích, jako jedné z nevýznamnějších investic na území kraje na dopravní zatížení komunikační i železniční sítě.

Zajištění dopravních potřeb areálu automobilky Hyundai v Nošovicích bude řešeno v kombinaci automobilové, železniční a veřejné osobní dopravy. Na skladbě dopravního proudu se odráží princip organizace výrobního procesu formou „just in time“, kdy výrobní závod nemá klasické sklady, ale je zásobován průběžně zejména automobilovou dopravou.

Odhad zdrojové a cílové dopravy dle dokumentace „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice“, 2005 byl následující:

- osobní automobily - celkový objem příjezdu a odjezdu osobních automobilů do průmyslové zóny Nošovice činí 3400 voz v obou směrech/24hod
- odvoz vyrobených automobilů - odhadovaný počet vozidel je 75 až 100 nákladních automobilů s návěsy, což generuje celkem až 200 TNA/24 hodin v obou směrech. Do doby modernizace železniční tratě je třeba předpokládat odvoz všech vyrobených automobilů silniční dopravou a tím i vyšší zatížení komunikační sítě.
- dovoz vstupních materiálů a běžná obslužnost průmyslové zóny – celkem bylo předpokládáno vygenerování 570 pohybů TNA/24 hodin v obou směrech.
- doprava zaměstnanců veřejnou linkovou dopravou a podnikovou autobusovou dopravou - lze předpokládat denní příjezd 50 autobusů, což generuje celkem 100 pohybů BUS/24 hodin v obou směrech.
- celkové objemy automobilové dopravy činí – cca 3400 osobních voz/24hod v obou směrech + 1070 dopravy těžké voz/24 hodin v obou směrech.

Druhým způsobem zásobování průmyslové zóny bude využití železniční vlečky. Bilance dopravy vyplývá z následujících přepravních nároků po železnici:

- železniční doprava svitků plechů 2 páry vlakových souprav denně
- železniční doprava kontejnerů 3 páry vlakových souprava denně

- železniční doprava vyrobených automobilů 7 párů vlaků denně
- celková intenzita železniční dopravy na vstupu a výstupu z vlečky HMMC Nošovice tedy činí 24 vlaků za den.

Výše uvedené vstupní údaje z dokumentace „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice“ byly v rámci dokumentace „Studie dopadů investice Hyundai na Moravskoslezský kraj“, ARR Ostrava, Berman Group, 2007 porovnávány s informacemi získanými v rámci dotazového průzkumu ARR u investora a potenciálních dodavatelů. Podle doplněných podkladů investora bude objem nákladní dopravy pro zajištění návozu materiálu a odvozu výrobků dosahovat cca 760 voz/den v jednom směru, tj. cca 1500 voz/24 hod v obou směrech. Z toho lze po započtení intenzit autobusové dopravy odvodit celkovou intenzitu těžké dopravy cca 1600 voz/24 hodin v obou směrech, což je o cca 500 voz/24hod více, než byl původní předpoklad. Pro další rozbor lze používat aktualizovaný údaj celkových objemů automobilové dopravy cca 3400 osobních voz/24hod v obou směrech + 1600 dopravy těžké voz/24 hodin v obou směrech

Nejvýznamnější vazby dopravy materiálu pro výrobu jsou předpokládány v relacích Koper (Slovinsko) – Nošovice (v počátcích až 60%), Žilina (Slovensko) – Nošovice, Vídeň (Rakousko) – Nošovice (letecké dodávky urgentních dílů z Koreje) a Ostrava – Nošovice (místní subdodavatelé). Lze tedy konstatovat, že hlavní směry dodávek materiálů pro výrobu jak pro závod Hyundai, tak pro KIA Žilina se budou přibližně rovnoměrně koncentrovat do komunikací R 48 a I/11– E75 v úseku R 48 – Třinec – Jablunkov – Mosty u Jablunkova. Tento vyrovnaný poměr dokládají údaje o předpokládaném objemu nákladní dopravy, který by měl směřovat na Žilinu. Z těchto podkladů vyplývá, že postupně s nárůstem výroby by se mělo jednat až o 768 voz/24 hod v obou směrech. Dovozy materiálu pro výrobu z lokalit v Moravskoslezském kraji je předpokládán z dosud známých lokalit subdodavatelů - Dymos – sídlo Nošovice, Hanil – sídlo FM Chlebovice, Hysco – sídlo Nošovice, Sungwoo – sídlo Hrabová, Plakor – sídlo Mošnov, Mobis – v Nošovicích, Mobis spare parts – sídlo zatím není známo, SE-Jong – sídlo Karviná, Dong-HE – sídlo Český Těšín, MATADOR Dongwon – sídlo Třinec. Sídla dalších dodavatelů nejsou známa.

Výše uvedený celkový objem zdrojové a cílové dopravy areálu automobilky Hyundai je třeba dále navýšit o objemy nákladní dopravy z titulu kooperačních vazeb některých subdodavatelů zejména směrem na KIA Žilina. U této vazby se odhadem jedná o cca 400-600 voz/24 hodin v obou směrech.

Na základě rozboru vývoje zatížení stávající komunikační sítě a výše uvedených podkladů bylo k r.2010 odhadováno následující zvýšení intenzit dopravy z r.2005:

- přetížení zdrojovou a cílovou dopravou průmyslové zóny Nošovice (tj. celkem 3400 osobních automobilů/24 hod a 1600 nákladní automobily + BUS/24 hod v obou směrech)
- nárůst dopravního výkonu vlivem růstu automobilizace a celkového rozvoje ekonomiky v nových členských zemích EU, pro které se toto území stává významným tranzitním koridorem. Tento nárůst byl předpokládán stejný jako za období 2000-2005. Byl do něj dále promítnut i předpokládaný rozvoj kooperačních vazeb subdodavatelů Hyundai s automobilkou KIA v Žilině.

Výhledové zatížení bylo definováno na základě analýzy dostupných údajů a odborného odhadu pro tři charakteristické profily, na které bude mít průmyslová zóna Nošovice největší vliv:

VÝHLEDOVÉ ZATÍŽENÍ VYBRANÝCH PROFILŮ SILNIČNÍ SÍTĚ VE VOZ/24 HOD - ODHAD									
Profil komunikace	Stávající intenzity		Nárůst dopravy		Přetížení Hyundai		Výhledové Intenzity		Výhledové intenzity 2010 celkem
	2005		2005-2010		2010		2010		
	osobní + moto	těžká	osobní +moto	těžká	osobní	těžká	osobní+ moto	těžká	
I/48 průtah Frýdek - Místek	28442	7 235	2 100	2 700	1 500	700	32 042	10 635	42 677
I/11 průtah Vendryně	15 173	4 895	4 100	3 000	400	750	19 673	8 646	28 318
II/4733 Nošovice–Haviřov	2 424	276	300	50	1200	50	3924	376	4 300

Z hodnocení prognózovaných intenzit lze odvodit následující závěry:

- průtah sil.I/48 přes Frýdek – Místek - celkové zatížení v r.2010 až cca 43 000 voz/24 hod (pro stav sítě bez obchvatu R/48) překračuje kapacitní možnosti stávající komunikační sítě. Závěr potvrzuje nutnost výstavby obchvatu v co nejdřívejším termínu.
- průtah sil.I/11 přes Třinec a Vendryni - celkové zatížení v r.2010 až cca 29 000 voz/24 hod překračuje kapacitní možnosti stávající komunikační sítě. Závěr potvrzuje nutnost hledat možnost urychlení výstavby obchvatu sil.I//11 a I/68 a pro období do jeho zprovoznění navrhnout opatření pro zajištění funkčnosti silniční sítě.
- silniční spojení Nošovice – Haviřov - celkové zatížení v r.2010 bude cca 4 300 voz/24 hod. Výhledová intenzita odpovídá profilu dvoupruhové komunikace.

Na základě dostupných informací a porovnáním s vlivem obdobných investic lze konstatovat:

- největší vliv bude investice Hyundai na silniční infrastrukturu jak v oblasti nákladní dopravy, tak i individuální automobilové dopravy a autobusové dopravy
- železniční doprava bude pro investora zajímavá v oblasti nákladní dopravy a to zejména pro odvoz vyrobených automobilů, její význam však bude narůstat postupně
- letecká doprava (letišťe Mošnov) bude s největší pravděpodobností využívána minimálně

Dopad na silniční infrastrukturu bude se bude projevovat prakticky na většině důležitých komunikací v okolí investice. Hlavní nebezpečí pro silniční infrastrukturu se koncentruje na hlavní trasy dodávek materiálu a export hotových výrobků. Prakticky polovina vyvolané silniční nákladní dopravy se bude koncentrovat do spojení Moravskoslezský kraj – Žilinský kraj. Jedná se zejména o vzájemné subdodávky do závodu KIA a Hyundai, vedle kterých se koncentrují jejich společní subdodavatelé. Zbývající objem doprav bude z Nošovic směřovat na území Moravskoslezského kraje (významný subdodavatel automobilky sídlí v zóně Ostrava – Hrabová) a do dalších oblastí ČR, případně zahraničí (kontejnery z přístavů v Evropě – např.Koper nebo letišťe Vídeň). V osobní dopravě bude mít zvýšený význam oproti dnešnímu stavu spojení z průmyslové zóny do okresu Karviná, zejména do Haviřova a Orlové.

Stávající silniční infrastruktura kraje se postupně zlepšuje, příprava a realizace nových dopravních staveb je však komplikovaná. Z hlediska hodnocení vlivu investice Hyundai lze definovat tyto **základní rizika**:

- Kompletace rychlostní komunikace od tahu R48 (Třanovice) až na slovenskou hranici (Mosty u J.) - předpokládaná realizace v roce 2012 může znamenat vážné ohrožení spolehlivosti dodávek pro investora v letech 2009 až 2012, uvedená komunikace je již dnes bez kapacitních rezerv. Stávající sil.I/11 nemá k dispozici žádnou adekvátní náhradní trasu.
- Vybudování obchvatu silnice I/48 přes Frýdek – Místek – s ohledem na předpokládaný termín zprovoznění v r.2011 lze očekávat obdobnou situaci jako u předešlého úseku a bude třeba navrhnout krizová opatření. Jedná se sice o kratší úsek, jeho nevýhodou je ale umístění přímo v centru města. I zde nemá komunikace v centru v době dopravních špiček již kapacitní rezervu a v určitých časových obdobích může dojít k zablokování komunikace.
- Silnice III/4733 a III/4735 mezi Nošovicemi a Haviřovem – komunikace nejsou připraveny na zvýšenou zátěž automobilové a autobusové dopravy. V dobách nárůstu zaměstnanců a odvozů

zaměstnanců se zde mohou vyskytovat konfliktní situace hlavně při průjezdu obcemi Horní Bludovice, Žermanice a Lučina.

- Modernizace tratě ČD č.322 - pokud bude splněn termín plánované optimalizace a elektrizace tratě ČD č.323 v prvního úseku F.Místek- Dobrá do konce r.2009, neměly by nastat zásadní problémy. Pokud by však mělo dojít ke zpoždění výstavby, je třeba počítat dočasně s vyššími objemy silniční dopravy.

Odhadovaný nárůst intenzit dopravy v letech 2005 – 2010 na sil.I/48 v oblasti Frýdku - Místku a I/11 v oblasti Třince a Vendryně bude mít za následek kongesce dopravy, velká zdržení silniční dopravy a pronikavé zhoršení životního prostředí. Za potřebné je proto považováno vypracování **krizového scénáře**, jehož opatření lze v zásadě rozdělit do dvou oblastí:

- opatření pro dodržení plánovaných termínů výstavby přeložek na sil.I/48 a I/11 a modernizace tratě č.322 dle vládního usnesení č.550 ze dne 10.května 2006
- opatření pro využití rezerv stávajících tahů sil.I/48 a I/11

Cílem je omezení problémů, vyplývajících z kompletnosti dopravní sítě až po zahájení provozu továrny v Nošovicích. Jedná se pouze o krátkodobá a dočasná opatření, navrhovaná ve prospěch propustnosti hlavních tahů na úkor jiných funkcí v území s cílem zajistit dopravní funkci komunikační sítě a obsluhu území vč.dopravních nároků investice Hyundai. Situace samotná není řešitelná bez připravované investice do státní silniční sítě na tazích I/48, I/11 a I/68 a do modernizace tratě č.322.

Potvrzuje se významný dopad vlivu investice Hyundai v průmyslové zóně Nošovice na dopravní infrastrukturu Moravskoslezského kraje. Současně s tím je ale třeba uvést i skutečnost, že výstavba automobilky byla významným impulsem pro dostavbu dopravní infrastruktury kraje.

IV.9.3.Strategická průmyslová zóna Ostrava - Mošnov

V této kapitole je popsán současný stav a prognóza vlivu dopravního zatížení průmyslové zóny Mošnov a jejich návazných území areálu SOM, Letiště Leoše Janáčka Ostrava a veřejné logistické zóny na nadřazenou komunikační síť.

IV.9.3.1. Základní územní charakteristika

V současné době je při západním okraji obce Mošnov vedena průtahem sil. I/58, která je jedním z hlavních koridorů ve směru od Bohumína a Ostravy na sil. I/48 u města Příbor. Za obcí Mošnov na

její západní straně se v současné době nachází areál Letiště Leoše Janáčka Ostrava a k němu přilehlé území areálů SOM. Stávající doprava k areálu letiště a SOM je v současné době vedena po sil. III/48016 navazující na sil. I/58 v severní části obce. Významnějším příjezdem k areálu SOM je však komunikace v prodloužení sil. III/48018, napojená na sil. I/58 ve střední části obce. V jižní části území se nachází plochy vlastní průmyslové zóny, členěné na zóny určené pro zejména subdodavatelskou výrobu společnosti Hyundai.

Plošně nejrozsáhlejší část zóny je vymezena pro výrobu „neautomobilové povahy“, označovanou jako plocha „K“ nebo také Strategická průmyslová zóna. V současnosti jsou již v provozu některé části průmyslové zóny (níže uvedené jako Ostatní plochy průmyslové zóny) a to areál společnosti Behr a společnosti Plakor. V současné době je ve výstavbě také areál společnosti Cromodora Wheels s.r.o.. Výše uvedené společnosti jsou subdodavateli firmy Hyundai s výrobou v průmyslové zóně Nošovice. Veřejná logistická zóna je situována podél příjezdové komunikace II/464 v jihozápadní části území.

Kromě automobilové dopravy průmyslové zóny Mošnov je v této oblasti plánována dostavba a modernizace železničního napojení pro vlečkové napojení průmyslové zóny a návazné části logistického centra a kolejového napojení letiště Mošnov.

Základní prostorové uspořádání je dokladováno situačním schématem na následující straně.

IV.9.3.2. Prognóza dopravních nároků zdrojové a cílové dopravy

Směrování zdrojové a cílové dopravy v řešeném území bylo stanoveno dle odhadovaných potřeb na dopravní infrastrukturu. Celá lokalita byla rozdělena na plochy průmyslové zóny, letiště, logistického centra a ploch SOM, která je určená pro dostavbu. Prognóza zatížení dopravy byla zpracována pro čtyři zatěžovací stavy:

I. etapa - vybudování strategické zóny, vč. návazných ploch průmyslové zóny, logistického centra a jejich dopravní napojení na stávající komunikační síť

II. etapa A - vybudování strategické zóny, vč. návazných ploch průmyslové zóny, logistického centra a jejich dopravní napojení na stávající komunikační síť, s předpokladem pouze dílčího zprovoznění dálnice D47 (D1) v úseku Ostrava – Bílovec, rozvoj letiště s odhadovaným počtem cestujících za rok – 0,75 mil. před zprovozněním obchvatu Mošnova

II. etapa B - vybudování strategické zóny, vč. návazných ploch průmyslové zóny, logistického centra a jejich dopravní napojení na stávající komunikační síť, s předpokladem pouze dílčího zprovoznění

dálnice D47 (D1) v úseku Ostrava – Bílovec, rozvoj letiště s odhadovaným počtem cestujících za rok – 0,75 mil. těsně po zprovoznění obchvatu Mošnova

III. etapa - vybudování logistického centra, SOM, rozvojové plochy „M“, kompletace tahu D47 (D1) a rozvoj letiště s odhadovaným počtem cestujících za rok – 1,5 mil.

Podrobnější členění objemů zdrojové a cílové dopravy a jejich směřování pro komunikační síť pro cílový stav je uvedeno v následujících tabulkách.

ODHAD SMĚROVÁNÍ ZDROJOVÉ A CÍLOVÉ OSOBNÍ / NÁKLADNÍ DOPRAVY							
LOKALITA	ZDROJ voz/hod	CÍL voz/hod	PROCENTUÁLNÍ ROZPAD ZÁTĚŽÍ CELKOVÝCH OBJEMŮ (OSOBNÍ + NÁKLADNÍ)				ZDROJOVÁ + CÍLOVÁ DOPRAVA CELKEM VOZ/HOD
			II/464, směr Studénka	II/464, směr Příbor	I/58, směr Ostrava	I/58, směr Příbor	
Plocha „K“	70%	30%	25%	35%	30%	10%	332+143
Ostatní plochy	70%	30%	23%	6%	29%	42%	507+218
„SOM“	60%	40%	23%	0%	30%	47%	420+280
Letiště	50%	50%	54%	0%	23%	23%	225+225
Veřejná logistická	60%	40%	25%	45%	30%	0%	90+60
Plocha „M“	70%	30%	23%	0%	29%	48%	255+110

ODHAD OBJEMŮ ZDROJOVÉ A CÍLOVÉ OSOBNÍ / NÁKLADNÍ DOPRAVY					
LOKALITA (POMĚR OSOBNÍ – NÁKLADNÍ DOPRAVY)	zdrojová + cílová doprava	Zdroj OSOBNÍ za 14.00 – 15.00	Zdroj nákladní Za 14.00 – 15.00	CÍL OSOBNÍ za 14.00 – 15.00	CÍL nákladní Za 14.00 – 15.00
PLOCHA „K“ (osobní – nákladní) 85% - 15%	475	282	50	122	21
Ostatní plochy průmyslové zóny (osobní – nákladní) 85% - 15%	725	431	76	185	33
„SOM“ (osobní – nákladní) 95% - 5%	700	399	21	266	14
Letiště (osobní – nákladní) 95% - 5%	500	214	11	214	11
Veřejná logistická zóna (osobní – nákladní) 66% - 34%	150	60	31	40	19
Plocha „M“ (osobní – nákladní) 85% - 15%	365	217	38	94	16
Strategická průmyslová zóna Ostrava - Mošnov + letiště, včetně návnazných aktivit celkem	2915	1650	256	949	134

Množství zdrojové a cílové dopravy z lokality Letiště Leoše Janáčka Ostrava bylo stanoveno pro odhadovaný počet 1,5 mil. cestujících pro r. 2020.

Lze předpokládat, že po zprovoznění dílčích úseků dálnice D47 (D1) a výstavbě prvních areálu bude vyhodnocen skutečný vývoj a mohou být provedeny dílčí korekce. Pro napojení průmyslové zóny je zásadní řešení křižovatky sil.I/58 x III/48018 (u areálu Sitta), křižovatky sil. III/4809 x I/58 do doby než bude zprovozněn obchvat Mošnova a sil.II/464 s prodl.sil.III/48016 (označení páteřní komunikace vedené přes areál zóny a letiště a propojující sil.II/464 a I/58) u odbočky na Sedlnici).

Výstavba prodl. sil.III/48016 podmiňuje příchod investora do strategické zóny, jejíž plocha zabírá stávající komunikační napojení zóny a letiště ze sil.II/464.

Odhadované hodnoty zatížení jsou pro lepší srovnání uvedeny v následujících tabulkách. Hodnoty byly zjištěny pro variantu bez vlečkového napojení průmyslové zóny.

ODHADOVANÉ ZATÍŽENÍ PRO ZATĚŽOVACÍ STAV I. – III. ETAPY SIL. II/464 (PROFIL U ŽST SEDLNICE)					
	Intenzita v j.v./hod (odpolední špičková hodina)	Intenzita v j.v./24hod	Přepočtový RPDI	koeficient	RPDI (j.v./24 hod) (roční průměr denních intenzit)
Stávající zatížení	279	3488	2939 / 3488 = 0,85 <small>(RPDI₂₀₀₅)</small>		RPDI ₂₀₀₅ 2939
I. etapa	343	3890		0,85	RPDI ₂₀₀₈ 3307
II.A a II.B etapa	794	9000		0,85	RPDI ₂₀₁₁ 7650
III. etapa	738	6525		0,85	RPDI ₂₀₂₀ 5546

ODHADOVANÉ ZATÍŽENÍ PRO ZATĚŽOVACÍ STAV I. – III. ETAPY SIL. I/58 (PROFIL U SOM)					
	Intenzita v j.v./hod (odpolední špičková hodina)	Intenzita v j.v./24hod	Přepočtový RPDI	koeficient	RPDI (roční průměr denních intenzit)
Stávající zatížení	1256	15700	14315/15700=0,91 <small>(RPDI₂₀₀₅)</small>		RPDI ₂₀₀₅ 14 315
I. etapa	1650	17670		0,91	RPDI ₂₀₀₈ 16 080
II.A etapa	1795	17770		0,91	RPDI ₂₀₁₁ 16 171
III. etapa	1872	15690		0,91	RPDI ₂₀₂₀ 14 278

Profil na sil. II/464 je situován na nadjezdu nad kolejovým napojením letiště a průmyslové zóny, profil na sil. I/58 se nachází v úseku mezi III/48018 a III/4809.

Hodnoty zatížení na sil. III/4809 pro variantu s vlečkovým napojením, kdy dochází k významnějšímu nárůstu dopravy na této komunikaci.

ODHADOVANÉ ZATÍŽENÍ PRO ZATĚŽOVACÍ STAV I. – III. ETAPY SIL. III/4809 (KORIDOR CÍLOVÉHO VEDENÍ II/464)					
	Intenzita v j.v./hod (odpolední špičková hodina)	Intenzita v j.v./24hod	Přepočtový koeficient RPDl	RPDI (roční průměr denních intenzit)	
Stávající zatížení	40	500	Stanoven odhadem=0,85	RPDI ₂₀₀₅	425
I. etapa	66* - 226	620* - 1435	0,85	RPDI ₂₀₀₈	527* - 1220
II.A etapa	120* - 327	935* - 1965	0,85	RPDI ₂₀₁₁	795* - 1670
III. etapa	1872*	7473*	0,85	RPDI ₂₀₂₀	6352*

Uvedené hodnoty s indexem * jsou stanoveny na profilu u areálu ČEPRO, ostatní jsou stanoveny u vyústění sil. III/4809 na sil. I/58

Návrh dopravního řešení pokrývá očekávané objemy dopravy, uspořádání křižovatek vytváří i určité rezervy pro převedení dalších objemů dopravy nad rámec schválených vstupních předpokladů – možná urbanizace dalších ploch jižně sil.II/464 v okolí tratě ČD, možné přetížení sil.II/464 po dobu rekonstrukce sil.I/48 na parametry směrově dělené čtyřpruhové komunikace a.j.

Podrobnější charakteristika řešení je dokladována v kapitole VI.4.4.5. Dostavba a modernizace dopravní infrastruktury v oblasti Mošnova a grafické příloze č. B.2.6. „Návrh řešení vybraných prvků dopravní infrastruktury“ – část Dostavba a modernizace dopravní infrastruktury v oblasti Mošnova.

IV.9.4. Průmyslová zóna Ostrava, Hrabová

V této kapitole je popsán současný stav a záměr na rozšíření průmyslové zóny Ostrava Hrabová vč. výsledků prognózy zatížení. Podrobnější údaje o předpokládaném zatížení komunikační sítě jsou doloženy v dokladové části.

IV.9.4.1. Základní územní charakteristika

Plochy rozšiřované průmyslové zóny budou zpřístupněny prodloužením a doplněním nových obslužných komunikací. Ulice Na Rovince bude prodloužena jižním směrem s ukončením na šestiramenné okružní křižovatce. Křížení této komunikace se zářezem nedostavěné tramvajové trati na Brušperk, která je v současnosti biokoridorem, je řešeno mostním objektem.

Do nové šestiramenné okružní křižovatky je zapojena i nová mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Místecká / Na Rovince. Pro křížení s ulicí Místeckou je využito malé údolí bezejmenného potoka, kde bude vybudován nový most. Třípolový most na ulici Místecké vytvoří prostor pro křížení místní

komunikace, potoka, nadregionálního biokoridoru i případné železniční vlečky. Tato MÚK nahradí i stávající MÚK Místecká / Hrabovská s nedostatečnými parametry na východní rampě. Propojení ulice Hrabovské do nové MÚK bude řešeno rozšířením stávající vozovky s doplněním jednostranného chodníku pro pěší. Vzdálenost nové křižovatky od MÚK Místecká / Mostní je 1400 m, od MÚK u Dolu Paskov 1600 m. Začátek silnice pro motorová vozidla by měl být přesunut od obchodního centra Makro na katastrální hranici města Ostravy.

Obsluhu nových ploch budou zabezpečovat prodloužené linky DPO, které jsou dosud ukončeny na ulici Na Rovince. V rámci rozšíření PZ jsou navrženy dvě odstavné plochy pro autobusy. První plocha na jižním konci stávající ulice Na Rovince o kapacitě 10 autobusů je určena pro sedlové odstavování autobusů v denní době a krátkodobé vyčkávání spojů na konečné, druhá plocha u potoka Zyf o kapacitě až 25 autobusů je určena pro hlídané noční odstavování autobusů DPO.

V souladu s Územním plánem velkého územního celku Ostrava – Karviná lze řešené území napojit železniční vlečkou od Dolu Paskov. Na jižním okraji rozšířené plochy průmyslové zóny je vytvořena územní rezerva pro případné vybudování této vlečky. Alternativně je územní rezerva vedena podél potoka Zyf s možným ukončením železniční vlečky v areálu firmy Sungwoo.

IV.9.4.2. Prognóza dopravních nároků zdrojové a cílové dopravy

Odhadované dopravní zatížení celé komunikační sítě v prostoru rozšířené průmyslové zóny Hrabová včetně orientačního posouzení kapacity všech okružních křižovatek bylo zpracováno na základě vstupních podkladů:

Studie dopravních vazeb PZ Hrabová (ÚHA MMO 02/2006)

Studie CTP - II. fáze (ARKOS Ostrava 07/2006)

Aktualizovaná data investorů PZ Hrabová (Odbor ekonomického rozvoje MMO 03/2006)

Posouzení je zpracováno pro špičkovou hodinu pracovního dne v roce 2009. Na základě aktualizovaných dat od jednotlivých investorů v jižní části PZ Hrabová (předpokládané počty zaměstnanců na 1. směně, intenzity technologické dopravy, rozsah areálů v provozu) byly upřesněny očekávané intenzity ze stávající PZ na 120 % minimální varianty dle Studie dopravních vazeb PZ Hrabová pro rok 2009. Tyto hodnoty odpovídají zatížení 12 voz/ ha ve špičkové hodině. Pro nové

plochy PZ je odhadována celková nová indukovaná doprava 1100 voz. ve špičkové hodině (12 voz/ha).
Předpokládané směrování dopravy:

Místecká - sever	40 %
Místecká - jih	30 %
Krmelínská - západ	20 %
Mostní - východ	10 %

Takto rozdělené zatížení bylo promítnuto na doplněnou komunikační síť a připočteno k upřesněným intenzitám viz přílohy v dokladové části. Uváděné intenzity špičkového zatížení jsou rámcovým odhadem na základě předběžných odhadů současných investorů Z rozboru výsledků vyplývají následující závěry:

Pokud by došlo k výstavbě všech areálů ve stávající průmyslové zóně a nebyla by vystavěna MÚK Místecká / Na Rovince, byla by praktická kapacita překročena v okružních křižovatkách Mostní / Na Rovince a Mostní / Z rampa Místecké.

Po výstavbě MÚK Místecká / Na Rovince a naplnění všech areálů rozšířené zóny bude okružní křižovatka Na Rovince / Mostní zatížena v době dopravní špičky na cca 95 % své kapacity.

V. PROBLÉMOVÉ PRVKY ROZVOJE A FUNKCESCHOPNOSTI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Výstupem analytické části je definice problémových prvků a problémových oblastí, jejichž řešení bude předmětem návazné části s důrazem na jevy ohrožující funkceschopnost dopravní infrastruktury. Na základě analýzy byly definovány nejdůležitější problémové prvky stávající dopravní infrastruktury. V problematice dopravní infrastruktury se vzájemně prolínají a ovlivňují dvě základní roviny - územně-plánovací, která definuje a územně hájí cílové uspořádání dopravní sítě a realizační, související s údržbou, rekonstrukcí a výstavbou dopravní infrastruktury a celkovým zajištěním funkceschopnosti dopravní sítě. Podrobná charakteristika těchto problémových bodů je obsahem tabulky na následující straně. Kromě základních identifikačních údajů, jako označení v mapě, lokalita a popis problematiky obsahuje tabulka i následující základní údaje:

zařazení prvku do zadání ZÚR z 11/2007 - (A - zařazen, N – nezařazen)

typ problému - UP (územně-plánovací problematika) nebo RP (realizační problematika)

kompetence k řešení problému – hlavní partneři při řešení problematiky

míra závažnosti problému - klasifikace v rozpětí 1 - 3, kde 1 označuje problém nejzávažnější a 3 nejméně závažný

stav řešení A - problém je již řešen probíhající nebo připravovanou stavbou nebo opatřením

stav řešení B - problém, pro který již existuje akceptovaný návrh řešení, realizace však zatím nebyla započata

stav řešení C - problém, pro který zatím nebyl nalezeno výsledné řešení, symbolem (*) je označen prvek, pro který je ve studii dokladován ideový návrh řešení jako podklad pro následné hledání řešení

Symbolem (*) jsou ve skupině B a C označeny prvky, pro které je v tomto vyhodnocení dokladováno upřesněné řešení či náměty na etapizaci

Konkrétní problémy jsou specifikovány v grafické příloze B.1.12. „Problémové prvky a problémové okruhy zajištění funkceschopnosti a rozvoje dopravní infrastruktury“.

V oblasti silniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy:

dopravní režim na I/11 a I/68 v úseku R 48 - Jablunkov, zejména sil.I/11 v koridoru Třinec, Nebory — Vendryně – Jablunkov - řešeno výstavbou přeložky sil.I/11 a I/68, lobbing kraje, předpoklad návrhů opatření krizového scénáře pro omezení negativních dopadů do doby výstavby tahu

průtah I/48 Frýdkem – Místkem - řešeno výstavbou jižního obchvatu R48, dílčí pokles očekáván i po dostavbě D47 (D1), předpoklad návrhů opatření krizového scénáře pro omezení negativních dopadů do doby výstavby tahu

sil.I/58, průtah Ostrava, Přívoz - řešeno výstavbou dálnice D47 (D1) a jejího přivaděče tzv.prodloužené ul.Místecké s jejím napojením na dálnici D47 (D1)

sil.I/11, průtah Ostrava, Poruba – řešeno výstavbou tzv.prodloužené ul.Rudné

sil.I/11, průtah Opava – prvním krokem byla rekonstrukce a dostavba ul.Rybářské (silnice III.třídy) jako obvodové komunikace centra, navazují provedené úpravy v oblasti Jaktáře, které spolu připravovanou výstavbou spojky S1 a východního úseku severního obchvatu zajistí vedení tranzitní

dopravy mimo zastavěné území, otevřeným problémem zůstává průtah přes Opava Komárov i Nové Sedlice

sil.I/11, průtah Ostrava, úsek Kunčice – Vítkovice – problém je posuzován v rámci vyhodnocení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, jsou hledány možnosti etapizace pro prosazení postupné rekonstrukce uzlů

sil.I/11, průtah Havířov – rekonstrukce křižovatky na Bludovickém kopci v Havířově, byly zahájeny kroky pro stabilizaci tahu R67, plnění m.j. funkci obchvatu Havířova, prioritním problémem je zvýšení výkonnosti okružní křižovatky v Havířově u nádraží a případné převedení části dopravy na ul.U skleníků

V oblasti železniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy

V nejbližším období je v železniční dopravě potřebné zajistit dostatečnou kapacitu tratí zajišťujících obsluhu závodu HMMC v Nošovicích stavbou Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín 1. a 2.část“

Po připojení kolejiště vlečky HMMC v Nošovicích do železniční stanice Dobrá u FM v roce 2008 (stavba financována MSK) bude roce 2009 realizována první etapa optimalizace v úseku Frýdek Místek - Dobrá u FM včetně. Druhá etapa optimalizace úseků Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek a Dobrá u FM - Český Těšín včetně optimalizace ŽST Český Těšín bude provedena v letech 2010-2012.

Problémové prvky jsou dokladovány grafickou přílohou č. B.1.10. „Problémové prvky a problémové okruhy zajištění funkceschopnosti a rozvoje dopravní infrastruktury“.

VI. NÁVRH KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

VI.1.Základní teze

Pro jednotlivé druhy doprav bylo provedeno vyhodnocení schválené koncepce z pohledu tří časových etap (do r.2013, 2013 – 2018 a cílový stav), obsahující podle charakteru daného druhu dopravy tyto dílčí části:

Širší dopravní vazby, návaznost na transevropskou dopravní síť

Definice základní dopravní infrastruktury s vymezením navrhovaných změn oproti koncepci z r.2004

Prognózované objemy dopravy

Návrh řešení problémových prvků provozuschopnosti dopravní infrastruktury

Návrh řešení problémových prvků bezpečnosti dopravní infrastruktury

Požadavky na koordinaci s ostatními druhy doprav, případná vazba na jiné oblasti rozvoje

Návrh etapizace dostavby dopravní infrastruktury

Dopad nově navrhovaných opatření na územně-plánovací dokumentaci

VI.2.Vazba na dopravní síť evropského významu

VI.2.1.Úvod

Na třetí Panevropské dopravní konferenci v r. 1997 v Helsinkách byly definovány trans-evropské dopravní sítě a multimodální dopravní koridory ve středoevropských a východoevropských státech. Státy střední a východní Evropy a mezinárodní instituce tím přijaly první plánovací kroky pro zásadní dopravní spojení mezi důležitými městy a hospodářskými centry střední a východní Evropy a hraničními státy a EU.

Česká republika je bezprostředně zainteresována na modernizaci dvou prioritních trans-evropských multimodálních dopravních koridorů - IV. multimodální dopravní koridor trans-evropské sítě v trase: Berlín - Praha - Brno - Břeclav - Bratislava s větví A IV. koridoru v trase: Norimberk - Praha a větve B VI. multimodálního dopravního koridoru v trase Katowice - Ostrava - Břeclav - Vídeň v železničním spojení, v silničním spojení Katowice - Ostrava - Brno, který prochází těžištěm Moravskoslezského kraje.

Z hlediska širších dopravních vazeb lze zjednodušeně konstatovat, že panevropský multimodální koridor č.VI. vedený v koridoru Gdaňsk – Warszawa – Katowice se v oblasti Katowic větví do dvou severo – jižních paralelních tras, navazujících na jihu na koridor IV:

koridor VI. Katowice–Žilina s následným pokračováním v koridoru V.A Žilina – Bratislava

koridor VI.A Katowice – Ostrava – Břeclav

Širší vazby dopravní infrastruktury VI.B větve multimodálního koridoru, který prochází těžištěm Moravskoslezského kraje, jsou dokladovány schématem na následující straně. Ze situace je zřejmá severojižní a východo-západní orientace základních tahů dopravní sítě. Dálnice D47 (D1) je spolu s dálnicí D1 a D2 součástí transevropské magistrály (TEM) zajišťující propojení severu Evropy (Polsko - Gdaňsk) přes střední Evropu (Česká republika a Maďarsko) na jih (Balkán - Bulharsko, Řecko, Turecko) s vazbou na Vídeň – Graz – Itálii. Na polském území dálnice D47 (D1) navazuje na dálnici A1, kterou v oblasti Katowic kříží dálnice A4, zajišťující vazby východ - západ v koridoru Krakow - Katowice - Berlin. Dálniční trasy D47 (D1), A1 a A4 tak společně vytváří "dálniční kříž" regionu Horního Slezska. Druhou významnou severo-j jižní příčkou, zajišťující vazby severní Moravy na Polsko, je rychlostní komunikace R48.

Na jihu Moravy je komunikační síť prostřednictvím tahu R52, D2 (a R55) napojena na nadřazenou dálniční síť Slovenska a Rakouska. V oblasti Břeclavi a Hodonína navazují tratě železniční magistrály a vodní cesta Dunaj - Odra - Labe na trasy těchto dopravních systémů na území sousedních států. Podobně jako na severu v regionu Katowic lze dálniční síť v oblasti Vídně charakterizovat jako "dálniční kříž" s orientací sever - jih a východ - západ.

Na slovenském území je dominantním motivem "vážský koridor". Tímto koridorem je kromě dálnice vedena vodní cesta, železniční magistrála i trasa VRT. Ve výhledu je plánováno prodloužení dálnice a ev. i VRT dále na sever do Polska. Propojení dopravních sítí České republiky a Slovenska je sledováno na severu v oblasti Jablunkovského průsmyku, dále v centrální oblasti poblíž Střelné (Zlínsko) a v oblasti Břeclavi.

VI.2.2.Současná definice evropské páteřní dopravní sítě

Přílohami na následující straně je dokladováno situační schéma rozvoje evropské páteřní sítě dálnic dle podkladu Transevropská dopravní síť, 31996 D 1692: Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Situační schémata evropské páteřní sítě jsou v zásadě v souladu s definovaným vedením multimodálních koridorů a odpovídají sledovanému rozvoji komunikační sítě na území kraje, vykazují však několik nepřesností:

tah dálnice D47 (D1) Lipník n.M. - Bohumín je charakterizován jako plánovaný a ve schématech návazného území Polska a Slovenska zcela chybí(!), návazný tah dálnice na polském území v úseku Bohumín - Gliwice je naopak chybně charakterizován jako tah stávající

tah VI.multimodálního koridoru, rychlostní silnice S69 Bielsko-Biala — Żywiec — Zwardoń — hranice SK je charakterizován chybně jako stávající

V Rozhodnutí evropského parlamentu a rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES jsou definovány prioritní projekty, na nichž má být práce zahájena před r.2010. Mezi nimi jsou citovány i dva prvky procházející územím Moravskoslezského kraje:

- a) Železniční osa Gdaňsk-Varšava-Brno/Bratislava-Vídeň¹
 železnice Gdaňsk-Varšava-Katowice (2015);
 železnice Katowice-Břeclav (2010);
 železnice Katowice-Žilina-Nové Město n.V. (2010).
- b) Dálniční osa Gdaňsk-Brno/Bratislava-Vídeň²
 dálnice Gdaňsk- Katowice (2010);
 dálnice Katowice-Brno/Žilina (2010), přeshraniční úsek;
 dálnice Brno-Vídeň (2009), přeshraniční úsek.

V dokladové části jsou doloženy v příloze texty vztahující se k výše uvedeným dvěma podkladům EU.

VI.2.3.Závěr

Silnice I/11 (E75) v úseku Český Těšín - Mosty u Jablunkova propojuje dva evropské tranzitní dopravní koridory, které vedou ze severu na jih Evropy – jedná se o multimodální koridor V (vážský koridor) a multimodální koridor VI. B (Moravská brána). Toto historické propojení evropských dopravních koridorů vede údolím Olše a Kysuce přes Jablunkovský průsmyk. Významu tahu E 75 odpovídá dramatický nárůst intenzit v řádech stovek procent v posledních deseti letech. Ze situací je

¹ Tato hlavní trasa odpovídá definici panevropského koridoru VI.

² Tato hlavní trať většinou odpovídá definici panevropského koridoru VI.

zřejmé, že tento tah zatím do transevropské sítě nebyl zařazen, je však součástí vymezených tahů v Politice územního rozvoje České republiky.

Přeložka tahu silnice I/11 (E75) v parametrech čtyřpruhové rychlostní komunikace vytvoří podmínky pro odpovídající propojení obou severo-j jižních evropských dopravních koridorů VI.A (Moravská Brána) a V. (Vážský koridor) rychlostní komunikací v úseku Ostrava (D47 (D1)) – Třanovice (R48) – Třinec - Mosty u Jablunkova, hranice ČR/SR s pokračováním tahem R 5 (hranice ČR/SR – Svrčinovec s vazbou na dálnici D3 (Svrčinovec – Žilina) a vytvoří tak celistvé rychlostní dopravní propojení Česka, Slovenska, Polska a jejich napojení na evropskou síť dálnic a rychlostních silnic,

Plánovaná rychlostní silnice S69 Bielsko-Biała — Żywiec — Zwardoń — hranice SK, která je součástí multimodálního koridoru V, je sice ve výstavbě, ale ne v parametrech rychlostní komunikace, ale jako dvoupruhová komunikace. Výstavba návazného úseku dálnice D3 na slovenském území je připravována v polovičním profilu se zprovozněním kolem r.2013. Po výstavbě těchto tahu lze sice předpokládat dílčí pokles intenzit na sil.I/11, ale nedojde ke snížení dopravního významu tahu R 48 – Mosty u J. – Žilina neboť i po dobudování si oba tahy budou díky zanedbatelnému rozdílu vzdáleností v relaci Bielsko-Biała – Žilina konkurovat uživatelskou rychlostí. Tah sil.I/11 navíc zajišťuje páteřní vazby Slovenska a České republiky ve směru východ - západ propojením evropského tahu v trase rychlostní komunikace R35 peáží po D47 a R48 přes Moravskou bránu do V.multimodálního „vážského“ koridoru.

Logickým opatřením by bylo prosazení zařazení tahu rychlostní komunikace R67 a návazné přeložky sil.I/11 v úseku Ostrava (D47 (D1)) –Třanovice (R48) – Mosty u Jablunkova do komunikační sítě transvropského významu, obdobně jak je do této sítě zařazen i III.železniční koridor Dětmárovice – Mosty u J..

