

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra Geografie

Marek ŠUSTEK

Dopravně-geografická analýza úseku dálnice D47

Bělotín – Bílovec

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2013

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek ŠUSTEK**
Osobní číslo: **R10102**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Dopravně-geografická analýza úseku dálnice D47 Běloutín - Bílovec**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je provést dopravně-geografickou analýzu dokončených a zprovozněných úseků dálnice D47 mezi Běloutínem a Bílovcem. Práce se zaměřuje na vztah dopravní komunikace k okolnímu prostředí, popisuje její průběh krajinou, vnímá a analyzuje odporové faktory, které působily při její stavbě. Další téma práce náleží analýze významu úseku pro vývoj přilehlého i širšího regionu a také studiu dopravní zátěže a dopravní poloze obcí, kterých se nově postavený úsek přímo týká.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

Křivda, V., Folprecht J., Olivková I.: Dopravní geografie, VŠB Technická univerzita Ostrava, Ostarva, 2006.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013: Ministerstvo dopravy, červenec 2005.

Tolley, R., Turton, B. Transport Systems, Policy and Planning: A Geographical Approach. Longman, 1999.

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského a Olomouckého kraje

Ekonomicko-technická revue Doprava

<http://www.mdcr.cz/>

<http://www.rsd.cz/>

<http://czso.cz/>

<http://www.ceskedalnice.cz/>

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **27. dubna 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 27. dubna 2011

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a čerpal jsem pouze z pramenů, které cituji a uvádím v seznamu použité literatury.

V Olomouci dne 9. ledna 2012

.....

Marek Šustek

Tímto bych chtěl poděkovat Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení, věcné rady a faktické připomínky, které mi poskytl při práci.

OBSAH

1 ÚVOD	7
2 CÍLE A METODIKA	8
3 PLÁNOVANÝ ROZVOJ DÁLNIČNÍ SÍTĚ	9
3.1 DOPRAVNÍ POLITIKA	10
3.1.1 Dopravní politika EU	10
3.1.2 Dopravní politika České republiky	11
3.2 VAZBA DÁLNICE D47 NA DOPRAVNÍ SÍŤ EVROPSKÉHO VÝZNAMU	12
4 VÝVOJ DÁLNICE D47	12
5 DOPRAVNĚ-GEOGRAFICKÁ ANALÝZA	15
5.1 VYMEZENÍ ÚSEKU	15
5.2 SÍDELNÍ STRUKTURA ŘEŠENÝCH ÚSEKŮ	17
5.3. UVAŽOVANÉ VARIANTY VEDENÍ TRASY ÚSEKŮ	18
5.4 FYZICKOGEOGRAFICKÁ ANALÝZA	21
5.4.1 Zájmové území	22
5.4.2 Klimatické charakteristiky řešených úseků	22
5.4.3 Hydrologické charakteristiky řešených úseků	23
5.4.4 Geomorfologie a geologie zájmového území řešených úseků	24
5.4.5 Pedologická charakteristika zájmového území	25
5.4.6 Dopad řešených úseků na životní prostředí	25
5.5 INTENZITA DOPRAVY ŘEŠENÝCH ÚSEKŮ A JEJICH SROVNÁNÍ	26
5.5.1 Sčítání dopravy v roce 1995	27
5.5.2 Sčítání dopravy v roce 2005	28
5.5.3 Sčítání dopravy v roce 2010	29
5.5.4 Prognóza intenzity dopravy z roku 1995 pro rok 2020	30
5.7 DOPRAVNÍ POLOHA	33
5.7.1 Stav před zprovozněním řešených úseků	34
5.7.2 Stav po zprovoznění řešených úseků dálnice D47	35
6 SHRNUÍ	37
7 SUMMARY	39
8 SEZNAM ZDROJŮ	40
PŘÍLOHY:	43

1 ÚVOD

Česká republika bývá díky své geografické poloze často nazývána srdcem Evropy. Je vnímána jako země dělicí Evropu na západní a východní a také severní a jižní. Z hlediska dopravy se jedná o tranzitní region. S tímto faktem souvisí také skutečnost, že v dnešní době je hospodářskou vizitkou každého státu i úroveň a vyspělost dopravy. Doprava je každodenní součástí našeho života a nároky na její kvalitu se neustále zvyšují. Značné zvýšení nároků nastalo po vstupu České republiky do Evropské unie, další se projevily po vyhlášení Schengenského prostoru, díky kterému se otevřely obchodní vazby se sousedními státy a tím se zatížení našich hlavních dopravních komunikací zvýšilo. Na vzrůstající dopravní zátěž je třeba vhodným způsobem reagovat, základ tvoří kvalitní a hustá dopravní síť. Česká republika byla ovšem v tomto směru poněkud znevýhodněna minulým režimem, který oproti západoevropským státům nebyl odpovídajícím způsobem (zejména finančně a politicky) rozvoji dopravy příliš nakloněn.

První a dodnes nejdůležitější dopravní komunikací České republiky je dálnice D1, která zajišťuje konexi Prahy a Brna, tedy dvou největších měst. Usilovně se pracuje na dokončení navazujícího úseku dálnice D1 z Říkovic do Lipníka nad Bečvou, která naváže na již zprovozněnou dálnici D47. Jedny z posledních dokončených a plně zprovozněných úseků jsou 4705 z Bělčína do Hladkých Životic a 4706 z Hladkých Životic do Bílovce, navazující na rychlostní silnici R35 do Olomouce. Než byla dálnice D47 od Lipníku nad Bečvou uvedena do provozu, spadala veškerá dopravní zátěž na rychlostní silnice I/47 a I/48, pro které zprovoznění úseků 4705 a 4706 znamenalo odlehčení dopravní zátěže na značně vytíženém směru Olomoucko – Ostravsko a dále do Polska. Do blízké budoucnosti se počítá s dokončením úseku dálnice D1 z Říkovic do Lipníka nad Bečvou (přes Přerov), čímž se prostřednictvím dálnice propojí Praha, Brno a Ostrava.

2 CÍLE A METODIKA

Cílem bakalářské práce je provést dopravně-geografickou analýzu dokončených a zprovozněných úseků dálnice D47 mezi Běloučkou a Bílovcem. Práce se zaměřuje na vztah dopravní komunikace k okolnímu prostředí, popisuje její průběh krajinou, vnímá a studuje odporové faktory, které působily při její stavbě. Další téma práce náleží analýze významu úseku pro vývoj přilehlého i širšího regionu a také studiu dopravní zátěže a dopravní polohy obcí, kterých se nově postavený úsek přímo týká.

Práce shrnuje vývoj dálnice D47 po roce 1989 do současnosti, dále se zaměřuje na dopravní politiku a v neposlední řadě také na původně zamýšlené varianty průběhu obou úseků. Řešené dálniční úseky po zprovoznění nesou oficiální označení D1 (na kterou navazuje) a původní označení D47 bylo vedeno zejména pro stavební účely, nicméně v práci je používáno právě původní označení D47. Práce dále aplikuje dopravně-geografickou analýzu na jednotlivé úseky a také hodnotí fyzickogeografické charakteristiky. Další částí práce je socioekonomická charakteristika orientovaná na sídelní strukturu, její dopravní polohu a také na intenzitu dopravy, u které je srovnáván stav před a po zprovoznění řešených úseků. Důležitou metodou aplikovanou při zpracování dopravně-geografické analýzy je geografická syntéza. Pro popis získaných jevů a skutečností byla použita metoda vysvětlujícího textu (Mirvald, 1998).