VI.3.Širší dopravní vazby

Širší dopravní vazby jsou definovány přílohou B.2.1. „Širší dopravní vazby a průmět do evropské sítě“, která obsahuje vedení základních páteřních prvků dopravní infrastruktury. Při jejím zpracování bylo na území ČR vycházeno z platné ÚPD a na polském a slovenském území z dostupných podkladů, zejména z Územní studie česko-polského příhraničí – Syntéza národních dokumentů, 2005 a Koncepte územního rozvoje Slovenska 2001. Z posouzení vyplývá soulad rozvojových záměrů s výjimkou následujících bodů:

- Doporučení na zajištění adekvátní pokračování páteřního tahu sil.I/45 z Krnova směrem na polské území
- Prověření možné obnovy kolejového propojení železničních tratí v česko-polském příhraničí pro vazby Opava – Kravaře – Chuchelná -Krzanowice-Racibórz
- Za nereálné řešení je třeba označit návrh Slovenska na výhledové propojení vážské a oderské vodní cesty v koridoru řeky Olše

V návrhu zařazení silničních tahů byla volena terminologie, která by co nejlépe sjednotila rozdílnou klasifikaci tahů na polském a českém území. Podrobnější charakteristika tohoto problému je obsahem kapitoly zabývající se hierarchií komunikační sítě.

VI.4.Vyhodnocení koncepce automobilové dopravy

VI.4.1.Definice základní komunikační sítě s vymezením páteřní sítě

Vymezení páteřní komunikační sítě tvořené vybranými komunikačními tahy, která prezentuje motiv tzv. „slezského komunikačního kříže“ se v zásadě nemění. Otázkou je pouze to, zda tah I/45 bude či nebude mít na polském území adekvátní pokračování. Rozsah základní sítě, kterou prezentuje páteřní síť doplněná o ostatní návazné tahy byl jen dílčím způsobem modifikován s ohledem na závěry uvedené v kapitole IV.2.4. Návrh hierarchie silniční sítě stav r.2008 a je dokladován přílohou č. B.2.3 „Hierarchie cílové komunikační sítě“.

Problémové prvky funkceschopnosti páteřní komunikační sítě vychází z provedeného rozboru a jsou pro přehlednost zakresleny i ve schématu páteřní sítě, které je doloženo na následující straně. Jedná se o následující body:

dopravní režim sil.I/11 a I/68 v úseku R 48 – Jablunkov do doby výstavby přeložky sil.I/11

dopravní režim sil.I/48, průtah Frýdek – Místek do doby výstavby přeložky sil.I/48

sil.I/58, průtah Ostrava, Přívoz - řešeno výstavbou dálnice D47 (D1) a jejího přivaděče tzv.prodloužené ul.Místecké s jejím napojením na dálnici D47 (D1)

sil.I/118, průtah Ostrava, Poruba - řešeno výstavbou přeložky sil.I/11 (prol.ul.Rudná)

sil.I/11, průtah Opava se zvláštním zřetelem na průtah přes Opavu, Komárov a Nové Sedlice

sil.I/11, Ostrava, úsek Kunčice – Vítkovice

sil.I/11, Havířov

Dále byly na výhledové páteřní komunikační definovány problémové body sítě jejich stabilizace v území. Jedná se o následující body:

stabilizace cílové trasy sil.I/11 v oblasti Opava, Komárov – prověření možností přeložky silnice alternativně k průtahu (např. severního, jižního či kombinovaného koridoru sever + jih pro výhledové vedení sil.I/11)

stabilizace vedení tahu R67 – stabilizace rychlostní komunikace R67 s přihlédnutím k záměrům na výstavbu průmyslové zóny v oblasti dolů Dukla a Lazy, zlepšení napojení Karviné a Rychvaldu a omezení dopadu na krajinu (Pežgovský les) a obytné území (průchod tahu R59 přes obytné území Orlové a Petřvaldu)

dopravní napojení území na tah R56 – zohlednění napojení území v logických bodech pro maximální využití R56 pro vazby Opava – Ostrava

dopravní napojení území na tah R48 – dořešení napojení území v důsledku zrušení některých mimoúrovňových křižovatek po rekonstrukci I/48 na parametry rychlostní komunikace

stabilizace přeložky sil.I/45 – zohlednění výsledné verze vodní nádrže Nové Heřminovy v návrhu přeložky sil.I/45

VI.4.2.Návrhy dostavby základní komunikační sítě, dopad na ÚPD

Analýza rozvojových záměrů silniční infrastruktury vč. jejich vazby na zpracované zadání Zásad územního rozvoje MSK je obsahem textové a tabelární části kapitoly IV.2.7. „Zhodnocení rozvojových záměrů dopravní infrastruktury dle konceptu z r.2004“ a grafických příloh č. B.1.8. „Vyhodnocení zadání ZÚR z hlediska rozvojových potřeb dopravní infrastruktury“ a B.1.9. „Vyhodnocení rozvojových záměrů komunikační sítě“.

Zpracování dokumentu bylo provedeno na podkladu grafických příloh konceptu r.2004, tak aby byly co nejlépe dokladovány navrhované změny a to nejen pro automobilovou dopravu. Výhledová komunikační síť byla upravena dle námětů obsažených ve výše uvedené analytické části vyhodnocení konceptu a obsahuje následující změny:

úpravu vybraných prvků dostavby a rekonstrukce silniční sítě

doplnění nových prvků dostavby a rekonstrukce silniční sítě

návrh prvků na vyřazení ze sledování dostavby a rekonstrukce silniční sítě

Výsledný návrh cílového řešení se zpracovanými změnami je dokladován přílohami č. B.2.2. „Syntéza návrhu cílového řešení“ a B.2.3 „Hierarchie cílové komunikační sítě“. V případě, že se jednalo o nové návrhy, u kterých není dosud nová trasa jednoznačně stabilizována, byl dokladovaný návrh zpracovatele vyznačen odlišnou barvou (žlutě) a označen popiskou číslo 1 - 18. Jednalo se o následující prvky:

1. přeložka sil.I/57, západní obchvat Hradce nad M. – převzato ze zpracované studie, kromě velkého obchvatu byly posuzovány i varianty kratších západních obchvatů s tunelovými úseky, zásadní koncepční změna
2. prodloužení přeložky sil.I/57, Město Albrechtice - převzato ze zpracované dokumentace přeložky
3. přeložka sil.I/67, Dětmárovice – Bohumín – s ohledem na problematiku zapojení severního obchvatu do stávající trasy sil.I/67 je navrženo variantní vedení podél tratě směrem na Bohumín, zásadní koncepční změna, vyžadující podrobnější rozbor!
4. přeložka sil.I/57, Krnov – problémové vedení trasy přeložky v inundačním území, převzato ze studie, dosud neschválené řešení
5. přeložka sil.I/47, Odry - převzato ze zpracované dokumentace přeložky, (ve vyhodnocení dokladován i námět na redukované minimalizované řešení obchvatu)
6. tah R67 v úseku Petřvald – Orlová - Havířov – námět zpracovatele na variantní řešení tahu R67 a R59 s cílem omezit dopad na obytné území a přírodní partii Pežgovského lesa a zlepšit dopravní napojení potenciálních průmyslových ploch v oblasti dolu Lazy, Dukla a František, zásadní koncepční změna, vyžadující podrobnější rozbor!
7. ideový námět přeložky sil.I/11, Opava, Komárov – zakreslená trasa jižního obchvatu je v kolizi s logistickým areálem, dalšími možnými koridory je severní obchvat a kombinovaná trasa sever+jih, trasa přeložky sil.I/11 není dosud stabilizována!
8. přeložka sil.II/475 v úseku Havířov – Karviná, Louky – námět zpracovatele rozvíjející námět na možné zrušení koridoru přeložky sil.I/11 v úseku Havířov, Životice – Albrechtice – Český Těšín a zlepšení dopravní obsluhy průmyslových ploch, zásadní koncepční změna, vyžadující podrobnější rozbor!

9. přeložka sil.I/67 v oblasti Chotěbuzi – námět zpracovatele reagující na požadavky Karviné na zlepšení vazeb na I/48 a jako náhrada za možné zrušení koridoru přeložky sil.I/11 v úseku Havířov, Životice – Albrechtice – Český Těšín , zásadní koncepční změna, vyžadující podrobnější rozbor!
10. přeložka III/46812 – námět na možné zlepšení napojení území ve vazbě na návrhy redukce sítě v oblasti Bohumín, Záblatí – Ostrava, Heřmanice, zásadní koncepční změna
11. přeložka sil.I/45, Nové Heřminovy – preferovaným řešením je sice jižní obchvat, do doby definitivního rozhodnutí je zakreslena i původní trasa severního obchvatu - převzato ze zpracované dokumentace přeložky, zásadní koncepční změna
12. přeložka sil.II/469, Děhylov – variantní trasa dle zpracované studie zohledňující potenciální rozvojové plochy
13. přeložka sil.I/47, Kunín – Šenov u N.J. – úprava napojení na tah R48 s ohledem na limity odstupů mimoúrovňových křižovatek
14. komunikační napojení území na tah R67 – námět zpracovatele, upřesnění v rámci stabilizace tahu R 67
15. přeložka sil.I/11, Horní Životice – námět zpracovatele
16. přeložka sil.I/11, Milotice – námět zpracovatele
17. přeložka sil.II/463, Mořkov – námět na doplnění obchvatu ve vazbě na předchozí záměry v oblasti Veřovic
18. III/4731, Sedliště – námět na přeložku komunikace pro vazby od Havířova na Frýdek-Místek mimo obytné území
19. I/56 – II/483, podbeskydský přivaděč, námět na odstranění bodových závad tahu silnice I/56, rekonstrukce úrovňových křižovatek jižně Frýdku – Místku až do Ostravice a severovýchodní napojení Frenštátu pod Radhoštěm vyvedením vazby mimo průjezdní úseky Čeladné, Kunčic a Frenštátu

Samostatnou grafickou přílohou č. B.2.7. „Návrh úprav komunikační sítě jádrového území aglomerace“ je dokladován návrh na uspořádání komunikační sítě na území vymezeném přibližně sídly Trinec – Nový Jičín - Kravaře - Bohumín. Do tohoto návrhu byly zapracovány nejen sledované, ale i nově navrhované změny cílového uspořádání. Pro lepší přehlednost jsou tyto změny v situaci popsány:

lokality 1 – návrh na vedení cílové stopy přeložky I/67 podél tratě ČD, podmíněno dořešením průchodnosti koridoru v oblasti Dětmárovice EDĚ

lokality 2 – zrušení záměru na výstavbu silnice II.třídy jako východní obvodové komunikace Ostravy s prodloužením až do Bohumína na sil.I/67, zlepšení dopravního napojení Rychvaldu na tah R67, zlepšení vazby Rychvald – Bohumín, Skřečůň

lokality 3 – variantní vedení tahu R67 v oblasti Havířov – Orlová – Petřvald s cílem omezit dopad R59 a R67 na obytnou zástavbu a přírodní partie Pežgovského lesa a zlepšení obsluhy rozvojové průmyslové zóny v oblasti (bývalý důl Dukla a Lazy)

lokality 4 – návrh na rekonstrukci sil.II/475 jako alternativní trasy k původnímu návrhu přeložky sil.I/11 v úseku Havířov – Český Těšín vč. severního ochvatu Horní Suché, zlepšení dopravního napojení průmyslové zóny v Horní Suché (bývalý důl František)

lokality 5 – rekonstrukce sil.I/59 na parametry rychlostní komunikace, návrh křižovatek vč. návrhu přeložky v oblasti napojení na tah R67 a přeložky v oblasti hřbitova v lokalitě Karviná - doly

lokality 6 – návrh přeložek sil.I/67 v úseku Karviná – Český Těšín

lokality 7 – zrušení záměru na výstavbu přeložky sil.I/11 v úseku Havířov – Český Těšín, doplnění vybraných úprav na tahu sil.I/11

lokality 8 – přestavba mimoúrovňové křižovatky tahu I/48 se sil.I/67 pro zlepšení vazeb sil.I/67 na sil.I/48 a vyloučení tranzitu přes obytné území

lokality 9 – napojení území Těrlické a Žermanické přehrady a sil.I/11 na tah R67

lokality 10 – přeložka pro zlepšení vedení výhledového tahu Havířov – Frýdek-Místek v trase tzv. „velicesty“ přes obec Sedliště

lokality 11 – námět na prověření možnosti výhledové dostavby mimoúrovňové křižovatky tahu R 48 náhradou za dvě zrušené (původně zvažované křižovatky) pro napojení stávající sil.I/48 a II/477 vč. úpravy přeložky sil.II/477 v oblasti Starého města

lokality 12 – dostavba mimoúrovňové křižovatky tahu I/56 v místě stávající průsečné křižovatky v lokalitě Baška - Hodoňovice

lokality 13 – dostavba mimoúrovňové křižovatky tahu R 56 pro napojení rozvojové plochy průmyslové zóny Hrabová, posun začátku režimu rychlostní komunikace na hranici území města Ostravy

lokalita 14 – sledovaná trasa přeložky silnice II/478 v trase prodl.ul.Mostní a Nové ul.Krmelínské, plnicí dlouhodobě funkci „jižní tangenty“ Ostravy

lokalita 15 – připravovaná změna trasy ul.Železárenské, silnice II/479 v Ostravě, v oblasti centra Karolina

lokalita 16 – aktuální sledovaná trasa přeložky silnice II/464 v oblasti Mošnova

lokalita 17 – zrušení záměru na výstavbu příhraniční trasy pro zajištění komunikačních vazeb podél hranic výhradně trasou na českém území

lokalita 18 – návrh vhodného situování mimoúrovňových křižovatek na trase přeložky sil.I/56 (R56) v úseku Ostrava – Opava pro zajištění dopravní obsluhy území

lokalita 19 – upravená trasa přeložky silnice II/469 v oblasti Děhylova

lokalita 20 – přeložka sil.II/465 v oblasti Velké Polomi pro snížení tranzitu přes obytné území

lokalita 21 – návrh na úpravu komunikačního propojení sil.I/56 a I/11 v koridoru Dolní Benešov – Háj ve Sl. – Hrabyně

lokalita 22 – náměty možných úprav česko-polských přeshraničních vazeb silniční sítě

lokalita 23 – námět možné úpravy napojení ul.K.Svobody na ul.Opavskou

Poznámka: Příloha č. B.2.7. obsahuje zakreslení doporučených námětů zpracovatele, tak aby jako celek obsahovala promítnutí dokladovaných ideových námětů do invariantní cílové vize. Jedná se však pouze o pracovní podklad. Ve všech ostatních grafických přílohách je důsledně sledováno dokladování dosud sledovaných liniových prvků dostavby komunikační sítě. Do doby rozhodnutí o variantním řešení je třeba důsledně hájit stávající územní koridory!

VI.4.3. Prognózané objemy automobilové dopravy

Tabulkami je doložen odhadovaný vývoj dopravního výkonu automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ve vozkm/24 hod letěch do r.2040 na území České republiky.

VÝHLED RŮSTU POČTU VOZIDEL, PROBĚHŮ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ 2005 - 2020		
VÝHLEDOVÉ KOEFICIENTY		

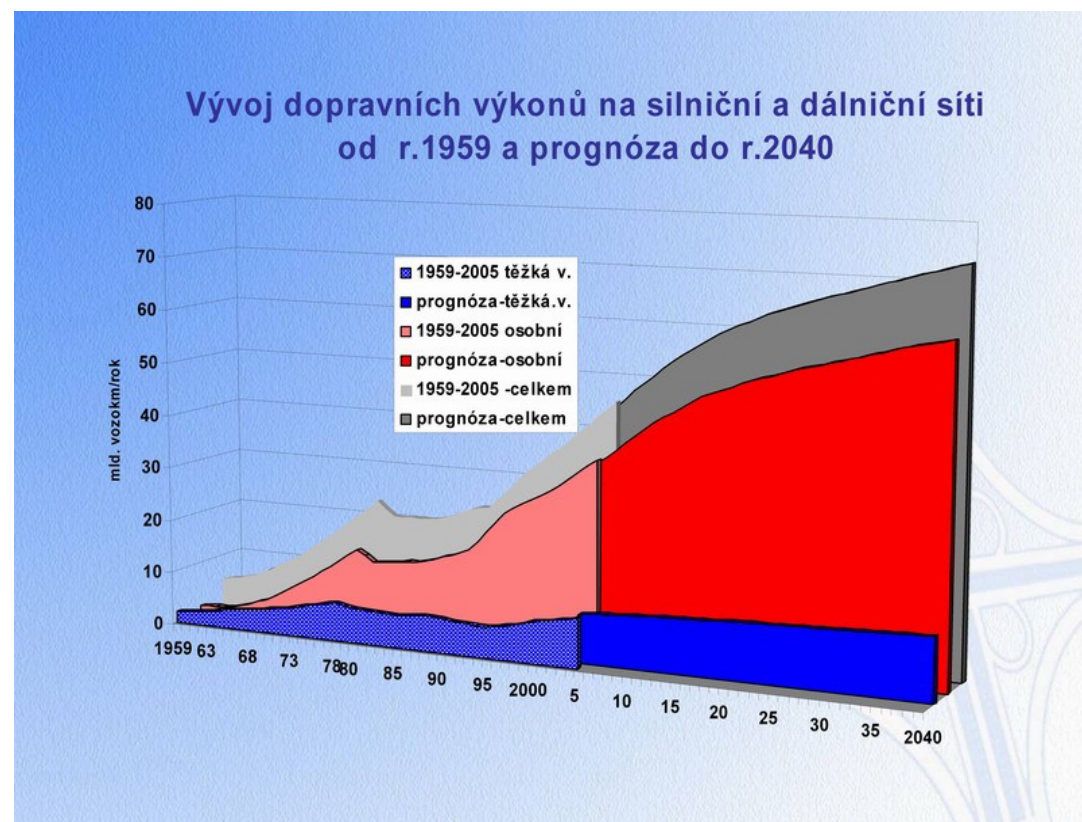
ROK	DRUH VOZIDEL	POČET VOZIDEL	PROBĚH KM/ROK	DOPRAVNÍ VÝKON MIL VOZKM	POČET VOZIDEL	PROBĚH KM/ROK	DOPRAVNÍ VÝKON MIL VOZKM	SKLADBA VOZOVÉHO PARKU %	SKLADBA DOPRAVNÍHO PROUDU%
2005	TĚŽKÁ	500 000	18417	9 209	1	1	1	10,5	20,1
	OSOBNÍ	3 950 000	9 201	36 344	1	1	1	82,6	79,3
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	6,9	0,6
	CELKEM	4 780 000		45 836	1		1	100	100
2010	TĚŽKÁ	516 000	18 900	9 752	1,03	1,03	1,06	9,6	18,3
	OSOBNÍ	4 550 000	9 500	43 225	1,15	1,03	1,19	84,3	81,2
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	6,1	0,5
	CELKEM	5 396 000		53 261	1,13		1,16	100	100
2015	TĚŽKÁ	524 000	19 400	10166	1,05	1,05	1,1	9,1	17,3
	OSOBNÍ	4 890 000	9 900	48 411	1,24	1,08	1,33	85,1	82,2
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	5,7	0,5
	CELKEM	5 744 000		58 860	1,2		1,28	100	100
2020	TĚŽKÁ	528 000	20 000	10 560	1,06	1,09	1,15	8,9	16,9
	OSOBNÍ	5 080 000	10 200	51 816	1,29	1,11	1,43	85,6	82,7
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	5,6	0,5
	CELKEM	5 938 000		62 660	1,24		1,37	100	100

Zdroj: ŘSaD ČR

VÝHLED RŮSTU POČTU VOZIDEL, PROBĚHŮ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ 2025 - 2040									
VÝHLEDOVÉ KOEFICIENTY									
ROK	DRUH VOZIDEL	POČET VOZIDEL	PROBĚH KM/ROK	DOPRAVNÍ VÝKON MIL VOZKM	POČET VOZIDEL	PROBĚH KM/ROK	DOPRAVNÍ VÝKON MIL VOZKM	SKLADBA VOZOVÉHO PARKU %	SKLADBA DOPRAVNÍHO PROUDU%
2025	TĚŽKÁ	530 000	20 500	10 865	1,06	1,11	1,18	8,8	16,6
	OSOBNÍ	5 190 000	10 500	54 495	1,31	1,14	1,5	85,8	83
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	5,5	0,4
	CELKEM	6 050 000		65 644	1,27		1,43	100	100
2030	TĚŽKÁ	532 000	21 000	11 172	1,06	1,14	1,21	8,7	16,4
	OSOBNÍ	5 250 000	10 800	56 700	1,33	1,17	1,56	85,9	83,2
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	5,4	0,4
	CELKEM	6 112 000		68156	1,28		1,49	100	100

2035	TĚŽKÁ	533 000	21 500	11460	1,07	1,17	1,24	8,7	16,2
	OSOBNÍ	5 280 000	11 200	59136	1,34	1,22	1,63	86	83,4
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	5,4	0,4
	CELKEM	6 143 000		70 879	1,29		1,55	100	100
2040	TĚŽKÁ	535 000	22 000	11 770	1,07	1,19	1,28	8,7	16,1
	OSOBNÍ	5 310 000	11 500	61 065	1,34	1,25	1,68	86	83,5
	MOTO	330 000	860	284	1	1	1	5,3	0,4
	CELKEM	6 175 000		73119	1,29		1,6	100	100

Zdroj: ŘSaD ČR



Zdroj: ŘSaD ČR

Poznatzky z vyhodnocení vývoje do r.2005 ukazují, že údaje vydávané pro území České republiky odpovídají v zásadě profilům na vnitřní síti kraje, nicméně je zde pozorována poněkud vyšší dynamika nárůstu dopravy oproti republikovému průměru, která je dána hospodářským rozvojem a otevřením hranic. Trendové růsty v příhraniční oblasti jsou však výrazně vyšší.

Podle názoru zpracovatele se zde potvrzuje vyšší prognózovaný trend příhraniční dopravy a to zejména u nákladní, který byl uveden v dokumentu z r.2004 s odkazem na [TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi](#), které obsahovaly následující prognózu pro období r.1995 -2020:

nárůst průměrného proběhu osobního automobilu z 11 000 km/rok na 15 000 km/rok, průměrný nárůst stupně automobilizace na 430 – 580 vozidel na 1000 obyvatel a s ohledem na změny v nabídce pracovních míst a možností bydlení vyšší podíl cest za prací (nárůst 1,15)

koeficient nárůstu domácí vnitrostátní osobní dopravy 2,04 - 2,32

mezinárodní osobní pro vazby na Polsko a Slovensko 2,32 - 2,42

koeficient nárůstu mezinárodní nákladní dopravy pro vazby na Polsko 4,5 – 6,3, na Slovensko 1,5 – 2,0, na ostatní východní státy 5,1 - 7,3 a na západní státy 7,1 – 9,4.

Z podkladů prognózy ŘSaD ČR pro období do r. 2040 byly pro území MSK zpracovatelem navrženy alternativní koeficienty průměrného nárůstu dopravního výkonu automobilové dopravy, které zohledňují dosavadní vývoj dopravy s přihlédnutím k specifikům příhraničních vazeb, rozvoji motorizace a hospodářského růstu. Jedná se o pracovní údaje, které nebyly autorizovány ŘSaD ČR!

PROGNÓZOVANÉ RŮSTOVÉ KOEFICIENTY 2005 - 2040									
Rok	ŘSaD ČR – průměrné hodnoty ČR (oficiální údaje)			Návrh koncepce – průměrné hodnoty MSK pro vazby uvnitř kraje a do ČR (návrh zpracovatele)			Návrh koncepce – průměrné hodnoty MSK pro vazby na Slovensko a Polsko (návrh zpracovatele)		
	Těžká doprava	Osobní doprava	Celkem	Těžká doprava	Osobní doprava	Celkem	Těžká doprava	Osobní doprava	Celkem
2005	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2010	1,06	1,19	1,16	nespecifik	nespecifik	nespecifik	nespecifik	nespecifik	nespecifik
2020	1,15	1,43	1,37	1,4	1,7	1,6	2,0	2,0	2,0
2030	1,21	1,56	1,49	nespecifik	nespecifik	nespecifik	nespecifik	nespecifik	nespecifik
2040	1,28	1,68	1,6	1,6	2,1	2,0	3,0	3,0	3,0

VI.4.4.Návrh řešení problémových prvků dopravní infrastruktury

Návrh řešení vybraných problémových prvků je dokladován samostatnými dílčími přílohami, ve formě „sešitů“, které jsou obsahem grafické přílohy č. B.2.8. „Návrh řešení vybraných prvků dopravní infrastruktury“. V rámci nich jsou textovými a grafickými přílohami dokladovány návrhy na podrobnější řešení vybraných problémů. Obsahem následujících kapitol je pouze stručné shrnutí problematiky.

VI.4.4.1. Problematika tahu R67 v oblasti Orlová – Havířov – Petřvald

Za hlavní motiv výhledové komunikační sítě *severní Moravy* lze označit tzv. „slezský kříž“, tvořený ve směru sever – jih tahy - dálnice D47 (D1) a R48, které kříží rychlostní komunikace R11 a R67 v koridoru Jablunkov - Hnojník - Havířov - Ostrava, Hrušov s návazným pokračováním v trase sil.I/56 a I/57 v koridoru Hlučín, Opava – Krnov – Bartultovice. Trasy D47 (D1) a R48 směřují do hlavních center ostravské sídelní regionální aglomerace a pokračují dál do Polska, do těžiště slezské aglomerace. Přeložka R11 a R67 s návaznými úseky I/56 a I/57 tento motiv uzavírá a lze ji charakterizovat jako „těžnicovou“ trasu vedenou podél česko-polských hranic, jež propojuje nejdůležitější sídla regionu v tomto příhraničním pásu. Ve vazbě na výstavbu této komunikace je třeba zajistit odpovídající napojení Karviné. Komunikaci R 11 a R67 lze charakterizovat jako trasu s orientací SZ-JV, vedenou z Mostů u Jablunkova až po Bohumín, Vrbice na dálnici D47 (D1). V celém tomto úseku se v podstatě jedná o výstavbu nové rychlostní čtyřpruhové směrově dělené komunikace v kategorii R 24,5/100. Trasa R67 svým napojením na R48 a D47 (D1) umožní podchycení a rozvedení dopravy směřující zejména po sil.I/11 a I/59 do Ostravy a umožní i odlehčení stávající sil.I/67, vedené podél hranice s Polskem.

V dosud hájeném koridoru tahu R67 existuje několik problematických úseků. První úsek trasy od MÚK ve Vrbici po Rychvald lze považovat za stabilizovaný, návazný úsek od Rychvaldu po Havířov, předpokládá vedení tahu v zásadě na rozhraní katastrů Orlové a Petřvaldu s problematickým průchodem přes tzv. Pežgovský les, mimo území postižené důlní činností. Za problémové lze označit i řešení tahu R 67 v oblasti Havířova s poměrně složitým uspořádáním mimoúrovňových křižovatek, s vedením prodloužené rychlostní komunikace sil.I/11 od rondelu u nádraží k tahu R67 v koridoru stávající silnice II/475, v kontaktu s obytnou zástavbou. V dalším úseku je trasa v zásadě stabilizována na hranici Horní Suché a Havířova, průchod přes katastrální území Těrlicka předpokládá vedení západním obchvatem s tunelovým úsekem, kterým trasa kříží zastavěné území.

Pro území vymezené sídly Petřvald – Orlová – Havířov – Horní Suchá byly na úrovni námětů prověřovány varianty výhledového uspořádání komunikační sítě. Cílem bylo řešení následujících problémových prvků:

omezení dopadu na relativně stabilizované území západně sil.III/47210 s přírodní partií Pežgovského lesa

zajištění rychlostního charakteru sil.I/59 od Karviné až po křižovatku s tahem R67 s nabídkou plnohodnotné vazby po R67 směrem na Havířov

omezení dopadu na zastavěné území Petřvaldu a Orlové

minimalizace dopadu variantní trasy tahu R67 na obytnou zástavbu Orlové podpovrchovým vedením tahu R 67

vedení variantní trasy tahu R67 přes území t.č. postižené vlivy těžby se stanovením podmínek pro jeho územní a sociální revitalizaci - využití pro situování ploch s nabídkou pracovních příležitostí pro období po ukončení těžební činnosti

zlepšení a zjednodušení dopravního napojení v oblasti Horní Suché a Havířova s cílem omezení dopadů na obytnou zástavbu

Na základě rozboru vstupních informací byly zpracovány dvě ideové varianty řešení sledující řešení výše uvedených problémů:

- modifikovaná trasa R67 dle ÚP VÚC+ je úpravou dosud sledovaného řešení tahu dle platné ÚPD, sledující omezení dopadu dosud sledované MÚK tahů R67 a R59 na území Petřvaldu, zvětšení odstupe od obytného území a omezení fragmentace potenciálních rozvojových ploch. V této variantě je třeba vnímat, že sledovaná přestavba stávající sil.I/59 na parametry rychlostní komunikace je v oblasti Orlové podmíněna demolicí stávající obytné zástavby podél sil.I/59 pro rozšíření profilu, vybudování souběžné komunikace pro obsluhu objektů a pro vybudování protihlukových opatření
- variantní trasa R67 - vedení v kontaktu s průmyslovými plochami sleduje vedení tahu R67 nikoliv přes Pežgovský les, ale přes území mezi Orlovou a Havířovem, které je postiženo těžbou a je z hlediska dopadu vedení rychlostní komunikace na území méně „citlivé“. Takto volený koridor by bylo nutno v předstihu připravovat pro výstavbu rychlostní komunikace. Současně s tím je třeba koordinovat vedení tahu R 67 se záměry na využití území pro rozvojové plochy průmyslu, jako základní předpoklad pro restrukturalizaci průmyslu pro ukončení důlní činnosti. Podmínkou je dořešení vlivů těžby na trasu R67 (poklesy, denivelace, únik metanu a j).

Variantní řešení bylo zpracováno s cílem přispět ke stabilizaci a optimalizaci komplikovaného průchodu tahu rychlostní komunikace R67 oblastí rozptýlené slezské zástavby s přírodními celky

(Pežgovský les). Předložené variantní řešení tahu R 67 sleduje dořešení následujících problémových prvků v oblasti Petřvald – Orlová – Horní Suchá – Havířov:

- omezení dopadu na relativně stabilizované urbanizované území západně sil.III/47210 a na přírodní partii Pežgovského lesa
- zohlednění požadavku na zajištění rychlostního charakteru sil.I/59 od Karviné až po křižovatku s tahem R67 s omezením vyvolaných demolic obytné zástavby podél sil.I/59 v Orlové
- požadavek na zajištění plnohodnotné vazby od Karviné po R67 i směrem na Havířov
- zajištění vazby tahu R67 na území mezi Orlovou a Havířovem, t.č. postiženým vlivy těžby, s plánovanou územní a sociální revitalizací na plochy s nabídkou pracovních příležitostí pro období po ukončení těžební činnosti, s čímž souvisí potřeba zajištění adekvátního dopravního napojení
- zlepšení a zjednodušení dopravního napojení v oblasti Horní Suché a Havířova s cílem omezení dopadů na obytnou zástavbu
- zajištění požadovaných normových odstupů mimoúrovňových křižovatek tahu R67
- ve vazbě na navržené řešení tahu R67 prověření možnosti zrušení přeložky sil.I/11 v úseku Havířov – Albrechtice – Český Těšín pro omezení dopadu na obytné území a přírodní partie v této oblasti

Shrnutí: V současné době je v oblasti komunikační výstavby prioritní, v souladu s vládním usnesením č.550, výstavba dálnice D47 (D1), kompletace tahu R 48 a přeložka I/11 a I/67 v úseku R48 – Jablunkov. Spolu s I/11 Ostrava – Opava se jedná o t.č. sledovanou kompletaci vybrané části motivu „slezského kříže“, jejíž součástí by mělo být i dořešení křižovatek na ul.Rudné v Ostravě, Vítkovicích. Cílem by mělo být využití období cca 10 – 15 let na stabilizaci trasy tahu R67 a systémové koncepční „uvolňování“ území pro fázi, kdy začne být reálná výstavba tahu R 67 v úseku od R 48 po D47 (D1).

VI.4.4.2. Problematika průtahu sil.I/11 v Ostravě – Vítkovicích

Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky, zajišťující západo - východní vazby a v současné době je trasou zařazenou do tzv.motivu „slezského kříže“.

Zatížení v Ostravě v úseku mezi Vítkovicemi a Kunčicemi dosahuje až 31000 voz/24 hod a úrovně světelné křižovatky v oblasti Vítkovic jsou již na hraně jejich výkonnosti a jsou zdrojem kongescí dopravy.

Pro návrh dostavby řešení je navrhován postup, umožňující rozdělení relativně velkého objemu finančních prostředků do dílčích kroků. Součástí těchto opatření je i zohlednění záměru na vybudování průmyslové zóny Ostrava – Dolní oblast Vítkovice, která se nachází v jižní oblasti Vítkovic. V této ploše, která má relativně malou ekologickou zátěž je navrhováno situování průmyslové zóny s přímým napojením na základní komunikační města a s přímou obsluhou veřejnou osobní dopravou. Jedná se o záměr na revitalizaci t.č. nevyužívaných průmyslových ploch. Záměr na výstavbu průmyslové zóny by mohl být impulsem pro řešení této části dopravní infrastruktury s možným nalezením finančních zdrojů z titulu revitalizace ploch brownfieldů.

Navrhovaný princip postupného budování dopravní infrastruktury umožňuje flexibilitu postupu revitalizace území Dolní oblasti Vítkovic a mohl by přispět k dostavbě této části komunikačního motivu „slezského kříže“. Jedná se o prvotní náměty vyžadující podrobnější prověření.

Shrnutí: Při prosazování záměru rekonstrukce křižovatek na ul.Rudné, zejména křižovatky ul.Místecké a Rudné je třeba argumentovat tím, že se jedná o jednu ze dvou vážných dopravních závad na tzv. Slezském komunikačním kříži v Ostravě (druhou závadou je vedení sil.I/11 přes Porubu kolem Domova sester a Slovanu, zde je ale připravováno řešení výstavbou prodl.ul.Rudné). Jedná se o problém, jehož řešení je v zájmu města Ostravy i Moravskoslezského kraje.

Důležitou podmínkou bude získání prostředků na dostavbu napojení území Dolní oblasti Vítkovic novou křižovatkou (původní záměr pro napojení areálu Carrefoure)

VI.4.4.3. Problematika tahu sil.I/56 v úseku Frýdek-Místek – Frýdlant n.o.

Zastavěné území Frýdku-Místku výhledová trasa sil.I/56 míjí západním obchvatem v peáži po rychlostním tahu R48 a pokračuje po stávající čtyřpruhové komunikaci směrem do Frýdlantu n.O v kategorii S 16,5/90 se zatížením v rozmezí 9100 až 19000 voz/24 hod. Od Frýdlantu n.O. dochází k rozpadu tohoto tahu do dvou dvoupruhových komunikací, které vytvářejí funkční linii podbeskydského přivaděče ve vazbě R56-R48 z Frýdku Místku (Ostravy) na Ostravici, Čeladnou, Kunčice p.O. a Frenštát p.R. ŘSD ČR potvrdilo, že stávající profil směrově nedělené komunikace je považován za konečné uspořádání tohoto úseku extravilanového tahu sil.I./56 a ani s ohledem na požadavky ČSN 73 6101 tento profil měněn nebude.

Shrnutí: Za zásadní dopravní závady lze označit průsečné křižovatky v Bašce, místní část Kunčičky u Bašky a v místní části Hodoňovice. Obsahem platné ÚPD není řešení této kolize - územní plán předpokládal zachování současného stavu. Kromě odstranění přímých kolizních manévrů křížení a levého odbočení je proto doporučováno do platné ÚPD zahrnout a studijně prověřit i obecný požadavek na dobudování alespoň redukováných délek připojovacích a odbočovacích pruhů ve stávajících i navrhovaných mimoúrovňových křižovatkách. Platným záměrem je dobudování MÚK ve Frýdlantu n.O. Komplikace způsobí i neřešená problematika dopravního napojení území po výstavbě jižního obchvatu tahu R48.

VI.4.4.4. Problematika tahu I/57 v Hradci nad Moravicí

Silnice I/57 je významným komunikačním tahem na území Moravskoslezského kraje. Přes Opavu je sil.I/57 v současné době vedena v péři se sil.I/11, ve výhledu je možné její vedení obchvatem. V průtahu přes Hradec nad Moravicí dosahuje zatížení intenzit cca 11000 voz/24hod. Pro řešení průchodu silnice I/57 přes město Hradec nad Moravicí je proto v první fázi navrhována rekonstrukce stávajícího průtahu s prvky dopravního zklidnění, ve výhledu bylo v platném ÚP VÚC navrhováno vybudování obchvatu až za městskou část Kajlovec s možným etapovým napojením severně m.č.Kajlovec.

Při hledání možností vedení obchvatu byly v rámci zpracované vyhledávací studie posuzovány čtyři základní koridory - západní koridor, centrální koridor, a dva východní koridory. Na základě vyhodnocení byly pro další rozpracování doporučeny již pouze varianty východních koridorů – trasa dle ÚPD s tunely (viz. příloha), variantní trasa s tunely (viz příloha – situace varianty C) a odklonová trasa (viz příloha – situace varianty D). Tato varianta byla navržena v závěru dopracování ideových variant, na základě vyhodnocení střetů všech variant rozvíjejících ideu přeložky dle ÚPD. Tato trasa sledovala vedení přeložky po východním okraji přírodní partie v koridoru cca Bohučovice – Jakubčovice – Skřípov – Březová. Varianta D v kombinaci s úsekem dle varianty C byla po vyhodnocení vybrána jako výsledná verze.

Shrnutí: Pro výstavbu obchvatu Hradce n.Moravicí se z hlediska ochrany životního prostředí a obyvatelstva jeví jako nejvýhodnější varianta nejvýchodnější, vedená v blízkosti obcí Jakubčovice a Bohučovice. Průchod NRBC Moravice je zde sice také ve značném rozsahu, trasa však vyžaduje podstatně menší zásahy do lesních porostů a mívá maloplošné chráněné území Záviliší. Takto vedená trasa rovněž může sloužit jako obchvat Jakubčovic a Bohučovic, což je žádoucí s ohledem na existenci kamenolomu Bohučovice, jehož veškerá výroba kameniva je přepravována přes Bohučovice silniční

dopravou. Vedením obchvatu mimo jádro lesních porostů a mokřady budou současně minimalizovány negativní vlivy na ohrožené a zvláště ohrožené druhy.

VI.4.4.5. Dostavba a modernizace dopravní infrastruktury v oblasti Mošnova

Lokalita letiště a průmyslové zóny se nachází v blízkosti dvou základních severojižních komunikačních tahů – dálnice D47 (D1) a rychlostní komunikace R 48. Na obou dvou tazích probíhá v současné době výstavba a rekonstrukce. Na tah R48 a D47 (D1) je řešené území napojeno prostřednictvím sil.II/464 a I/58, na nichž je též sledována rekonstrukce a dostavba.

Lze konstatovat, že toto území prochází dynamickým rozvojem a setkává se v něm několik rozvojových záměrů, které jsou podmíněny nezbytnou dostavbou a modernizací dopravní infrastruktury. Při koordinaci všech těchto záměrů sehrává klíčovou roli Moravskoslezský kraj. V zásadě se jedná o následující záměry:

- Modernizace a rozvoj Letiště Leoše Janáčka Ostrava
- Realizace strategické průmyslové zóny Ostrava - Mošnov
- Projekt veřejné logistické zóny Mošnov
- Projekt administrativního a obchodního centra v předletištním prostoru /oblast SOM/
- Modernizace a přeložka sil.I/58
- Modernizace a přeložka sil.II/464
- Projekt kolejového napojení letiště a strategické průmyslové zóny včetně přestupního terminálu pro cestující
- Dostavba a modernizace vnitřní komunikační sítě areálu ve vazbě na modernizaci a dostavbu nadřazené dopravní sítě

V úseku Ostrava – R48 je územně hájena rekonstrukce sil.I/58 v parametrech čtyřpruhové směrově dělené komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami. Navržená trasa přeložky byla koordinována s výstavbou průmyslové zóny a sleduje ochranu obytného území protihlukovým valem s ev.protihlukovou clonou na jeho koruně. V úseku jižně R48 je na sil.I/58 sledován obchvat Příboru a rekonstrukce stávajícího tahu sil.I/58 vč. několika obchvatů. Na sil.I/58 v oblasti Mošnova však dojde však k navýšení o zdrojovou a cílovou dopravu průmyslové zóny a letiště.

Sil.II/464 je severojižní radiální příčka vedená v trase Opava - Raduň - Bílovec - Studénka - Skotnice mezi opavským a novojičínským okresem. Zásadní plánovanou úpravou je obchvat Studénky

– Butovic v úseku od dálnice D47 (D1) po nadjezd sil.II/464 nad tratí ČD č.325, který je t.č. v výstavbě. Vybudováním této přeložky bude zajištěn v zásadě extravilánový charakter vedení tohoto tahu v celém úseku od dálnice D47 (D1) po sil.I/58. Pro další zlepšení parametrů jsou v tomto úseku navrhovány úpravy - homogenizace profilu na kategorii S 9,5/70, rekonstrukce vozovky a oprava mostů, zvětšení poloměru nevyhovujících oblouků, vstřícné uspořádání křižovatek, mimoúrovňové křížení tratě do průmyslové zóny Mošnov a k letišti, rekonstrukce křižovatek a přeložka sil.II/464 do koridoru sil.III/4809 s napojením na novou MÚK – jih na území Mošnova.