Pro vyjádření změny dopravní dostupnosti přilehlých obcí před a po zprovoznění dálničních úseků byla vymezena horizontální dopravní poloha, která řeší pozice obcí v dopravní síti prostřednictvím tříd. Třídy jsou dány kvalitou a druhem komunikace, přičemž každý druh komunikace má odlišný význam. (Marada, 2005)

Samotná metodika tvorby dopravní polohy vychází z bodové metody dle Hůrského (1974), kde jednotlivým obcím přiřazujeme body dle typu komunikací s rozdílnou vahou důležitosti, které do ní vstupují. Pravidla pro udělování bodů jsou následující:

- 3 body: Dálnice, rychlostní silnice a železniční tratě s expresním provozem (EuroCity, InterCity), které se nacházejí maximálně do 2 km od zástavby obce.
- 2 body: silnice I. třídy, železniční tratě s rychlíkovým provozem nacházející se maximálně do 2 km od zástavby obce.
- 1 bod: Silnice II. třídy a ostatní železniční tratě nacházející se maximálně do 2 km od zástavby obce.

V našem případě bude hrát roli srovnání obcí, díky kterým se zprovoznění úseků zlepšila dopravní poloha vzhledem ke stavu před spuštěním provozu dálničních úseků. Klíčovou roli v ohodnocení tedy hrají řešené úseky dálnice D47, rychlostní silnice R47 a R48 a železniční trať s celostátním i evropským významem vedoucí přes Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Suchdol nad Odrou, Studénku do Ostravy. Při posuzování vzdáleností obcí od komunikací se přistupovalo s ohledem na přístup k daným komunikacím, tudíž vzdálenosti byly brány zejména ke křižovatkám s těmito komunikacemi. Pro účely měření dojezdových vzdáleností byl použit server www.mapy.cz.

Pro zpracování bakalářské práce byly použity jak knižní, tak zejména internetové zdroje, a to z důvodu slabšího zájmu odborné literatury o tuto problematiku. V rámci terénního výzkumu byla zhotovena vlastní fotodokumentace.

Ke zpracování a úpravě textu byl použit textový editor Microsoft Word, pro úpravu a tvorbu tabulek a grafů tabulkový procesor Microsoft Excel. Mapy byly převzaty z různých dostupných zdrojů a upraveny v programu ArcGIS 9.3.

3 PLÁNOVANÝ ROZVOJ DÁLNIČNÍ SÍTĚ

S hospodářským rozvojem jde ruku v ruce také rozvoj dálniční a silniční sítě. Dá se říci, že úroveň a hustota dopravní sítě je přímo úměrná hospodářské a ekonomické vyspělosti země. Kvalitní dopravní dostupnost regionu je pro jeho rozvoj velice důležitá a je atraktivní pro investory, kteří jednak nabízí více pracovních míst, jednak odvádí daně, se kterými dále region hospodaří a vymezuje jejich určitou část právě pro rozvoj dopravy (Wokoun, 2008). Je tedy evidentní, že se hospodářský rozvoj a rozvoj dopravy navzájem podporují. Ovšem stát nefinancuje pouze dopravu a je tedy nutné s vymezenými financemi naložit co možná nejefektivněji. Navíc je třeba brát zřetel na

životní prostředí a přitom zajistit bezpečnost a rychlost dopravy. Tuto problematiku řeší dopravní politika.

3.1 Dopravní politika

K hlavním cílům dopravní politiky patří zabezpečení dopravní obslužnosti i do periferních oblastí a zajistí vhodné podmínky pro přístup k trhům a zároveň posílí trvalý regionální rozvoj. Je ovšem nutné brát v potaz vliv dopravy na stabilizaci obyvatelstva, vyvážené využívání krajinného potenciálu a zachování funkčnosti sídel. Dopravní politika je realizována na několika úrovních, které se svými charakteristikami odlišují. (Mirvald, 1999, str. 56)

3.1.1 Dopravní politika EU

Rozvoj dopravní infrastruktury v rámci Evropské unie je zásadní pro adekvátní reakci vnitřního evropského trhu, zejména pak po zrušení vnitřních hranic. Plán jednotného evropského dopravního prostoru, který účinně využívá jednotlivé složky dopravy, si klade za cíl vytvořit síť koridorů. Využívat ji mají především velké objemy osob a zboží, přičemž přeprava má být maximálně účinná. Z hlediska vysoké efektivity je v případě silniční dopravy vhodné omezit dopravu ve městech a podporovat výstavbu nebo údržbu dálnic, které na sebe budou v rámci evropského prostoru navazovat. (Dopravní politika, 2011)

Cíle a priority dopravní politiky v rámci Evropské unie jsou shrnuty v „Bílé knize“. Jsou vymezeny do tří hlavních zásad:

Prostorová konkurenceschopnost

Patří zde modernizace dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti a rychlosti za současného snížení nákladů. Tím by se mělo přispět ke schopnosti konkurovat ostatní vyspělé světové dopravě.