Kolejové napojení letiště Mošnov ze stávající trati Studénka – Sedlnice umožní vedení linek dopravy, které spojí letiště Mošnov s terminály dálkové osobní dopravy ve Studénce, Ostravě-Svinově, Ostravě hl.n. a umožní leteckým cestujícím přestupy na dálkové vlaky a opačně z dálkových vlaků nabídnou spojení k letišti Mošnov. Příměstské vlaky bude možno variantně vést v trati Mošnov – Ostrava hl.n. – Ostrava centrum – Havířov – Český Těšín – Mosty u Jablunkova nebo Mošnov – Bohumín – Karviná hl.n. - Český Těšín. V přestupním uzlu Ostrava-Svinov budou navazovat vlaky do Opavy, v Ostravě hl.n. nebo v Ostravě-Kunčicích budou navazovat vlaky do Frýdku-Místku, Frýdlantu n.O.

Shrnutí: Řešené území letiště a průmyslové zóny bude komunikačně napojeno na nadřazené tahy evropského významu - dálnici D47 (D1) a rychlostní komunikaci R48 prostřednictvím modernizované sil.II/464 (obchvat Studénky, směrové úpravy, homogenizace šířkového uspořádání). Úpravy sil.II/464 jsou pro napojení letiště naprosto nezbytné a mají strategický význam. Obdobně lze charakterizovat i kolejové napojení. Prostřednictvím napojení na trať č.325 Studénka – Veřovice bude území letiště a průmyslové zóny Mošnov ve Studénce napojeno na železniční koridorovou trať a má zajištěnu i výhledovou vazbu na vysokorychlostní trať. Obsluha území letiště veřejnou osobní dopravou sleduje zajištění rychlé a dostupné dopravy s max. jedním přestupem pro cca polovinu obyvatel kraje, s kvalitním přípojem na železniční dopravu ve významných železničních uzlech kraje.

VI.4.4.6. Ideový návrh úprav sil.II/475 a I/67 v úseku Havířov – Český Těšín

V průchodu Havířovem je ve směru od Ostravy až po tah R67 (vedený po hranici Havířova a Horní Suché) sledována rekonstrukce stávající komunikace sil.I/11 a II/475 na parametry směrově dělené čtyřpruhové komunikace. V peáži po tahu R67 je sil.I/11 vedena do oblasti Havířova, Životic, odkud pokračuje novou dvoupruhovou komunikací v kategorii S 11,5/80 do Českého Těšína, kde by měla být novou MÚK napojena na tah R48. Po tahu R48 je sil.I/11 vedena do jižní partie Českého

Těšína, odkud vede směrem na Mosty u Jablunkova po stávající trase, jejíž dopravní význam však bude s ohledem na výstavbu tahu R67 oproti současnosti výrazně nižší. Samostatným problémem přeložky sil.I/11 v úseku Havířov – Český Těšín není jen extrémně náročná estakáda nad údolím poblíž Těrlické přehrady, ale i reálnost výstavby další MÚK na tahu R 48 v oblasti Českého Těšína.

Podle názoru zpracovatele jde o záměr, který je ve své sledované podobě nadměrný, který bude mít za následek zásadní negativní dopad na území. Je proto doporučeno hledat řešení, které by se lépe přizpůsobilo náročným terénním podmínkám a ve větší míře využilo stávající silniční síť. Kromě možné korekce dosud sledovaného koridoru je navrženo posoudit též možnost vést vazby sil.I/11 v koridoru sil.II/475 a I/67.

Dokladované variantní řešení obsahuje ideové návrhy na řešení následujících problémových prvků:

- požadavek Karviné na zlepšení parametrů sil.I/67 pro vazby na R 48,
- problematika průtahu sil.I/67 přes zastavěné území obce Chotěbuz,
- nevyhovující napojení sil.I/67 na tah R 48,
- nevyhovující napojení areálu Archeoparku v Chotěbuzi na sil.I/67.

Návrh úprav je dokladován přehlednou situací, která obsahuje řešení níže charakterizovaných prvků. Podle názoru zpracovatele lze tento motiv interpretovat nejen jako přeložku sil.II/475, ale též jaké možný koridor pro přeložku sil.I/11 v parametrech dvoupruhové komunikace cca S 11,5/90 a to pro případ, že by došlo k přehodnocení záměru na její dosud sledované vedení přes Albrechtice. Jedná se o tyto prvky:

návrh přeložky sil.II/475 v oblasti Horní Suché (mimo rámeček situačního výkresu) navazuje na variantní řešení tahu R67 v oblasti Havířova, které sleduje přeložku sil.II/475 severní trasou, přes průmyslový areál bývalého dolu František,

přeložka „druhé větve“ sil.II/475 v úseku Stonava – Karviná, Louky v šířkové kategorii S 11,5/90, která zajistí vazby sil.I/67 od Č.Těšína směrem na Horní Suchou. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci, která by spojovala Havířov přes Horní Suchou s Českým Těšínem. Její realizace je však možná až po odeznění důlních poklesů,

Přeložka sil.I/67 v oblasti Karviná Louky v šířkové kategorii S 11,5/90, vedená nadjezdem nad nově navrhovanou místní komunikací v režimu obytné ulice s minimalizovanou podjezdnou výškou cca 2,5 – 3m,

průtah sil.I/67 přes obytné území Chotěbuzi v oblasti žst.Chotěbuz a křižovatky napojující archeopark. V situačním schématu je dokladován námět na řešení přeložkou podél tratě ČD, který řeší m.j. i nevyhovující napojení areálu archeoparku. Úspornějším řešením je ponechání současného stavu s doplněním středních ochranných ostrůvků na přechodu v prostoru napojení žst na sil.I/67, doplněné o možný námět na úpravu napojení MK,

napojení sil.I/67 na tah R48 je samostatným problémem. Současný stav je možno označit jako nevyhovující nejen z hlediska průjezdu přes obytné území, ale i z pohledu plynulosti a logického navedení tranzitní dopravy přes Český Těšín na tah R48. Dokladované řešení úpravy napojení předpokládá využití volného pole stávajícího mostu R 48 a vychází ze zachování rychlostního charakteru tahu R48.

Shrnutí: Předložený návrh je prvotním ideovým návrhem, který pouze podkladem pro následné prověření a případné zapracování. Kromě výše uvedeného námětu na celkové přehodnocení tahu přeložky sil.I/11 v úseku Havířov – Český Těšín jej však lze chápat též pouze jako soubor dílčích opatření na tahu I/67 s vazbou na II/475.

VI.4.4.7. Problematika tahu I/67 v úseku Karviná – Bohumín

Sil.I/67 je vedena bezprostředně podél hranice a spojuje velká města na severu aglomerace - Bohumín, Karviná a Český Těšín. Pouze v průchodu přes Karvinou má profil čtyřpruhové směrově nedělené a dělené komunikace. Na trase jsou plánovány obchvaty v Bohumíně, Dětmovicích, Karviné a v Loukách. Návrh řešení vychází ze zpracované vyhledávací studie. Komunikace je plánována v šířkové kategorii S 11,5/80. Intenzita na této komunikaci v současné době dosahuje 6000 – 9000 voz/24 hod, na území Karviné dosahuje v oblasti centra až 16000 voz/24hod (poblíž obchodního domu – mimo řešený úsek). Ve výhledu by měla základní potřeby silniční dopravy zajišťovat v širším území rychlostní komunikace R67 trasovaná od Mostů u Jablunkova přes Hnojník, Havířov a Orlovou do oblasti Bohumín, Vrbice, kde by měla být napojena na dálnici D47 (D1). Ve vazbě na výstavbu této rychlostní komunikace je třeba zajistit odpovídající napojení Karviné a Českého Těšína. Z rozboru dostupných podkladů lze odhadnout, že po zprovoznění dálnice lze očekávat na sil. I/67 pro objemy r. 2000 toto zatížení:

- zatížení na sil. I/67 na vjezdu do Bohumína cca 10 000 – 11 000 voz/24 hod.
- zatížení v území mezi Dolní Lutyní a Dětmovicemi cca 13 000 voz/24 hod.

- zatížení na sil. I/67 na vjezdu na vstupu do Karviné cca 14 000 voz/24 hod, v úseku podél nádraží cca 12 000 voz/24 hod.

Z výsledků projednání ideových variant vyplynuly následující závěry pro řešení výsledné varianty v pěti základních částech:

- sil.I/67, Bohumín, průtah - řešení úprav na sil.I/67 dle projektové dokumentace HBH Projekt spol. s r.o. a zohlednění návrhu okružní křižovatky sil.I/67 x sil.III/4711,
- sil.I/67, Dolní Lutyně - modernizace stávající sil.I/67 (redukce počtu křižovatek, dobudování přístupů na zastávky, zlepšení podmínek pro „levá“ odbočení, rekonstrukce křižovatek) v úseku Bohumín sil.I/67 x sil.III/4711 – Dolní Lutyně, východ (hranice katastru Dolní Lutyně a Dětmovic),
- sil.I/67, Dětmovice - přeložka sil.I/67 mimo zastavěné území Dětmovic – výběr varianty severní trasy přeložky.. Po dohodě s ŘSD ČR byl návrh řešení v severním koridoru v oblasti EDĚ dopracován o průkaz reálnosti variantního směrování přeložky silnice I/67 do trasy „obslužné“ komunikace původně sledované průmyslové zóny Dolní Lutyně, vč. zohlednění připravované výstavby areálu Baumit.
- sil.I/67, Karviná, západ (rybníky) - přeložka sil.I/67 mimo zastavěné území Karviné kde bylo rozhodnuto o sledování varianty řešení s přeložkou v oblasti rybníků. Navržené řešení předpokládá zlepšení ochrany obytného území před povodněmi, vyloučení zásahu do břehové partie rybníků a využití území mezi řekou Olší a přeložkou pro přírodní partii (kompenzace v území za dopady budování trasy přeložky).
- sil.I/67, Karviná, průtah - modernizace stávající sil.I/67 v úseku Karviná, průmyslová zóna – Karviná MÚK sil.I/67 x I/59. Po jednání s městem Karviná bylo dopracováno výsledné invariantní řešení s okružními křižovatkami v křižovatce ul.Nádražní s ul.Havířskou a ul.Nádražní s rampou MÚK se sil.I/59, které v oblasti severního konce v oblasti průmyslové zóny nevyklučuje různé varianty řešení a obsluhy území.

Shrnutí: Studie je jedním z podkladů pro zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje a pro aktualizaci ÚP jednotlivých obcí. Její zpracování vyplynulo m.j. i ze závěrů předchozích jednání zástupců obcí, kraje a ŘSD ČR k dopravní problematice této části regionu. Cílem studie bylo

stabilizovat trasu výhledové silnice I/67. Zpracovaná dokumentace bude sloužit jako podklad v územně plánovací činnosti pro stabilizaci trasy výhledové přeložky sil.I/67. Následně však nastala na území Dětmovic komplikace, kdy se stavebnímu úřadu nepodařilo nalézt důvody, jak zabránit povolení výstavby průmyslového areálu poblíž areálu EDĚ, přímo v trase přeložky sil.I/67.

Z pracovního jednání zpracovatele studie se zástupci OÚ Dětmovice v 12/2007 vyplynul následující závěr a doporučení:

v případě realizace průmyslového areálu na úpravu uhlí mezi areálem fy.Baumit a tratí ČD je již zcela vyloučeno napojení severní trasy přeložky sil.I/67 do stávající sil.I/67 v úseku mezi Dětmovicemi a Dolní Lutyní dle varianty schválené ŘSaD ČR, tak jak bylo navrženo v zadání zásad územního rozvoje MSK z 12/2007

průchod trasy přeložky sil.I/67 v koridoru podél tratě ČD směrem na Bohumín (za dané situace zřejmě jediná teoretická možnost pokračování severní přeložky) je podmíněn uvolněním pásu území mezi budovanými areály v oblasti EDĚ pro vedení přeložky sil.I/67 na estakádě a pro souběžně vedenou obslužnou komunikaci po terénu. V této verzi je třeba zohlednit skutečnost, že se v oblasti Bohumína chystá výstavba přeložky sil.I/67 vč. „skřečoňského“ nadjezdu nad tratí ČD a tento námět nesmí výše uvedenou investici v Bohumíně zpochybnit!

za předpokladu dořešení výše uvedených problémů bude nutno přeřešit uspořádání křižovatky se stávající příjezdovou komunikací k areálu EDĚ (prodl.sil.II/474) - doporučeným řešením je styková křižovatka (obdobné uspořádání jako na předchozích úsecích), které zvýší bezpečnost křižovatky

Způsob dořešení kolize hájeného koridoru a záměru na výstavbu průmyslového areálu je již v působnosti zpracovatele podrobnější technické studie přeložky sil.I/67 a obcí, jejichž územím trasa prochází.

VI.4.4.8. Problematika průtahu sil.I/11 v oblasti Opava, Komárov

Na území kraje plní tato komunikace v současné době funkci významné příčky, zajišťující západ - východní vazby. V úseku přes Opavu je komunikace vedena centrem města a její zatížení roste až na 29000 voz/24 hod a dostává se na hranici výkonnosti dvoupruhového uspořádání. Těsný kontakt s obytnou zástavbou a nevyhovující šířkové uspořádání jsou jedním z dopravních problémů

Opavy. V úseku Opava, Komárov – Mokré Lazce byla doposud sledována homogenizace šířkového uspořádání stávající dvoupruhové komunikace s intenzitami RPDI cca 15000 voz/24 hod na čtyřpruhovou nedělenou komunikaci v kategorii MS 15,5/80, vč. vybudování podjezdu pod tratí ČD č. 316 v Opavě - Komárově. Toto řešení je v současné době přehodnocováno.

Z hlediska dosažení požadovaných parametrů se při respektování daných limitů jeví jako možné řešení prověření vedení přeložky ve třech potenciálních koridorech:

- variantní odklonová severní trasa předpokládající vedení v kontaktu s přírodní partií řeky Opavy (trasa je t.č. prověřována pro Magistrát města Opavy)
- variantní odklonová jižní trasa předpokládající v oblasti Nových Sedlic přeložku silničního tahu I/11 směrem k trati ČD a následně pak vedení po jižní okraji zástavby městské části Opava-Komárov směrem ke Kylešovicím. Podmínkou je koordinace se záměrem na výstavbu logistického areálu fy.Galena v oblasti Komárova.
- kombinovaná trasa sever + jih, předpokládající v úseku od Nových Sedlic po přejezd tratě ČD vedení podél železniční tratě, s nadjezdem tratě ČD přibližně v oblasti žst.Opava Komárov (tj. před vlečkou do areálu fy.Balakom) s prodloužením po jižní obchvat Opavy Kylešovic

Po vybudování přeložek sil.I/11 v úseku Otrava – Mokré Lazce lze v oblasti Opava, Komárov očekávat intenzity dopravy v pracovním dni cca 25 000 voz/24 hod. Z toho důvodu je pro všechny výše jmenované koridory je doporučovaným společným etapovým řešením rozšíření dvoupruhového úseku sil.I/11 v Opavě, Komárově na čtyřpruhovou směrově nedělenou komunikaci s nezbytným rozřazením a úpravami pro příčné a podélné vazby pěších a cyklistů, doplněné o etapovou přestavbu železničního přejezdu tratě ČD č.316 na směrově dělený čtyřpruhový přejezd (obdobu plánované rekonstrukce úseku sil.I/44 v místě přejezdu tratě ČD v Opavě u areálu Ostroj).

Shrnutí: Předložený návrh je variantním řešením návrhem, které akceptuje záměr ŘSD na prodloužení extravilanového charakteru tahu sil.I/11 od hranic území obce Nové Sedlice dále do urbanizovaného území údolní nivy Opavy, který však reflektuje dané územní limity. Uspořádání tahu a zejména křižovatek by mělo zachovat povolené jízdní rychlosti 90 km/hod v parametrech požadovaných pro rychlostní komunikaci, uspořádání tahu musí zohlednit předpokládaný trend dostavby území. Stavba bude podmíněna výkupem a náhradní výstavbou některých objektů zejména

v případě kombinované varianty v území podél tratě ČD. Samozřejmostí bude provedení protihlukových opatření (protihlukový val s protihlukovou clonou na koruně, doplněný o výsadbu vzrostlými stromy pro odclonění obytné zástavby do hluku komunikace a event.i tratě ČD. Za nezbytné je považováno provedení etapových opatření na stávajícím průtahu a to v okamžiku zprovoznění přeložky sil.I/11 v úseku Mokré Lazce – Ostrava, kdy je v důsledku růstu atraktivity tahu očekáván propočetní nárůst dopravy o cca 25%.

Řešení výhledového vedení sil.I/11 v oblasti Opava, Komárov je jedním z neproblematičtějších prvků komunikační sítě kraje, kde se střetává územně-plánovací i realizační problematika.

VI.4.4.9. Etapové úpravy sil.I/11 v úseku Hrádek – Třinec, Nebory

Současná silnice I/11 vede na české straně v nevyhovujících směrových a výškových parametrech přirozenými centry historických sídel Jablunkova, Hrádku, Bystřice a Vendryně – dále Českého Těšína, Ropice, Střítěže a Hnojníku. V důsledku hospodářského růstu a rozvoje ekonomických vazeb mezi Českou republikou, Slovenskem a Polskem je stávající dvoupruhová vozovka přetížena a např. v průtahu Vendryně dosahuje její zatížení intenzit více jak 20 tis. vozidel/24 hod (jedná se o hodnoty RPDÍ, zatížení pracovního dne dosahuje hodnot vyšších, odhadem cca 25000 voz/24 hod). Zatížení způsobuje kongesce dopravního proudu, jízdu v kolonách a zpomalení až zastavení silniční dopravy. Současně s tím dochází k přímému působení hluku, otřesů, exhalací a dopravní nehodovosti na přilehlé obytné území a jeho obyvatele. Možnosti ochrany kvality života jsou ve stávajícím uspořádání silnice v podstatě vyčerpány.

Do doby, než bude vybudovaná přeložka I/11 je třeba vhodnými opatřeními zajistit co největší průjezdnost stávající sil I/11, obsahující potenciální úpravy na tahu I/11:

. vytvoření samostatných pruhů pro levé odbočení

úpravy stávajícího světelného signalizačního zařízení (SSZ)

návrh nového SSZ

zlepšení řazení v křižovatkách

úpravy příčných pěších vč. nasvětlení a dalších úprav pro výšení bezpečnosti

Samostatnou přílohou je dále dokladován návrh potenciálních objízdných tras. Zpracovatel si je vědom toho, že jejich šířkové uspořádání a technický stav je předurčuje pouze k využití v případech krajní nouze, v případě, že dojde ke kolapsu dopravy na sil.I/11. Některé z nich jsou využitelné pouze pro místní obyvatele „znalé“ dopravní situace, některé by mohly být po prověření vyznačeny jako potenciální krizové trasy, které by byly „aktivovány“ např. prostřednictvím pokynů Policie ČR.

Shrnutí: Stávající sil. I/11 je v současné době již na hranici své kapacity. S nárůstem osobní a převážně těžké nákladní dopravy v roce 2009 v souvislosti se spuštěním provozu automobilky Hyundai v Nošovicích a jinými aktivitami např. v průmyslové zóně v Třinci – Balinách, lze očekávat ještě zhoršení situace na této komunikaci a to nejen v úseku Třinec-Vendryně – Bystřice, kde už je dnes situace velmi problematická, ale i v ostatních úsecích, kde se budou častěji vytvářet kolony. Hlavním úkolem je opatření pro dodržení plánovaných termínů výstavby přeložek na sil.I/48 a I/11 a modernizace tratě č.322 dle vládního usnesení č.550 ze dne 10.května 2006, s možnou etapizací, sledující omezení kritické situace na stávající silniční síti na co nejkratší dobu.Pro období do r.2012 je nutno provést „krizová opatření“ na tahu I/11. Dokladované návrhy jsou prvními ideovými návrhy, jak by bylo možno situaci alespoň částečně řešit. Komplikovanost a velmi omezený prostor vyžaduje spolupráci s dotčenými obcemi pro získání podpory. Cílem předložených námětů je využití dostupných rezerv pro omezení funkceschopnosti na co nejmenší míru. Součástí navrhovaných opatření by mohlo být i alternativní krizové řešení veřejné osobní dopravy. Souběžně prováděná rekonstrukce koridorové tratě navíc znemožňuje i potenciální možnost využití systému ROLA pro dopravu kamionů po železnici. Cílem etapových opatření je omezení problémů, vyplývajících z kompletnosti dopravní sítě až po zahájení provozu továrny Hyundai v Nošovicích a reakce na dramatický nárůst přeshraniční dopravy. Jedná se pouze o krátkodobá a dočasná opatření, navrhovaná ve prospěch propustnosti hlavních tahů na úkor jiných funkcí v území s cílem zajistit dopravní funkci komunikační sítě a obsluhu území vč.dopravních nároků investice Hyundai. Situace samotná není řešitelná bez připravované investice do státní silniční sítě na tazích I/48, I/11 a I/68 a do modernizace tratě č.322.

VI.4.4.10.Etapové úpravy sil.I/48 ve Frýdku - Místku do doby výstavby obchvatu

Silnice I/48 je součástí páteřní sítě tzv. „slezského kříže“, význam této komunikace postupně roste nejen v důsledku hospodářského rozvoje, ale i nárůstu přeshraniční, zejména nákladní dopravy v důsledku otevření hranic. Výrazný nárůst dopravy vede k tomu, že na sil.I/48 na průtahu Frýdkem-Místkem dochází již dnes v období dopravních špiček k vyčerpání kapacity komunikací a ke kongescím

dopravy. Provedené rozbory potvrzují významný dopad vlivu investice Hyundai v průmyslové zóně Nošovice na dopravní infrastrukturu Moravskoslezského kraje, zejména sil.I/48, I/68 a I/11.

Řešením je omezení problémů, vyplývajících z vybudování obchvatu sil.I/48 až po zahájení provozu továrny v Nošovicích s doporučením, aby místní autority zavedením monitorovacího systému (obdobně jako kraj pro výstavbu páteřní sítě) sledovaly krátkodobá a dočasná opatření, navrhovaná ve prospěch propustnosti hlavního tahu I/48 na úkor jiných funkcí v území, s cílem zajistit funkceschopnost komunikační sítě a obsluhu území, vč.dopravních nároků vyvolaných investicí Hyundai.

VI.4.4.11.Úpravy sil.II/476 v Třinci

Za hlavní motiv komunikační sítě centra Třince lze označit kříž komunikací ul.Frýdecká (sil.II/476) a 1.máje (II/468). Z hlediska širších dopravních vazeb je třeba počítat s reálnou dopravní situací, kdy v důsledku opožděné výstavby přeložky sil.I/11 v úseku Jablunkov – R48 dojde s ohledem na nedostatečnou kapacitu stávající sil.I/11 a její krajně nepříznivé šířkové a sklonové poměry k převádění části dopravy pro směr na Český Těšín na sil.II/476.

Z kapacitního posouzení vyplynulo, že křižovatka ul. Frýdecká a ul. Jablunkovská bude vždy problémová ve špičkovém období, pouze v případě úpravy řazení a dostavby propojky mezi ul. Jablunkovskou a ul. Lidickou, by kritická intenzita snížila pod horní hranici labilního pásma. Přínosem pro dílčí zvýšení kapacity této křižovatky by ještě mohlo být rozšíření stávající ul. Frýdecké směrem západně ul. Frýdecké mezi ul. Jablunkovskou a ul. Lidickou na 4 průběžné jízdní pruhy.

Křižovatka ul. Frýdecká x ul. Lidická – dnes neřízená křižovatka – po osazení SSZ (světelně signalizačního zařízení) vyhovuje prognózovaným zátěžím za předpokladu, že bude provedeno nezbytné rozřazení a bude vybudována propojka mezi ul. Lidickou a ul. Jablunkovskou.

Vybudováním propojky bude kompletován „okruh“ kolem centra, který svým roštovým uspořádáním umožní rovnovážné rozdělení dopravních zátěží do obou strategických křižovatek na ul. Frýdecké, sil.II/476.

Shrnutí: Z provedené analýzy jednoznačně vyplývá doporučení na zamítnutí záměru dopravního zklidnění ul.1.máje, sil.II/468 způsobem navrženým v regulačním plánu. Důsledkem takové úpravy by bylo zkolabování dopravy v centrální části města. Záměr regulačního plánu na výstavbu propojky se

naopak prokázal jako vítané alternativní propojení, které dokáže v období dopravních špiček redistribuovat zdrojovou a cílovou dopravu na dvě křižovatky na ul.Frýdecké a vyrovnat jejich zatížení.

Z výsledků hodnocení vyplývá doporučení na rozšíření ul.Frýdecké mezi ul.1.máje a Lidickou na profil čtyřpruhové komunikaci s nezbytným posílením řadicích prostorů, které jsou jedinou reálnou možností (kromě liniové koordinace), na zvýšení celkové kapacity tohoto tahu. Návrh opatření na zajištění dostatečné výkonnosti komunikační sítě v centru města Třince je třeba vnímat jako součást souboru opatření „krizového scénáře“ na zajištění funkceschopnosti sil I/11 a I/68 v úseku Jablunkov – R48.

VI.4.4.12.Ostatní náměty na řešení vybraných prvků

V dokumentaci jsou dokladovány i některé další dílčí náměty na úpravy dosud sledovaných prvků dopravní infrastruktury. Jejich charakteristika je obsahem samostatných situačních příloh. Jedná se o následující lokality:

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Těrlicka – návrh prezentuje doplnění sítě o napojení území na plánovaný tah rychlostní komunikace R67

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Frenštátu p.R. na sil.II/483 a I/58 – návrh představuje variantní řešení dosud plánovaného obchvatu. Námět předpokládá využití plánované přeložky sil.II/483 pro peáž se sil.I/58.

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Kunína na sil. I/57 – návrh možných řešení ochvatu reaguje na informaci ŘSaD ČR, že přestavbou tahu I/48 na rychlostní komunikaci bude vyloučeno dobudování další MÚK na tahu R48.

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Oder na sil. I/47 – situace obsahuje nejen dosud sledovaný tah přeložky, ale i variantní úspornou verzi přeložky podél řeky.

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Holasovic na sil. I/57 a Velkých Heraltic na sil.I/11- ideový námět na zásadnější změnu v severní oblasti Opavy

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Horního Benešova na sil. I/11 – možné alternativní trasy přeložky sil.I/11

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Milotic na sil.I/11– možné alternativní trasy přeložky sil.I/11

námět na úpravu komunikační sítě v oblasti Mořkova na sil. II/483 – námět na doplnění výhledových přeložek sil.II/483

VI.4.5.Návrh etapizace dostavby komunikační sítě

Návrh etapizace byl zpracován v souladu se zadáním pro tři návrhové etapy, přičemž stavby jejichž zprovoznění je předpokládáno do konce r.2008 jsou v dokumentaci charakterizovány jako součást stávající dopravní sítě. Dostavbou komunikační sítě se rozumí výstavba ucelených liniových úseků, které zásadním způsobem mění a kompletují komunikační síť. Do této skupiny nejsou řazeny dílčí úpravy bodových závad a rekonstrukce křižovatek. Stavby byly definovány pouze pro tzv.základní komunikační síť, definovanou ve smyslu přijatých zásad hierarchie silniční sítě.

Obsahem této kapitoly je stručná charakteristika jednotlivých etap. Podkladem pro etapu r. 2009 – 2013 byly informace o současném stavu přípravy dostavby dopravní infrastruktury, návrh etapy r. 2014 – 2018 vychází z analýzy potřeb navazující na předchozí etapy. Návrh je dokladován grafickými přílohami B.2.4. „Návrh výstavby komunikační sítě a modernizace železniční sítě v r. 2009-2013“ a B.2.5. „Návrh výstavby komunikační sítě a modernizace železniční sítě v r. 2014-2018“, obsahujícími pro přehled i zakreslení dopravních staveb, které byly zprovozněny v letech 2004 – 2008. Jednotlivé stavby jsou obsahem samostatné tabelární přílohy na následující straně.

Grafickou přílohou č.B.2.6. „Návrh výstavby komunikační sítě a modernizace železniční sítě po r. 2018“ jsou dokladovány ostatní stavby na základní komunikační síti, jejichž realizace je předpokládána až po r.2018.

Poznámka: Odlišnou – fialovou barvou jsou zakresleny ty záměry, u kterých je doporučováno prověřit jejich dopravní význam a případně navrhnout racionálnější řešení.

Ve všech etapách je důsledně odlišnou barvou zakreslováno variantní řešení vybraných prvků oproti dosud sledované koncepci. Do doby potvrzení odlišného řešení je třeba důsledně hájit dosud sledovaný koridor!

BILANCE VÝSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V R.2009-2018 V KM				
Období	Dálnice, rychlostní a směrově dělené komunikace s MÚK	Ostatní silnice I.třídy	Silnice II.a III.třídy	celkem
2004-2008	52	2	7	61
2009-2013	124	59	27	210
2014-2018	25	74	13	112

Návrh **etapy r. 2009 – 2013** lze charakterizovat následujícími základními motivy dostavby páteřní komunikační sítě a vybraných návazných tahů:

Dostavba dálnice D47 (D1) vč. dálničních přívaděčů - I/56, Ostrava - prodloužená Místecká, I/47, Ostrava Severní spoj, sil.I/57 Fulnek – Hladké Životice, I/67 Bohumín, Skřečůň – obchvat a sil.II/464 Bílov – Studénka a přeložka III/4785, Ostrava, Nová ul.Bílovecká

Kompletace tahu R48 vč. napojení na sil.I/56 a MÚK pro napojení PZ Nošovice

Kompletace přeložky sil.I/11 v úseku Jablunkov – tah R48

Rekonstrukce a dostavba sil.I/11 pro vazby Ostrava – Opava

Zprovoznění prvního úseku severního obchvatu Opavy – sil.I/11

Výstavba severního obchvatu sil.I/57 v Krnově pro zlepšení příhraniční trsy pro dopravní obsluhu severozápadní části regionu a zlepšení vazeb na polskou dálniční síť

Rekonstrukce a dostavba průtahu sil.I/11 v Ostravě - Vítkovicích

Přeložky sil.I/58 v úseku příbor – Skotnice – Mošnov pro zlepšení napojení PZ Mošnov a Kopřivnice

Rekonstrukce sil.I/11 v Havířově vč. výstavby MÚK v oblasti okružní křižovatky v přednádraží a zahájení výstavby obchvatu Havířova v polovičním profilu

I/57, obchvat Hradce nad Moravicí

I/67, jižní obchvat Karviné

II/461, Opava, jižní obchvat v parametrech sil.I.třídy

II/478, Ostrava v úseku II/470, Vratimov – sil.I/58, Ostrava, jako komunikační napojení průmyslové zóny Hrabová plnící dočasně i funkci tzv. „jižní tangenty“

Návrh **etapy r. 2014 – 2018** lze charakterizovat následujícími základními motivy dostavby páteřní komunikační sítě a vybraných návazných tahů:

výstavba prvních úseků přeložek sil.I/56 pro vazby Ostrava – Hlučín - Opava

výstavba prvních úseků tahu R67

kompletace severního obchvatu sil.I/11 Opavy

výstavba prvních úseků přeložek na sil.I/45 pro vazby hranice Krnov – Bruntál

zlepšení vazeb na hraniční přechody s Polskem výstavbou nových komunikací – sil.I/45 Krnov, sil.I/46 Sudice - Hněvošice – Sciborzyce Wielke – Služovice (podmíněno výstavbou úseku i po polském území), sil.III.4689+III/4754 (výhledová sil.II.třídy), Karviná, vazba na hraniční přechod, rekonstrukce křižovatky sil.I/67 x R48

Přeložky I/57 pro vazby Krnov - Bartultovice

I/67, Karviná – Bohumín a úpravy v úseku Karviná – Český Těšín vč. rekonstrukce MÚK s tahem R48

prodloužená II/461, Opava, západní obchvat v parametrech sil.I.třídy

rekonstrukce a dostavba „podbeskydské trasy“ ve vazbě na rozvoj a urbanizaci tohoto území - II/483 přeložka Frenštát p.R., II/483 přeložka Čeladná

dostavba dalších vybraných úseků silniční sítě pro odstranění kolize s železniční dopravou, ve vazbě na dostavbu centra Ostravy a.j.

Samostatnou grafickou přílohou č. B.2.6. Návrh výstavby komunikační sítě a modernizace železniční sítě po r. 2018 je dokladován návrh výstavby **po r.2018** na tzv.základní komunikační síti kraje, definované v návrhu hierarchie komunikační sítě.

VI.5.Železniční doprava

Lze konstatovat, že provedená modernizace koridorových tratí je určitým předstihem v modernizaci železniční sítě, na který navazuje modernizace dalších úseků koridorových tratí směrem na hranice se Slovenskem a Polskem. V některých úsecích (např.Hrádek) je rekonstrukce tratě úzce svázána s rekonstrukcí silniční sítě. Mezi vybrané záměry rozvoje železniční sítě pro nejbližší období patří zejména:

výstavba vlečky do areálu automobilky Hyundai (HMMC)

optimalizace a elektrizace tratí Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek- Český Těšín

zahájení výstavby III.železničního koridoru úseku Bystřice n.O. - Mosty u Jablunkova a úseku Český Těšín – Bystřice n.O.

VI.5.1.Definice základní železniční sítě

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji je tvořena těmito úseky celostátních a regionálních drah:

Trať č. 270 – Bohumín – Přerov (celostátní dráha, zařazena do evropského železničního systému - II.tranzitní železniční koridor)

Trať č.320 – Bohumín – Petrovice u Karviné –Polsko, celostátní dráha, zařazena do evropského železničního systému - II.tranzitní železniční koridor

Trať č. 320 – Dětmárovice – Mosty u Jablunkova –Slovensko, celostátní dráha , zařazena do evropského železničního systému - III. tranzitní železniční koridor

Trať č. 323 – Ostrava - Valašské Meziříčí, celostátní dráha

Trať č. 321 – Ostrava- Svinov – Český Těšín, Polanka nad Odrou – Ostrava–Vítkovice, celostátní dráha, zařazena do evropského železničního systému - trať transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN)

Trať č. 316 - Ostrava Svinov- Opava východ, celostátní dráha

Trať č. 310 - Opava východ – Krnov- Valšov-(Olomouc), celostátní dráha

Trať č. 292 – Krnov-Jindřichov ve Slezsku-(Jeseník), celostátní dráha

Trať č. 322 – Český Těšín – Frýdek-Místek, regionální dráha

Trať č. 325 – Studénka – Veřovice s budoucím odbočením Sedlnice – Letiště Leoše Janáčka Ostrava Mošnov, regionální dráha

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji tvoří úseky celostátní dráhy a dvě regionální dráhy. Na těchto úsecích celostátních drah a regionálních drah leží z hlediska Moravskoslezského kraje nejvýznamnější zdroje a cíle osobní a nákladní dopravy a případně jsou významné pro tranzitní dopravu. V těchto úsecích tratí se provedly nebo budou provádět z hlediska celostátního i z pohledu potřeb Moravskoslezského kraje nejvýznamnější investiční akce.

Viz přílohy na následujících stranách:

Schéma základního uspořádání stávajících traťových úseků

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji

Největší traťové rychlosti na jednotlivých úsecích železničních tratí

Navrhované výhledové traťové rychlosti na stávajících tratích

Průměrné cestovní jízdní doby a rychlosti - rychlíky a spěšné vlaky (stávající stav)

Průměrné cestovní jízdní doby a rychlosti - osobní vlaky (stávající stav)

Stávající časová dostupnost moravskoslezského regionu, výhledová časová dostupnost z ŽST Ostrava hl.n. do jednotlivých částí regionu

Objem přepravy mezi významnými železničními stanicemi

Frekvence cestujících v železničních stanicích

VI.5.1. Výhledové modální rozdělení přepravních proudů mezi vybranými městy v MSK

Matice rozdělení výhledových přepravních proudů r. 2015

		Havířov	Karviná	Orlová	Bohumín	Český Těšín	Třinec	Jablunkov	Opava	Hlučín	Nový Jičín	Frydek-Místek
Ostrava	VLAK	5743	4178	x	4218	2747	712	240	4553	x	1286	4860
	BUS	6545	1564	4230	2297	1725	363	127	1440	7906	1248	621
	IAD	4964	3424	4450	3777	2913	525	198	2620	2935	1296	3128
	celkem	17252	9166	8680	10292	7385	1600	565	8613	10841	3830	8609
Havířov	VLAK		x	x	232	4380	955	355	121	x	151	815
	BUS		3856	2255	200	3933	365	125	125	221	144	2123
	IAD		3456	2322	367	3289	862	329	348	169	162	1108
	celkem		7312	4577	798	11602	2700	809	594	390	457	4046
Karviná	VLAK			x	2904	3759	1268	322	338	x	55	174
	BUS	34503		3125	2312	3587	842	321	121	122	61	221
	IAD			1625	3702	3691	816	576	288	78	95	288
	celkem			4750	8919	11037	2926	1219	747	200	211	683
Orlová	VLAK				x	x	x	x	x	x	x	x
	BUS				3055	413	221	39	209	98	60	201
	IAD				2145	380	148	63	164	95	58	192
	celkem				5200	793	369	102	373	193	118	393
Bohumín	VLAK					496	557	72	199	x	121	124
	BUS					220	80	26	55	60	60	54
	IAD					645	425	157	223	64	177	141
	celkem					1361	1062	255	477	124	358	319
Český Těšín	VLAK						3456	2420	97	x	101	1242
	BUS						2254	1923	58	55	55	481
	IAD						3224	2242	220	55	165	764
	celkem						8934	6585	375	110	321	2487
Třinec	VLAK							2036	112	x	85	245
	BUS							1925	54	45	24	852
	IAD							2280	165	65	105	625
	Celkem							6241	331	110	214	1722
Jablunkov	VLAK								42	x	63	125
	BUS								12	23	55	235
	IAD								65	33	135	330
	celkem								119	56	253	690
Opava	VLAK									2012	87	106
	BUS									443	45	44
	IAD									1142	75	110
	celkem									3597	207	260
Hlučín	VLAK										x	x
	BUS										34	89
	IAD										58	67
	celkem										92	156
Nový Jičín	VLAK											34
	bus											56
	IAD											74
	celkem											164

Pramen: Dopravní projektování s.r.o.

Matice, která je vztahena k roku 2015, obsahuje přepravní proudy mezi významnými centry osídlení v Moravskoslezském kraji. Matice obsahuje půldenní obousměrný přepravní proud rozdělený

na železniční, autobusovou dopravu a IAD. V matici nejsou zahrnuty výhledové záměry na vybudování tratí pro provoz vlakotramvají ve směrech Ostrava - Hlučín, Ostrava - Orlová a Ostrava - Havířov.

VI.5.1.Návrh organizace osobní železniční dopravy

Moravskoslezský kraj sousedí se Zlínským a Olomouckým krajem v rámci celorepublikového uspořádání, s polským Slezským a Opolským vojvodstvím a se slovenským Žilinským krajem. Železniční osobní dopravu probíhající v Moravskoslezském regionu můžeme rozdělit na :

příměstskou a regionální

rychlou regionální dopravu mezi významnými centry kraje

dálkovou dopravu, která spojuje Moravskoslezský kraj s ostatními kraji České republiky

mezistátní dopravu

Návrh organizace dopravy je zaměřen na osobní regionální železniční dopravu. Osobní drážní doprava je prováděna ve veřejném zájmu, část nákladů dopravce, které není možno pokrýt z jízdného, je uhrazena z veřejných zdrojů. V dálkové železniční dopravě se na úhradě nákladů dopravy podílí stát. V regionální dopravě má nezastupitelné postavení Moravskoslezský kraj, který objednává vlakové výkony a uhrazuje vzniklé náklady dopravci, které nelze pokrýt z vybraného jízdného. Na území Moravskoslezského kraje provozují veřejnou osobní železniční dopravu dva dopravci, České dráhy, a.s. a OKD Doprava, a.s. (na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem).

VI.5.1.1. Organizace dopravy v taktovém grafikonu

V současné době je za nejvhodnější strategii nejen v dálkové, ale i v regionální dopravě považována koncepce taktového grafikonu, jehož hlavním znakem je vysoký stupeň provázanosti mezi všemi prostředky veřejné dopravy. Ve Švýcarsku (koncepte Bahn und Bus 2000) a ve většině zemí Evropské unie je koncepce integrálního taktového grafikonu považována za nezbytný standard veřejných služeb. Účinky zavedení koncepce taktového grafikonu jsou v uvedených zemích naprosto zřejmé - výrazný nárůst přepravených cestujících ve srovnání s obdobím, kdy veřejná doprava byla koncipována nesystematicky (pouze na základě předpokládané poptávky po přepravě).

Zavedení taktového grafikonu v železniční dopravě (zvyšující se nabídka) vede k progresivnímu nárůstu počtu přepravených cestujících a tím i k příznivějšímu vývoji tržeb a pokrytí neuhrazené ztráty. Ve veřejné dopravě (ať železniční nebo autobusové) nelze v prostředí intermodální konkurence dosáhnout vyvážené nabídky odpovídající poptávce. Vždy je nutný převis nabídky v případě nevyhovující časové polohy části přepravního požadavku je realizován celý přepravní požadavek jinou formou, většinou prostřednictvím individuální automobilové dopravy.

Hlavním znakem taktového grafikonu je četná a pravidelná nabídka spojení, která by měla být ekvivalentem k prostorové dostupnosti individuální automobilové dopravy. Všechny spoje určitých skupin nabídky (kategorií vlaků) jsou provozovány v delším časovém období ve své celé trase nebo její podstatné části v konstantních časových vzdálenostech (perioda taktu, interval taktu, doba taktu).

Mezi hlavní výhody integrálního taktového grafikonu lze zařadit např.:

minimální potřebu informací o jízdním řádu pro nepřestupující i přestupující cestující,

snadno zapamatovatelné informace pro libovolná spojení v celé síti

efektivní využití provozních prostředků kontinuálním využíváním ~ možné přizpůsobení infrastruktury struktuře grafikonu

optimální struktura přípojí v uzlových bodech

průběžná spojení bez výrazných čekacích dob v celé síti ~ kvalitní přípoje v přestupních uzlech a uzlových stanicích

Je-li taktový jízdní řád sestaven optimálním způsobem, splňuje základní požadavky cestujících, tj. přesnost, četnost dopravních spojení a pravidelnost obsluhy.