Prostorová rovnováha

Cílem je homogenizace dopravní sítě ve smyslu snížení nadměrné koncentrace osob ve velkých centrech spolu se zvýšením dostupnosti periferních regionů.

Prostorová kvalita

Je myšlena ve smyslu hledání odpovídajícího kompromisu různých druhů dopravy v daném regionu a dosáhnout tak maximální efektivity a zároveň snížit negativní dopady na životní prostředí. (Mirvald, 1999, str. 57)

3.1.2 Dopravní politika České republiky

Usnesením vlády České republiky ze dne 17. Června 1998 č. 413 o dopravní politice České republiky byla schválena Dopravní politika České republiky jako výchozí strategický dokument resortu dopravy. Šlo o zásadní programový dokument nutný pro přijetí ČR do Evropské unie, který sleduje především docenění významu dopravy pro národní hospodářství a neopominutelnou úlohu státu při jejím rozvoji a omezování negativních účinků. Současně vymezuje obecné a strategické podmínky, kritéria, cíle a nástroje v celém komplexu dopravních činností včetně sociálních účinků a ochrany životního prostředí. Dopravní politika České republiky je součástí mezinárodních závazků, které jsou již přijaty, nebo se výhledově chystají přijmout v rámci členství v nadnárodních organizacích jako je Evropská unie, OSN (Organizace spojených národů) a OECD (Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj). Česká dopravní politika se zabývá celostátní i regionální dopravou, kde se snaží zkvalitnit zejména dopravní obslužnost a veřejné dopravní služby. Zabývá se automobilovou dopravou ve smyslu účelnosti jejího využití a objektivitou poplatků za přepravu osob a nákladu. Řeší mimo jiné také problematiku dálniční sítě. Zasaduje se o bezpečnost a kvalitu dopravní dostupnosti, plánuje výstavbu a údržbu dálnic a rychlostních silnic. (Dopravní politika ČR, 2012; Ministerstvo dopravy ČR, 2012)

3.2 Vazba dálnice D47 na dopravní síť evropského významu

Na třetí Panevropské dopravní konferenci v Helsinkách, konané v roce 1997, byly ustanoveny transevropské dopravní sítě a multimodální dopravní koridory pro státy střední a východní Evropy. Česká republika je začleněna do modernizace dvou prioritních multimodálních dopravních koridorů: IV. multimodální koridor A a B. Koridor A je veden v trase Berlín, Praha, Brno Břeclav, Bratislava. Koridor B vede z Katowic přes Ostravu do Brna. Dálnice D47 tvoří společně s dálnicí D1 a D2 součást transevropské magistrály (TEM), která přinese spojení severního Polska přes Českou republiku a Maďarsko na jih do Bulharska, Řecka a Turecka s návazností na Vídeň, Graz a dále do Itálie. V Polsku je dálnice D47 navázána na dálnici A1, kterou kříží u Katowic dálnice A4 v západovýchodním směru Berlín, Katowice, Krakow. Dálnice D47, A1 a A4 tedy tvoří jakousi dálniční křižovatku v regionu Horního Slezska. Sekundárním severojižním spojením severní Moravy a Polska je rychlostní silnice R48. (Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, 2004).

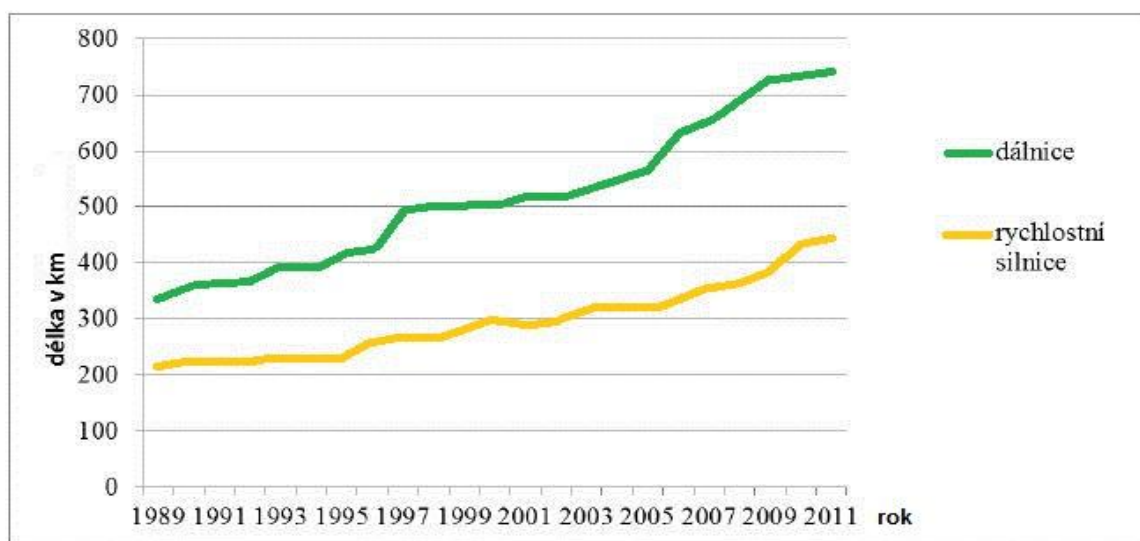
Na druhou stranu je možné zaznamenat i negativní ohlasy stavby D47, které se soustřeďují na regionální vazby Moravskoslezského kraje a jsou považovány za dostatečně silné argumenty proti vazbám na evropskou dopravní síť. Jedny z nejčastějších argumentů se týkají absence napojení dálnice na letiště v Mošnově. Dále je upozorňováno, že dálnice nespojuje žádné větší územní celky jako například silnice I/48. Ze strany individuální dopravy existují argumenty ohledně vedení železniční tratě prakticky stejným směrem jako D47, což může vyvolat nárůst automobilové dopravy na úkor železniční a s tím spojený zvýšený objem osobních aut v již tak problematické Ostravě.

4 VÝVOJ DÁLNIČE D47

Stavba dálnice D47 byla schválena již v roce 1963 v trase Čechyně u Brna (kde se měla napojit na D1), Vyškov, Ivanovice na Hané, Němčice nad Hanou, Kojetín, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Běloutín, Studénka, Bílovec, Ostrava,

Bohumín a dále ke státním hranicím s Polskem. Úsek byl vyměřen v délce 140 km. Dálnice D1 byla ve stejné době projektována východně od Brna směrem k Uherskému Hradišti, Uherskému Brodu, Trenčínu, Žilině, Popradu, Prešovu, Košicím a následně až k hranicím se Sovětským svazem.

Od roku 1993 se trasa dálnice D1 změnila. Vzhledem k vzrůstajícímu významu Zlína do něj vedla trasa přes Rousínov, Vyškov, Ivanovice na Hané, Němčice nad Hanou, Kojetín, Kroměříž, Hulín a Tlumačov. Ve stejném roce byla zároveň nově vymezena trasa dálnice D47, která nevedla do Přerova přímo z Kojetína, ale až z Chropyně. Dále se již trasa nesla v dříve usneseném směru Přerov, Lipník nad Bečvou a dále na Ostravu a k Polským hranicím. Finální usnesení z roku 1999 potvrdilo trasu dálnice označené D47 z Lipníka nad Bečvou přes Ostravu do Polska v délce 80,15 km. O dva roky později byla podepsána mezivládní dohoda s Polskem o napojení dálnice D47 s polskou dálnicí A1. (České dálnice, 2012; Ředitelství silnic a dálnic, 2012)



Obr. 1: Vývoj délky dálnic a rychlostních silnic od roku 1989 do 2011 (stav k 31. 12. 2011), zdroj: České dálnice, 2012.