V regionální dopravě se v Moravskoslezském kraji podařilo na železniční síti zorganizovat taktovou dopravu, vlaky v době sedla a na méně frekventovaných tratích jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu, vlaky na frekventovaných tratích jsou vedeny hodinovým taktu a v době špičky v 30 minutovém taktu. V uzlových bodech jsou zachovány optimální vazby mezi vlaky regionální dopravy. Místa, kde se nepodařilo zcela přesně vést vlaky v taktu budou upravena.

VI.5.1.2. Předpokládaný vývoj osobní železniční dopravy

Dálková osobní doprava

Dálková osobní doprava se bude koncentrovat na magistralní trať Suchdol nad Odrou – Ostrava Svinov – Ostrava hl.n. – Bohumín – Karviná hl.n. – Mosty u Jablunkova. Dálková doprava dále bude provozována v traťových úsecích Ostrava Svinov – Opava východ – Krnov – Olomouc/Jeseník a v úseku Polanka n.O. – Ostrava Vítkovice – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín.

Na magistralní trati bude vlaková doprava vedena v taktovém režimu. Předpokládá se vedení těchto základních relací:

Praha – Ostrava hl.n. – Bohumín - Petrovice u Karviné /Čadca, v úseku Praha – Ostrava se předpokládá výsledný interval taktové dopravy 60 min

Brno – Bohumín – Čadca, v úseku Brno – Bohumín, vlaková doprava bude vedena v taktu 60 min

(Budapest/Wien) – Břeclav – Bohumín – (Warszawa), předpokládá se výsledný interval taktové dopravy 120 min.

Taktová doprava dálkových vlaků se předpokládá v úseku (Brno) Olomouc – Krnov ve dvouhodinovém intervalu, v úseku Jeseník – Krnov – Ostrava Svinov ve čtyřhodinovém intervalu. V úseku Polanka n.O. – Havířov - Český Těšín budou vedeny pouze jednotlivé dálkové spoje.

Nejvýznamnější terminály dálkové osobní dopravy:

Bohumín, Český Těšín, Havířov, Karviná hl.n., Krnov, Opava východ, Ostrava-Svinov, Ostrava hl.n., Ostrava-Vítkovice, Ostrava-Kunčice, Suchdol n.O., Studénka, Třinec (výhledově zastávka Třinec-Lyžbice).

Regionální osobní doprava

V regionální osobní dopravě zaujímá významné místo příměstská doprava na Ostravsku. Charakteristické však je to, že Ostrava je jádrovým městem významné aglomerace, ve které se nacházejí i další města střední velikosti (Havířov, Karviná, Frýdek-Místek, Opava, Třinec) a 10 sídel s počtem obyvatel mezi 10 - 40 tis. obyvatel. Doprava tak nemá (jako např. v pražské či brněnské aglomeraci) výrazně radiální dostředný charakter s jednostranným výrazným nárůstem frekvence v těsné blízkosti metropole. Naopak uvedená města generují podstatné tangenciální přepravní vztahy a rovněž významné protisměrné dojíždění v rámci aglomerace (profesní dojíždění a především návštěvy

škol). Významným zdrojem jsou i rekreační přepravy do oblasti Beskyd, Jeseníků, Oderských vrchů a Jablunkovska.

Příměstská doprava na Ostravsku je uvažována v těchto směrech:

Ostrava – Opava – Krnov	57 km
Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. – Ostravice/Veřovice	39/55 km
Ostrava – Karviná – Český Těšín – Mosty u Jabl.	72 km
Ostrava – Havířov – Český Těšín	41 km
(Ostrava) – Frýdek-Místek – Český Těšín	49 km
Ostrava – Suchdol n.O. – Hranice na Mor. (- Přerov)	50 (79) km
Ostrava – Studénka – letiště Mošnov	25 km

Potenciálně lze do širšího výčtu zařadit i směry:

Studénka – Veřovice - (Frenštát p.R./Vlašské Meziříčí)

Suchdol n.O. - Nový Jičín město

Suchdol n.O. – Vítkov (- Budišov n.B.)

Opava východ – Hlučín (-Ostrava)

Návrh vedení linek a intervaly mezi spoji příměstské dopravy na základní železniční síti

• S 1

Krnov - Opava východ – Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Kunčice – Havířov – Český Těšín

Interval 60/30 min. Elektrická jednotka 98 km 110 min.

• S 2

Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. – Bohumín – Karviná – Český Těšín – Třinec – Jablunkov – Mosty u Jabl. - (Čadca)

Interval 60/30 min. Elektrická jednotka 72 km 90 min.

• S3

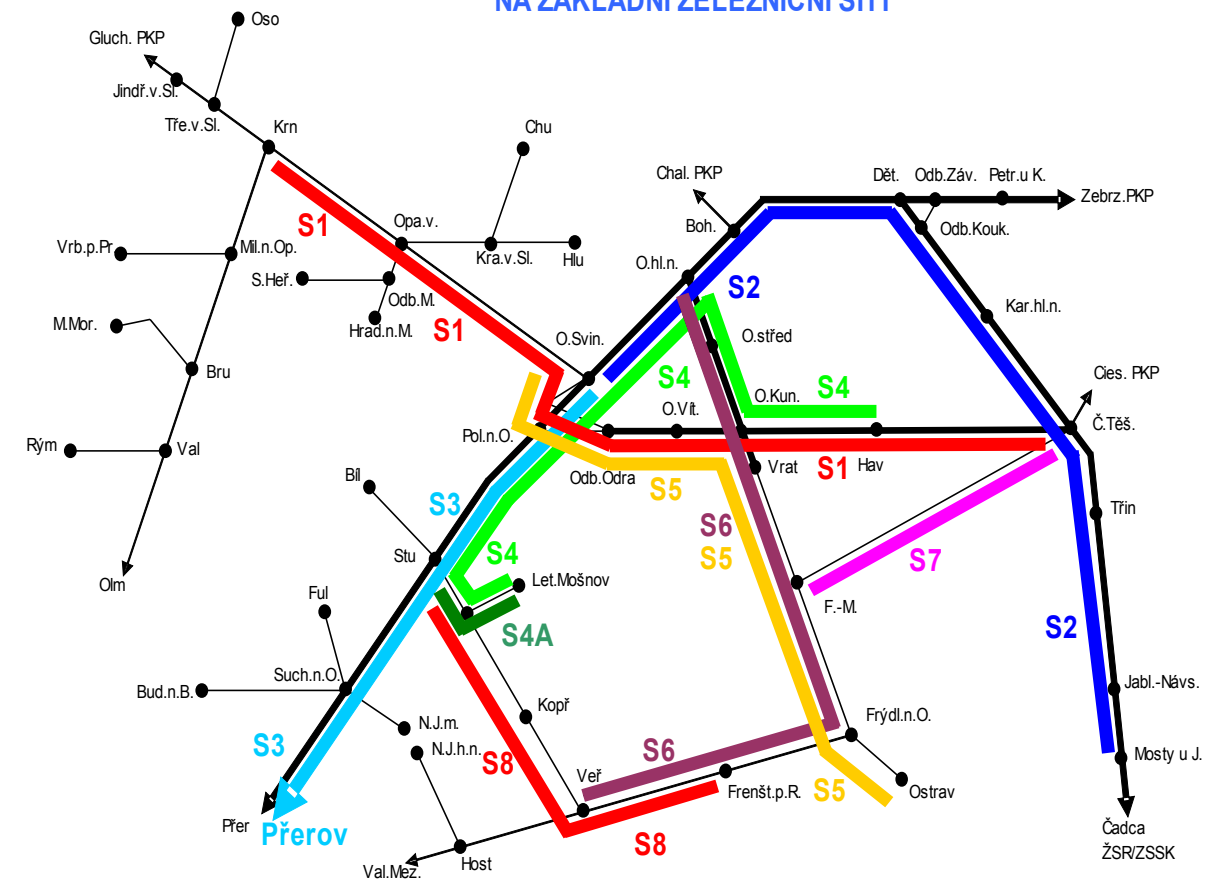
Ostrava-Svinov – Studénka – Suchdol n.O. – Hranice na Mor. (-Přerov)

Interval 60/30 min. Elektrická jednotka 50 (79) km 40 (64) min.

- **S4**
Haviřov – Ostrava-Kunčice - Ostrava střed – Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov – Studénka – Mošnov letiště
Interval 60 min. Elektrická jednotka 49 km 58 min.
- **S4a**
Studénka – letiště Mošnov
Interval 60 min. Elektrická jednotka 9 km 10 min.
- **S5**
(Opava východ) - Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. – Ostravice
Interval 60 min. Elektrická jednotka 43 (71) km 60 (98) min.
- **S6**
(Ostrava-Svinov -) Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Veřovice - (Valašské Meziříčí)
Interval 60 min. Elektrická jednotka 55 (77) km 85 (113) min.
- **S7**
(Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice) - Frýdek-Místek – Hnojník – Český Těšín - (Cieszyn)
Interval 60 min. Elektrická jednotka 27 (49) km 36 (72) min.
- **S8**
Studénka – (letiště Mošnov úvrať) - Veřovice – Frenštát pod Radhoštěm
Interval 60 min. Elektrická jednotka 35 km 40 min.

Navrhují se, aby příměstská doprava na základní železniční síti byla vedena zcela v elektrické trakci pomocí elektrických jednotek.

LINKY REGIONÁLNÍ A PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY NA ZÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍTI



Nabídku příměstské dopravy na Ostravsku na tratích výhledově bez dálkových osobních vlaků se silnými přepravními proudy se navrhuje doplnit o spěšné vlaky systému rychlé regionální dopravy, o tzv. regionální expresy (REx). Po elektrizaci trati Opava východ - Krnov lze doplnit nabídku o vedení vlaků v kategorii regionálních expresů v elektrické trakci v úseku Krnov - Opava východ – Ostrava-Svinov – Ostrava Stodolní (centrum) – Haviřov – Český Těšín – Třinec – Jablunkov–Návsí. Vhodnou tratí se silným přepravním proudem pro zavedení vlaků v kategorii regionálních expresů je trať Ostrava Svinov – Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. – Valašské Meziříčí (Vsetín).

Vedení linek a intervaly mezi spoji rychlé regionální dopravy

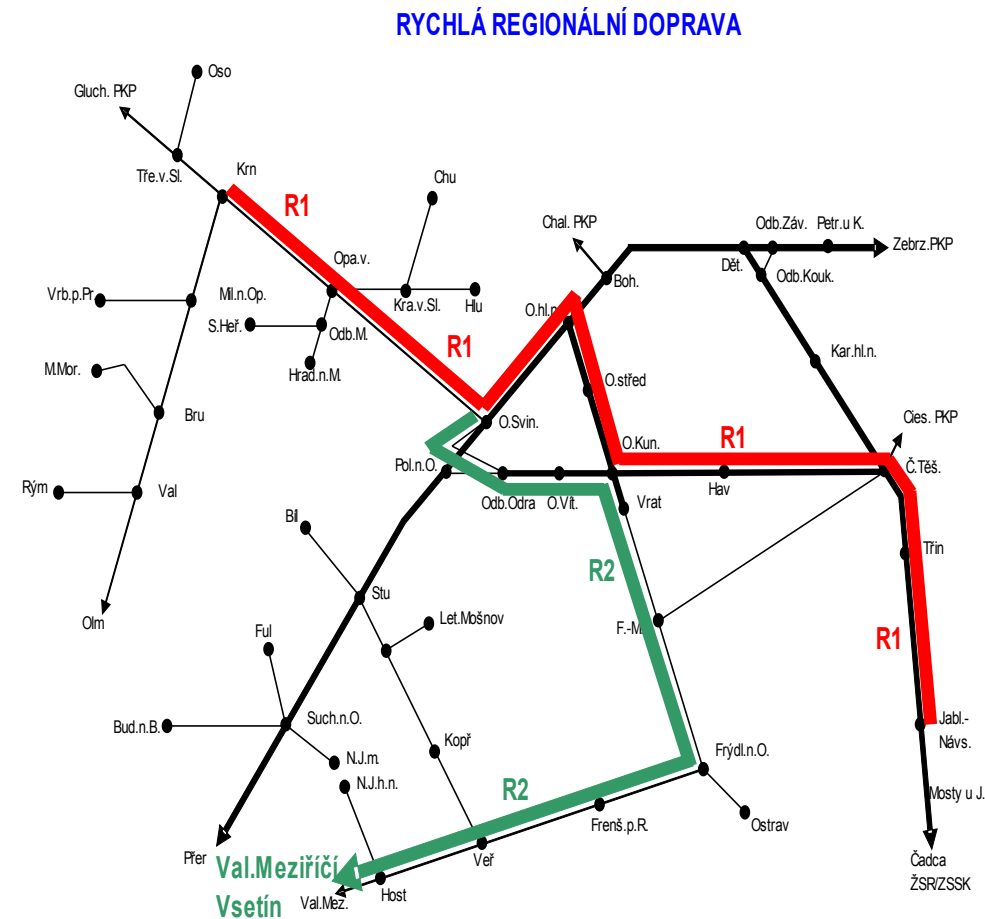
- **R1**
Krnov - Opava východ – Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice – Haviřov – Český Těšín – Třinec – Jablunkov
Interval 120 min. Elektrická jednotka 122 km 106 min.

- **R2**

Ostrava-Svinov – Ostrava-Vítkovice – Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant n.O. - Valašské Meziříčí (- Vsetín)

Interval 120 min. Elektrická jednotka 88 (107) km 86 (100)min.

V Krnově na linku R1 navazují dálkové vlaky do Olomouce, Brna. Linka R1 v úseku Krnov – Ostrava Svinov se prolíná s rychlíkovou linkou Jeseník – Krnov – Ostrava Svinov, která je vedena diesellovou jednotkou.



Cílem Moravskoslezského kraje je vytvořit ucelený systém regionální dopravy, kde železnice je páteří dopravního systému. Na Ostravsku na tratích s nejsilnějšími přepravními proudy soustředit úsilí v železniční oblasti na řešení linek příměstské dopravy a vytvoření systému rychlé regionální dopravy

mezi významnými centry Moravskoslezského kraje v ekologické elektrické trakci. Kromě již připravované elektrizace tratí Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín znamená rozšířit elektrický provoz na úseky Opava východ – Krnov, Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí, Frýdlant n.O. – Ostravice, Studénka – Veřovice. Elektrizace v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí musí ihned navazovat na elektrizaci úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek. Pokud navržený sled výstavby nebude dodržen a dojde k odsunu stavby elektrizace do Valašského Meziříčí, bude příměstská doprava v elektrizovaném úseku Ostrava hl.n. – Frýdek-Místek vzhledem k uspořádání vozebních ramen vedena nadále v diesellové trakci a možnosti elektrického provozu v tomto úseku nebude plně využito.

VI.5.2. Zlepšení obsluhy území vybudováním nových železničních zastávek

Sedlnice zastávka

trať 325, stávající ŽST Sedlnice je situována od obce více než 2 km; nová zastávka v místě průchodu trati severním okrajem obce. Zastávka bude realizována v souvislosti s elektrizací a zkapacitněním trati Studénka – Sedlnice – Mošnov (r.2009-2010).

Ostrava Stodolní (centrum)

trať 323, mezi Ostrava hl.n. a Ostrava střed, zkrácení docházkové vzdálenosti o 10-15 min., bezpřestupové spojení z Frýdku-Místku, Havířova, Opavy do centra Ostravy. Zastávka otevřena 22.11.2007.

Nošovice

trať 322, mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku a zast. Dobratice p.P., význam v souvislosti s PZ Nošovice (HMMC), realizace bude provedena s optimalizací a elektrizací trati (r.2009).

Frýdek – Slezská

trať 322, mezi ŽST Frýdek-Místek a Dobrá u Frýdku-Místku, zkrácení docházkové vzdálenosti pro cca 8000 obyv., v rámci optimalizace a elektrizace trati je vymezen prostor pro zastávku, vlastní realizace zastávky při optimalizaci a elektrizaci trati nebude provedena.

Třinec – Lyžbice

trať 320, mezi ŽST Třinec a zast. Vendryně, 2 km od stávající ŽST Třinec. Rychlíková zastávka v centru města. Při přípravě stavby Optimalizace trati Bystřice n.O. – Český Těšín nedošlo mezi SŽDC a městem Třinec k dohodě o výstavbě zastávky. Výstavba zastávky v rámci této stavby nebude provedena.

Odry – Loučky

trať 276, mezi dopravnou Odry a zast. Jakubčovice n.O., zkrácení docházkové vzdálenosti o 2-2,5 km..

Frenštát pod Radhoštěm město

trať 323, mezi ŽST Frenštát p.R. a ŽST Veřovice v centru města a sídliště, zkrácení docházkové vzdálenosti o 1,5 km.

Dolní Benešov – U kaple

trať 317, mezi dopravnou Dolní Benešov a zast. Zábřeh u Hl. Zastávka v blízkosti sídliště (2000 obyv.) a křížení s komunikací na Bolatice, snížení docházkové vzdálenosti o cca 1,2 km, přestupní místo ODIS vlak-bus.

Havířov – nemocnice

trať 321, mezi ŽST Havířov a zast Havířov Suchá. Zkrácení docházkové vzdálenosti pro cca 15 000 obyvatel o min 1-1,5 km, zjednodušení přístupu do centra, včetně nákupního střediska a nemocnice.

Ostrava – Zábřeh

trať 321, mezi ŽST Ostrava-Svinov a ŽST Ostrava-Vítkovice, v blízkosti významných sídlišť Zábřeh a Výškovice (cca 100 000 obyvatel). Významný přestupní uzel na MHD, v blízkosti rozsáhlé nákupní středisko, zkrácení docházkové vzdálenosti.

Hradec nad Moravicí zastávka

trať 315, v roce 1977 vybudovaná „neveřejná“ zastávka u závodu Braneckých železáren, v rámci projednávání jejího zveřejnění byly zjištěny závažné nedostatky ve stavebním uspořádání a v roce 1996

bylo zastavování vlaků ukončeno. Následné projednávání o uvedení zastávky do normového stavu zatím bez odezvy.

Mankovice střed

trať 276 mezi ŽST Suchdol n.O. a zast Makovice, zkrácení docházkové vzdálenosti až o 2 km.

Ostrava-Kunčice – jižní brána

trať 321, mezi ŽST Ostrava-Kunčice a ŽST Ostrava-Bartovice, zejména pro uvažované potřeby dopravy zaměstnanců huti z oblasti dostupných vlakovou dopravou; byla by využívána i obyvateli severní části města Vratimov.

Staré Město

trať 323, cca v polovině mezi ŽST Frýdek-Místek a ŽST Baška

Budišov nad Budišovkou - východ

trať 276, zkrácení docházkové vzdálenosti pro cca 25 % obyvatel o více než 1 km, dostupnost železniční dopravy pro celé město 5 min.

Krnov – Horky

trať 292, nová zastávka cca 2 km od ŽST Krnov směrem na Jindřichov ve Sl. Zkrátí docházkovou vzdálenost ze severozápadní části města.

Opava – Jaktař

trať 310, nová zastávka cca 1,7 km od ŽST Opava západ směrem na Krnov, umožní bezpřestupní obsluhu oblasti Jaktař, docházková vzdálenost z obce Palhanec cca 10 min.

Kunčice pod Ondřejníkem střed

trať 323, současná obec má délku 5 km. Stávající nádraží je situováno na východní straně obce, navrhuje se nová zastávka cca 2,5 km od stávajícího nádraží směrem na Frenštát p.R. v blízkosti centrální části obce, pro polovinu obyvatel se sníží docházková vzdálenost o min. 2 km.

VI.5.3.Zapojení železnice do IDS, přestupní terminályIntegrovaný dopravní systém

Část železniční regionální dopravy a vybrané spoje v dálkové dopravě jsou zapojeny do integrovaného dopravního systému ODIS. K 9.12.2007 je do ODIS zapojeno celkem 18 železničních linek. Zapojení dalších železničních tratí do linek ODIS se připravuje.

Železniční linky ODIS:

Linka	Vedení linky
901	Opava východ – Ostrava Svinov – Havířov – Český Těšín
902	Jeseník n.O. – Ostrava Svinov – Ostrava hl.n. – Bohumín – Karviná hl.n. – Český Těšín
903	Ostrava hl.n. – Frýdek-Místek – Frýdlant n.O.
904	Ostrava hl.n. – Ostrava Kunčice – Havířov – Český Těšín
910	Opava východ - Krnov
914	Opava východ - Jakartovice
915	Opava východ – Hradec nad Moravicí
916	Krnov – Jindřichov ve Slezsku
917	Opava východ - Hlučín
918	Kravaře ve Slezsku - Chuchelná
919	Třemešná ve Slezsku - Osoblaha
921	Bohumín – Petrovice u Karviné
926	Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
927	Suchdol nad Odrou - Fulnek
928	Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město
929	Studénka - Bílovec
931	Frýdek-Místek - Český Těšín
932	Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice

Organizace dopravy v ODIS je založena na jednotném tarifu, společných jednotných přepravních podmínkách a koordinovaném jízdním řádu více dopravců. V tarifu ODIS lze na železničních linkách cestovat s 24hodinovou jízdenkou a s dlouhodobými časovými jízdenkami. Na železničních linkách nelze cestovat s krátkodobými jízdenkami.

Nutno postupně zapojit další úseky železničních tratí do systému ODIS. Dále je nutno doplnit odbavovací systém a umožnit odbavovat cestující krátkodobými jízdenkami i na železničních linkách.

Přestupní terminály vlak/bus-MHD

Stávající přestupní terminály, případně připravované a projednávané lokality autobusových nádraží (AN), autobusových stanovišť (AS) a zastávek autobusů (bus) a MHD v docházkové vzdálenosti od nádraží a zastávek železnice. Jsou to především:

a) stávající:

- Ostrava-Svinov (bus, MHD)
- Ostrava střed (MHD, AN)
- Ostrava hl.n. (MHD)
- Ostrava- Kunčičky (MHD)
- Ostrava-Vítkovice (MHD)
- Studénka (bus)
- Nový Jičín město (AN)
- Karviná hl.n. (AN, MHD)
- Český Těšín (AS)
- Třinec (bus, MHD)
- Bystřice n.O. (bus)
- Jablunkov-Návsí (AS)
- Vratimov (MHD)
- Frýdek-Místek (AN, MHD)
- Pržno (bus)
- Frýdlant n.O. (AS)
- Ostravice (AS)
- Čeladná (bus)
- Kunčice p.O. (bus)
- Frenštát p.R. (AS)

- Děhylov (bus)
- Opava východ (bus, MHD)
- Opava západ (MHD)
- Skrochovice (bus)
- Krnov (bus)
- Havířov (bus, MHD)

b) navrhované:

- Studénka (AS, MHD)
- Bohumín (AS)
- Štítina (bus)
- Krnov (AS)
- nová zastávka Třinec-Lyžbice (AS, MHD)
- nová zastávka Ostrava Stodolní (centrum) (MHD)
- nová zastávka Dolní Benešov – U kaple (bus)
- nová zastávka Havířov nemocnice (bus, MHD)

VI.5.4. Železniční nákladní doprava – napojení rozvojových lokalit

Postavení nákladní železniční dopravy v MSK

Zcela jiné postavení než osobní doprava má nákladní železniční doprava. Nákladní železniční doprava je provozována zcela na podnikatelském základě. Na síti SŽDC, která je určena pro veřejnou dopravu, podniká v nákladní dopravě řada dopravců, v Moravskoslezském kraji zaznamenávají nejvyšší výkony v nákladní železniční dopravě dopravci ČD CARGO, a.s., a OKD Doprava, a.s.

Nákladní doprava vedena v Nex, Rn, Pn, Vn vlacích se koncentruje na traťových úsecích:

- Hranice n.M. – Ostrava hl.n.– Petrovice u Karviné st.hranice s PR,
- Mosty u Jablunkova st.hranice se SR – Třinec - Český Těšín – Dětmárovice,
- Český Těšín – Ostrava Bartovice - Ostrava-Kunčice - Polanka n.O.,
- Ostrava hl.n. – Ostrava-Kunčice – Paskov - Lískovec u Fr.,

- Bohumín Vrbice – Chalupki PKP,
- Studénka – Kopřivnice – Štramberk,
- Ostrava Svinov – Krnov,
- Český Těšín – Cieszyn.

Nově po vybudování závodu HMMC v Nošovicích se předpokládá zvýšení nákladní dopravy v úseku Český Těšín – Frýdek-Místek. Na ostatních tratích má nákladní doprava pouze charakter rozvozu a svozu místní zátěže v manipulačních vlacích (Mn) a je minimální.

Pro tranzitní nákladní dopravu je využívána intenzivně trať II.TŽK Břeclav – Bohumín – Chalupki PKP/Petrovice u Karviné.

Správce veřejné železniční sítě SŽDC nabízí pro potřeby nákladní dopravy služby v nákladních terminálech (v železničních stanicích a v nákladních stanicích). Seznam terminálů je uveden ve vnitřním předpisu (ČD TR 6 Seznam stanic s výpravním oprávněním pro nákladní dopravu). Služby pro veřejnou nákladní dopravu poskytuje v obvodu Moravskoslezského kraje většina stávajících železničních stanic.

Nevýznamnějšími terminály nákladní dopravy v Moravskoslezském kraji jsou:

- ŽST Třinec – přísun surovin pro hutní výrobu, odvoz hotových hutních výrobků – zajišťuje dopravce ČD CARGO
- ŽST Louky n.O. – odvoz paliv z kamenouhelné pánve, zajišťují dopravci ČD CARGO, OKD Doprava
- ŽST Ostrava Bartovice – přísun surovin pro hutní výrobu, zajišťují dopravci ČD CARGO, OKD Doprava
- ŽST Ostrava Kunčice – odvoz hotových hutních výrobků, zajišťuje ČD CARGO

Zátěž dopravce ČD CARGO je zpracována ve vlakových stanicích, nejvýznamnější vlakové stanice v Moravskoslezském kraji jsou:

Vlaková stanice	Počet směrůvých kolejí	Max. délka sestaveného vlaku (m)	Denní výkon v počtu rozřazených vozů
Český Těšín	8	679	1004

Ostrava levé	20	781	1169
Ostrava pravé	19	830	1680
Třinec	6	771	679

Pramen: SŽDC, Prohlášení o dráze ...r.2008

V nejbližším období je nutno aktuálně zajistit dostatečnou kapacitu tratí a stanic pro nákladní drážní dopravu pro lokality průmyslových zón Nošovice a Mošnov.

Zajištění dopravy pro závod HMMC (Hyundai) v Nošovicích

V nejbližším období je nutno soustředit úsilí na zajištění připojení průmyslové zóny Nošovice na síť veřejné železniční dopravy. Bilance denního rozsahu dopravy vyplývá z následujících přepravních nároků po železnici:

železniční doprava svitků plechů 2 páry vlakových souprav denně

železniční doprava kontejnerů 3 páry vlakových souprav denně

železniční doprava vyrobených automobilů 7 párů vlaků denně

celková intenzita železniční dopravy na vstupu a výstupu z vlečky HMMC Nošovice tedy činí 24 vlaků za den.

Náběh výroby bude nutno zajistit od prosince 2008 týdně 23 páry vlaků. V roce 2009 počet vlaků obsluhující vlečku HMMC stoupne na 45 párů za týden. V roce 2010 bude za týden vedeno na vlečku HMMC již 68 párů vlaků.

V první etapě v roce 2008 bude vybudována spojovací kolej k vlečce HMMC z ŽST Dobrá u Frýdku-Místku. V roce 2009 bude přistoupeno k výstavbě nákladního nádraží SŽDC, které bude součástí ŽST Dobrá u FM. V tomto roce dojde k rekonstrukci ŽST Frýdek-Místek pro zajištění úvratňové dopravy a bude provedena rekonstrukce traťového úseku Frýdek-Místek – Dobrá u F-M a ŽST Dobrá u FM osobní nádraží. Nákladní doprava pro vlečku HMMC bude zajišťována v roce 2009 z Českého Těšína.

V roce 2010 bude přistoupeno k rekonstrukci úseku Dobrá u FM – Český Těšín, drážní doprava pro vlečku HMMC bude zajišťována ve směru od Frýdku-Místku.

V roce 2011 a 2012 bude provedena rekonstrukce a zdvoukolejnění v úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek. Drážní doprava pro vlečku HMMC bude po dobu rekonstrukce této trati převážně vedena z Českého Těšína.

Strategická průmyslová zóna Ostrava – Mošnov a veřejná logistická zóna Mošnov

V rámci strategické průmyslové zóny Ostrava - Mošnov se předpokládá vybudování multimodálního terminálu kombinované dopravy. Bude zaměřen na překládku velkoprostorových kontejnerů, návěsů silničních vozidel případně RoLa. Mezi letištěm a strategickou průmyslovou zónou je navržena plocha pro objekty veřejné logistické zóny, předpokládá se propojení dopravních oborů letecké dopravy, silniční dopravy a železniční dopravy, vybudování skladů a překládkových míst. Obě zařízení budou napojena samostatnými vlečkami do ŽST Sedlnice. V náběhu činnosti obou zařízení se předpokládá obsluha pěti párů nákladních vlaků, v plném provozu je do terminálu prognózováno vedení 10 párů vlaků v elektrické trakci a do VLZ 3 párů vlaků v elektrické trakci. Opatřením SŽDC je navrhováno zvýšení kapacity trati Studénka – Sedlnice a její elektrizace systémem 3 kV. Předpokládaná realizace r.2009-2010.

VI.5.5.Výhledové zátěžové proudy – vlaková doprava

Na základě zvýšených požadavků na zlepšení obsluhy území MSK dálkovou osobní a regionální osobní dopravou a s přihlédnutím k zajištění nákladní dopravy je možno na jednotlivých traťových úsecích očekávat tyto intenzity vlakové dopravy:

VÝHLEDOVÝ ROZSAH VLAKOVÉ DOPRAVY NA CELOSTÁTNÍCH DRAHÁCH ZA 24 HOD						
traťové úseky II. železničního koridoru						
Úsek trati	Směr jízdy	Rychlíky	Osobní doprava	Nákladní doprava	Osobní doprava oba směry	Nákladní doprava oba směry
Petrovice u K. - Dětmarovice 301 (JŘ ČD 320)	►	10	30	21	60	42
	◄	10	30	21		

Dětmarovice - Bohumín	►	17	50	40	100	80
301 (JŘ ČD 320)	◄	17	50	40		
Bohumín - Ostrava hl.n.	►	32	65	65	130	130
305 (JŘ ČD 270)	◄	32	65	65		
Ostrava hl.n. - O.Svinov	►	45	99	70	198	140
305 (JŘ ČD 270)	◄	45	99	70		
O.Svinov - Polanka n.O.	►	45	81	68	162	136
305 (JŘ ČD 270)	◄	45	81	68		
Polanka n.O. - Studénka	►	47	83	78	166	156
305 (JŘ ČD 270)	◄	47	83	78		
Studénka - Polom	►	47	65	75	130	150
305 (JŘ ČD 270)	◄	47	65	75		
traťové úseky III.železničního koridoru						
Úsek tratí	Směr jízdy	Rychlíky	Osobní doprava	Nákladní doprava	Osobní doprava oba směry	Nákladní doprava oba směry
Čadca ŽSR - Mosty u J.	►	10	22	32	44	65
301 (JŘ ČD 320)	◄	10	22	33		
Mosty u J. - Jablunkov-Návsí	►	10	29	32	58	65
301 (JŘ ČD 320)	◄	10	29	33		
Jablunkov-Návsí - Třinec	►	10	38	33	76	67
301 (JŘ ČD 320)	◄	10	38	34		
Třinec - Český Těšín	►	10	38	46	76	109
301 (JŘ ČD 320)	◄	10	38	63		
Český Těšín - Louky n.O.	►	8	32	16	67	36
301 (JŘ ČD 320)	◄	8	35	20		
Louky n.O. - Dětmarovice	►	8	32	28	67	53
301 (JŘ ČD 320)	◄	8	35	25		

VÝHLEDOVÝ ROZSAH VLAKOVÉ DOPRAVY NA CELOSTÁTNÍCH DRAHÁCH ZA 24 HOD						
vyjma traťových úseků II. a III. železničního koridoru						
Úsek tratí	Směr jízdy	Rychlíky	Osobní doprava	Nákladní doprava	Osobní doprava oba směry	Nákladní doprava oba směry
Odb.Koukolná -	►	1	1	2	2	4
Odb.Závada 301 (JŘ ČD 320)	◄	1	1	2		

Český Těšín - Havířov	►	4	32	25	64	45
301 (JŘ ČD 321)	◄	4	32	20		
Havířov - O.Bartovice	►	4	50	34	100	64
301 (JŘ ČD 321)	◄	4	50	30		
O.Bartovice -O.Kunčice	►	4	50	15	100	44
301 (JŘ ČD 321)	◄	4	50	29		
O.Kunčice - Odb.Odra	►	4	48	21	86	38
301 (JŘ ČD 321)	◄	4	48	17		
Odb.Odra - Výh.Polanka n.O.	►	2	2	15	4	29
301 (JŘ ČD 321)	◄	2	2	14		
Odb.Odra - O.Svinov	►	2	46	6	92	9
301 (JŘ ČD 321)	◄	2	46	3		
Ostrava střed - O.Kunčice	►	0	56	30	112	58
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	56	28		
O.Kunčice - Vratimov	►	0	56	41	112	84
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	56	43		
Vratimov - Paskov	►	0	56	29	112	58
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	56	29		
Paskov - Frýdek-Místek	►	0	56	16	112	32
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	56	16		
Frýdek-Místek - Frýdlant n.O.	►	0	56	3	112	5
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	56	2		
Frýdlant n.O. - Frenštát p.R.	►	0	36	2	72	4
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	36	2		
Frenštát p.R. - Veřovice	►	0	28	1	56	2
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	28	1		
Veřovice - Hostašovice	►	0	20	1	40	2
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	20	1		
Hostašovice - Valašské Meziříčí	►	0	20	1	40	2
302 (JŘ ČD 323)	◄	0	20	1		
Chalupki PKP - Bohumín	►	0	0	20	0	40
Vrbice 305 (JŘ ČD -)	◄	0	0	20		
Chalupki PKP - Bohumín os.n.	►	0	5	0	10	0
305 (JŘ ČD 832)	◄	0	5	0		

Ostrava Svinov - Opava východ 307 (JŘ ČD 316)	►	4	30	4	60	8
	◄	4	30	4		
Opava východ - Krnov 307 (JŘ ČD 310)	►	8	26	4	52	8
	◄	8	26	4		
Krnov - Bruntál 310 (JŘ ČD 310)	►	8	20	2	40	4
	◄	8	20	2		
Bruntál - Hrubá Voda 310 (JŘ ČD 310)	►	8	20	2	40	4
	◄	8	20	2		
Krnov - Jindřichov ve Sl. 311 (JŘ ČD 292)	►	4	12	2	24	4
	◄	4	12	2		
Jindřichov -Glucholazy PKP - Mikulovice 311 (JŘ ČD 292)	►	4	8	0	16	0
	◄	4	8	0		

VÝHLEDOVÝ ROZSAH VLAKOVÉ DOPRAVY NA REGIONÁLNÍCH DRAHÁCH ZA 24 HOD						
Úsek trati	Směr jízdy	Rychlíky	Osobní doprava	Nákladní doprava	Osobní doprava oba směry	Nákladní doprava oba směry
Český Těšín - Frýdek-Místek 302 (JŘ ČD 322)	►	0	27	14	54	27
	◄	0	27	13		
Frýdlant n.O. - Ostravice 302 (JŘ ČD 324)	►	0	22	2	44	4
	◄	0	22	2		
Hostašovice - Nový Jičín h.n. 302 (JŘ ČD 326)	►	0	8	0	16	0
	◄	0	8	0		
Studénka – Sedlnice (Štramberk) 306 (JŘ ČD 325)	►	0	52(18)	14(10)	104(36)	27(19)
	◄	0	52(18)	13(9)		
Sedlnice – Letiště Mošnov novostavba	►	0	42	0	84	0
	◄	0	42	0		
Štramberk - Veřovice 306 (JŘ ČD 325)	►	0	18	0	36	0
	◄	0	18	0		
Studénka - Bílovec 306 (JŘ ČD 279)	►	0	18	2	36	4
	◄	0	18	2		
Suchdol n.O. - Budišov n.B. 306 (JŘ ČD 276)	►	0	18	2	36	4
	◄	0	18	2		

Suchdol n.O. - Fulnek 306 (JŘ ČD 277)	►	0	14	1	28	2
	◄	0	14	1		
Suchdol n.O. - N.Jičín město 306 (JŘ ČD 278)	►	0	18	2	36	4
	◄	0	18	2		
Hlučín - Opava východ 307 (JŘ ČD 317)	►	0	22	2	44	4
	◄	0	22	2		
Chuchelná - Kravaře ve Sl. 307 (JŘ ČD 318)	►	0	20	0	40	0
	◄	0	20	0		
Opava východ - Jakartovice 307 (JŘ ČD 314)	►	0	8	1	16	2
	◄	0	8	1		
Jakartovice - Sv.Heřmanice 307 (JŘ ČD 314)	►	0	0	0	0	0
	◄	0	0	0	0	0
Opava východ - Hradec n.M. 307 (JŘ ČD 315)	►	0	18	2	36	4
	◄	0	18	2		
Milotice n.O. - Vrbno p.P.* 310 (JŘ ČD 313)	►	0	18	1	36	2
	◄	0	18	1		
Bruntál - Malá Morávka* 310 (JŘ ČD 312)	►	0	18	0	36	0
	◄	0	18	0		
Valšov - Rýmařov 310 (JŘ ČD 311)	►	0	15	2	30	4
	◄	0	15	2		
Třemešná ve Sl. - Osoblaha 312 (JŘ ČD 298)	►	0	8	0	16	0
	◄	0	8	0		

* rozsah dopravy v případě výstavby navazující tratě vlakovtravaje Vrbno p.Pr – Malá Morávka

VÝHLEDOVÝ ROZSAH VLAKOVÉ DOPRAVY NOVÝCH REGIONÁLNÍCH DRAH ZA 24 HOD						
Vrbno p.Pr.- Malá Morávka Vlakotramvaj novostavba	►	0	18	0	36	0
	◄	0	18	0		
Ostrava-Přívoz – Hlučín Vlakotramvaj novostavba	►	0	52	0	104	0
	◄	0	52	0		
Orlová – Ostrava-Přívoz Vlakotramvaj novostavba	►	0	52	0	104	0
	◄	0	52	0		

Pramen: Dokumentace DUR, DSP SUDOP Praha, dokumentace DUR, DSP SUDOP Brno, dokumentace DUR, DSP MCO Olomouc, studie DIPRO a studie Dopravní projektování.

Z uvedeného přehledu vyplývá výrazné zvýšení intenzity dopravy v těchto úsecích:

Ostrava hl.n. – Ostrava Svinov - Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), vedením příměstské dopravy Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min, vedením spěšných Jablunkov-Návší – Opava – Krnov přes centrum Ostravy ve 120 minutovém taktu. Drážní doprava bude vedena na hranici propustnosti. V době špičky bude vedena vlaková doprava v hustém sledu bez potřebných záloh na zajištění kvality provázení vlaků. Doporučení: dokončit optimalizaci zbývajících nerekonstruovaného úseku II.TŽK přes ŽST Ostrava hl.n.

Ostrava Svinov – Studénka - Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), vedením příměstské dopravy Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min. Výhledový rozsah dopravy bude na stávající trati provezen.

Frýdlant n.O. – Ostrava hl.n. - Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích, zvýšením rozsahu příměstské dopravy a rychlé regionální dopravy. K provezení navrženého rozsahu dopravy bude provedena elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku O.Kunčice – Frýdek-Místek, v další etapě elektrizace směrem k Valašskému Meziříčí.

Český Těšín – Frýdek-Místek - Nárůst intenzity vlakové dopravy způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích. K zajištění provezení potřebného rozsahu dopravy bude provedena optimalizace a elektrizace trati.

Studénka – Sedlnice (Mošnov)- Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro vlečky v průmyslové zóně Mošnov a VLZ Mošnov a zvýšením příměstské dopravy v souvislosti s připojením Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově. Bude provedeno zvýšení kapacity trati a elektrizace v úseku Studénka – Sedlnice a novostavba trati Sedlnice – Letiště Mošnov. V další etapě elektrizace zbývajících částí tratí Sedlnice – Veřovice.

Opava východ – Krnov - Jednokolejný úsek celostátní dráhy Opava východ - Krnov vykazuje využití své kapacity již v současné době na 89,5 %. V době dopravní špičky je kapacita dráhy zcela vyčerpaná a traťový úsek pracuje bez potřebných záloh na vyrovnávání zpoždění a nepravidelností. K zajištění dostatečné kapacity trati se navrhuje optimalizace a elektrizace trati.

VI.5.6.Přejezdy vykazující zvýšenou míru rizika

Významným rizikovým faktorem jsou úroňová křížení pozemních komunikací a dráhy. Každoročně vznikají na těchto kříženích vysoké škody na majetku, zranění postižených účastníků střetnutí jsou často neslučitelná se životem. Střetnutí jsou způsobena obvykle nepozorností a nekázní účastníků silničního provozu, provozovatel dráhy nebo drážní dopravy bývá viníkem střetnutí jen výjimečně.

Celkem je vytipováno 42 přejezdů, které jsou zabezpečeny jen výstražnými kříži bez světelného výstražného zařízení s nedostatečnými rozhledovými poměry, sníženou rychlostí, zvýšenou frekvencí, zvýšeným výskytem nehod. Vytipované rizikové přejezdy budou postupně provozovatelem dráhy upravovány v samostatných investičních akcích nebo budou zahrnuty do staveb elektrizací, optimalizací a modernizací, případně budou nahrazeny křížením mimoúrovňovým.