Z vývoje délky sítě dálnic a rychlostních silnic lze pozorovat pozitivní impuls, kterým byl vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004. Značná finanční podpora z fondů Evropské unie přispěla k rozvoji dálniční sítě. V tomto období bylo

nejvíce prostředků vynaloženo k výstavbě dálnice D1. Proces byl zpomalen v roce 2009 z důvodu hospodářské krize.

Celkový nárůst délky dálnic a rychlostních silnic po roce 1989 činí 589 km. Současná délka všech dálnic a rychlostních silnic v ČR je nyní 1202 km a hustota dálniční sítě je 9,45 km na 1 000 km², která ovšem stále znamená podprůměrnou hodnotu ve srovnání se státy západní Evropy. (Ředitelství silnic a dálnic, 2012)

Tab. 1: Výstavba dálnic a rychlostních silnic v ČR.

Dálnice a rychlostní silnice ČR - výstavba													
rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
nové úseky [km]	7,2	22,5	4,1	28,1	19,5	16,7	79,1	46,1	46,9	57	45	18	30
celkem [km]	791	814	818	846	865	882	961	1007	1054	1111	1156	1178	1202

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, Estav.cz, České dálnice.

Tab. 2: Přehled zprovozněných úseků dálnice D1 od roku 1989.

Zprovozněné úseky dálnice D1 od roku 1989		
rok	délka úseku v km	úsek
1991	6,1	Tučapy - Vyškov
1992	3,6	Vyškov - napojení na R46 na Olomouc
2005	17,2	Vyškov - Vrchoslavice
2007	17,1	Ostrava, Rudná - Bohumín
2008	11,7	Bílovec - Ostrava, Rudná
2008	4	Kojetín - Kroměříž západ
2008	3	Kroměříž západ - Kroměříž východ
2008	15,4	Lipník nad Bečvou - Běloutín
2009	6,6	Vrchoslavice - Kojetín
2009	18,1	Běloutín - Hladké Životice
2009	11,7	Hladké Životice - Bílovec
2012	6,11	Bohumín - Státní hranice s Polskem

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, 2012.