PŘEJEZDY (VYKAZUJÍCÍ ZVÝŠENOU MÍRU RIZIKA)					
Poř. číslo	Trať	Mezistaniční úsek	Km	Druh přejezdu	Poznámka
1.	Frýdek Místek-Frýdlant nad Ostravicí	Pržno - Frýdlant nad Ostarvicí	102,758	Kom.III.tř	Rozhledové poměry, větší frekvence průjezdu vozidel
2.	Frýdek Místek-Frýdlant nad Ostravicí	Baška- Pržno	107,383	Kom.III.tř	Nová zástavby, zahrádkářská kolonie, zvýšená frekvence průjezdu
3.	Frýdek Místek-Frýdlant nad Ostravicí	Frýdek Místek-Baška	110,551	místní	Vysoká frekvence chodců,škola
4.	Frýdek Místek-Český Těšín	Frýdek Místek-Dobrá	113,849	místní	Nová zástavba, zahrádky, zvýšena frekvence průjezdu
5.	Frýdek Místek-Český Těšín	Dobrá-Hnojník	120,090	místní	Rozhledové poměry
6.	Frýdek Místek-Český Těšín	Dobrá-Hnojník	122,496	místní	Zvýšená frekvence aut a zemědělské techniky
7.	Frýdek Místek-Český Těšín	Dobrá-Hnojník	123,625	místní	Rozhledové poměry, průjezdy zemědělské techniky
8.	Frýdek Místek-Český Těšín	Dobrá-Hnojník	125,250	místní	Nová zástavby, zvýšená frekvence aut a zemědělské techniky

9.	Frýdek Místek- Český Těšín	Hnojník-Český Těšín	127,066	místní	Zvýšená frekvence aut a chodců
10.	Frýdek Místek- Český Těšín	Hnojník-Český Těšín	128,755	místní	Nová zástavby, rozhledové poměry
11.	Frýdek Místek- Český Těšín	Hnojník-Český Těšín	130,109	místní	Rozhledové poměry, zvýšená frekvence zemědělské techniky
12.	Frýdek Místek- Český Těšín	Hnojník-Český Těšín	132,224	místní	Nová zástavba, rozhledové poměry
13.	Frýdek Místek- Český Těšín	Hnojník-Český Těšín	134,169	místní	Nová zástavba, rozhledové poměry
14.	Frýdek Místek- Český Těšín	Hnojník-Český Těšín	134,649	místní	Nová zástavba, zvýšená frekvence vozidel
15.	Třemešná ve Sl.- Osoblaha	Třemešná ve Slezsku-Liptáň	1,458	I.třída	Změna zařídění komunikace Zvýšená intenzita dopravy (přejezd již vybaven PZS)
16.	Opava východ- Krnov	Holasovice- Palhanec	108,133	místní	Přejezd se zvýšeným výskytem NÚ
17.	Opava východ- Hradec nad Moravicí	Odb.Moravice- Branka u Opavy	3,683	II.třída	Přejezd se zvýšeným výskytem NÚ
18.	Opava východ- Hradec nad Moravicí	Odb.Moravice- Branka u Opavy	4,981	III.třída	Přejezd se zvýšeným výskytem NÚ
19.	Opava východ- Svobodné Heřmanice	Otice-Dolní Životice	5,645	místní	Přejezd se zvýšeným výskytem NÚ
20.	Opava východ- Svobodné Heřmanice	Jakartovice	20,792	Místní	Nedostatečné RP, snížena rychlost z 50 na 10km/hod, osazena značka stop
21.	Bruntál- Malá Morávka	Světlá Hora- Malá Morávka		III.třída	Nedostatečné RP, snížena rychlost z 40 na 30 a 20 km/hod, stížnosti občanů
22.	Krnov- Jindřichov ve Slezsku	Krnov-Krásné Loučky	3,090	místní	Křížení v blízkosti souběhu žel. trati s komunikací II.třídy, nepřehledná situace , osazena značka Stop
23.	Kravaře ve Slezsku- Chuchelná	Chuchelná- Kravaře ve Slezsku	15,595	III.třída	Nedostatečné RP, osazena dopravní značka Stop
24.	Třemešná – Osoblaha	Liptáň-Horní Povelice	7,578	III.třída	Nedostatečné RP
25.	Suchdol nad Odrou- Budišov nad -Budišovkou		37,861	místní	Frekventovaná komunikace, Snížená traťová rychlost
26.	Suchdol nad Odrou- Nový Jičín		7,525	místní	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost

27.	Studénka – Bílovec		0,438	III.třída	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost
28.	Ostrava- Kojetín		82,518	místní	
29.	Suchdol nad Odrou-Budišov nad Budišovkou		9,450	místní	Dodání třetího výstražníku, opakované střetnutí
30.	Suchdol nad Odrou-Budišov nad Budišovkou		16,743	III.třída	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost
31.	Suchdol nad Odrou-Budišov nad Budišovkou		16,923	III.třída	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost
32.	Ostrava- Kojetín		83,239	místní	Frekventovaná komunikace
33.	Ostrava- Kojetín		91,843	místní	Frekventovaná komunikace
34.	Ostrava- Kojetín		93,698	místní	Frekventovaná komunikace
35.	Ostrava- Kojetín		76,731	místní	Frekventovaná komunikace
36.	Ostrava- Kojetín		75,314	místní	Frekventovaná komunikace
37.	Suchdol nad Odrou- Budišov nad Budišovkou		9,711	III.třída	Snížena traťová rychlost, předpoklad zvýšení frekvence
38.	Suchdol nad Odrou- Nový Jičín		5,093	místní	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost
39.	Suchdol nad Odrou- Nový Jičín		1,339	místní	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost
40.	Suchdol nad Odrou- Budišov nad Budišovkou		2,366	III.třída	Frekventovaná komunikace
41.	Suchdol nad Odrou- Budišov nad Budišovkou		29,885	III.třída	Frekventovaná komunikace, snížena traťová rychlost
42.	Hostašovice – N. Jičín h.n.		5,433	místní	Frekventovaná komunikace

VI.5.7.Návrhy modernizace a dostavby železniční sítě

Modernizace a dostavba železniční sítě je rozvržena do následných etap:

- etapa 2008, zprovoznění staveb v letech 2004 - 2008
- etapa zprovoznění staveb v letech 2009 – 2013

- etapa zprovoznění staveb v letech 2014 - 2018
- cílová etapa, v níž jsou uvedeny železniční stavby s předpokladem realizace po r.2018 a ostatní železniční stavby bez určení časového zařazení.

V jednotlivých etapách jsou uvedeny nejdůležitější liniové železniční stavby na základní železniční síti v MSK.

Do cílové etapy jsou zařazeny dvě skupiny staveb:

a) liniové stavby, u nichž je možno s velkou pravděpodobností stanovit, že budou realizovány až po roce 2018 (např. stavba VRT - vysokorychlostní trať Brno – Ostrava – Polsko),

b) a stavby bez určení časového zařazení.

Stavby bez určení časového zařazení mohou být realizovány v etapách 2009-2013, 2013-2018, pokud se prokáže jejich potřebnost a účelnost doplňujícími průzkumy, studii, projekty, změnou přepravních proudů a vznikem nových přepravních proudů. Zde je možno zahrnout skupinu liniových staveb:

- traťových spojek, které odstraňují nepříznivé úvratě v železničních stanicích, jejichž potřeba je závislá na směrování zátěže (např. spojka Ropice – Třinec pro logistické přepravy Žilina – Nošovice po železnici apod.)
- nových regionálních tratí a tramvajových tratí pro provoz vlakotramvají,
- optimalizací zbývajících úseků celostátní dráhy a regionálních drah,
- nových vleček.

Dále je zde možno zahrnout skupinu staveb bodových, jako jsou:

- zastávky, které zajišťují zlepšení obsluhy území železniční dopravou,
- přestupní uzly IDS,
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

VI.5.7.1. Etapa 2008, zprovoznění staveb v letech 2004 – 2008

Stavba	Náplň	Předpoklad zprovoznění
--------	-------	------------------------

1/K.1	Zavlečkování PZ Nošovice závodu HMMC (Hyundai)	2008
1/K.2	Elektrizace traťového úseku včetně PEÚ Ostrava Svinov – Opava východ	2006
1/K.3	Soubor staveb modernizace II.tranzitního železničního koridoru v úseku Hranice n.M. – Petrovice u Karviné státní hranice včetně ŽST Bohumín, vyjma ŽST Ostrava hl.n.	2005
1/K.4	Elektrizace traťového úseku včetně PEÚ Ostrava.hl.n.-Ostrava - Kunčice vč.nové žel.zastávky Ostrava centrum (Stodolní)	2007

Komentář

- Stavby 1/K.2, 1/K.3, 1/K.4 byly realizovány v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury v MSK. Stavba 1/K1 bude ukončena v průběhu roku 2008.
- V rámci doplňující stavby II.TŽK (stavby 1/K.3) byla provedena rekonstrukce výpravní budovy a části přednádražního prostoru v ŽST Ostrava-Svinov. Ze staveb II.TŽK byla vypuštěna optimalizace v ŽST Ostrava hl.n.

VI.5.7.2. Etapa zprovoznění staveb v letech 2009 – 2013

Stavba	Náplň	Předpoklad zprovoznění
2/K.1	Kolejové napojení letiště Mošnov ze ŽST Sedlnice včetně zastávky Mošnov průmyslová zóna	2009
2/K.2	Zkapacitnění a elektrizace tratě Studénka – Sedlnice, včetně nové zastávky Sedlnice	2009
2/K.3	Optimalizace trati Český Těšín–Dětmárovice (stavba III.tranzitního železničního koridoru)	2013
2/K.4	Optimalizace tratí Mosty u J. st.hranice – Bystřice n.O. a Bystřice n.O. – Český Těšín (stavby III.tranzitního železničního koridoru)	2011
2/K.5	Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace ŽST Český Těšín, část O.Kunčice – Frýdek-Místek (včetně elektrizace a zdvoukolejnění úseku Vratimov – Frýdek-Místek)	2012
2/K.6	Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace ŽST Český Těšín, část Frýdek-Místek – Dobrá u FM (včetně elektrizace)	2009
2/K.7	Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace ŽST Český Těšín, část Dobrá u FM – Č.Těšín (včetně elektrizace)	2010

Komentář

- Stavba 2/K.1 a stavba 2/K.2 zajišťuje připojení letiště Mošnov pro osobní příměstskou dopravu a přilehlé průmyslové zóny Mošnov a VLZ Mošnov pro nákladní dopravu na železniční síť SŽDC. Součástí staveb budou nové zastávky Sedlnice a Mošnov průmyslová zóna.
- Stavby 2/K.3 a 2/K.4 řeší rekonstrukci významné části III.transitního železničního koridoru od státní hranice se Slovenskou republikou v Mostech u Jablunkova po Dětmárovice, kde je navázáno na již zrekonstruované úseky II.TŽK.
- Realizace staveb 2/K.5, 2/K.6 a 2/K.7 zajistí zvýšení kapacity tratí pro přísun surovin, polotovarů a pro expedici hotových výrobků automobilky HMMC v Nošovicích a zároveň zajistí zlepšení obsluhy území v příměstské železniční osobní dopravě elektrizací, zvýšením rychlosti a zdvoukolejněním tratě v úseku Vratimov – Frýdek-Místek.

VI.5.7.3. Etapa zprovoznění staveb v letech 2014 – 2018

Stavba	Náplň	Předpoklad realizace staveb
3/K.1	Optimalizace ŽST Ostrava hl.n.	2014
3/K.2	Opava - Krnov, optimalizace a elektrizace tratě	2016
3/K.3	Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice, optimalizace a elektrizace tratě	2014
3/K.4	Frýdek - Místek - Valašské Meziříčí, optimalizace a elektrizace tratě	2014
3/K.5	Sedlnice - Štramberk - Veřovice, optimalizace a elektrizace tratě, včetně spojky směr Frenštát p.R.	2015
3/K.6	Polanka n.O. - Český Těšín, optimalizace tratě	2017
3/K.7	Soubor nejvýznamnějších železničních zastávek (Třinec-Lyžbice, Havířov nemocnice, Ostrava-Zábřeh, Frenštát p.R město)	Časově neurčeno

Komentář

- Stavba 3/K.1 dokončuje rekonstrukci úseků II.TŽK v uzlových stanicích. ŽST Bohumín ležící na II.TŽK již byla zrekonstruována, ŽST Břeclav se rekonstruuje, pro ŽST Přerov a ŽST Olomouc hl.n. je rekonstrukce naplánována. ŽST Ostrava hl.n. je jedinou uzlovou

stanici na II.TŽK, jejíž projekt rekonstrukce není připraven. Do provedení rekonstrukce bude v ŽST Ostrava hl.n. dlouhodobý propad nejvyšší dovolené rychlosti (II.TŽK koridor 160 km/h, ŽST Ostrava hl.n. 60 km/h) a tím i snížená kapacita trati pro vlaky projíždějící hlavními kolejemi stanice.

- Stavba 3/K.2 je etapou elektrizace celé tratě Ostrava Svinov – Opava východ – Krnov – Olomouc. Cílem je zvýšení kapacity tratě v úseku Opava východ – Krnov, zvýšení rychlosti, modernizace zabezpečovacích zařízení pro zlepšení podmínek při vedení vlaků příměstské dopravy a dálkové dopravy. Předpokládá se prodloužení ramene příměstské dopravy z Ostravy do Krnova a zavedení konkurenceschopné rychlé regionální dopravy na rameni Jablunkov-Návsí – Ostrava - Krnov. V nákladní dopravě převedení vlaků v relaci Ostrava – Krnov do elektrické trakce.
- Stavba 3/K.3 a stavba 3/K.4 spolu souvisí a jsou pokračováním stavby 2/K.5 elektrizace tratě Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek a jejího zdvoukolejnění v úseku Vratimov – Frýdek-Místek. Doporučuje se, aby elektrizace v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí ihned navazovala na elektrizaci úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek. Pokud navržený sled výstavby nebude dodržen a dojde k odsunu stavby elektrizace do Valašského Meziříčí, bude příměstská doprava v elektrizovaném úseku Ostrava hl.n. – Frýdek-Místek vzhledem k uspořádání vozebních ramen vedena nadále v dieselové trakci a možnosti elektrického provozu v tomto úseku nebude plně využito. Cílem stavby je elektrizací a zvýšením rychlosti zajistit zlepšení obsluhy území v příměstské osobní dopravě a zavedení konkurence schopné rychlé regionální dopravy. Trať Valašské Meziříčí – Ostrava hl.n. je zároveň odklonovou trasou při řešení mimořádností v provozu v úseku Hranice n.M. – Ostrava.
- Stavba 3/K.5 je pokračováním stavby 2/K.2 zkapacitnění a elektrizace tratě Studénka – Sedlnice. Cílem je převedení zbývající části osobní dopravy na této trati do elektrického provozu, vytvoření nového ramene regionální dopravy Frenštát p.R. – Veřovice - Studénka. Obyvatelům Frenštátu p.R. se zpřístupní přímými vlaky terminál dálkové dopravy ve Studénce a přímými vlaky nebo s přestupem na nové zastávce Sedlnice se rovněž zpřístupní letiště v Mošnově. Část silné a frekventované nákladní dopravy v úseku Studénka – Kopřivnice n.n. – Štramberk bude možno převést do elektrické trakce a zvýšit normativy hmotnosti nákladních vlaků na této sklonově nepříznivé trati.

- Stavba 3/K.6 řeší optimalizaci páteřní tratě Polanka n.O. - Český Těšín pro potřeby příměstské dopravy a nákladní dopravy se zvýšením traťové rychlosti na 100 - 120 km/h..
- Soubor staveb nejvýznamnějších železničních zastávek 3/K.7

Jedná se o tyto zastávky:

Třinec – Lyžbice

trať 320, mezi ŽST Třinec a zast. Vendryně, 2 km od stávající ŽST Třinec. Rychlíková zastávka v centru města. Při přípravě stavby Optimalizace trati Bystřice n.O. – Český Těšín nedošlo mezi SŽDC a městem Třinec k dohodě o výstavbě zastávky. Výstavba zastávky v rámci této stavby nebude provedena.

Frenštát pod Radhoštěm město

trať 323, mezi ŽST Frenštát p.R. a ŽST Veřovice v centru města a sídliště, zkrácení docházkové vzdálenosti o 1,5 km.

Havířov – nemocnice

trať 321, mezi ŽST Havířov a zast Havířov Suchá. Zkrácení docházkové vzdálenosti pro cca 15 000 obyvatel o min 1-1,5 km, zjednodušení přístupu do centra, včetně nákupního střediska a nemocnice.

Ostrava – Zábřeh

trať 321, mezi ŽST Ostrava-Svinov a ŽST Ostrava-Vítkovice, v blízkosti významných sídlišť Zábřeh a Výškovice (cca 100 000 obyvatel). Významný přestupní uzel na MHD, v blízkosti rozsáhlé nákupní středisko, zkrácení docházkové vzdálenosti.

Stavby železničních zastávek nemají časové určení, mohou být realizovány i před rokem 2013, časová poloha realizace jednotlivých zastávek bude závislá na dohodě obce, dopravce a SŽDC.

VI.5.7.4. Cílová etapa - stavby bez časového zařazení a s předpokladem realizace po r.2018

Stavba 4/K.1	Vysokorychlostní trať Brno - Ostrava - Polsko	realizace po roce 2018
---------------------	--	-------------------------------

VRT je vedena od Hranic n.M. v dopravním koridoru s dálnicí D47 a od Jistebníku po Bohumín v dopravním koridoru podél stávající tratě Přerov - Bohumín, za Bohumínem se odděluje do samostatné stopy směrem do Polské republiky. Terminál VRT je uvažován v ŽST Ostrava-Svinov, variantně v ŽST Ostrava hl.n.

Doporučení:

Při nejbližší aktualizaci vedení vysokorychlostní dopravy v území MSK se navrhuje prověřit možnost změny trasování vysokorychlostní tratě k Letišti Leoše Janáčka v Mošnově. Společný terminál vysokorychlostní železniční dopravy a letecké dopravy ztraktivní lokalitu letiště pro široký okruh zákazníků, zvýší objemy cestujících jak v dálkové železniční dopravě, tak v dopravě letecké. Cestující z Brna dosáhne letiště po VRT za 1 hodinu jízdy vlakem, z Olomouce za 45 min, z Přerova za 30 min, z Prahy za 2,5 hod, z Vídně za 2 hod, z Katovic za 1 hod.

Stavba 4/K.2	Trať 316 spojka Opava východ	realizace po roce 2018
---------------------	-------------------------------------	-------------------------------

Délka trati : 1 km

Traťová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 40 mil. Kč

Spojka má umožňovat bezúvratový průjezd Opavou z Ostravy do Krnova s vynecháním železniční stanice Opava východ. Uspořený čas by u osobního vlaku vedeného elektrickou jednotkou činil 5 minut, u vlaku s klasickou soupravou by úspora činila cca 20 min. S ohledem na přestupní vazby a způsob manipulace s nákladními vozy není v současné době spojka plně opodstatněná. Doporučujeme její zachování v ÚPD.

Stavba 4/K.3	Trať 316 spojka Ostrava Třebovice – Ostrava hl.n. (po výstavbě VRT)	realizace po roce 2018
---------------------	--	-------------------------------

Délka trati : 1,5 km

Traťová rychlost : 50 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 60 mil. Kč

Trat' bude jak pro osobní tak i nákladní provoz. Hlavním smyslem je bezúvratové vedení nákladní dopravy z Opavy do seřaďovacích nádraží Ostrava pravé/levé. Výhledově budou koleje pro nákladní vlaky v ŽST Ostrava Svinov redukovány a jejich osa využita vysokorychlostní tratí. V osobní dopravě je možno vlaky z Opavska vozit přímo do ŽST Ostrava hlavní nádraží a na zastávku Ostrava Stodolní (centrum). V současné době je území pro spojku velice obtížně průchodné. Spojka bude muset být řešena mimoúrovňově s ohledem na vlečku do elektrárny Třebovice, případně vlečku elektrárny Třebovice bude nutno zapojit do ŽST Ostrava hl.n.

Stavba 4/K.4	Spojka Ropice – Třinec, trat' 322 - 320	Časově neurčeno
--------------	---	-----------------

Délka trati : 2,5 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : nestanoveny

Trat' bude určena pro nákladní dopravu ze Slovenska (Žiliny) do závodu HMMC Nošovice. Především se bude jednat o logistické přepravy železniční dopravou mezi kooperujícími závody KIA v Žilině a Hyundai v Nošovicích. V současné době se předpokládají tyto logistické přepravy realizovat po silnici kamiony. Vzhledem nedostatečné kapacitě komunikace směřující na Slovensko se navrhuje převést část těchto přeprav na železnici.

Stavba 4/K.5	Spojka Frýdek-Místek, trat' 323 - 322	Časově neurčeno
--------------	---------------------------------------	-----------------

Délka trati : 1,0 km

Trat'ová rychlost : 60 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : nestanoveny

V obvodu ŽST Frýdek-Místek se vybuduje spojovací kolej pro přímé jízdy z Lískovce u Fr. do Dobré u F-M. Kolej bude určena pro nákladní dopravu, odstraní nepříznivou úvrat' v ŽST Frýdek-Místek. Bude určena pro vlaky se zátěží na vlečku a z vlečky HMMC Nošovice (suroviny, polotovary pro HMMC a expedice hotových výrobků z HMMC).

Stavba 4/K.6	Trat' 321 zdvoukolejné odbočka Odra – Ostrava Svinov	Po roce 2018
--------------	--	--------------

Délka trati : 2,5 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet nových kolejí : 1

Odhadované náklady : 100 mil. Kč

Trat' bude jak pro osobní tak i nákladní dopravu. Smyslem je vytvořit dostatečnou kapacitu pro výhledové využívání tratě příměstskou dopravou.

Stavba 4/K.7	Trat' 321-323 spojka Ostrava Vítkovice – Ostrava střed	Po roce 2018
--------------	--	--------------

Délka trati : 5 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 2

Odhadované náklady : 600 mil. Kč

Trat' bude osobní i nákladní drážní dopravou. Prioritou je vytvoření železničního okruhu v městě Ostrava pro osobní dopravu, který výrazně zvýší význam železniční dopravy v rámci IDS Ostravska. Osy nových kolejí by měly v maximální míře využít stávajících nebo opuštěných kolejí vlečky Vítkovických železáren.

Stavba 4/K.8	Trat' 323, přeložky Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát s rekonstrukcí ŽST Frýdlant n.O.	Časově neurčeno
--------------	--	-----------------

Délka trati : 15 km

Trat'ová rychlost : 100 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 500 mil. Kč

Záměr vycházel z plánované těžby uhlí ve Frenštátu p.R. Délka přeložek v úseku Kunčice p.O. – Frenštát pod Radhoštěm přibližně 5 km, dochází ke zkrácení trasy o 2 km. Dále je součástí přesun ŽST Frýdlant nad Ostravicí včetně nového napojení trati 324 do Ostravice a železničních vleček, což vycházelo z úpravy užitečných délek kolejí ve Frýdlantu nad Ostravicí s ohledem na nákladní vlaky s uhlím.

V současné době má z uvedeného záměru s ohledem na finanční prostředky opodstatnění přeložka 5 km trati v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm v rámci elektrizace.

Pokud bude provedena přeložka trati s výkupem pozemků, je při zkrácení trasy o uvedené 3km levnější než rekonstrukce v původní ose bez výkupu pozemků. Detailnější kalkulaci je však možno provést až projektem.

Stavba 4/K.9	Trat' 321-323 spojka Ostrava Bartovice - Vratimov	Po roce 2018
---------------------	--	---------------------

Délka trati : 1 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 40 mil. Kč

Trat' bude jak pro osobní tak i nákladní dopravu. Smyslem je vytvořit bezpřestupové spojení Havířov – Frýdek-Místek – Beskydy bez úvratě v Ostravě Kunčicích. Původní návrh vyšel z potřeby vozby nákladních vlaků z dolů Paskov, Staříč a Frenštát p.R. směrem na Karvinsko. V osobní dopravě by spojka mohla být oživena po elektrizaci tratě Ostrava – Frýdek-Místek a po napojení centrální části Havířova na železniční dopravu (vlakotramvaj).

Stavba 4/K.10	Vlečka zóna Šilheřovice – Antošovice	Časově neurčeno
----------------------	---	------------------------

Délka trati : 2 km z Chalupek (PKP-PLK)

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 60 mil. Kč

Vlečka by byla napojena z polského území ze železniční stanice Chalupki (PKP-PLK), která leží na trati Bohumín - Chalupki.

Stavba 4/K.11	Trat' 292 spojka Glucholazy (PKP)	Po roce 2018
----------------------	--	---------------------

Délka trati : 2 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 100 mil. Kč

Jedná se o řešení v případě ukončení drážní dopravy polskou stranou na tratích zaústěných do ŽST Glucholazy. Vybudováním spojky mimo Glucholazy bude možná bezúvrat'ová doprava z Jindřichova ve Slezsku do Mikulovic. Provozování případně i vlastnictví tratě Jindřichov ve Sl. – Glucholazy – Mikulovice převezme česká strana. Rekonstrukce úseku Jindřichov ve Sl. – Mikulovice přes Polskou republiku je investičně příznivější než výstavba tratě na českém území Jindřichov ve Slezsku – Zlaté Hory.

Doporučení: Převzetí odpovědnosti za provozování dráhy Jindřichov ve Slezsku – Glucholazy – Mikulovice a její provozuschopnost českou stranou jen v případě, že se této odpovědnosti zřekne polská strana.

Stavba 4/K.12	Trat' 320-321 spojka Louky nad Olší (kempská spojka)	Časově neurčeno
----------------------	---	------------------------

Délka trati : 1,5 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 200 mil. Kč

Na trati bude provozována nákladní i osobní doprava. Smyslem je vytvořit pro cestující mezi Havířovem a Karvinou spojení drážní dopravou bez přestupů. Návrh na vybudování spojky vzešel z potřeby vozby nákladních vlaků s uhlím z dolů Paskov, Staříč a Frenštát směrem do karvinských koksoven. V osobní dopravě umožní bezúvrat'ovou jízdu z Karviné hl.n. mimo ŽST Český Těšín směr Havířov, spojka by mohla být oživena po napojení centrální části Havířova na železniční dopravu.

Pokud by v dané by byly vedeny pouze osobní vlaky se soupravami s oboustranným řízením, je možno se ztrátou několika minut provést úvrat'ovou jízdu přes Chotěbuz. Zavedení úvrat'ových jízd vyžaduje provedení kolejových úprav (kolejové spojky) i úprav zabezpečovacích zařízení v odbočce Chotěbuz.

Variantní trasa spojky byla uvažována po stávající vlečce dolu ČSM jih z železniční stanice Albrechtice u Českého Těšína. Problematické je však její napojení před Darkovem, které by vycházelo několikanásobně nákladnější. Jízda po vlečkových kolejích by byla nižší rychlostí pouze 30-40 km/h.

Stavba 4/K.13	Trat' 292, Optimalizace tratě Krnov – Jindřichov ve Slezsku	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

Délka trati : 23 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 500 mil. Kč

Optimalizace umožní zvýšení trat'ové rychlosti ze současných 60km/hod až 70km/hod na rychlost 80 km/hod a zvýšení nápravového tlaku. Část úseku mezi Krnovem a Třemešnou ve Sl. již byla formou opravných prací realizována.

Stavba 4/K.14	Vlečka zóna Dolní Lutyně	Časově neurčeno
----------------------	---------------------------------	------------------------

Délka trati : 4 km

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 200 mil. Kč

Zavlečkování zóny o rozloze 250ha bude provedeno ze železniční stanice Bohumín na trati č.320.

Stavba 4/K.15	Optimalizace a elektrizace tratě Hlučín - Opava	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

Délka trati : 22 km

Trat'ová rychlost : 80 – 100 km/hod

Počet kolejí : 1-2

Odhadované náklady : 390 mil. Kč

Trat' bude upravena pro smíšený provoz nákladní dopravy a vlakotramvajů. Osobní doprava bude vedena v elektrické trakci. Předpokládá se propojení této trati se železniční nebo tramvajovou sítí v Ostravě. Základní sledované prodloužení tratě Opava – Hlučín do Ostravy je tratí pro provoz vlakotramvajů přes Ludgeřovice a Petřkovice do Ostravy Přívozu s dalším pokračováním tratě do

přednádražního prostoru ŽST Ostrava hl.n. Alternativně, pokud nebude možno realizovat spojení přes Petřkovice, je navrženo spojení přes ŽST Ostrava Třebovice do ŽST Ostrava Svinov (vazba na SŽDC/ČD) a do Ostravy Martinova (vazba na DPO). Trat' Hlučín – Opava bude ve vytipovaných úsecích zdvoukolejněna, protože se předpokládá taktová doprava ve špičce s 15 min intervalem v jednom směru.

Doba jízdy Hlučín – Opava se zkrátí ze 40 minut na 30 minut.

Stavba 4/K.16	Vlečka zóna Suchdol nad Odrou	Po roce 2018
----------------------	--------------------------------------	---------------------

Délka trati : 1 km

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 50 mil. Kč

Obsluha zóny o rozloze 168ha se předpokládá ze železniční stanice Suchdol nad Odrou po regionální trati č.277. Zóna je umístěna v rovinném území přímo podél železniční trati. V blízkosti zóny na trati 277 z Fulneku do Suchdolu n.O. se zřídí i zastávka.

Stavba 4/K.17	Vlečka zóna Paskov	Po roce 2018
----------------------	---------------------------	---------------------

Délka trati : 1 km

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 30 mil. Kč

Jedná se o zavlečkování 30ha pozemků bývalých skleníků Biocelu, kde se plánuje vznik výrobních aktivit. Vlečka by se napojovala na vlečkovou kolej Biocelu v prostoru bývalého předávacího kolejiště Žabeň.

Stavba 4/K.18	Trat' č.278 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín – zvýšení rychlosti a výkonnosti	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

Délka trati : 8 km

Trat'ová rychlost : 40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 50 mil. Kč

Trat' v současné podobě umožňuje cestovní rychlost 30 km/hod, což představuje dle jízdního řádu 14 až 16 minut jízdy. Cílem úprav by mělo být dosažení cestovní rychlosti 40 až 50 km/hod při době jízdy 10 minut. Smyslem je umožnění půlhodinového intervalu jedním vozidlem nebo soupravou na trase Suchdol nad Odrou – Nový Jičín a zpět při zachování jednokolejného provozu při obratu. V dnešní době je jeden obrat možný za 35 minut. V případě zavedení půlhodinového taktu na hlavní trati Přerov – Ostrava – Bohumín by tak docházelo k nárůstu přestupních časů, což by vlakovou dopravu činilo neatraktivní.

Stavba 4/K.19	Vlečka zóna Hrabová	Časově neurčeno
----------------------	----------------------------	------------------------

Délka trati : 3 km

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 70 mil. Kč

Zóna by byla připojena z vlečky OKD-Doprava z vlečkové stanice Dolu Paskov. Variantně uvažováno se samostatnou vlečkovou kolejí vedenou ze ŽST Vratimov podél vlečky OKD Doprava do průmyslové zóny Hrabová.

Stavba 4/K.20	Trat' č.276 Optimalizace Suchdol nad Odrou - Vítkov	Po roce 2018
----------------------	--	---------------------

Délka trati : 27 km

Trat'ová rychlost : 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 500 mil. Kč

Optimalizace umožní zvýšení trat'ové rychlosti z 50km/hod až 60km/hod na rychlost 80 km/hod a zvýšení nápravového tlaku. Na trati se zlepší dostupnost sídel, z těch větších se jedná o Odry, Vítkov a Budišov. Zvýšení hmotnosti na nápravu zlepší podmínky pro odvoz produktů, z významnějších komodit se jedná o dřevo a štěrk.

Stavba 4/K.21	Optimalizace tratě 315 Opava východ – Hradec nad Moravicí	Po roce 2018
----------------------	--	---------------------

Délka trati : 8 km

Trat'ová rychlost : 60 - 80 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 100 mil. Kč

Optimalizace umožní zvýšení trat'ové rychlosti ze současných 50km/hod na rychlost 60 až 80 km/hod a zvýšení nápravového tlaku. Zvýšení trat'ové rychlosti je významné především pro příměstskou dopravu, zvýšením rychlosti se zvýší i kapacita trati.

Stavba 4/K.22	Vlečka - logistický terminál Hnojník – Horní Tošanovice	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

Délka trati : 3 km

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 200 mil. Kč

Vlečka by byla napojena ze železniční stanice Hnojník na trati č.322.

Stavba 4/K.23	Vlečka v návaznosti na vybudování přístavu Vrbice na D-O-L	Po roce 2018
----------------------	---	---------------------

Délka trati : 2 km

Trat'ová rychlost : 30-40 km/hod

Počet kolejí : 1

Odhadované náklady : 150 mil. Kč

Vlečka by byla napojena ze železniční stanice Bohumín Vrbice na trati č.270.

Stavba 4/K.24	Soubor staveb železničních zastávek	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

- Rozsah potřebných zastávek je uveden v části VII.5.7. Zastávky budou budovány postupně podle dopravního významu a podle investičních možností pořizovatele zastávky. Zastávka Ostrava Stodolní (centrum) je již v provozu od listopadu 2007. Nové zastávky Nošovice, Sedlnice, Mošnov průmyslová zóna budou vybudovány v rámci elektrizací tratí v etapě 2008-2013. Zastávky Třinec-Lyžbice, Havířov nemocnice, Ostrava-Zábřeh, Frenštát p.R. město jsou uvedeny v etapě 2014-2018. Výstavba těchto zastávek může být uskutečněna i dříve, rozhodující pro časový sled výstavby jsou investiční možnosti investorů.

- Další výhledové železniční zastávky:

Frydek – Slezská, Odry – Loučky, Dolní Benešov – U kaple, Hradec nad Moravicí zastávka, Mankovice střed, Ostrava-Kunčice – jižní brána, Staré Město, Budišov nad Budišovkou – východ, Krnov – Horky, Opava – Jaktář, Kunčice pod Ondřejníkem střed.

Stavba 4/K.25	Trat' 325, zdvojkolejnění tratě Ostrava, Svinov – Opava, Východ	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

Zavedení důsledné taktové dopravy (souběh regionální a dálkové dopravy) by vyžadovalo zdvojkolejnění tratě v úseku Ostrava Třebovice - Děhylov, při tvorbě dalšího GVD (grafikon vlakové dopravy – jízdní řád) je nutná konzultace s MD ČR o rozsahu dálkové dopravy. Vzniklé problémy se zajištěním důsledné taktové dopravy je doporučováno v první etapě řešit organizačními změnami GVD. Výše uvedená stavební úprava je až následným cílovým opatřením, pokud by organizační změny byly nedostatečné.

Stavba 4/K.26	Soubor staveb přestupních uzlů	Časově neurčeno
----------------------	---------------------------------------	------------------------

Přestupní uzly budou budovány postupně podle dopravního významu, podle investičních možností pořizovatele a tak jak si to vyžádá postup integrace veřejné osobní dopravy v kraji. Nejvýznamnější nové přestupní uzly:

- Studénka (AS, MHD)
- Bohumín (AS)
- Štítina (bus)
- Krnov (AS)
- nová zastávka Třinec-Lyžbice (AS, MHD)

- nová zastávka Ostrava Stodolní (centrum) (MHD)
- nová zastávka Dolní Benešov – U kaple (bus)
- nová zastávka Havířov nemocnice (bus, MHD)

Stavba 4/K.27	Soubor investic na přejezdech odstraňující zvýšenou míru rizika	Časově neurčeno
----------------------	--	------------------------

Celkem je vytypováno 42 přejezdů, které jsou zabezpečeny jen výstražnými kříži bez světelného výstražného zařízení s nedostatečnými rozhledovými poměry, sníženou rychlostí, zvýšenou frekvencí, zvýšeným výskytem nehod. Vytipované rizikové přejezdy budou postupně provozovatelem dráhy vybaveny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením v samostatných investičních akcích nebo budou zahrnuty do staveb elektrizací, optimalizací a modernizací, případně budou nahrazeny křížením mimoúrovňovým.

VI.5.8.Přehled variantních či nových řešení prvků železniční sítě

- Vlečka zóna Suchdol n.O. Obsluha zóny o rozloze 168ha předpokládáme ze železniční stanice Suchdol nad Odrou po regionální trati č.277. Zóna je umístěna v rovinatém území přímo podél železniční trati.
- Vlečka zóna Ostrava Hrabová. Průmyslová zóna by byla připojena z vlečky OKD-Doprava z vlečkové stanice Dolu Paskov. Variantně uvažováno se samostatnou vlečkovou kolejí vedenou ze ŽST Vratimov podél vlečky OKD Doprava do průmyslové zóny Hrabová.
- Spojka Ropice – Třinec. Trať bude určena pro nákladní dopravu ze Slovenska (Žiliny) do závodu HMMC Nošovice. Především se bude jednat o logistické přepravy železniční dopravou mezi kooperujícími závody KIA v Žilině a Hyundai v Nošovicích.
- Spojka Frýdek-Místek. V obvodu ŽST Frýdek-Místek se vybuduje spojovací kolej pro přímé jízdy z Lískovce u Fr. do Dobré u F-M. Kolej bude určena pro nákladní dopravu do HMMC Nošovice, odstraní provozně nepříznivou úvrat' v ŽST Frýdek-Místek.

E. Vlečka Šilheřovice – Antošovice a vlečka Dolní Lutyně potenciální koridory možného rozvoje vlečkové sítě. Vlečka Šilheřovice – Antošovice bude vedena z polského území ze ŽST Chalupki (PKP).

Kromě výše uvedených variantních či nových prvků, které jsou obsahem i grafických příloh jsou na území kraje zvažovány další potenciální výhledové záměry rozvoje kolejové sítě:

- Malá Morávka -Vrbno pod Pradědem, s navrhovanou novostavbou trati Vrbno p.Pr. - Malá Morávka a s trati Bruntál - Malá Morávka, Milovice n.Op. - Vrbno p.Pr. se vytvoří jednotný propojený ekologický systém hromadné dopravy v turisticky atraktivní oblasti Jeseníků. Změna uspořádání tratí v této lokalitě bude impulsem pro zvýšení významu a využití tratí jak v osobní tak nákladní dopravě, bude i podnětem pro podnikatelskou sféru k nastartování rozvoje celé oblasti.
- Železniční přechod Chuchelná – Krzanovice, osobní doprava by byla vedena především mezi městy Opava a Racibórz, nutno zahájit konzultace s polskou stranou o výhledovém obnovení kolejového propojení železničních sítí Polska a České republiky v této lokalitě.
- Hlučín - Ostrava Přívoz, vlakotramvaj. Na této trati bude provozována pouze osobní doprava, předpokládá se provoz vlakotramvaj s přechodem do tratě SŽDC Hlučín - Opava východ a v Ostravě-Přívoze do tramvajové sítě Dopravního podniku Ostrava.
- Havířov, vlakotramvaj. Hlavní třídou, Dlouhou třídou a ulicí Dělnickou se navrhuje vybudování tramvajové dráhy, předpokládá se provoz vlakotramvaj s přechodem do sítě SŽDC směr Ostrava, Český Těšín, Karviná hl.n. a do tramvajové sítě Dopravního podniku Ostrava. Dále se navrhuje vnitroměstský provoz tramvaj v Havířově.
- Orlová - Rychvald - Ostrava, vlakotramvaj. Firmou DIPRO s.r.o. byla zpracována studie Kolejové spojení Orlové s Ostravou systémem vlakotramvaje (2006). Z posuzovaných variant byla přijata k dalšímu propracování varianta střed, která je vedena v uliční úrovni Orlové jako jednokolejná tramvajová trať, dále využívá v úseku Orlová Poruba – odbočka Rychvald - Ostrava Heřmanice – Ostrava Hrušov vlečky OKD Doprava. Trať je vyústěna v přednádražím

prostoru ŽST Ostrava hl.n., kde navazuje na síť DPO. Variantně je v Ostravě z Heřmanic vedena Muglinovskou ulicí do Sadu Boženy Němcové, kde navazuje na síť DPO.

Přehled dalších řešení prvků železniční sítě uvedených v koncepci z r.2004, které z dnešního pohledu pozbývají aktuálnost:

- Nová trať Jindřichov ve Sl - Zlaté Hory - realizace nové dráhy byla uvažována jen v případě nemožnosti zajištění drážní dopravy přes území Polské republiky (tj. v případě zrušení dráhy přes Glucholazy polskou stranou).
- Hlučín - Ostrava Martinov/Ostrava Třebovice, vlakotramvaj - alternativa k základnímu propojení trati Opava – Hlučín - Ostrava přes Ludgeřovice a Petřkovice.
- Nový Jičín - Kopřivnice, vlakotramvaj - pouze osobní doprava. Cílem spojení je zlepšit obsluhu území, zřídit rychlé dopravní spojení mezi oběma městy. Překážkou jsou nepříznivé terénní podmínky.
- Nový Jičín město - Nový Jičín h.n., vlakotramvaj – předpokládalo se provozování pouze osobní drážní dopravy vlakotramvaj na lince Suchdol n.O. – N.Jičín – Hostašovice – Valašské Meziříčí.
- Ostrava Dubina - letiště Mošnov, tramvaj, vlakotramvaj - cílem je zlepšení obsluhy území mezi Mošnovem a Ostravou hromadnou dopravou a připojit letiště Mošnov. Připravované kolejové spojení letiště v Mošnově ze Studénky se jeví dlouhodobě dostatečně kapacitní, spojení letišť Mošnově z Ostravy Dubiny ztrácí na aktuálnosti.

VI.5.9. Nové železniční jednotky

Mezi hlavní problémy stávajícího vozového parku patří :

vysokopodlažnost,

stáří vozového parku,

klasická "těžká stavba" konstrukce vozidel,

nedostatečné nástupní prostory,

schází místa pro umístění kol, lyží, kočárků a invalidních vozíků,
 nedostatečný počet a šířka dveří, schází centrální ovládání dveří,
 uspořádání sedadel 3+2,
 konstrukce neumožňující snadné čištění sedadel, podlah, WC apod.,
 neekologické (otevřené) WC,
 scházející venkovní a vnitřní vizuální informační systém a akustický informační systém (vlakový
 rozhlas), popř. systém volání SOS,
 nedostatečně kompenzovaný a regulovatelný systém vytápění a větrání (klimatizace),
 schází centrální spřáhlo s automatickým propojením elektrických vedení a vzduchových potrubí,
 nemožnost násobného řízení jednotek (motorových vozů),
 nemožnost samoobslužného odbavování cestujících a provozu,
 nerozlišení 1. a 2.třídy (nadstandard).

Stávající kolejová vozidla Českých drah pro regionální dopravu a příměstskou dopravu jsou zastaralá a poruchová. Nutno provést výměnu vozidel za vozidla generačně nová. Cílem výměny je zatraktivnit cestování železniční dopravou, zvýšit spolehlivost a provozní bezpečnost, snížit provozní náklady a náklady na údržbu kolejových vozidel.

V současné době se dopravce ČD, a.s. soustředí na nákup elektrických dvoupodlažních třívozových jednotek ř.471, rekonstrukci motorových vozů ř.810 a přívěsných vozů Btax na motorové jednotky ř.814 (Regionova), a na rekonstrukci motorových vozů ř.854, přívěsných vozů a pořízení řídicích vozů k těmto jednotkám. V Moravskoslezském kraji jsou provozovány v r.2008 tři jednotky řady 471. Provoz na tratích v MSK se navrhuje v příměstské dopravě a v regionální dopravě zajišťovat pomocí elektrických a dieselových jednotek:

dvoupodlažních elektrických jednotek,
 jednopodlažních elektrických a dieselových jednotek.

VI.5.9.1. Dvoupodlažní elektrické jednotky

Přehled základních parametrů dvoupodlažních jednotek ř.471 a sestavovaných souprav

Sestava soupravy	počet sedadel	délka soupravy m	celkový výkon MW	hmotnost soupravy t ¹	měrná hmotnost kg/sedadlo	měrný výkon kW/t ¹
[E+Ř] A	176	52,8	2	118/148	670	16,9/13,5
[E+V+Ř] B	310	79,2	2	164/216	529	12,2/9,3
[E+Ř][E+Ř]* C	352	105,6	4	236/296	636	16,9/13,5
[E+V+Ř][Ř+E]* D	486	132	4	282/364	580	14,2/11,0
[E+Ř][E+Ř]*[E+Ř]* E	528	158,4	6	354/444	670	16,9/13,5
[E+V+Ř][E+V+Ř]* F	620	158,4	4	328/432	529	12,2/9,3

Základní sestava dvoupodlažní elektrické jednotky je navržena dvouvozová s jedním elektrickým a jedním řídicím vozem ve spojení *[E+Ř]* a nebo třívozová s jedním elektrickým, vloženým a řídicím vozem ve spojení *[E+V+Ř]*.

Ze základních jednotek je možno dle dopravních potřeb vytvářet vlaky podle požadované okamžité kapacity.

- E Elektrický dvoupodlažní vůz, je vybaven kompletní trakční elektrickou výzbrojí na 3 kVss a na 25 kV, 50 Hz, kabinou strojvedoucího, zařízením pro ovládání vlastního vozu a zařízením pro ovládání až čtyř spřažených elektrických jednotek řady 671 zařazených do vlakové soupravy.
- V Vložený dvoupodlažní vůz, je vybaven elektrickým a pneumatickým průběžným vedením pro zajištění všech funkcí při řazení do elektrických jednotek řady 671.
- Ř Řídicí dvoupodlažní vůz, je vybaven kabinou strojvedoucího a zařízením pro ovládání až čtyř spřažených dvoupodlažních elektrických jednotek zařazených do vlakové soupravy.
- * - označení automatického spřáhla
- + - označení poloautomatického spřáhla
- [] - ucelená elektrická jednotka

Příklad moderní dvoupodlažní jednotky pro příměstskou dopravu



VI.5.9.2. Jednopodlažní elektrická a dieselová jednotka pro příměstskou dopravu

Přehled základních parametrů jednopodlažních jednotek a sestavovaných souprav

Sestava soupravy	počet sedadel	délka soupravy m	celkový výkon MW	hmotnost soupravy t ¹	měrná hmotnost kg/sedadlo	měrný výkon kW/t ¹
[MV1+MV2] A	101	47,0	0,7	88,3/96,4	874	7,92/7,26
[MV1+VV+MV2] B	161	67,2	0,7	-	-	-
[EV1+VV+EV2] C	161	67,2	1,4	108,7/122,3	675	12,88/11,45
[EV1+VV+VV+EV2]	219	87,4	1,4	-	-	-

D						
---	--	--	--	--	--	--

¹prázdná / obsazená

Podle druhu instalované elektrické trakční výzbroje může být provozována na elektrifikovaných tratích napájených:

3 kV ss / 25 kV, 50 Hz

3 kV ss

25 kV, 50 Hz / 15 kV, 16 2/3 Hz

3 kV ss / 15 kV, 16 2/3 Hz

Základní sestava dieselové jednotky je 2-vozová tvořena 2 vozy (články) MV1 + MV2, které jsou navzájem u zadních čel spojeny dvounápravovým pojezdem s možností rozpojení. Základní sestava elektrické jednotky je 3-vozová tvořena 3 vozy (články) EV1 + VV + EV2, které jsou navzájem u zadních čel spojeny dvounápravovým pojezdem s možností rozpojení. V případě potřeby může být sestava dieselové jednotky 3-vozová tvořena 3 vozy MV1 + VV + MV2, sestava elektrické jednotky 4-vozová tvořena 4 vozy (články) EV1 + VV + VV + EV2. V

V uvedeném složení jednotek značí:

MV1 – Motorový vůz 1 je vybaven trakčními komponenty včetně trakčního podvozku a dieselového motorem, kabinou strojvedoucího, oddíly pro cestující oddíly 2. třídy a prostorem pro přepravu jízdních kol a dětských kočárků..

EV1 – Elektrický motorový vůz 1 je vybaven komponenty VN výstroje včetně trakčního podvozku a trakčního 1 elektromotoru zavěšeného na spodku vozidla, kabinou strojvedoucího, oddíly pro cestující oddíly 2. třídy a prostorem pro přepravu jízdních kol a dětských kočárků.

VV – Vložený vůz je z technologického hlediska vybaven elektrickým a pneumatickým průběžným vedením, vytápěním, klimatizací, napájením a dalším zařízením pro zajištění všech funkcí při řazení do ucelených jednotek.

MV2 – Motorový vůz 2 se od motorového vozu 1 liší pouze uspořádáním a vybavením interiéru, kde je část předního oddílu řešena jako 1. třída a vůz je vybaven pro přepravu imobilních osob na vozičku (výsuvné rampy, WC).

EV2 – Elektrický motorový vůz 2 se od elektrického vozu 1 liší pouze uspořádáním a vybavením interiéru, kde je část předního oddílu řešena jako 1. třída a vůz je vybaven pro přepravu imobilních osob na vozičku (výsuvné rampy, WC). Tento vůz není vybaven sběračem a dalšími komponenty vysokonapěťové výzbroje – proud je přiváděn z EV1



Příklad jednopodlažní elektrické a dieselové jednotky

VI.5.10. Možnosti zřízení vlakovtravajů

Stav železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura na Ostravsku vznikala postupně tak, aby zajišťovala především potřeby nákladní dopravy. Z důvodu podřízení rozvoje infrastruktury železnice pro nákladní dopravu, vnikaly důležité železniční stanice na okraji měst a sídlišť. Možno uvést příklady železničních stanic Ostrava-Svinov, Ostrava hl.n., Ostrava-Kunčice, Karviná hl.n., Havířov, Třinec. Město Orlová s 33 tisíci obyvateli připojení na železniční síť nemá vůbec. Vzhledem k nevýhodnému umístění důležitých terminálů osobní dopravy mimo centra měst, se železnice dostává v mnoha důležitých přepravních směrech na méně významné místo, než ji v hromadné dopravě na Ostravsku může patřit. Pro spojení nádraží s centrem města nebo jádrem sídliště musí cestující použít z těchto stanic návaznou dopravu. Z důvodu přestupů a čekání na přípoj vznikají ztrátové časy, které snižují atraktivnost železnice a hromadné dopravy v soutěži s IAD.

Zkušenosti s provozem vlakovtravajů v Evropské unii

V Evropské unii je přitom s výrazným úspěchem vyzkoušeno řešení, které umožňuje pomocí železnice zvýšit podíl přepravených osob hromadnou dopravou a úspěšně soutěžit s IAD. Řešení se nabízí formou vlakovtravaje. Pro tento dopravní prostředek je používán i název bimodální tramvaj, TramTrain, „želtram“. Vlakovtravaj je schopna provozu na tramvajové trati procházející městskou zástavbou i na klasické železniční trati. Cestující se tak bez přestupu a bez ztráty času dostane z centra jednoho města do centra jiného města.

Zkušenosti z provozem vlakovtravajů má v Evropě několik městských aglomerací. V Německu je vlakovtravaj provozována v Karlsruhe, Saarbrückenu a v dalších jiných městech, ve Francii v Paříži, v Holandsku v Haagu.

Nejnámější a nejrozšířenější je provoz vlakovtravajů v Karlsruhe a jeho okolí. Celkem organizátor IDS v Karlsruhe a v okolí podnik KVV (Karlsruher Verkehrsbund) obsluhuje 12 regionálních železničních linek, 11 linek Stadtbahn (vlakovtravajových linek), 7 tramvajových linek a 186 autobusových linek na celkové ploše 3 550 km² s 1,331 milionu obyvatel. Vlastní město Karlsruhe má 284 tisíc obyvatel. Počtem obyvatel jsou údaje srovnatelné s Moravskoslezským krajem a s Ostravou.

Příklad typického vozidla provozovaného v síti vlakovtravajových linek KVV:



Vozidlo GT 8-100D/2S-M, Karlsruher Stadtbahn

Kolejová vozidla (vlakovtravaj) musí splnit podmínky provozu jak na klasické železniční trati, tak na tramvajové trati. Pro konstrukci a provoz vozidel vlakovtravajů nejsou v České republice stanoveny legislativní podmínky. Výsledky zavedení vlakovtravajových provozů v zahraničí jsou

důkazem toho, že v podmínkách obdobných polycentrické aglomeraci jak je možno charakterizovat i jádrové území Moravskoslezského kraje může systém vlakotramvaje zvýšit počet cestujících osob kolejovou dopravou a napomoci v konečném důsledku upevnit pozici hromadné dopravy vůči IAD. Atraktivnější nabídkou přepravy cestujících z centra aglomerace do centra měst je možné předpokládat výhledovou konkurenceschopnost systému vůči IAD, jejíž rozvoj bude v zásadě v jádru aglomerace po roce 2013 vyloučen.

Investice do kolejové sítě

Zavedení provozu vlakotramvají vyžaduje rozsáhlé investice do výstavby nových tramvajových tratí. Nutná je rekonstrukce stávajících tratí SŽDC a vleček pro potřebu provozu vlakotramvají, vybudování přechodových míst na styku drah mezi tratěmi SŽDC a DPO, důležitou investicí je rekonstrukce stávajících nebo výstavba nových objektů pro provozní a hygienickou údržbu souprav vlakotramvají.

Vhodná kolejová vozidla

Kolejová vozidla musí splnit podmínky provozu jak na klasické železniční trati, tak na tramvajové trati. Pro konstrukci a provoz vozidel vlakotramvají nejsou v České republice stanoveny legislativní podmínky.

Podmínky pro provoz vlakotramvají:

Při elektrickém provozu musí mít k dispozici dvě napěťové soustavy 3kV ss pro provoz na tratích SŽDC a 600-750V ss pro provoz na tramvajové trati.

Sjednocený jízdní profil kola vhodný pro provoz na klasické železnici a na tramvajové trati.

Musí vyhovět nástupištím na klasické železniční trati o výšce 200 – 550 mm a nástupištím na zastávkách tramvajových tratí, kdy se nastupuje často přímo s uliční úrovní. Z důvodu větší mezery mezi hranou nástupiště a vozidlem musí se zajistit bezpečný nástup cestujících z nástupiště do vozidla výklopným nebo výsuvným stupněm.

Šířkové uspořádání vozidla musí vyhovět tramvajovému provozu, max šířka vozidla 2,500-2,650 mm.

Vozidlo musí být vybaveno stanovištěm strojvedoucího zpravidla na obou čelech.

Pro provoz na železničních tratích jsou kladeny na pevnost vozidlových skříní daleko přísnější nároky než pro tramvajová vozidla. Nutno zajistit kompromis v otázkách pasivní bezpečnosti, které se týkají pevnosti vozidlové skříně.

Vozidlo musí být vybaveno vlakovým zabezpečovačem.

Stav přípravy tratí pro provoz vlakotramvají v Moravskoslezském kraji

Příprava nových tratí pro provoz vlakotramvají nepřekročila rámec studií.

DIPRO s.r.o., územně technická studie řešící provoz vlakotramvaje ve směru Opava – Hlučín – Ludgeřovice – Ostrava.

DIPRO s.r.o., vyhledávací studie Kolejové spojení Orlové s Ostravou systémem vlakotramvaje.

Dopravní projektování, s.r.o., ÚTS kolejového spojení Orlová – Ostrava systémem vlakotramvaje (odevzdání červen 2008)

Dopravní projektování, s.r.o, studie trati Malá Morávka – Vrbno pod Pradědem

Závěr

Studie výhledových vlakotramvajových tratí jsou zpracovány na základě individuálních požadavků jednotlivých obcí, SŽDC s.o., ČD a.s. a Státního fondu dopravní infrastruktury. Pro posouzení možnosti implementace vlakotramvaje jako prvku dopravního systému integrované veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji je doporučeno zpracovat komplexní souhrnný studijní materiál, který by multikriteriálně vyhodnotil účelnost a udržitelnost zavedení a provozování systému v podmínkách kraje. Jedná se zejména o stanovení možných dopravních směrů vlakotramvaje včetně výhledových přepravních proudů a stanovení návrhu linkového vedení v rámci IDS MSK; návrh dostavby nových tratí pro provoz vlakotramvají, posoudit problematiku vozidel, doplnit o vhodnou etapizaci včetně ekonomické a finanční analýzy navrženého cílového stavu a jednotlivých etap. Následně je potřebné zajistit dlouhodobou stabilizaci záměrů zejména ochranu doporučených koridorů vlakotramvajových tratí v územních plánech.

VI.6.Letecká doprava

VI.6.1.1. Napojení letiště na nadřazenou dopravní infrastrukturu

Řešené území letiště a návazné průmyslové zóny bude komunikačně napojeno na nadřazené tahy evropského významu - dálnici D47 a rychlostní komunikaci R48 prostřednictvím modernizované sil.II/464 (obchvat Studénky, směrové úpravy, homogenizace šířkového uspořádání, úpravy křižovatek, zohlednění cyklistické dopravy). Úpravy sil.II/464 jsou pro napojení letiště naprosto nezbytné a mají strategický význam. Významným tahem v dopravní infrastruktuře je i stávající sil. I/58, která po

dokončení plánovaného obchvatu Příbora a Mošnova zkvalitní napojení letiště a návazných ploch. Obdobně lze charakterizovat i kolejové napojení. Prostřednictvím napojení na trať č.325 Studénka – Veřovice bude území letiště a strategické průmyslové zóny Ostrava - Mošnov ve Studénce napojeno na železniční koridorovou trať a má zajištěnu i výhledovou vazbu na vysokorychlostní trať.

Obsluha území letiště veřejnou osobní dopravou sleduje zajištění rychlé a dostupné dopravy s max. jedním přestupem pro cca polovinu obyvatel kraje, s kvalitním přípojem na železniční dopravu ve významných železničních uzlech kraje. Návrh dopravní infrastruktury vychází ze současných poznatků o využití průmyslové zóny a jeho konečná podoba bude v detailech upřesněna až podle požadavků jejích konkrétních investorů. V další projekční přípravě dopravní infrastruktury zajišťující dopravní napojení bude potřebné následující:

kapacitní posouzení úseků a křižovatek a návrh nezbytných úprav pro zajištění potřebné kapacity napojení letiště a průmyslové zóny Mošnov vč. zohlednění vazeb pěší a cyklistické dopravy

upřesnění návrhu rekonstrukce a dostavby pátevní obvodové komunikace stávající komunikace podél areálu letiště (prodloužené sil.III/48016) v kategorii cca MS 11,0/50 se souběžnou pěší a případně i cyklistickou trasou

rozpracování řešení terminálu letiště se zapojením železniční tratě vč. jeho případné etapizace

upřesnění návrhu železniční tratě vč. železničních zastávek „Mošnov, průmyslová zóna“ a „Letiště Leoše Janáčka Ostrava“, napojení vlečkové sítě průmyslové zóny

prosazování výstavby přeložky sil.II/464 (dálničního přivaděče) v úseku dálnice D47 – nadjezd tratě ČD ve Studénce jako investice strategického významu, jejíž realizace je nezbytná v souběhu se stavbou dálnice D47

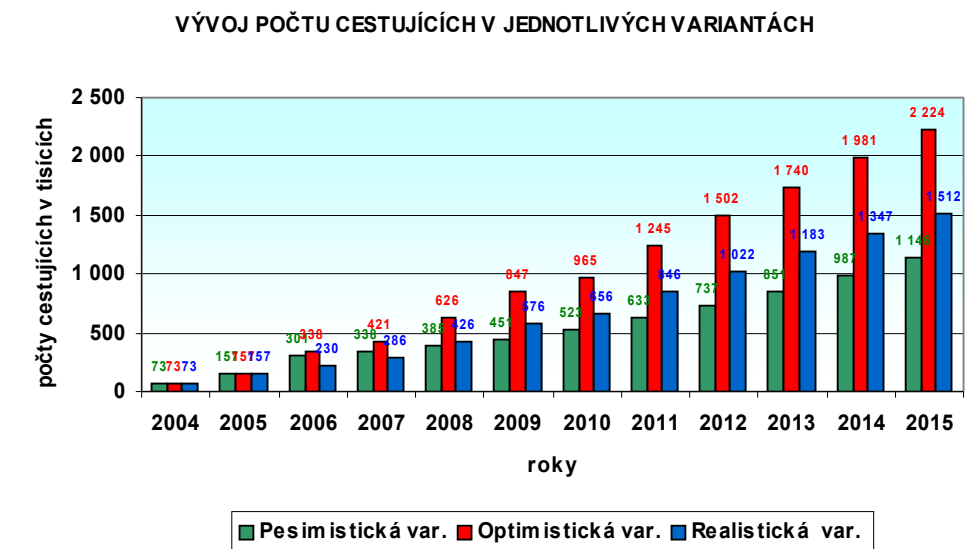
zajištění rekonstrukce přeložky sil.II/464 (dálničního přivaděče) v úseku nadjezd tratě ČD ve Studénce – sil.I/58 (oprava vozovky, dobudování řadicích pruhů, rekonstrukce mostů, dořešení vazeb pěších a cyklistů)

prosazování výstavby přeložky sil.I/58 v úseku Mošnov – tah R48 s vazbou na obchvat Příbora jako investice zajišťující napojení na tah R48 bez průtahu zastavěným územím Sedlnice

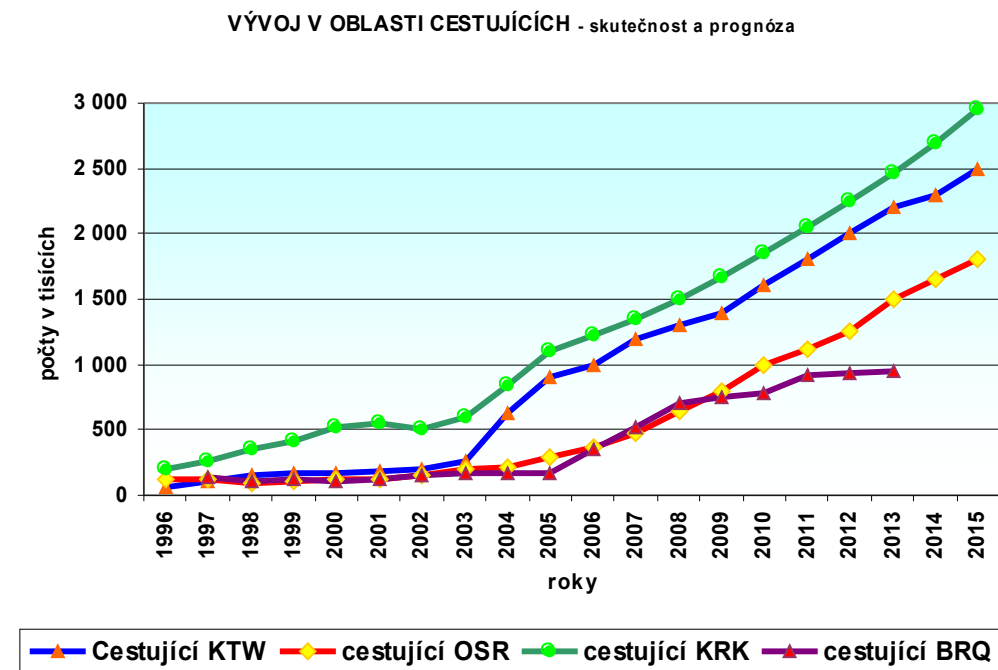
VI.6.1.2. Prognóza výhledových výkonů letecké dopravy

Na základě vyhodnocení prognóz rozvoje letecké dopravy je očekáván nárůst počtu odbavených cestujících na příletu a odletu do r.2015 v rozmezí 1,2mil.osob až 2,2 mil.osob/rok, realistická varianta

odhadu předpokládá objem cca 1,5 mil.osob/rok. Dopravní napojení území letiště vč. strategické průmyslové zóny je na tento objem dimenzováno.



zdroj: Krajský úřad Moravskoslezského kraje



KTW – letiště Katovice, OSR – letiště Ostrava, KRK – letiště Krakov, BRQ – letiště Brno

zdroj: Krajský úřad Moravskoslezského kraje

VI.7.Vodní doprava

Vládním usnesením ze 17. května 2006 byla na posouzení reálnosti projektu D-O-L ustavena mezirezortní komise, v níž jsou zástupci ministerstev pro místní rozvoj, dopravy, zemědělství a

životního prostředí. Tato komise posuzuje, zda má územní ochrana trasy v dotčených krajích smysl. Na základě závěrů komise by měla vláda do letošního 31. prosince definitivně rozhodnout. MD ČR prosazuje hájení územní ochrany projektu, přestože se s jeho realizací do roku 2020 nedá počítat. Považuje za strategicky nezbytné držet i nadále územní ochranu celé trasy pro budoucí dopravní spojení a nepřipustit, aby byla zastavěna. Projekt předpokládá tři větve: Labe-Přerov o délce 160 kilometrů, Přerov-Odra (150 km) a Přerov-Dunaj (190 km). Na celé 500kilometrové trase je plánováno 32 plavebních komor. V dnešních cenách stavebních prací by odhadované celkové náklady přesáhly 300 miliard korun, což přesahuje možnosti středoevropských států, muselo by se tedy jednat o evropský projekt, vycházející z konkrétních potřeb České republiky, Rakouska, Slovenska a Polska.

V oblasti vodní dopravy tedy v současné době nedochází k žádným zásadním změnám hájených prvků.

VI.8.Cyklistická doprava

VI.8.1.Definice základní sítě cyklistických tras s vymezením páteřní sítě

Základní (páteřní) síť cyklistických tras v Moravskoslezském kraji je tvořena páteřní trasou Eurovélo vedoucí společně s ostatními druhy dopravy v VI.B multimodálním koridoru, dálkovými trasami celorepublikového významu a významnými krajskými trasami. V zásadě lze říci, že orientačně je tato síť shodná s trasami 1. - 3. pořadí důležitosti systému KCT. Tento systém může být dále doplňován trasami Greenways, které by však měly být vedeny po výše uvedených významných trasách (alespoň v hlavní větvi, budou-li dále větveny).

U evropských a dálkových tras se preferuje jednoznačně vedení tras mimo frekventované komunikace, pokud možno jako stezky pro cyklisty nebo cyklisty a chodce, případně s využitím stávajících nebo nově navržených komunikací s minimálními intenzitami motorové dopravy včetně zemědělské. Trasy mají mít přijatelné výškové rozdíly, doporučuje se vedení těchto tras v poříčních koridorech. Evropská trasa by v celém rozsahu měla mít zpevněný povrch. Trasy dálkové by rovněž měly mít povrch zpevněný, pokud to není v rozporu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Nezpevněné úseky by však vždy měly mít navrženy objízdné trasy se zpevněním (například lokální nebo městské cyklotrasy). U tras regionálních není otázka výškového a směrového vedení prioritní, přednostně se trasy vedou tak, aby procházely atraktivními lokalitami. S tím souvisí i možné vyšší využití stávajících komunikací a případně nezpevněný povrch (například v horských oblastech nebo v zvláště chráněných územích), pokud bude pravidelně udržován. U všech tras by mělo být trasování takové, aby sloužilo nejen pro cykloturistiku, ale v rámci možností též pro denní dojíždění. Veškeré trasy jsou navrženy

v koridorech, tj. jejich vedení je možno dále upřesnit dalšími stupni projektových dokumentací, avšak neuvažuje se se zásadními změnami vedené navržených tras (závazný je koridor, směrná je trasa v rámci tohoto koridoru). Průchody sídelními útvary jsou navrženy v mapovém podkladu směrně, opět se preferuje nejméně konfliktní vedení s motorovou dopravou, předpokládá se napojení center měst odbočkami z tras. Odbočkami by měly být napojena rovněž větší nádraží (možné významné nácestné a koncové body).

VI.8.2.Návrhy dostavby základní sítě, změny ÚPD

U evropské a dálkových cyklistických tras jsou navrženy následující úpravy na území kraje :

trasa č. 4 Eurovélo Roscoff-Kyjev (součást evropské cyklistické sítě) + Greenway Odra – Morava – Dunaj + KČT č. 5 (– úprava v úseku (Hranice na Mor.) – Studénka – Ostrava – (Polsko) – cílem úpravy je převést celou trasu do koridoru nejvhodnějšího pro cyklotrasu, zejména do souběhu s řekou Odrou mimo stávající komunikace využívané i motorovou dopravou. V jižní části úseku to znamená opuštění stopy vedoucí na Starý Jičín a přimknutí se k trase II. železničního koridoru a k řece, v severní části opět přimknutí se k řece s vyloučením nežádoucích zásahů do nejvíce chráněných partií CHKO Poodří a k opuštění trasy vedoucí na Hat' a její náhradu podél řeky s příp. napojením na Polsko v oblasti Starého Bohumína.

Severní příhraniční cyklotrasa – 55 (Slezská magistrála), 56 (Těšínsko – Opavsko – Bruntálsko – Jesenicko) – i tato cyklotrasa je navrženo upravit s preferencí vedení v koridoru řek Olše a Opavy, přičemž se předpokládá postupné opouštění stávajících stop vedených mimo tyto koridory. V jihovýchodní části se navrhuje v úseku Jablunkov – Bohumín trasu vést až na výjimky průchodu silně industrializovanou krajinou (oblast Třince) po březích řeky Olše na rozdíl od současného stavu, dále provést návaznost na Eurovélo se souběžným vedením od Starého Bohumína k soutoku řek Odry a Opavy a dále sledovat v maximální možné míře tok Opavy až do Krnova s úpravami konfliktních úseků trasy mezi Krnovem a Městem Albrechticemi. Dále se jeví jako nejschůdnější ponechání v dnešní stopě, což znamená v úseku Hynčice – Heřmanovice provést v celém úseku vymístění trasy ze silnice II. třídy..

Jihovýchodní příhraniční trasa – 46 (Beskydsko-karpatská magistrála), která sleduje hranici se Slovenskou republikou, je též navržena k úpravě v úseku Rožnov p. Radhoštěm – Frýdlant nad Ostravicí. Pokud dojde k dohodě se Zlínským krajem, je navrženo opuštění stávající stopy, která je výškově velmi náročná, a převedení koridorem přes Pindulu, Trojanovice p.R. a Kunčice pod Ondřejníkem a dále podél Čeladenky do Frýdlantu nad Ostravicí. V úsecích podél silnic I. třídy je

nutno vést trasu po místních nebo účelových komunikacích, případně dobudovat souběžné cykl. stezky. V úseku mezi Frýdlantem n.O. a Českým Těšínem je stávající trasa Podbeskydím zachována s drobnou úpravou v závěrečném úseku (napřímení trasy).

U regionálních tras jsou navrženy následující úpravy:

Trasa Jihlava – Český Těšín (501, 502) je ponechána bez zásadních změn v úseku (Lešná -) Starý Jičín – Nový Jičín – Štramberk – Kopřivnice – Hukvaldy samozřejmě při předpokládaném vymístění některých úseků na frekventovaných komunikacích. V dalším úseku je navrženo trasu odklonit podél severního okraje Palkovických Hůrek s dalším pokračováním podél rekreačních nádrží Olešná a přes Frýdek-Místek a dále podél Morávky do Dobré, odkud je navrženo vedení podél přehrad Žermanice a Těrlicko s úpravami v Havířově směrem do Chotěbuzi. Tak dostane trasa výrazně rekreační charakter sloužící i pro denní rekreaci v prostoru jižní části ostravské sídelní aglomerace a zároveň spojí největší sídla v tomto prostoru (využití pro denní dojíždění)..

Trasa Jeseník - Znojmo (553, 511) vedená krajem ve stopě (Rejvíz -) Vrbno pod Pradědem – Malá Morávka – Rýmařov – Jiříkov (- Paseka) je směrově stabilizovaná, ve shodě s VÚC Jeseníky je navrženo vymístění trasy ze silnic II. třídy v úseku Vrbno pod Pradědem – Malá Morávka (resp. odbočka na Dolní Moravici).

Trasu Moravice (551) sledující tok řeky Moravice v úseku Kružberk – Staré Těchanovice – Vítkov, Podhradí – Hradec nad Moravicí – Branka – Opava se navrhuje prodloužit v obou směrech – ve směru západním podél Moravice a Slezské Harty k Velké Štáhli a dále podél Podolského potoka směrem na Bedřichov s dalším pokračováním směrem na Šumperk. V opačném směru (severovýchod) je prodloužení vedeno pomocí využití části tzv. Pražské cesty přes Štěpánkovice s navrženou úpravou směřující podél železniční trati na Chuchelnou a dále do Polska směrem na Ratiboř.

Trasa Střecha Evropy (503) je doporučena k vedení po spojnici: Hranice, Odry, Heřmánky, dále je navrženo odklonit trasu do údolí řek Odry a Budišovky s vyústěním do Budišova n. B. s napojením na trasu Moravice na hrázi údolní nádrže Kružberk. Trasa se namísto dnešního vedení lesním masivem mezi Horním Benešovem a Miloticemi n. Opavou navrhuje vést přes Valšov a významné město Bruntál a východně od údolí Nových Heřminov s napojením na trasu směr Krnov s pokračováním na Glubczyce. Stávající vedení po silnicích mezi Jeseníkem nad Odrou a Odrami bude opuštěno.

Trasa Ostravice – Staré Hamry – Bílá, Konečná (461) s napojením na Kysuckou cyklomagistrálu bude prodloužena podél řeky Ostravice do Frýdlantu nad Ostravicí-Nové Dědiny z důvodu navržené změny Jihovýchodní příhraniční trasy. Vyloučeny budou úseky vedené po silnici I/56.

Trasu Vsetín – Velké Karlovice – Martiňák (472) vedenou mezi Třeštíkem a Bílou (Hlavatou) a dále po hranici kraje na Martiňák je navrženo náhradou za přesměrování trasy č. 46 prodloužit směrem do Ostravice.

Trasa Bukovec – Hřčava – Šance (561) sloužící jako propojovací trasa mezi trasami Euroregionu Těšínské Slezsko a Kysuckou cyklomagistrálou bude zachována bez větších úprav.

Trasa Osoblažsko (554) – (Prudník -) Osoblaha – Město Albrechtice. Cílem této trasy je napojení zcela specifického území osoblažského výběžku s možností pokračování na polském území. Trasa zčásti sleduje úzkokolejnou unikátní železniční trať, napojení na další trasy základní sítě bude v Městě Albrechticích.

Trasa Kravařsko (555) (Pilszcz) – Opava –Hradec nad Moravicí – Bílovec – Studénka – Frenštát p. R. – Trojanovice (- Rožnov p. R.). Tato trasa propojuje historické území Slezska a Kravařska s Valašskem a je vedena nádhernou partií kolem Opavy, přes Oderské vrchy, zčásti Poodřím a údolím řek Ondřejnice a Lubiny. Účelem je doplnění chybějící příčky v území zpřístupňující potenciální turisticky významné partie v severozápadní části trasy a úpravu vedení vyznačené cyklistické trasy Radhošť (Ostrava – Pustevny).

Trasa Ostrava – Beskydy (562) Ostrava – Frýdek-Místek - Frýdlant nad Ostravicí. Tato trasa je dlouhodobě sledovaný projekt, který se dosud nepodařilo zcela dokončit. Trasa je z velké části vybudována, jejím účelem je svedení cyklistů z frekventovaných silničních tahů a napojení ostravské aglomerace na rekreační zázemí beskydské oblasti. Trasa může významně sloužit i k denní dojížděci do zaměstnání.

Trasa Slezská Harta (556) je navržena k propojení významné rozvojové oblasti Slezské Harty, Opavska a Olomoucka. Její trasování je navrženo v úseku od hráze přehrady Slezské Harty podél její jižní strany směrem na Horní Loděnici s možností pokračování buď na Šternberk nebo Svatý Kopeček a Olomouc. Na východě je trasa napojena na údolí Hvozdnice s návazností na cyklotrasy u Opavy.

Trasa Polanecká spojka (563) je doporučena k propojení jižní části hustého osídlení ostravské aglomerace, a to rekreační oblasti Poodří na západě a oblasti přehrad na východě aglomerace. Trasa je vedena v úseku Stará Ves nad Ondřejnicí – Ostrava – Vratimov – Havířov.

Alternativně je též navržena ve shodě s koncepcí Olomouckého kraje trasa pracovní označená jako Praděd (557) vedoucí z Malé Morávky do Loučné nad Desnou. Výše uvedené trasy by měly být zapracovány do územních plánů jednotlivých obcí.

Mezi konceptně problematické lze v stávající koncepci cyklotras považovat následující jevy:

cyklotrasa Střecha Evropy - v současném prvotním návrhu trasy je hlavní trasa vedena mimo velká sídla v okolí trasy- Vítkov a zejména Bruntál, který je napojen pouze odbočkou (tato cyklotrasa by měla nahradit stávající nevyhovující trasu 503). Spojení od Oder je dále směřováno na Hranice v Olomouckém kraji, přičemž je nutno zvážit, zda neponechat logickou vazbu (s úpravami mimo stávající komunikace) v údolí řeky Odry, přestože není směřována na velká centra osídlení

cyklotrasa 46 - v koncepci MS kraje je vedena od Frýdlantu nad Ostravicí prostorem severního podhůří Beskyd s vyústěním na sedlo Pindula. Koncepte Zlínského kraje však stále ponechává původní výškově méně příznivé vedení z Rožnova pod Radhoštěm do oblasti Pusteven a Martiňáku

cyklotrasa vedoucí přes Ovčárnu do Olomouckého kraje - je nutno zvážit, zda respektovat stávající podklady o návaznosti do Olomouckého kraje. Jediná v současnosti přijatelná trasa vede po komunikaci z Ovčárny na Hvězdu, která je silně frekventována, provoz je kyvadlově řízen a dochází zde k nehodám mezi nedisciplinovanými cyklisty a vozidly

- cyklotrasa osoblažským výběžkem - v případě potřeby je možno návrh trasy směrově upravit pro zajištění lepší obsluhy atraktivit v území - tato cyklotrasa nebude mít pravděpodobně jako dominantní funkci denní dojíždění, ale turistiku.

VI.8.3. Etapizace sítě cyklistických tras

V současné době se připravuje k výstavbě cyklistická trasa 55 Slezská magistrála mezi Krnovem a Velkými Hošicemi. V této souvislosti se jeví jako potřebné zajistit vymístění návazného úseku trasy mezi Krnovem a Městem Albrechticemi ze silnice I/57 a rovněž zajištění chybějícího propojení Kravaře – Ostrava, tj. kompletace souvislého propojení mezi Eurovélo a Jesenickem.

Jako další obdobně aktuální prioritou je nutno vidět propojení Eurovélo s Beskydy, jedná se o kompletaci páteřního tahu Ostrava – Beskydy, tj. chybějících úseků v Ostravě, úseků mezi Vratimovem a Sviadnovem a mezi Frýdkem – Místkem a Ostravicí, čímž dojde zároveň k vymístění úseku trasy 46 ze silnice I/56.

Jako třetí nejdůležitější stavbu lze považovat vybudování bezpečné cyklotrasy Eurovélo (tj. vymístění vedení trasy KČT č. 5 do pooderského koridoru). Tím dojde k zrušení vedení trasy po silnicích II. tříd a k zajištění optimální návaznosti na obě trasy již uvedené.

Z důvodu zvýšení turistického potenciálu v oblasti Slezské Harty, Oderských Vrchů a Bruntálska se jako čtvrtá prioritou doporučuje vybudování souvislého bezpečného propojení Střecha Evropy (změna vedení trasy 503). Tím dojde k odstranění souběhu cyklotrasy ze silnic II. tříd.

Jako pátou prioritou je možné uvést řešení dalších bodových, příp. liniových závad na stávajících tazích cyklotras krajské koncepce. Jedná se především o vymístění dalších úseků ze silnic I. třídy, příp. II. třídy či jiných frekventovaných komunikací.

VII. SHRNUTÍ

Moravskoslezský kraj je svou polohou na křižovatce dopravních tahů (motiv tzv. „slezského kříže“), charakterem území s intenzivní urbanizací a polycentrickým uspořádáním sídelní aglomerace s intenzivní prvovýrobou a zpracovatelským průmyslem předurčen k dopravní přitažlivosti pro tranzitní dopravu i cílovou a zdrojovou dopravu.

Obsahem tohoto materiálu bylo vyhodnocení stávající „Koncepte rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“ schválené Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje, usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004 a návrh dalších kroků a opatření pro jeho naplňování ve třech návrhových etapách:

do 5 let (r.2009 - 2013) – období postupného náběhu provozu D47 (D1), R48, Strategická průmyslová zóna Nošovice, Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Strategická průmyslová zóna Ostrava - Mošnov a dalších staveb páteřní sítě pozemních komunikací a železnic v Moravskoslezském kraji,

5 - 10 let (r. 2014 - 2018) – období po dokončení těchto rozvojových záměrů s důrazem na dobudování sítě pro dopravní dostupnost širšího území Moravskoslezského kraje,

cílový výhledový stav

V Moravskoslezském kraji přes výrazné zlepšení v posledních letech, stále ještě chybí kapacitní páteřní dopravní infrastruktura. Její výstavba je dlouhodobým procesem, který sám o sobě není v přímé kompetenci kraje. V nárůstu požadavků na dopravu se projevilo několik zásadních faktorů. Prvním z nich je hospodářský rozvoj, odstraňování barier bránících přeshraničním vazbám a vstup dalších států do EU. To mělo za následek průměrný nárůst intenzit silniční dopravy v r.2000 – 2005 na základní komunikační síti kraje průměrných hodnot 30 – 55% a v příhraničních úsecích v Českém Těšíně a Jablunkově až cca 100%. Tento výrazný nárůst není konečný, v dalších letech je prognózován jeho další nárůst v důsledku zrušení vnitřních hranic, hospodářského růstu vč. postupného náběhu výroby automobilky Hyundai v SPZ Nošovice a automobilky KIA u Žiliny a v závodech jejich subdodavatelů. Svou roli v požadavcích na dopravu sehraje i změna výrobních postupů nových výrobních kapacit (just in time), které již nemají klasické sklady, ale jsou zásobovány operativně, ve převážné míře silniční dopravou.

Řešením je modernizace a rekonstrukce stávající a dostavba chybějící kapacitní dopravní infrastruktury - dostavba páteřní sítě dálnic, rychlostních silnic, železnic, modernizace a rekonstrukce regionální silniční sítě, renesance veřejné dopravy a větší zapojení telematiky a řízení a usměrňování dopravy. V posledních letech došlo v tomto k zásadním změnám:

výstavba dálnice D47 (D1), výstavba dálničních přivaděčů – I/57 Fulnek – Hladké Životice, II/46x Bílov - Studénka, Ostrava – I/11 prodl.ul.Rudná a II/56 prodl.ul. Místecká a sil.I/67 v Bohumíně v oblasti Skřečoně

výstavba tahu R48 v úseku Dobrá – Tošanovice – Žukov – Č.Těšín vč. na R48 navazující přeložky sil.I/11

projekční příprava dalších tahů páteřní sítě (I/11-68 Třanovice – Mosty u J., R56 Opava – Ostrava, R67 Bohumín – Třanovice, dopravní napojení letiště a.j.)

výstavba SPZ Ostrava - Mošnov

zahájení modernizace a rozvoje letiště v Mošnově, rozvoj osobního a nákladního leteckého provozu, kolejové napojení letiště vč. SPZ Ostrava – Mošnov, vznik veřejné logistické zóny ve vazbě na letiště a SPZ, rekonstrukce návazných silnic a obchvatu sil.I/58

zahájení modernizace letiště v Mošnově, zahájení intenzivního leteckého provozu, rozvoj PZ Mošnov včetně jejího kolejového napojení, rekonstrukce návazných silnic a obchvatu sil.I/58, vznik veřejné logistické zóny

zahájení modernizace krajských silnic zapojením SROP, plánovací proces formou tzv. Bílé knihy rozvoj veřejné dopravy, převzetí iniciativy v KODIS, rychlejší integrace, přípravy na zavedení MS karty

Nastartovaná výstavba komunikační sítě přinesla první efekt již v roce 2007 zprovozněním prvního úseku dálnice D47 (D1) a nových úseků tahu R48. V největší míře se však objeví v letech 2012 až 2015, kdy dojde ke kompletaci tahů dálnice D47 (D1), R48, tahu I/11+I/68, rozvoji letiště a průmyslové zóny v Mošnově.

Zahájená komunikační výstavba nemá v historii kraje srovnání. V relativně krátké době nastanou zcela zásadní kvalitativní změny, které se svým rozsahem již zřejmě nebudou opakovat.

Velkou zásluhu na modernizaci a dostavbě dopravní infrastruktury má Moravskoslezský kraj intenzivním lobbingem na všech úrovních samosprávy, státní správy i hospodářské sféry, podílem na přípravě staveb, zajištěním územní průchodnosti, investičním zajištěním projekční přípravy a rekonstrukcí a dostavbou návazných úseků krajské sítě. K zásadní změně došlo i v oblasti rekonstrukce sítě krajských silnic, kde jsou po převzetí jejich správy krajem investovány řádově větší částky, než tomu bylo v době jejich vlastnictví státem.

Moravskoslezský kraj bude mít v roce 2013 kompletní páteřní síť silnic a železniční koridorové tratě v jeho jádrovém území. Tyto aktivity vycházely z dopravní koncepce kraje schválené v r. 2004.

Obsahem prací bylo též prověření nových **základních nadřazených dokumentů** definujících dopravní infrastrukturu v evropském a republikovém měřítku, které byly přijaty po r.2004, z hlediska jejich vlivu na Koncept schválenou v r.2004. Jednalo se o Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013, Politiku územního rozvoje České republiky 2006 a Usnesení vlády České republiky č. 550/2006. Lze konstatovat, že všechny tyto nadřazené dokumenty jsou v souladu s Konceptem rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje.

VII.1. Analýza vývoje výkonů dopravní infrastruktury

VII.1.1. Zatížení silniční sítě

Vstupním podkladem pro vyhodnocení byly výsledky periodických sčítání zajišťovaných ŘSaD ČR na území celé republiky v r. 2005. **Z výsledků rozborů vyplývá, že na dopravně významných tazích došlo v řešeném území v období 2000 - 2005 k nárůstu intenzit dopravy v průměru o cca 20% až 55%, nárůst nad tuto hodnotu byl ale zjištěn v příhraničních úsecích silniční sítě, kde dosahuje hodnot až 100%.**

Pro průběžné sledování vývoje zatížení na exponovaných profilech komunikační sítě (např. ve vazbě na Nošovice – sil.I/11 a I/68) je doporučováno provádění aktualizací sčítání v režii kraje a to v parametrech identických se sčítáním ŘSaD ČR (termíny, rozsah, zpracování) pro zjištění vývoje zatížení. Vyhodnocením výsledků sčítání dopravy na silniční síti v r.2005 byly získány údaje dopravních výkonů silniční sítě.

Celkový dopravní výkon silniční sítě kraje činí cca 12,0 mil.vozokm/24 hod. Oproti r. 2000 to znamená zvýšení dopravního výkonu komunikační sítě na území kraje o 38%, což je hodnota vyšší než celorepublikový průměr 23% .

Na tomto objemu se podílí komunikační síť jednotlivých okresů takto – okres Bruntál 7,7%, okres Frýdek – Místek 22,0%, okres Karviná 12,7%, okres Nový Jičín 16,1%, okres Opava 11,8% a okres Ostrava - město 29,6%.

Na dopravním výkonu silniční sítě kraje se objemem tří čtvrtin podílí silnice I.třídy, zbývající čtvrtina připadá na silnice II.třídy a III.třídy

Údaje o výkonech těžké a kamionové dopravy prokazují její soustředění do jádra aglomerace s vazbou na páteřní tahy směřující do Polska a Slovenska. Vývoj pouze potvrzuje aktuálnost dobudování již zahájené dostavby páteřních tahů komunikační sítě.

VII.1.2. Zatížení silničních hraničních přechodů

Intenzita dopravy na hraničních přechodech Jablunkov (sil.I/11-Slovensko), Makov (sil.I/35 – Slovensko) a Chotěbuz (sil.I/48 – Polsko) za posledních 10 let vzrostla o cca 120 – 220 % . Obecně lze konstatovat, že v letech 2000 – 2005 doprava na těchto třech přechodech vzrostla na dvojnásobek (nárůst 100%), objem těžké dopravy se zvýšil až na trojnásobek (nárůst cca 200%).

Hraniční přechod Bohumín – Chalupki (sil.I/58 – Polsko) vykazuje (i s ohledem na nedávno ukončenou výstavbu mostu přes Odru) celkové intenzity dopravy v jednotlivých sčítacích letech obdobné, nárůst se projevuje v dopravě těžké.

Na hraničním přechodu Sudice - Pietraszyn (sil.I/46 – Polsko) a Krnov – Pietrowice (sil.I/45 – Polsko) se projevuje celkově pokles intenzity dopravy (doprava těžká rostla).

HP na česko-slovenské hranici Mosty u Jablunkova – Svrčinovec s průjezdem 2 180 501 voz/rok byl v r.2006 druhým nejzatíženějším přechodem v České republice na této hranici se zatížením na úrovni přibližně třetiny zatížení na HP Břeclav - Kúty na dálnici Brno – Bratislava

HP na česko-slovenské hranici Český Těšín - Cieszyn s průjezdem 3 339 927 voz/rok byl v r.2006 nejzatíženějším přechodem v České republice na této hranici

VII.1.3. Vývoj silničního zatížení na hranicích kraje

Celkový objem veškeré dopravy na hranici kraje vykazuje v letech 2000/2005 nárůst z 79027 voz/24hod na 104638 voz/24hod, tj. +32%

Celkový objem nákladní dopravy (vč. dopravy kamionové) na kordonu kraje vykazuje nárůst z 17281 voz/24hod na 27294 voz/24hod, tj. +58%, na tomto nárůstu má velký vliv nárůst dopravy na hraničních přechodech do Polska a Slovenska, kde dosahuje až +187%

Celkový objem kamionové dopravy na kordonu kraje vykazuje nárůst z 2261 voz/24hod na 8847 voz/24hod, tj. +291%, na tomto nárůstu má velký vliv nárůst dopravy na hraničních přechodech do Polska a Slovenska, kde dosahuje + 560%

Lokálně nejzávažnější jsou vysoké nárůsty přeshraniční dopravy na přechodech HP - Mosty u Jablunkova – Svrčinovec (celkové intenzity + 100%, těžká doprava 331%, z toho pouze kamionová doprava +573%) a HP Chotěbuz – Boguszowice (celkové intenzity + 87%, těžká doprava + 242%, z toho pouze kamionová doprava +301%).

Všechny výše uvedené údaje signalizují pro r.2000 - 2005 na hranicích kraje cca o třetinu vyšší indexy nárůstu dopravy než uváděný celorepublikový nárůstu dopravního výkonu (23% pro celkové intenzity dopravy a 44% pro nákladní dopravu).

VII.1.4. Dopravní nehodovost silniční sítě

Z podkladů Policie ČR vyplývá následující srovnání počtu nehodových úseků a počtu dopravních nehod na území kraje v letech 2001/2006 – nehodové úseky 130/63 a počet nehod 5235/3871. Při interpretaci závěrů o poklesu počtu nehodových úseků i počtu nehod je však třeba mít na paměti, že v současné době již není nutná přítomnost policie u každé dopravní nehody, což vysvětluje do určité míry výrazně rozdílná čísla v r.2001 a 2006.

Nejzávažnější nehody bývaly na silnici I/48, na čtyřpruhové směrově nedělené komunikaci. Po osazení „lanových“ svodidel, které fyzicky oddělily protisměrné jízdní proudy se situace zlepšila. Za aktuální problém je možno označit zvýšení bezpečnosti pěších a cyklistů, kteří jsou nejzranitelnějšími účastníky dopravních nehod.

VII.1.5.Zatížení železniční sítě

Na základě prognózy přepravních proudů v osobní dopravě, a podkladů o výhledovém rozsahu dopravy ze zpracovaných studií, projektových dokumentaci je možno očekávat zvýšení rozsahu drážní dopravy v těchto úsecích:

Ostrava hl.n. – Ostrava Svinov - Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), vedením příměstské dopravy Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min, vedením spěšných Jablunkov-Návsí – Opava – Krnov přes centrum Ostravy ve 120 minutovém taktu. Drážní doprava bude vedena na hranici propustnosti. V době špičky bude vedena vlaková doprava v hustém sledu bez potřebných záloh na zajištění kvality provázení vlaků. Doporučení: dokončit optimalizaci zbývajících nerekonstruovaného úseku II.TŽK přes ŽST Ostrava hl.n.

Ostrava Svinov – Studénka - Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), vedením příměstské dopravy Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min. Výhledový rozsah dopravy bude na stávající trati proveden.

Frydlant n.O. – Ostrava hl.n. - Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích, zvýšením rozsahu příměstské dopravy a rychlé regionální dopravy. K provedení navrženého rozsahu dopravy bude provedena elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku O.Kunčice – Frýdek-Místek, v další etapě elektrizace směrem k Valašskému Meziříčí.

Český Těšín – Frýdek-Místek - Nárůst intenzity vlakové dopravy způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích. K zajištění provedení potřebného rozsahu dopravy bude provedena optimalizace a elektrizace trati.

Studénka – Sedlnice (Mošnov)- Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro vlečky v průmyslové zóně Mošnov a VLZ Mošnov a zvýšením příměstské dopravy v souvislosti s připojením Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově. Bude provedeno zvýšení kapacity trati a elektrizace v úseku Studénka – Sedlnice a novostavba trati Sedlnice – Letiště Mošnov. V další etapě elektrizace zbývajících částí tratě Sedlnice – Veřovice.

Opava východ – Krnov - Jednokolejný úsek celostátní dráhy Opava východ - Krnov vykazuje využití své kapacity již v současné době na 89,5 %. V době dopravní špičky je kapacita dráhy zcela vyčerpaná a traťový úsek pracuje bez potřebných záloh na vyrovnávání zpoždění a nepravidelností. K zajištění dostatečné kapacity trati se navrhuje optimalizace a elektrizace trati.

VII.1.6.Výkony letecké dopravy

V období r.2004 – 2007 vykazoval provoz na Letišti Leoše Janáčka v Mošnově přibližně 10% meziroční nárůst odbavených osob, za období r.2004 – 2007 se roční objem cestujících přibližně zdvojnásobil a v roce 2007 dosáhl celkem 332 266 osob.

Z podkladů dále vyplývá trvalý nárůst letecky přepraveného nákladu /cargo/, jehož objem se za období r.2004 – 2007 zvýšil o cca 80% a v r.2007 dosáhl 2185t/rok.

VII.2.Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury 2004 – 2008

VII.2.1.Vyhodnocení závěrů programového dokumentu z r.2004

Mezi nejdůležitější ze závěrů patřila podpora výstavby páteřní komunikační a železniční sítě vč. jejich stabilizace v územně-plánovacích dokumentech. Současný stav výstavby páteřní sítě a stabilizace např. tahu I/58 v oblasti Mošnova je dokladem, že se úkoly v této oblasti podařilo splnit.

Na úseku zlepšení stavu sítě silnic II. a III.třídy bylo cílem kraje, jako vlastníka této infrastruktury obdobný, změnit dosavadní nepříznivý trend. V uplynulém období se podařilo nastartovat zásadní pozitivní změny ve financování rekonstrukce a modernizace krajské sítě.

Obdobné je hodnocení většiny úkolů, které byly vytyčeny v oblasti prověření vytipovaných problémových rozvojových prvků.

VII.2.2. Automobilová doprava

VII.2.2.1. Výstavba, rekonstrukce a modernizace komunikační sítě v r.2004-2008, shrnutí

Základním prvkem probíhající dostavby komunikační a železniční sítě je kompletní páteřní komunikační sítě. Rámcový údaj o výstavbě nových komunikačních úseků je obsahem následné tabulky.

BILANCE ZPROVOZNĚNÝCH NOVÝCH ÚSEKŮ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V R.2004-2008 V KM				
Období	Dálnice, rychlostní a směrově dělené komunikace s MÚK	Ostatní silnice I.třídy	Silnice II.a III.třídy	celkem
2004-2008	52	2	7	61

Celkový objem finančních prostředků vynaložených na rekonstrukci a modernizaci komunikační sítě dálnic a silnic I.třídy v letech 2004 – 2007 činil 20,208 mld Kč a vykazuje růstovou tendenci.

FINANČNÍCH PROSTŘEDKY DO SÍTĚ DÁLNIC A SILNIC I.TŘÍDY V R.2002-2007 V MIL.KČ						
Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Finanční objemy na údržbu, rekonstrukci a dostavbu silnic	677 307	806 514	1 111 555	2 088 788	5 724 169	11 283 112

Zdroj: ŘSaD ČR

Prioritou krajské silniční sítě není, na rozdíl od komunikační sítě v majetku státu její dostavba, ale především její rekonstrukce a modernizace.

Pro přípravu investic na krajské síti slouží „Bílá kniha - seznam investičních staveb 2007 – 2013 (2020)“, který mapuje stav komunikací II. a III. třídy na území kraje a vyhodnocuje potřebnost investic, rekonstrukcí a modernizací na této silniční síti. Svým pojetím jde o materiál otevřený, který podle požadavků MSK zpracovává, pravidelně aktualizuje Správa silnic Moravskoslezského kraje příspěvková organizace. Aktualizace BK prochází projednáním v příslušných výborech a komisích (výbor pro dopravu MSK – jako poradní orgán zastupitelstva kraje, investiční komise MSK – jako poradní orgán rady kraje). Pro financování staveb) zařazených do seznamu a příslušné skupiny existuje několik finančních zdrojů. Největším zdrojem jsou finanční prostředky dostupné v rámci Regionálního operačního programu (ROP) s vazbou na prostředky Evropské unie, následují prostředky rozpočtu

MSK, prostředky vytvářené odpisy staveb silnic II. a III. tříd, popřípadě jiné prostředky přímo dotačně uvolněné z rozpočtu státu (dotační programy ministerstev, SFDI apod.).

VII.2.2.2. Vývoj financování v oblasti údržby a rozvoje krajské sítě MSK

Nové instrumenty pro správu silniční sítě představuje mostní program, rekonstrukce vybrané sítě, SROP) systémový postup rekonstrukce a modernizaci homogenizaci komunikací II. a III. třídy na území kraje - vytvoření Bílé knihy mapující krajské komunikace a vyhodnocující potřebnost investic, prostřednictvím škály konkrétních kritérií. Vývoj jednotlivých instrumentů je charakterizován následujícím přehledem.

NÁKLADY NA OPRAVY, REKONSTRUKCE A MODERNIZACI SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY V MAJETKU MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE									
Rok	Příspěvek na provoz opravy povrchů	Příprava staveb MSK, SFDI	Mostní program	Investice MSK, SFDI	EÚ SROP		EÚ ROP		Suma
					MSK	EÚ	MSK	EÚ	
2002	108,0	8,6	53,0	82,6	0,0	0,0	0,0	0,0	252,2
2003	47,6	21,2	46,0	132,1	0,0	0,0	0,0	0,0	246,9
2004	92,8	12,0	59,5	149,6	0,0	0,0	0,0	0,0	313,9
2005	124,0	16,2	86,5	36,4	81,6	176,8	0,0	0,0	521,5
2006	182,3	32,2	66,4	73,1	148,6	249,6	0,0	0,0	752,2
2007	149,0	54,1	40,2	173,0	31,8	196,4	0,0	0,0	644,5
2008	120,0	69,0	90,0	509,2	0,0	54,0	148,0	0	1 831,2

Zdroj: Správa silnic MSK

Celkový objem finančních prostředků vynaložených v letech 2004 – 2008 na rekonstrukci a modernizaci komunikační sítě II. a III.tříd činil cca 4,5 mld.Kč a vykazuje výrazně růstovou tendenci. Výše uvedené částky neobsahují náklady na provoz a údržbu, které dosahovaly v hodnoceném období částek 400 až 600 mil.Kč/ročně..

Příprava staveb - program pro zajištění studijních a odborných prací, pořízení dokumentace staveb. S ohledem na přípravu projektů staveb pro plánovací období let 2008-2013 se program navýšil na 51 mil. Kč.

Souvislé opravy - program pravidelné komplexní péče o vozovky, který zajistí postupné zlepšování stavebně technického stavu. V letošním roce MSK vyčlenil na souvislé opravy povrchů silnic 148 mil. Kč a v roce 2008 je v rozpočtu kraje plánovaná částka 140 mil. Kč.

Mostní program na rekonstrukce mostů a jejich stavební přípravu představuje program pravidelné komplexní péče o mosty, který zajistí postupné zlepšování stavebně technického stavu mostních objektů, které jsou limitními prvky pozemní komunikace bez ohledu na dopravní výkon.

Program obnovy průtahů silnic II.a III.tříd obcí a měst sleduje zlepšení kvality silniční sítě tvořené komunikacemi II. a III. třídy.

Pro zlepšení stavu silniční sítě využívá Moravskoslezský kraj v plné míře možností a prostředků, které poskytuje EU na její rekonstrukci, modernizaci a výstavbu v rámci programu Společného regionálního operačního programu.

VII.2.2.3.Vyhodnocení záměrů rozvoje komunikační sítě dle zadání ZÚR

Návrh zadání Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje z 11/2007 definoval záměry dopravní infrastruktury převzaté ze schválených ÚPN VÚC na území MS kraje s rozdělením na silniční, železniční a ostatní dopravu. Dále definoval nové požadavky na vymezení a zpřesnění ploch a koridorů veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu.

V rámci vyhodnocení Konceptu rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje z r. 2004 bylo provedeno zhodnocení tohoto zadání, které bude podkladem pro tvorbu ZÚR.

VII.2.2.4.Zhodnocení rozvojových záměrů komunikační sítě dle konceptu z r.2004

S využitím výsledků posouzení zadání ZÚR, získaných informací a konzultací byla provedena rekapitulace rozvojových záměrů silniční sítě s cílem vymezit základní skupiny staveb u nichž dochází ke změně nebo je některým subjektem změna zvažována. Jednotlivé problémové prvky jsou zařazeny do následujících skupin:

Nové požadavky na vymezení a zpřesnění ploch a koridorů veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu dle zadání ZÚR z 11/2007

Vybrané záměry z přebíraných prvků ÚP VÚC do ZÚR dle zadání z 11/2007 – prvky s potenciální korekcí trasy nad rámec hájeného koridoru

Nové návrhy na vymezení a zpřesnění ploch a koridorů veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu nad rámec zadání ZÚR z 11/2007 - prvky s úpravou trasy a nové prvky

Prvky navržené k vyřazení ze sledování a to z prvků dle zadání i mimo zadání ZÚR z 11/2007

VII.2.3.Železniční doprava

Modernizace II. TŽK je již ukončena a splňuje parametry odpovídající mezinárodním dohodám a záměrům realizovaným v okolních zemích s možností provozu vozidel s naklápačící skříní (traťová rychlost do 160 km/h, dosažení prostorové průchodnosti podle ložné míry UIC GC, především pro kombinovanou dopravu, dosažení třídy zatížení D4 tj. 22,5 t/nápravu).

Na železničních tratích celostátního a regionálního významu v kraji se realizují další investiční akce k postupnému uvádění tratí do normového stavu a provádění kvalitní údržby pro zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti provozu. Rozsah těchto akcí je v současnosti závislý především na finančních možnostech SFDI. Věcná náplň zahrnuje zejména rekonstrukce traťových a staničních kolejí, výhybek, propustů, mostů, přejezdů, transformoven, zabezpečovacího zařízení a sanace sváženin, výstavbu podchodů a nástupišť, úpravy železničních stanic apod.

Z dokončených staveb lze kromě koridoru z větších staveb jmenovat zejména:

- Modernizaci železničního uzlu Bohumín
- Elektrizaci tratě Opava východ – Ostrava Svinov (do provozu nasazeny elektrické jednotky 471)
- Elektrizaci trati Ostrava hl.n. – Ostrava Kunčice (t.č. ve fázi dokončovacích prací)
- Výpravní budovu Ostrava Svinov.

Na základě uvedeného lze souhrnně konstatovat, že do železniční infrastruktury Moravskoslezského kraje se v letech 1999-2007 investovalo celkem cca 17 mld.Kč, což představuje v porovnání s ostatními kraji lepší průměr.

Aktivity v oblasti dopravní infrastruktury jsou orientovány především na zlepšení dopravního propojení automobilových závodů Kia u Žiliny a Hyundai v Nošovicích. V oblasti železniční infrastruktury se připravuje zejména zavlečkování průmyslové zóny Nošovice (v realizaci), jejímž investorem je Moravskoslezský kraj a optimalizace tratě Ostrava - Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín, včetně zaústění vlečky do této tratě a optimalizaci tratě Bystřice nad Olší - Mosty u Jablunkova – státní hranice ČR/ SR, která je jednou ze staveb III. tranzitního železničního koridoru a jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Předmětné stavby jsou zajištěny následovně:

- „Stavba optimalizace tratě Ostrava – Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín 1. a 2.část“ - První etapu tvoří úsek Frýdek Místek - Dobrá u FM včetně a druhou etapu úsek Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek a úsek Dobrá u FM - Český Těšín včetně optimalizace ŽST Český Těšín.
- Vzhledem k tomu, že se nepodařilo uzavřít problematiku životního prostředí ve zkráceném řízení, předpokládané zahájení těchto staveb je začátkem roku 2009 a jejich ukončení v roce 2012 (celkové náklady 5,1 mld. Kč).
- „Optimalizace trati Bystřice nad Olší-Mosty u Jablunkova – státní hranice ČR/SR“ - stavba o nákladech 5,5 mld Kč je již zahájena (10/2007). Předpokládané ukončení v 02/2011.

Navazující stavby budou realizovány následovně:

- „Optimalizace tratě Bystřice nad Olší – Český Těšín“ o nákladech 3,9 mld Kč v letech 03/2008-12/2010
- „Optimalizace tratě Český Těšín – Dětmárovice o nákladech 3,0 mld Kč v letech 2011-2013.

V návaznosti na ukončenou výstavbu výpravní budovy v Ostravě-Svinově se připravuje komplexní rekonstrukce přednádražního prostoru a dopravního terminálu Ostrava-Svinov. Podle předpokladu pokračují další etapy projektu, včetně zpracování přípravné dokumentace v letošním roce a zahájení realizace v roce 2008. Jedná se zejména o úpravu okolního areálu, napojení na městskou dopravu a obchodně – společenské centrum, za vzájemné spolupráce mezi ČD, SŽDC a statutárním městem Ostravou.

Mezi regionální priority patří i napojení mezinárodního letiště v Mošnově na II. tranzitní železniční koridor ČR - regionální dopravní systém. Tato záležitost počínaje projekční přípravou přes infrastrukturní vybavení po možnosti financování s využitím dotačních zdrojů spolu s volbou vhodného provedení kolejových vozidel a jejich provozního zařazení do regionálního dopravního systému se řeší.

V rámci výstavby PZ Mošnov a napojení letiště L.Janáčka Ostrava dojde :

- k rekonstrukci, zkapacitnění a elektrizaci stávající tratě v úseku žst. Studénka- žst. Sedlnice
- vybudování nové jednokolejné elektrifikované žel.tratě odbočující v úseku Studénka – Sedlnice
- její napojení pro bezúvrat'ovou jízdu ve směru na Příbor
- nová trať bude sloužit i pro kolejové napojení PZ Mošnov a vlečky veřejné logistické zóny

V současné době se zpracovává ÚTS kolejového napojení Orlová - Ostrava systémem vlakotramvaje s dokončením v pololetí roku 2009. Zpracovatelem této ÚTS je Dopravní projektování Ostrava .

Ve výhledu (po roce 2013) se předpokládá zajistit průjezd železničním uzlem Ostrava v parametrech odpovídající parametrům koridorových tratí do uzlu zaústěných. Ostatní tratě celostátního významu jsou územně stabilizovány a předpokládá se na nich uplatňovat optimalizační záměry.

Výše uvedené záměry naplňují Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji.

V projektu vzdálené budoucnosti se předpokládá, že Moravskoslezským krajem bude procházet vysokorychlostní železniční trať v trase Brno – Ostrava - Polsko. V současné době je koncepční dokumentace veřejnoprávně projednána s cílem ochrany území pro případnou realizaci vysokorychlostní tratě na našem území, a to návazně na postup výstavby těchto tratí v sousedních zemích v souladu s celoevropskými záměry.

VII.2.4.Letecká doprava

K zásadním změnám v oblasti letecké dopravy došlo u mezinárodního regionálního letiště L.Janáčka Ostrava v Mošnově, kde od doby schválení koncepce v r.2004 došlo na základě vypracování a schválení základních rozvojových dokumentů letiště / Podnikatelský plán Letiště Ostrava,a.s. 2005-2015 a Generel rozvoje LLJO 2005-2015/ v roce 2006 k následnému upřesnění, revizi a rozpracování původních záměrů, vymezených v koncepci z r.2004:

územní a časová koordinace záměrů v rozvojovém území

zajištění územní a časové koordinace záměrů v rozvojovém území letiště a průmyslové zóny

stabilizace liniových tahů komunikační i kolejové sítě v zájmovém území letiště

zprovoznění nové odbavovací haly včetně rozšířené kapacity parkovacích stání

realizace výstavby údržbového centra soukromou společností CEAM

příprava projektu administrativního a obchodního centra v předletištním prostoru

příprava projektu veřejné logistické zóny včetně multimodálního kontejnerového terminálu

VII.2.5.Cyklistická doprava

Rozvoj sítě cyklistických tras v letech 2004 – 2008

Vývoj sítě cyklistických tras na území kraje v letech 2004 – 2008 lze rozdělit na vývoj v oblasti realizace a přípravy investic.

V oblasti realizace nedošlo na území kraje, pokud se jedná o trasy krajského významu, k zásadním změnám. Byly vyznačena mezinárodní trasa Greenway Krakov – Morava – Vídeň, která je dokumentována na území kraje samostatnou výkresovou přílohou. Tato trasa však byla ve většině úseků vyznačena po stávajících již existujících trasách a vede krajem ve dvou větvích.

Naopak v těchto letech došlo k překotnému vývoji místních cyklotras, kdy byl v některých obcích a městech ukončen extenzivní vývoj formou vyznačování tras po stávajících komunikacích a začaly být ve větším měřítku budovány bezpečné cyklostezky i značeny vyhrazené cyklistické pruhy na vozovkách.

Zhodnocení dosud sledované koncepce – upravované, rušené a nové prvky

Původní koncepci je navrhováno v podstatě zachovat. Navrhuje se poněkud upřesnit vedení některých tras v souladu s již rozpracovanými dokumentacemi. Doplnuje se trasa v úseku Hradec nad Moravicí – Opava – státní hranice (předpoklad pokračování směr Glubczyce), trasa Malá Morávka –

Ovčárna – Loučná nad Desnou. Trasování Greenways Krakov – Morava – Vídeň je navrženo ve výhledu upravit tak, aby hlavní trasa sledovala základní trasy kraje a navázala na polském území na Szlak Odry a na střední a jižní Moravě na trasy Cyklostezka Bečva a Moravská stezka. Zbývá pouze dohodnout, zda trasu 46 ponechat dle návrhu Zlínského kraje ve stávající stopě vedoucí přes Pustevny nebo upravit spíše trasu vedením přes sedlo Pindula dle návrhu koncepce Moravskoslezského kraje.

Problémové prvky

Problémovými prvky je návaznost cyklotras na polské a slovenské území. Vzhledem k vstoupení do Schengenského prostoru nemusí být směřována cyklistická trasa do původních míst hraničních přechodů.

Mezi problémové prvky může být zařazen též nesoulad různých stupňů koncepcí a tohoto návrhu. Zařazením pouze tří tras do ZUR MSK se jeví jako možný problém při prosazování jednotného systému základních tras do územně plánovacích dokumentací. Proto je nutné provést taková opatření, aby krajem hájené koridory cyklotras byly rozpracovány do územně plánovacích dokumentací obcí, kde by měly být zařazeny do seznamu veřejně prospěšných staveb.

Jako velmi problémový prvek situování cyklistických tras se jeví požadavky správců komunikací (ŘSD ČR, SS MSK) na neumístování cyklistických pruhů na vozovky, resp. dopravního značení cykl. tras na komunikacích v jejich majetkové správě.

Dalším problémovým prvkem je otázka vedení intenzivních cyklistických proudů po některých úsecích extravilánových komunikací (mimo navrženou krajskou síť cyklistické dopravy), sloužících převážně k dennímu dojíždění.

VII.2.6.Vodní doprava

V území i nadále trvá územní ochrana pro oderskou větev (E 30) průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe ve smyslu usnesení vlády ČR č. 635 z roku 1996.

VII.2.7.Veřejná osobní doprava

Z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury pro veřejnou osobní dopravu byly v uplynulém období nejdůležitějším přínosem provedená rekonstrukce a modernizace železničních tratí a dostavba a rekonstrukce silniční sítě. V obou dvou oblastech bylo přínosem:

zrychlení dopravy

snížení negativních vlivů dopravy

zlepšení podmínek pro dodržení jízdních řádů

zvýšení kvality odbavení cestujících

Současně s tím dochází k rozšiřování území, které je zapojeno do Ostravského dopravního integrovaného systému ODIS. V r.2004 - 2008 proběhla přestavba (nebo alespoň její příprava) u řady významných uzlů příměstské autobusové dopravy:

rekonstrukce a výstavba přednádražního prostoru Ostrava - Svinov, jehož návazné etapy jsou jednou z priorit města Ostravy

rekonstrukce autobusového nádraží v Hlučíně

výstavba nového autobusového nádraží ve Frýdku – Místku s těsnější vazbou na žst.Frýdek – Místek

výstavba nového autobusového nádraží v Opavě s těsnou vazbou na žst.Opava – východ

výstavba nového AN v Ostravě s těsnější vazbou na žst.Ostrava – střed a na tramvajové zastávky MHD v souvislosti s výstavbou obchodního areálu v místě původního AN

výstavba nového AN v Karvině s těsnou vazbou na žst.Karviná v souvislosti s výstavbou obchodního areálu v místě původního AN

příprava rekonstrukce autobusového nádraží v Bruntále

příprava rekonstrukce autobusového nádraží v Českém Těšíně s těsnou vazbou na žst.Český Těšín

VII.2.8.Hraniční přechody

Důsledkem zavedení schengenského hraničního kodexu se stávající hraniční dopravní cesty na hranicích Moravskoslezského kraje se Slovenskou a Polskou republikou staly místy pro překračování vnitřních hranic. V zásadě lze konstatovat, že překračování hranice je možné po každé existující pozemní komunikaci chůzí či jízdou přizpůsobenou dopravnímu a stavebnětechnickému stavu komunikace stanovenému na základě národních silničních předpisů.

Na základě projednání byly na česko-polské hranici na komunikační síti silnic II. a III. tříd Moravskoslezského kraje vyznačeny nejaktuálnější úseky k rekonstrukci:

1.ETAPA ÚPRAV SIL.II. A III.TŘÍDY NA PŘÍJEZDECH K HP NA ČESKO - POLSKÉ HRANICI		
AKCE - HRANIČNÍ PŘECHOD	POPIS ŘEŠENÍ	NÁKLADY (MIL. KČ)

Přechod Úvalno – Branice	rekonstrukce silnice s rozšířením vč. mostních objektů	10,0
Přechod Vávrovice – Wiechovice	rekonstrukce silnice ve stávajícím uspořádání vč. mostních objektů	7,7
Přechod Třebom – Kietrz	rekonstrukce silnice s rozšířením	18,2
Přechod Hněvošice – Sciborzycy Wielkie	rekonstrukce silnice ve stávajícím uspořádání s místním rozšířením	1,1
Přechod Opava – Pilszcz	rekonstrukce silnice s rozšířením	11,4
	celkem	48,4

Tyto stavby jsou již evidovány a vyhodnoceny ve schválené Bílé knize silničního hospodářství Moravskoslezského kraje, potenciaálním zdrojem financování může být Operační program ČR/PL.

VII.2.9.Průmyslové zóny, logistická centra

V rámci Moravskoslezského kraje je nejhustěji osídleno centrum aglomerace - město Ostrava a dále pak území bývalých okresů Karviná a Frýdek Místek. Z tohoto důvodu strategické investice směřují především do této oblasti. Na území se nachází řada lokalit plnících funkci průmyslových zón, z nichž některé jsou již z velké části obsazeny - Nošovice, Mošnov, Ostrava –Hrabová, Trinec – Baliny, Český Těšín, Frýdek Místek – Chlebovice, Karviná - Nové Pole, Kopřivnice -Vlčovice, Krnov - Červený Dvůr, Nový Jičín, Třanovice - Hnojník, Ostrava – Dolní oblast Vítkovice, Ostrava - Vědecko-technologický park. S velkou pravděpodobností lze očekávat, že výstavbou dálnice D47 (D1) dojde k zatraktivnění pozemků podél její trasy, zejména v blízkosti dálničních křižovatek.

Kromě toho jsou v území vytipovány lokality pro situování lokality pro výstavbu logistických center:

Bohumín, veřejné logistické centrum v oblasti Bohumín, Vrbice s obsluhou silniční a železniční dopravou (výhledově možný kontakt na dopravu vodní)

Ostrava (ve vazbě na žst.Ostrava hl.n.), veřejné logistické centrum s obsluhou silniční a železniční dopravou

Tošanovice-Třanovice, logistické centrum s obsluhou silniční a železniční dopravou

mezi potenciální plochy patří i rozvojové oblasti v Horní Suché (bývalý důl František), lokalita s obsluhou silniční a železniční dopravou, která však má v současné době omezenou kvalitu zejména silničního napojení.

VII.3.Problémové prvky rozvoje a funkceschopnosti dopravní infrastruktury

Výstupem analytické části je definice problémových prvků a problémových oblastí, jejichž řešení bude předmětem návazné části s důrazem na jevy ohrožující funkceschopnost dopravní infrastruktury. Na základě analýzy byly definovány nejdůležitější problémové prvky stávající dopravní infrastruktury. V problematice dopravní infrastruktury se vzájemně prolínají a ovlivňují dvě základní roviny - územně-plánovací, která definuje a územně hájí cílové uspořádání dopravní sítě a realizační, související s údržbou, rekonstrukcí a výstavbou dopravní infrastruktury a celkovým zajištěním funkceschopnosti dopravní sítě.

V oblasti silniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy:

dopravní režim na I/11 a I/68 v úseku R 48 - Jablunkov, zejména sil.I/11 v koridoru Třinec, Nebory — Vendryně – Jablunkov - řešeno výstavbou přeložky sil.I/11 a I/68, lobbing kraje, předpoklad návrhů opatření krizového scénáře pro omezení negativních dopadů do doby výstavby tahu

průtah I/48 Frýdkem – Místkem - řešeno výstavbou jižního obchvatu R48, dílčí pokles očekáván i po dostavbě D47 (D1), předpoklad návrhů opatření krizového scénáře pro omezení negativních dopadů do doby výstavby tahu

sil.I/58, průtah Ostrava, Přívoz - řešeno výstavbou dálnice D47 (D1) a jejího přivaděče tzv.prodloužené ul.Místecké s jejím napojením na dálnici D47 (D1)

sil.I/11, průtah Ostrava, Poruba – řešeno výstavbou tzv.prodloužené ul.Rudné

sil.I/11, průtah Opava – prvním krokem byla rekonstrukce a dostavba ul.Rybářské (silnice III.třídy) jako obvodové komunikace centra, navazují provedené úpravy v oblasti Jaktáře, které spolu připravovanou výstavbou spojky S1 a východního úseku severního obchvatu zajistí vedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území, otevřeným problémem zůstává průtah přes Opava Komárov i Nové Sedlice

sil.I/11, průtah Ostrava, úsek Kunčice – Vítkovice – problém je posuzován v rámci vyhodnocení konceptu rozvoje dopravní infrastruktury, jsou hledány možnosti etapizace pro prosazení postupné rekonstrukce uzlů

sil.I/11, průtah Havířov – rekonstrukce křižovatky na Bludovickém kopci v Havířově, byly zahájeny kroky pro stabilizaci tahu R67, plnění m.j. funkci obchvatu Havířova, prioritním problémem je zvýšení výkonnosti okružní křižovatky v Havířově u nádraží a případné převedení části dopravy na ul.U skleníků

V oblasti železniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy

V nejbližším období je v železniční dopravě potřebné zajistit dostatečnou kapacitu tratí zajišťujících obsluhu závodu HMMC v Nošovicích stavbou Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín 1. a 2.část“

Po připojení kolejiště vlečky HMMC v Nošovicích do železniční stanice Dobrá u FM v roce 2008 (stavba financována MSK) bude roce 2009 realizována první etapa optimalizace v úseku Frýdek Místek - Dobrá u FM včetně. Druhá etapa optimalizace úseků Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek a Dobrá u FM - Český Těšín včetně optimalizace ŽST Český Těšín bude provedena v letech 2010-2012.

VII.4.Návrh Konceptu rozvoje dopravní infrastruktury

VII.4.1.Základní teze

Pro jednotlivé druhy dopravy bylo provedeno vyhodnocení schválené konceptu z pohledu tří časových etap (do r.2013, 2013 – 2018 a cílový stav), obsahující podle charakteru daného druhu dopravy tyto dílčí části:

Širší dopravní vazby, návaznost na transevropskou dopravní síť

Definice základní dopravní infrastruktury s vymezením navrhovaných změn oproti koncepci z r.2004

Prognózované objemy dopravy

Návrh řešení problémových prvků provozuschopnosti dopravní infrastruktury

Požadavky na koordinaci s ostatními druhy dopravy, případná vazba na jiné oblasti rozvoje

Návrh etapizace dostavby dopravní infrastruktury

Dopad nově navrhovaných opatření na územně-plánovací dokumentaci

VII.4.2.Vazba na dopravní síť evropského významu

Na třetí Panevropské dopravní konferenci v r. 1997 v Helsinkách byly definovány transevropské dopravní síť a multimodální dopravní koridory ve středoevropských a východoevropských státech. Státy střední a východní Evropy. Větev B VI. multimodálního dopravního koridoru v trase Katowice - Ostrava - Břeclav - Vídeň v železničním spojení, v silničním spojení Katowice - Ostrava - Brno, prochází těžištěm Moravskoslezského kraje.

Z hlediska širších dopravních vazeb lze zjednodušeně konstatovat, že panevropský multimodální koridor č.VI. vedený v koridoru Gdaňsk – Warszawa – Katowice se v oblasti Katowic větví do dvou severo – jižních paralelních tras, navazujících na jihu na koridor IV:

koridor VI. Katowice–Žilina s následným pokračováním v koridoru V.A Žilina – Bratislava

koridor VI.A Katowice – Ostrava – Břeclav

V **Rozhodnutí evropského parlamentu a rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004** jsou definovány prioritní projekty. Mezi nimi jsou citovány i dva prvky procházející územím Moravskoslezského kraje:

a) Železniční osa Gdaňsk-Varšava-Brno/Bratislava-Vídeň³

železnice Gdaňsk-Varšava-Katowice (2015);

železnice Katowice-Břeclav (2010);

železnice Katowice -Žilina-Nové Město n.V. (2010).

b) Dálniční osa Gdaňsk-Brno/Bratislava-Vídeň⁴

dálnice Gdaňsk- Katowice (2010);

dálnice Katowice-Brno/Žilina (2010), přeshraniční úsek;

dálnice Brno-Vídeň (2009), přeshraniční úsek.

VII.4.3. Automobilová doprava

VII.4.3.1. Návrhy dostavby základní komunikační sítě, dopad na ÚPD

Analýza rozvojových záměrů silniční infrastruktury vč. jejich vazby na zpracované zadání Zásad územního rozvoje MSK byla provedena na podkladu grafických příloh koncepte r,2004, tak aby byly co nejlépe dokladovány navrhované změny. Výhledová komunikační síť byla upravena dle námětů obsažených v analytické části vyhodnocení konceptu a obsahuje následující změny:

úpravu vybraných prvků dostavby a rekonstrukce silniční sítě

doplnění nových prvků dostavby a rekonstrukce silniční sítě

návrh prvků na vyřazení ze sledování dostavby a rekonstrukce silniční sítě

3

4

VII.4.3.2. Prognózané objemy automobilové dopravy

Poznatky z vyhodnocení vývoje do r.2005 ukazují, že údaje vydávané pro území České republiky odpovídají v zásadě profilům na vnitřní síti kraje, nicméně je zde pozorována poněkud vyšší dynamika nárůstu dopravy oproti republikovému průměru, která je dána hospodářským rozvojem a otevřením hranic. Trendové růsty v příhraniční oblasti jsou však výrazně vyšší.

Z podkladů prognózy ŘSaD ČR pro období do r. 2040 byly pro území MSK zpracovatelem navrženy alternativní koeficienty průměrného nárůstu dopravního výkonu automobilové dopravy, které zohledňují dosavadní vývoj dopravy s přihlédnutím k specifickým příhraničním vazeb, rozvoji motorizace a hospodářského růstu.

PROGNÓZOVANÉ RŮSTOVÉ KOEFICIENTY 2005 - 2040									
Rok	ŘSaD ČR – průměrné hodnoty ČR (oficiální údaje)			Návrh konceptu – průměrné hodnoty MSK pro vazby uvnitř kraje a do ČR (návrh zpracovatele)			Návrh konceptu – průměrné hodnoty MSK pro vazby na Slovensko a Polsko (návrh zpracovatele)		
	Těžká doprava	Osobní doprava	Celkem	Těžká doprava	Osobní doprava	Celkem	Těžká doprava	Osobní doprava	Celkem
2005	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
2020	1,15	1,43	1,37	1,4	1,7	1,6	2,0	2,0	2,0
2040	1,28	1,68	1,6	1,6	2,1	2,0	3,0	3,0	3,0

Poznámka: Jedná se o pracovní údaje, které nebyly autorizovány ŘSaD ČR.

VII.4.3.3. Návrh řešení problémových prvků dopravní infrastruktury

Návrh řešení vybraných problémových prvků je dokladován samostatnými dílčími přílohami, v rámci nich jsou textovými a grafickými přílohami dokladovány návrhy na podrobnější řešení vybraných problémů. Jedná se o následující okruhy:

Problematika tahu R67 v oblasti Orlová – Havířov – Petřvald

Problematika průtahu sil.I/11 v Ostravě - Vítkovicích

Problematika tahu sil.I/56 v úseku Frýdek-Místek – Frýdlant n.o.

Problematika tahu I/57 v Hradci nad Moravicí

Dostavba a modernizace dopravní infrastruktury v oblasti Mošnova

Ideový návrh úprav sil.II/475 a I/67 v úseku Havířov – Český Těšín

Problematika tahu I67 v úseku Karviná – Bohumín

Problematika průtahu sil.I/11 v oblasti Opava, Komárov

Etapové úpravy sil.I/11 v úseku Hrádek – Třinec, Nebory pro zajištění funkceschopnosti a zvýšení a bezpečnosti dopravy

Úpravy sil.II/476 v Třinci pro zajištění funkceschopnosti ve vazbě na dopravní režim sil.I/11

Ostatní náměty na řešení vybraných prvků

VII.4.3.4.Návrh etapizace dostavby komunikační sítě

Návrh etapizace byl zpracován pro tři návrhové etapy, přičemž stavby jejichž zprovoznění je předpokládáno do konce r.2008 jsou v dokumentaci charakterizovány jako součást stávající dopravní sítě. Dostavbou komunikační sítě se rozumí výstavba ucelených liniových úseků, které zásadním způsobem mění a kompletují komunikační síť. Do této skupiny nejsou řazeny dílčí úpravy bodových závad a rekonstrukce křižovatek. Rozsah dostavby v jednotlivých etapách charakterizují údaje v následující tabulce.

BILANCE VÝSTAVBY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V R.2009-2018 V KM				
Období	Dálnice, rychlostní a směrově dělené komunikace s MÚK	Ostatní silnice I.třídy	Silnice II.a III.třídy	celkem
2004-2008	52	2	7	61
2009-2013	124	59	27	210
2014-2018	25	74	13	112

Návrh **etapy r. 2009 – 2013** lze charakterizovat následujícími základními motivy dostavby páteřní komunikační sítě a vybraných návazných tahů:

Dostavba dálnice D47 (D1) vč. dálničních přivaděčů - I/56, Ostrava - prodloužená Místecká, I/47, Ostrava Severní spoj, sil.I/57 Fulnek – Hladké Životice, I/67 Bohumín, Skřečoch – obchvat a sil.II/464 Bílov – Studénka a přeložka III/4785, Ostrava, Nová ul.Bílovecká

Kompletace tahu R48 vč. napojení na sil.I/56 a MÚK pro napojení PZ Nošovice

Kompletace přeložky sil.I/11 v úseku Jablunkov – tah R48

Rekonstrukce a dostavba sil.I/11 pro vazby Ostrava – Opava

Zprovoznění prvního úseku severního obchvatu Opavy – sil.I/11

Výstavba severního obchvatu sil.I/57 v Krnově pro zlepšení příhraniční trasy pro dopravní obsluhu severozápadní části regionu a zlepšení vazeb na polskou dálniční síť

Rekonstrukce a dostavba průtahu sil.I/11 v Ostravě - Vítkovicích

Přeložky sil.I/58 v úseku příbor – Skotnice – Mošnov pro zlepšení napojení PZ Mošnov a Kopřivnice

Rekonstrukce sil.I/11 v Havířově vč. výstavby MÚK v oblasti okružní křižovatky v přednádraží a zahájení výstavby obchvatu Havířova v polovičním profilu

I/57, obchvat Hradce nad Moravicí

I/67, jižní obchvat Karviné

II/461, Opava, jižní obchvat v parametrech sil.I.třídy

II/478, Ostrava v úseku II/470, Vratimov – sil.I/58, Ostrava, jako komunikační napojení průmyslové zóny Hrabová plnící dočasně i funkci tzv. „jižní tangenty“

Návrh **etapy r. 2014 – 2018** lze charakterizovat následujícími základními motivy dostavby páteřní komunikační sítě a vybraných návazných tahů:

výstavba prvních úseků přeložek sil.I/56 pro vazby Ostrava – Hlučín - Opava

výstavba prvních úseků tahu R67

kompletace severního obchvatu sil.I/11 Opavy

výstavba prvních úseků přeložek na sil.I/45 pro vazby hranice Krnov – Bruntál

zlepšení vazeb na hraniční přechody s Polskem výstavbou nových komunikací – sil.I/45 Krnov, sil.I/46 Sudice - Hněvošice – Sciborzyce Wielke – Služovice (podmíněno výstavbou úseku i po polském území), sil.III.4689+III/4754 (výhledová sil.II.třídy), Karviná, vazba na hraniční přechod, rekonstrukce křižovatky sil.I/67 x R48

Přeložky I/57 pro vazby Krnov - Bartultovice

I/67, Karviná – Bohumín a úpravy v úseku Karviná – Český Těšín vč. rekonstrukce MÚK s tahem R48

prodloužená II/461, Opava, západní obchvat v parametrech sil.I.třídy

rekonstrukce a dostavba „podbeskydské trasy“ ve vazbě na rozvoj a urbanizaci tohoto území - II/483
přeložka Frenštát p.R., II/483 přeložka Čeladná

dostavba dalších vybraných úseků silniční sítě pro odstranění kolize s železniční dopravou, ve vazbě na dostavbu centra Ostravy a.j.

Samostatnou grafickou přílohou je dokladován návrh výstavby po r.2018 na tzv.základní komunikační síti kraje, definované v návrhu hierarchie komunikační sítě.

VII.4.4.Železniční doprava

VII.4.4.1.Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji je tvořena těmito úseky celostátních a regionálních drah:

Trať č. 270 – Bohumín – Přerov (celostátní dráha, zařazena do evropského železničního systému - II.tranzitní železniční koridor)

Trať č.320 – Bohumín – Petrovice u Karviné –Polsko, celostátní dráha, zařazena do evropského železničního systému - II.tranzitní železniční koridor

Trať č. 320 – Dětmárovice – Mosty u Jablunkova –Slovensko, celostátní dráha , zařazena do evropského železničního systému - III. tranzitní železniční koridor

Trať č. 323 – Ostrava - Valašské Meziříčí, celostátní dráha

Trať č. 321 – Ostrava- Svinov – Český Těšín, Polanka nad Odrou – Ostrava–Vítkovice, celostátní dráha, zařazena do evropského železničního systému - trať transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN)

Trať č. 316 - Ostrava Svinov- Opava východ, celostátní dráha

Trať č. 310 - Opava východ – Krnov- Valšov-(Olomouc), celostátní dráha

Trať č. 292 – Krnov-Jindřichov ve Slezsku-(Jeseník), celostátní dráha

Trať č. 322 – Český Těšín – Frýdek-Místek, regionální dráha

Trať č. 325 – Studénka – Veřovice s budoucím odbočením Sedlnice – Letiště Leoše Janáčka Ostrava - Mošnov, regionální dráha

Základní železniční síť v Moravskoslezském kraji tvoří úseky celostátní dráhy a dvě regionální dráhy. Na těchto úsecích celostátních drah a regionálních drah leží z hlediska Moravskoslezského kraje nejvýznamnější zdroje a cíle osobní a nákladní dopravy a případně jsou významné pro tranzitní dopravu. V těchto úsecích tratí se provedly nebo budou provádět z hlediska celostátního i z pohledu potřeb Moravskoslezského kraje nejvýznamnější investiční akce.

VII.4.1.1.Výhledové intenzity vlakové dopravy

Výrazné zvýšení intenzity železniční dopravy lze očekávat v těchto úsecích:

Ostrava hl.n. – Ostrava Svinov

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), zvýšení rozsahu příměstské dopravy (vedení nové linky v relaci Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min, vedením spěšných vlaků Jablunkov-Návsí – Opava – Krnov přes centrum Ostravy ve 120 minutovém taktu). Drážní doprava bude vedena na hranici propustnosti. V době špičky bude vedena vlaková doprava v hustém sledu bez potřebných záloh na zajištění kvality provázení vlaků. Doporučení: dokončit optimalizaci zbývajících nerekonstruovaného úseku II.TŽK přes ŽST Ostrava hl.n.

Ostrava Svinov – Studénka

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben vedením intervalové dálkové dopravy (Praha 60 min takt, Brno 60 min takt, Bohumín – Břeclav 120 min takt), zvýšení rozsahu příměstské dopravy o relaci Havířov – Letiště Mošnov v taktu 60 min a příměstské dopravy Přerov - Ostrava Svinov v taktu 120/60 min. Výhledový rozsah dopravy bude na stávající trati proveden.

Frýdlant n.O. – Ostrava hl.n.

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích, zvýšením rozsahu příměstské dopravy a rychlé regionální dopravy. K provedení

navrženého rozsahu dopravy bude provedena elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku O.Kunčice – Frýdek-Místek, v další etapě elektrizace směrem k Valašskému Meziříčí.

Český Těšín – Frýdek-Místek

Nárůst intenzity vlakové dopravy způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro závod HMMC v Nošovicích. K zajištění převozu potřebného rozsahu dopravy bude provedena optimalizace a elektrizace trati.

Studénka – Sedlnice (Mošnov)

Nárůst intenzity vlakové dopravy je způsoben zvýšením rozsahu nákladní dopravy pro vlečky v průmyslové zóně Mošnov a VLZ Mošnov a zvýšením příměstské dopravy v souvislosti s připojením Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově. Bude provedeno zvýšení kapacity trati a elektrizace v úseku Studénka – Sedlnice a novostavba trati Sedlnice – Letiště Mošnov. V další etapě elektrizace zbývající části tratě Sedlnice – Veřovice.

Opava východ – Krnov

Jednokolejný úsek celostátní dráhy Opava východ - Krnov vykazuje využití své kapacity již v současné době na 89,5 %. V době dopravní špičky je kapacita dráhy zcela vyčerpána a traťový úsek pracuje bez potřebných záloh na vyrovnávání zpoždění a nepravidelností. K zajištění dostatečné kapacity trati se navrhuje optimalizace a elektrizace trati.

VII.4.1.2.Návrh etapizace dostavby železniční sítě

Modernizace a dostavba železniční sítě je rozvržena do následných etap:

- 1. etapa 2008, zprovoznění staveb v letech 2004 - 2008
- 2. etapa, zprovoznění staveb v letech 2009 – 2013
- 3. etapa, zprovoznění staveb v letech 2014 - 2018
- 4. cílová etapa, v níž jsou uvedeny železniční stavby s předpokladem realizace po r.2018 a ostatní železniční stavby bez určení časového zařazení a

V etapách 1., 2., 3. jsou uvedeny nejdůležitější liniové železniční stavby na základní železniční síti v MSK.

Do 4. etapy jsou zařazeny dvě skupiny staveb:

a) liniové stavby, u nichž je možno s velkou pravděpodobností stanovit, že budou realizovány až po roce 2018 (např. stavba VRT - vysokorychlostní trať Brno – Ostrava – Polsko),

b) a stavby bez určení časového zařazení.

Naopak stavby bez určení časového zařazení mohou být realizovány v etapách 2009-2013, 2013-2018, pokud se prokáže jejich potřebnost a účelnost doplňujícími průzkumy, studii, projekty, změnou přepravních proudů a vznikem nových přepravních proudů. Zde je možno zahrnout skupinu liniových staveb:

- traťových spojek, které odstraňují nepříznivé úvratě v železničních stanicích, jejichž potřeba je závislá na směrování zátěže (např. spojka Ropice – Třinec pro logistické přepravy Žilina – Nošovice apod.)
- nových regionálních tratí a tramvajových tratí pro provoz vlakotramvaj (např. Orlová-Rychvald-Ostrava, Hlučín – Ostrava, Havířov – Ostrava a pod)
- optimalizací zbývajících úseků celostátní dráhy a regionálních drah,
- nových vleček.

Dále je zde možno zahrnout skupinu staveb bodových, jako jsou:

- zastávky, které zajišťují zlepšení obsluhy území železniční dopravou,
- přestupní uzly IDS,
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

1. etapa 2008, zprovoznění staveb v letech 2004 - 2008

Stavba	Náplň	Předpoklad zprovoznění
1/K.1	Zavlečkování PZ Nošovice závodu HMMC (Hyundai)	2008
1/K.2	Elektrizace traťového úseku včetně PEÚ Ostrava Svinov – Opava východ	2006
1/K.3	Soubor staveb modernizace II.transitního železničního koridoru v úseku Hranice n.M. – Petrovice u Karviné státní hranice včetně ŽST Bohumín, vyjma ŽST Ostrava hl.n.	2005
1/K.4	Elektrizace traťového úseku včetně PEÚ Ostrava.hl.n.-Ostrava - Kunčice vč.nové žel.zastávky Ostrava centrum (Stodolní)	2007

Komentář

Stavby 1/K.2, 1/K.3, 1/K.4 byly realizovány v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury v MSK. Stavba 1/K1 bude ukončena v průběhu roku 2008.

V rámci doplňující stavby II.TŽK (stavby 1/K.3) byla provedena rekonstrukce výpravní budovy a části přednádražního prostoru v ŽST Ostrava-Svinov. Ze staveb II.TŽK byla vypuštěna optimalizace v ŽST Ostrava hl.n.

2. etapa, zprovoznění staveb v letech 2009 – 2013

Stavba	Náplň	Předpoklad zprovoznění
2/K.1	Kolejové napojení letiště Mošnov ze ŽST Sedlnice	2009
2/K.2	Zkapacitnění a elektrizace tratě Studénka – Sedlnice	2009
2/K.3	Optimalizace trati Český Těšín–Dětmovice (stavba III.tranzitního železničního koridoru)	2013
2/K.4	Optimalizace tratí Mosty u J. st.hranice – Bystřice n.O. a Bystřice n.O. – Český Těšín (stavby III.tranzitního železničního koridoru)	2011
2/K.5	Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace ŽST Český Těšín, část O.Kunčice – Frýdek-Místek (včetně elektrizace a zdvoukolejnění Vratimov – Frýdek-Místek)	2012
2/K.6	Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace ŽST Český Těšín, část Frýdek-Místek – Dobrá u FM (včetně elektrizace)	2009
2/K.7	Optimalizace trati Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, včetně PEÚ a optimalizace ŽST Český Těšín, část Dobrá u FM – Č.Těšín (včetně elektrizace)	2010

Komentář

Stavba 2/K.1 a stavba 2/K.2 zajišťuje připojení letiště Mošnov pro osobní příměstskou dopravu a přílehlé průmyslové zóny Mošnov a VLZ Mošnov pro nákladní dopravu na železniční síť SŽDC.

Stavby 2/K.3 a 2/K.4 řeší rekonstrukci významné části III.tranzitního železničního koridoru od státní hranice se Slovenskou republikou v Mostech u Jablunkova po Dětmovice, kde je navázáno na již zrekonstruované úseky II.TŽK.

Realizace staveb 2/K.5, 2/K.6 a 2/K.7 zajistí zvýšení kapacity tratí pro přísun surovin, polotovarů a pro expedici hotových výrobků automobilky HMMC v Nošovicích a zároveň zajistí zlepšení obsluhy

území v příměstské železniční osobní dopravě elektrizací, zvýšením rychlosti a zdvoukolejněním tratě v úseku Vratimov – Frýdek-Místek.

3. etapa, zprovoznění staveb v letech 2014 – 2018

Stavba	Náplň	Předpoklad realizace staveb
3/K.1	Optimalizace ŽST Ostrava hl.n.	2014
3/K.2	Opava - Krnov, optimalizace a elektrizace tratě	2016
3/K.3	Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice, optimalizace a elektrizace tratě	2014
3/K.4	Frýdek - Místek - Valašské Meziříčí, optimalizace a elektrizace tratě	2014
3/K.5	Sedlnice - Štramberk - Veřovice, optimalizace a elektrizace tratě, včetně spojky směr Frenštát p.R.	2015
3/K.6	Polanka n.O. - Český Těšín, optimalizace tratě	2017
3/K.7	Soubor nejvýznamnějších železničních zastávek (Třinec-Lyžbice, Havířov nemocnice, Ostrava-Zábřeh, Frenštát p.R město)	Časově neurčeno

Komentář

- Stavba 3/K.1 dokončuje rekonstrukci úseků II.TŽK v uzlových stanicích. ŽST Bohumín ležící na II.TŽK již byla zrekonstruována, ŽST Břeclav se rekonstruuje, pro ŽST Přerov a ŽST Olomouc hl.n. je rekonstrukce naplánována. ŽST Ostrava hl.n. je jedinou uzlovou stanicí na II.TŽK, jejíž projekt rekonstrukce není připraven. Do provedení rekonstrukce bude v ŽST Ostrava hl.n. dlouhodobý propad nejvyšší dovolené rychlosti (II.TŽK koridor 160 km/h, ŽST Ostrava hl.n. 60 km/h) a tím i snížená kapacita trati pro vlaky projíždějící hlavními kolejemi stanice.
- Stavba 3/K.2 je etapou elektrizace tratě Ostrava Svinov – Opava východ – Krnov – Olomouc. Cílem je zvýšení kapacity tratě v úseku Opava východ – Krnov, zvýšení rychlosti, modernizace zabezpečovacích zařízení pro zlepšení podmínek při vedení vlaků příměstské dopravy a dálkové dopravy. Předpokládá se prodloužení ramene příměstské dopravy z Ostravy do Krnova a zavedení konkurenceschopné rychlé regionální dopravy. V nákladní dopravě převedení vlaků v relaci Ostrava – Krnov do elektrické traktce.

- Stavba 3/K.3 a stavba 3/K.4 spolu souvisí a jsou pokračováním stavby 2/K.5 elektrizace tratě Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek a jejího zdvoukolejnění v úseku Vratimov – Frýdek-Místek. Doporučuje se, aby elektrizace v úseku Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí ihned navazovala na elektrizaci úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek. Pokud navržený sled výstavby nebude dodržen a dojde k odsunu stavby elektrizace do Valašského Meziříčí, bude příměstská doprava v elektrizovaném úseku Ostrava hl.n. – Frýdek-Místek vzhledem k uspořádání vozebních ramen vedena nadále v dieselové trakci a možnosti elektrického provozu v tomto úseku nebude plně využito. Cílem stavby je elektrizací a zvýšením rychlosti zajistit zlepšení obsluhy území v příměstské osobní dopravě a zavedení konkurence schopné rychlé regionální dopravy. Trať Valašské Meziříčí – Ostrava hl.n. je zároveň odklonovou trasou při řešení mimořádností v provozu v úseku Hranice n.M. – Ostrava.
- Stavba 3/K.5 je pokračováním stavby 2/K.2 zkapacitnění a elektrizace tratě Studénka – Sedlnice. Cílem je převedení zbývající části osobní dopravy na této trati do elektrického provozu, vytvoření nového ramene regionální dopravy Frenštát p.R. – Veřovice - Studénka. Obyvatelům Frenštátu p.R. se zpřístupní přímými vlaky terminál dálkové dopravy ve Studénce a přímými vlaky nebo s přestupem na nové zastávce Sedlnice se rovněž zpřístupní letiště v Mošnově. Část silné a frekventované nákladní dopravy v úseku Studénka – Kopřivnice n.n. – Štramberk bude možno převést do elektrické trakce a zvýšit normativy hmotnosti nákladních vlaků na této sklonově nepříznivé trati.
- Stavba 3/K.6 řeší optimalizaci páteřní tratě Polanka n.O. - Český Těšín pro potřeby příměstské dopravy a nákladní dopravy se zvýšením traťové rychlosti na 100 - 120 km/h..
- Soubor staveb nejvýznamnějších železničních zastávek 3/K.7

Jedná se o tyto zastávky:

Třinec – Lyžbice

trať 320, mezi ŽST Třinec a zast. Vendryně, 2 km od stávající ŽST Třinec. Rychlíková zastávka v centru města. Při přípravě stavby Optimalizace trati Bystřice n.O. – Český Těšín nedošlo mezi SŽDC a městem Třinec k dohodě o výstavbě zastávky. Výstavba zastávky v rámci této stavby nebude provedena.

Frenštát pod Radhoštěm město

trať 323, mezi ŽST Frenštát p.R. a ŽST Veřovice v centru města a sídliště, zkrácení docházkové vzdálenosti o 1,5 km.

Havířov – nemocnice

trať 321, mezi ŽST Havířov a zast Havířov Suchá. Zkrácení docházkové vzdálenosti pro cca 15 000 obyvatel o min 1-1,5 km, zjednodušení přístupu do centra, včetně nákupního střediska a nemocnice.

Ostrava – Zábřeh

trať 321, mezi ŽST Ostrava-Svinov a ŽST Ostrava-Vítkovice, v blízkosti významných sídlišť Zábřeh a Výškovice (cca 100 000 obyvatel). Významný přestupní uzel na MHD, v blízkosti rozsáhlé nákupní středisko, zkrácení docházkové vzdálenosti.

Stavby železničních zastávek nemají časové určení, mohou být realizovány i před rokem 2013, časová poloha realizace jednotlivých zastávek bude závislá na dohodě obce, dopravce a SŽDC.

4. etapa, ostatní železniční stavby bez určení časového zařazení a železniční stavby s předpokladem realizace po r.2018

Stavba 4/K.1	Vysokorychlostní trať Brno - Ostrava - Polsko	realizace po roce 2018
Stavba 4/K.2	Trať 316 spojka Opava východ	realizace po roce 2018
Stavba 4/K.3	Trať 316 spojka Ostrava Třebovice – Ostrava hl.n. (po výstavbě VRT)	realizace po roce 2018
Stavba 4/K.4	Spojka Ropice – Třinec, trať 322 - 320	Časově neurčeno
Stavba 4/K.5	Spojka Frýdek-Místek, trať 323 - 322	Časově neurčeno
Stavba 4/K.6	Trať 321 zdvoukolejnění odbočka Odra – Ostrava Svinov	Po roce 2018
Stavba 4/K.7	Trať 321-323 spojka Ostrava Vítkovice – Ostrava střed	Po roce 2018
Stavba 4/K.8	Trať 323, rekonstrukce Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát s rekonstrukcí ŽST Frýdlant n.O.	Časově neurčeno
Stavba 4/K.9	Trať 321-323 spojka Ostrava Bartovice - Vratimov	Po roce 2018
Stavba 4/K.10	Vlečka zóna Šilheřovice – Antošovice	Časově neurčeno
Stavba 4/K.11	Trať 292 spojka Glucholazy (PKP)	Po roce 2018
Stavba 4/K.12	Trať 320-321 spojka Louky nad Olší (kempská spojka)	Časově neurčeno

Stavba 4/K.13	Trať 292, Optimalizace tratě Krnov – Jindřichov ve Slezsku	Časově neurčeno
Stavba 4/K.14	Vlečka zóna Dolní Lutyně	Časově neurčeno
Stavba 4/K.15	Optimalizace a elektrizace tratě Hlučín - Opava	Časově neurčeno
Stavba 4/K.16	Vlečka zóna Suchdol nad Odrou	Po roce 2018
Stavba 4/K.17	Vlečka zóna Paskov	Po roce 2018
Stavba 4/K.18	Trať č.278 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín – zvýšení rychlosti a výkonnosti	Časově neurčeno
Stavba 4/K.19	Vlečka zóna Hrabová	Časově neurčeno
Stavba 4/K.20	Trať č.276 Optimalizace Suchdol nad Odrou - Vítkov	Po roce 2018
Stavba 4/K.21	Optimalizace tratě 315 Opava východ – Hradec nad Moravicí	Po roce 2018
Stavba 4/K.22	Vlečka - logistický terminál Hnojník – Horní Tošanovice	Časově neurčeno
Stavba 4/K.23	Vlečka v návaznosti na vybudování přístavu Vrbice na D-O-L	Po roce 2018
Stavba 4/K.24	Soubor staveb železničních zastávek	Časově neurčeno
Stavba 4/K.25	Trať 325, zdvojkolejnění tratě Ostrava, Svinov – Opava, Východ	Časově neurčeno
Stavba 4/K.26	Soubor staveb přestupních uzlů	Časově neurčeno
Stavba 4/K.27	Soubor investic na přejezdech odstraňující zvýšenou míru rizika	Časově neurčeno

VII.4.2.Zlepšení obsluhy území vybudováním nových železničních zastávek

V předchozích kapitolách je navrženo vybudovat řadu (18) nových železničních zastávek. V závěru je třeba zdůraznit ty rozhodující zastávky, které pro zlepšení obsluhy území železniční dopravou mají nejvyšší význam.

Jedná se o tyto zastávky:

Ostrava Stodolní (centrum)

trať 323, mezi Ostrava hl.n. a Ostrava střed, zkrácení docházkové vzdálenosti o 10-15 min., bezpřestupové spojení z Frýdku-Místku, Havířova, Opavy do centra Ostravy. Zastávka otevřena 22.11.2007.

Třinec – Lyžbice

trať 320, mezi ŽST Třinec a zast. Vendryně, 2 km od stávající ŽST Třinec. Rychlíková zastávka v centru města. Při přípravě stavby Optimalizace trati Bystřice n.O. – Český Těšín nedošlo mezi SŽDC a městem Třinec k dohodě o výstavbě zastávky. Výstavba zastávky v rámci této stavby nebude provedena.

Frenštát pod Radhoštěm město

trať 323, mezi ŽST Frenštát p.R. a ŽST Veřovice v centru města a sídliště, zkrácení docházkové vzdálenosti o 1,5 km.

Havířov – nemocnice

trať 321, mezi ŽST Havířov a zast Havířov Suchá. Zkrácení docházkové vzdálenosti pro cca 15 000 obyvatel o min 1-1,5 km, zjednodušení přístupu do centra, včetně nákupního střediska a nemocnice.

Ostrava – Zábřeh

trať 321, mezi ŽST Ostrava-Svinov a ŽST Ostrava-Vítkovice, v blízkosti významných sídlišť Zábřeh a Výškovice (cca 100 000 obyvatel). Významný přestupní uzel na MHD, v blízkosti rozsáhlé nákupní středisko, zkrácení docházkové vzdálenosti.

VII.4.3.Zapojení železnice do IDS, přestupní terminály

Integrované dopravní systémy

Část železniční regionální dopravy a vybrané spoje v dálkové dopravě jsou zapojeny do integrovaného dopravního systému ODIS. K 9.12.2007 je do ODIS zapojeno celkem 18 železničních linek. Zapojení dalších železničních tratí do linek ODIS se připravuje.

Přestupní terminály vlak/bus-MHD nově navrhované

- Studénka (AS, MHD)
- Bohumín (AS)
- Štítina (bus)
- Krnov (AS)

- nová zastávka Třinec-Lyžbice (AS, MHD)
- nová zastávka Ostrava Stodolní (centrum) (MHD)
- nová zastávka Dolní Benešov – U kaple (bus)
- nová zastávka Havířov nemocnice (bus, MHD)

VII.4.4.Přejezdy vykazující zvýšenou míru rizika

Významným rizikovým faktorem jsou úroňová křížení pozemních komunikací a dráhy. Každoročně vznikají na těchto kříženích vysoké škody na majetku, zranění postižených účastníků střetnutí jsou často neslučitelná se životem. Střetnutí jsou způsobena obvykle nepozorností a nekázní účastníků silničního provozu, provozovatel dráhy nebo drážní dopravy bývá viníkem střetnutí jen výjimečně. Celkem je vytipováno 42 přejezdů, které jsou zabezpečeny jen výstražnými kříži bez světelného výstražného zařízení s nedostatečnými rozhledovými poměry, sníženou rychlostí, zvýšenou frekvencí, zvýšeným výskytem nehod.

Vytipované rizikové přejezdy budou postupně provozovatelem dráhy upravovány v samostatných investičních akcích nebo budou zahrnuty do staveb elektrizací, optimalizací a modernizací, případně budou nahrazeny křížením mimoúrovňovým.

VII.4.5.Nové železniční jednotky

Stávající kolejová vozidla Českých drah pro regionální dopravu a příměstskou dopravu jsou zastaralá a poruchová. Nutno provést výměnu vozidel za vozidla generačně nová. Cílem výměny je atraktivit cestování železniční dopravou, zvýšit spolehlivost a provozní bezpečnost, snížit provozní náklady a náklady na údržbu kolejových vozidel. Provoz na tratích v MSK se navrhuje v příměstské dopravě a v regionální dopravě zajišťovat pomocí moderních kolejových vozidel:

- A. dvoupodlažních elektrických jednotek,
- B. jednopodlažních elektrických a dieselových jednotek.

VII.4.6.Možnosti zřízení vlakových tratí

Studie výhledových vlakových tratí jsou zpracovány na základě individuálních požadavků jednotlivých obcí, SŽDC s.o., ČD a.s. a Státního fondu dopravní infrastruktury. Pro posouzení možnosti implementace vlakové tratě jako prvku dopravního systému integrované veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji je doporučeno zpracovat komplexní souhrnný studijní materiál, který by multikriteriálně vyhodnotil účelnost a udržitelnost zavedení a provozování systému v podmínkách kraje. Následně je potřebné zajistit dlouhodobou stabilizaci záměrů zejména ochranu doporučených koridorů vlakových tratí v územních plánech.

VII.4.7.Letecká doprava

Řešené území letiště a návazné průmyslové zóny bude komunikačně napojeno na nadřazené tahy evropského významu - dálnici D47 a rychlostní komunikaci R48 prostřednictvím modernizované sil.II/464. Významným tahem v dopravní infrastruktuře je i stávající sil. I/58, která po dokončení plánovaného obchvatu Příbora a Mošnova zkvalitní napojení letiště a návazných ploch. Obdobně lze charakterizovat i kolejové napojení.

Podle odhadů je očekáván nárůst počtu odbavených cestujících na příletu a odletu do r.2015 v rozmezí 1,2mil.osob až 2,2 mil.osob/rok, realistická varianta odhadu předpokládá objem cca 1,5 mil.osob/rok. Dopravní napojení území letiště vč.průmyslové zóny je na tento objem dimenzováno.

VII.4.8.Vodní doprava

V oblasti vodní dopravy nedochází k žádným zásadním změnám hájených prvků.

VII.4.9.Cyklistická doprava

Za uplynulé 4 roky došlo na území Moravskoslezského kraje k výraznému pokroku – přešlo se od převážně praktikovaného značení stávajících komunikací jako cyklotrasy k projekční přípravě velkých projektů spojujících většinu důležitých směrů kraje formou bezpečných cyklotras a stezek pro cyklisty. Obdobný rozvoj bezpečných cyklostezek byl zaznamenán i v mnoha obcích a městech kraje, rozvíjí se doprava cyklobusy, zlepšují se podmínky pro přepravu kol na železnici. Bohužel krajem objednaná koncepce rozvoje cyklistické dopravy nedefinovala krajské a nadregionální koridory, které by se mohly závazně zpracovat do ZUR a naopak v některých úsecích ponechala nevhodné vedení těchto tras ve stávajících stopách. Proto se tento dokument snaží vymezit koridory, které by měly být krajem přednostně financovány.

Zároveň se doporučuje kromě přímé podpory výstavby cyklistické infrastruktury přímými dosud nezavedenými dotacemi formou dalších opatření preferovat tuto šetrnou dopravu, a to nejen ve vztahu k cykloturistice, ale i jako prostředek denního dojíždění (využití rušených drah, stávajících předimenzovaných šířek vozovek, apod.).

VIII.ZÁVĚR

Obsahem dokumentace je vyhodnocení základního programového dokumentu „Koncept rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“, schváleného Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje, usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004 a definice návrhu dalších kroků a opatření pro jeho naplňování.

Hospodářský rozvoj, odstraňování bariér bránících přeshraničním vazbám a vstup dalších států do EU měl za následek průměrný nárůst intenzit silniční dopravy v r.2000 – 2005 na základní komunikační síti kraje 20 – 55%, v příhraničních úsecích v Českém Těšíně a Jablunkově až cca 100% (zvýšení těžké dopravy na hraničních přechodech dosahovalo až 200%). Tento trend však není konečný, v dalších letech je prognózován další růst v důsledku zrušení vnitřních hranic, hospodářského rozvoje vč. postupného náběhu výroby PZ Nošovice – KIA Žilina a v závodech jejich subdodavatelů v PZ Mošnov, Hrabová a.j.

Celkový dopravní výkon silniční sítě kraje dosáhl v r.2005 cca 12,0 mil.vozokm/24 hod. Oproti r. 2000 to znamená zvýšení dopravního výkonu komunikační sítě na území kraje o 38%, což je hodnota vyšší než celorepublikový průměr 23%. Údaje o výkonech těžké a kamionové dopravy prokazují její soustředění do jádra aglomerace s vazbou na páteřní tahy směřující do Polska a Slovenska. Vývoj potvrzuje aktuálnost dobudování již zahájené dostavby páteřních tahů komunikační sítě.

V Moravskoslezském kraji přes výrazné zlepšení v posledních letech stále ještě chybí kapacitní páteřní dopravní infrastruktura. Její výstavba je dlouhodobým procesem, který sám o sobě není v přímé kompetenci kraje. Kraj proto vyvíjí zásadní lobbystické kroky – plánuje a kontroluje přípravu dopravní infrastruktury, zajišťuje v rámci územně-plánovací činnosti hájení územních koridorů a sám realizuje projekty na návazné síti vč. rozvoje letiště v Mošnově.

Mezi nejdůležitější závěry Konceptu rozvoje dopravní infrastruktury z r.2004. patřila podpora výstavby páteřní komunikační a železniční sítě vč. jejich stabilizace v územně-plánovacích dokumentech. Současný stav výstavby páteřní sítě je dokladem, že se tento stav začíná dařit zlepšovat.

Nastartovaná výstavba komunikační sítě se projevila v roce 2007 zprovozněním prvního úseku dálnice D47 (D1) a nových úseků tahu R48. V největší míře se však objeví v letech 2012 až 2015, kdy dojde ke kompletaci tahů dálnice D47 (D1), R48, tahu I/11+I/68, rozvoji letiště a průmyslové zóny v Mošnově.

Zahájená komunikační výstavba nemá v historii kraje srovnání. V relativně krátké době nastanou zcela zásadní kvalitativní změny, které se svým rozsahem již zřejmě nebudou opakovat.

Dynamický vývoj rozvoje dopravní infrastruktury dokumentují následující údaje:

v období 2004-2008 bude uvedeno do provozu celkem 52 km úseků dálnice, rychlostní komunikace nebo směrově dělených čtyřpruhových komunikací (s mimoúrovňovými křižovatkami) a cca 9km návazných úseků dvoupruhových silnic I. II. nebo III.třídy

Celkový objem finančních prostředků vynaložených na rekonstrukci a modernizaci komunikační sítě dálnic a silnic I.třídy v letech 2004 – 2007 činil 20,208 mld Kč a vykazuje růstovou tendenci od 1,1mld v r.2004 po ca 11,3 mld v r.2007.

v letech 2009-2013 bude uvedeno do provozu dalších 124 km úseků dálnice, rychlostní komunikace (vč. rekonstruovaných úseků sil.I/48 na parametry R48) nebo směrově dělených čtyřpruhových komunikací (s mimoúrovňovými křižovatkami) a cca 86km návazných úseků dvoupruhových silnic I. II. nebo III.třídy

Lze konstatovat, že Moravskoslezský kraj bude mít v roce 2013 kompletní páteřní síť silnic a železniční koridorové tratě ve svém jádrovém území. Jedná se o závěry a cíle, které vychází z dopravní koncepce kraje schválené v r. 2004.

Na úseku zlepšení stavu sítě silnic II. a III.třídy byl úkol kraje, jako vlastníka této infrastruktury, obdobný – zásadním způsobem změnit dosavadní nepříznivý trend. Silnice II. a III. tříd, které jsou základem dopravní sítě regionu, přešly ke dni 1. 10. 2001 do působnosti krajů. S tímto převodem tak na kraj přešlo množství problémů, které nebyly státem v minulosti řešeny nebo byly řešeny jen v omezené míře.

V období po r.2004 se podařilo nastartovat zásadní pozitivní změny ve financování rekonstrukce a modernizace krajské sítě.

objemy prostředků na provoz a údržbu krajské silniční sítě jsou v zásadě stabilní a pohybují se v rozmezí 450 – 500 mil Kč/ ročně.

zásadním způsobem se ale změnilo objemy investic do modernizace a rekonstrukce silniční sítě. V r. 2002 a 2003 dosahovala tato částka jen cca 240 - 250 mil Kč. V letech 2004 – 2008 se díky iniciativě kraje podařilo tyto prostředky radikálně zvýšit - v r. 2007 již dosahovaly 680 mil.Kč a v r. 2008 by měly dosáhnout cca 970 mil.Kč.

celkový objem finančních prostředků vynaložených v letech 2004 – 2008 na rekonstrukci a modernizaci komunikační sítě II. a III.tříd činí 3,4 mld.Kč a vykazuje růstovou tendenci.

V oblasti železniční dopravy je již ukončena modernizace II. tranzitního železničního koridoru. Z dokončených železničních staveb lze kromě koridoru z větších staveb jmenovat zejména - modernizaci železničního uzlu Bohumín, elektrizaci tratě Opava východ – Ostrava Svinov, elektrizaci trati Ostrava hl.n. – Ostrava Kunčice a rekonstrukci výpravní budovu Ostrava Svinov. Do železniční infrastruktury Moravskoslezského kraje bylo v letech 1999-2007 investováno celkem cca 17 mld.Kč, což představuje v porovnání s ostatními kraji lepší průměr.

K připravovaným stavbám na železniční síti patří zejména:

optimalizace tratě Ostrava – Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín (celkové náklady 5,1 mld. Kč).

optimalizace trati Bystřice nad Olší-Mosty u Jablunkova – státní hranice ČR/SR (celkové náklady 5,5 mld)

optimalizace tratě Bystřice nad Olší – Český Těšín (celkové náklady 3,9 mld Kč)

optimalizace tratě Český Těšín – Dětmárovice (celkové náklady 3,0 mld Kč)

K zásadním změnám došlo i v oblasti letecké dopravy u mezinárodního letiště L.Janáčka v Mošnově, kde od doby schválení koncepce v r.2004 došlo k územní a časové koordinaci záměrů v rozvojovém území, zprovoznění odbavovací haly se zvýšenou kapacitou parkovacích stání, výstavbě opravárenské haly. Objem osobní letecké dopravy se v období 2004 – 2007 zdvojnásobil, nárůst nákladní dopravy byl cca 80%,

Součástí výstupu vyhodnocení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury jsou i definované základní problémy a to jak v územně-plánovací oblasti, související se stabilizací výhledových záměrů v území a tak v provozní oblasti, související se zajištěním funkceschopnosti zejména komunikační sítě.

V oblasti silniční dopravy lze definovat tyto nejdůležitější problémy:

zajištění funkceschopnosti na I/11 a I/68 v úseku R 48 - Jablunkov do doby výstavby přeložky sil.I/11
zajištění funkceschopnosti průtahu I/48 Frýdkem – Místkem do doby výstavby jižního obchvatu R48
zajištění funkceschopnosti na sil.I/11, průtah Opava, otevřeným problémem zůstává i stabilizace cílového vedení sil.I/11 přes Opava - Komárov a Nové Sedlice
zajištění funkceschopnosti sil.I/11, průtah Havířov do doby výstavby obchvatu
stabilizace tahu R67 v úseku R 48 – dálnice D47 (D1), zejména pak v úseku Havířov – Orlová - Petřvald.- Rychvald
zlepšení napojení Karviné na nadřazenou komunikační síť

V oblasti železniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy

V nejbližším období je v železniční dopravě potřebné zajistit dostatečnou kapacitu tratí zajišťujících obsluhu závodu HMMC v Nošovicích stavbou Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice - Frýdek - Místek - Český Těšín 1. a 2.část“

Po připojení kolejiště vlečky HMMC v Nošovicích do železniční stanice Dobrá u FM v roce 2008 (stavba financována MSK) bude roce 2009 realizována první etapa optimalizace v úseku Frýdek Místek - Dobrá u FM včetně. Druhá etapa optimalizace úseků Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek a Dobrá u FM - Český Těšín včetně optimalizace ŽST Český Těšín bude provedena v letech 2010-2012.

Součástí výstupu je prověření původních sledovaných záměrů jejich vzájemné vazby, zapracování usnesení vlády České republiky k rozvoji nadřazené silniční sítě a železnice a dalších nadřazených dokumentů přijatých od schválení koncepce. Návrh věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, funkceschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje byl definován ve třech návrhových etapách - r.2009 – 2013, r. 2014 – 2018 a cílový výhledový stav.

Pro vybrané nejaktuálnější problémy stabilizace rozvojových záměrů a pro zajištění funkceschopnosti byly zpracovány ideové návrhy, které budou podkladem pro další rozpracování – např. problematika tahu R67 v oblasti Orlová – Havířov – Petřvald, problematika průtahu sil.I/11 v Ostravě – Vítkovicích, problematika tahu sil.I/56 v úseku Frýdek-Místek – Frýdlant n.o. , problematika tahu I/57 v Hradci nad Moravicí, ideový návrh úprav sil.II/475 a I/67 v úseku Havířov –

Český Těšín, problematika tahu I/67 v úseku Karviná – Bohumín, problematika průtahu sil.I/11 v oblasti Opava, Komárov, etapové úpravy sil.I/11 v úseku Hrádek – Třinec, Nebory pro zajištění funkceschopnosti a zvýšení a bezpečnosti dopravy, úpravy sil.II/476 v Třinci pro zajištění funkceschopnosti ve vazbě na dopravní režim sil.I/11 a.j.

Zpracovaný dokument bude jedním z podkladů pro zpracování Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje.

V Ostravě, únor 2008

Zpracovali: Ing.Nečas Bedřich, Ing.Andrýsek Zdeněk, Ing.Krejčí Martin, Ing.Datinská Magda,
Ing.Kreutz Michal