5 DOPRAVNĚ-GEOGRAFICKÁ ANALÝZA

5.1 Vymezení úseku

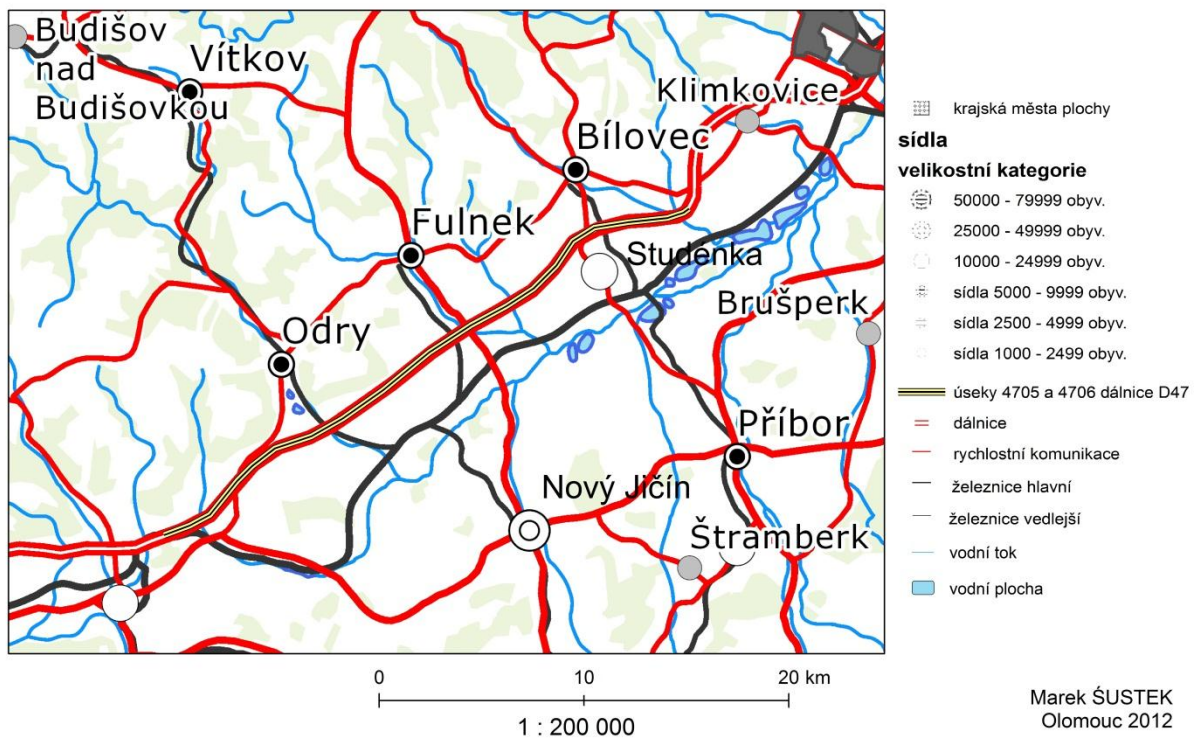
Trasa řešených úseků navazuje na předchozí úsek dálnice D47 Lipník nad Bečvou - Běloutín (stavba 4704) jako jeho pokračování ve směru na Ostravu. Počátek hodnoceného úseku je v km 106,0. Od tohoto bodu je trasa vedena severovýchodně podél úpatí Oderských vrchů a dále ve směru na Studénku a Bílovec. Trasa je vedena severně od zástavby obce Běloutín, za stávající silnicí II/647 prochází severně od obcí Hynčice a Vražné. Jižně míjí Emauzský rybník a pod oderskými rybníky překračuje údolí řeky Odry. V jejím údolí dálnice mimoúrovňově kříží železniční trať č. 276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Mezi Mankovicemi a Suchdolem nad Odrou je úsek veden podél zalesněných svahů Oderských vrchů, v km 119,5 prochází severním okrajem obce Suchdol nad Odrou. V km 123,0 dálnice prochází zástavbou obce Hladké Životice, která plynule navazuje na obec Stachovice a na Fulnek. Za průchodem obcí Kujavy pokračuje trasa dálnice severně od obce Pustějov a severně od města Studénka (část Butovice). Jižně od Velkých Albrechtic a Bravantice prochází dálnice širokou nivou soutoku Bílovky, Seziny a Jamníku. V km 136,0 navazuje úsek na stavbu 4707 Bílovec – Ostrava (Rudná). Oba úseky byly zprovozněny společně v listopadu roku 2009. (Ředitelství silnic a dálnic, 2012; Geoportál CENIA, 2012)

Hodnocené úseky 4705 Běloutín – Hladké Životice (106,00 až 124,250 km) a 4706 Hladké Životice – Bílovec (124,25 až 136,00 km) se nachází na území okresů Přerov (106,00 až 111,05 km) a Nový Jičín (111,50 až 136,00 km). Úseky procházejí přes území obcí a jejich katastrální území (dále jen k.ú.):

- Běloutín, k.ú. Běloutín
- Vražné, k.ú. Vražné u Oder, k.ú. Hynčice u Vražného
- Mankovice, k.ú. Mankovice
- Suchdol nad Odrou, k.ú. Suchdol nad Odrou, k.ú. Kletné
- Hladké Životice, k.ú. Hladké Životice
- Kujavy, k.ú. Kujavy
- Pustějov, k.ú. Pustějov
- Studénka, k.ú. Butovice

- Bílov, k.ú. Bílov
- Velké Albrechtice, k.ú. Velké Albrechtice
- Bravantice, k.ú. Bravantice

VEDENÍ ÚSEKŮ 4705 A 4706 BĚLOTÍN - BÍLOVEC
v rámci trasy dálnice D47



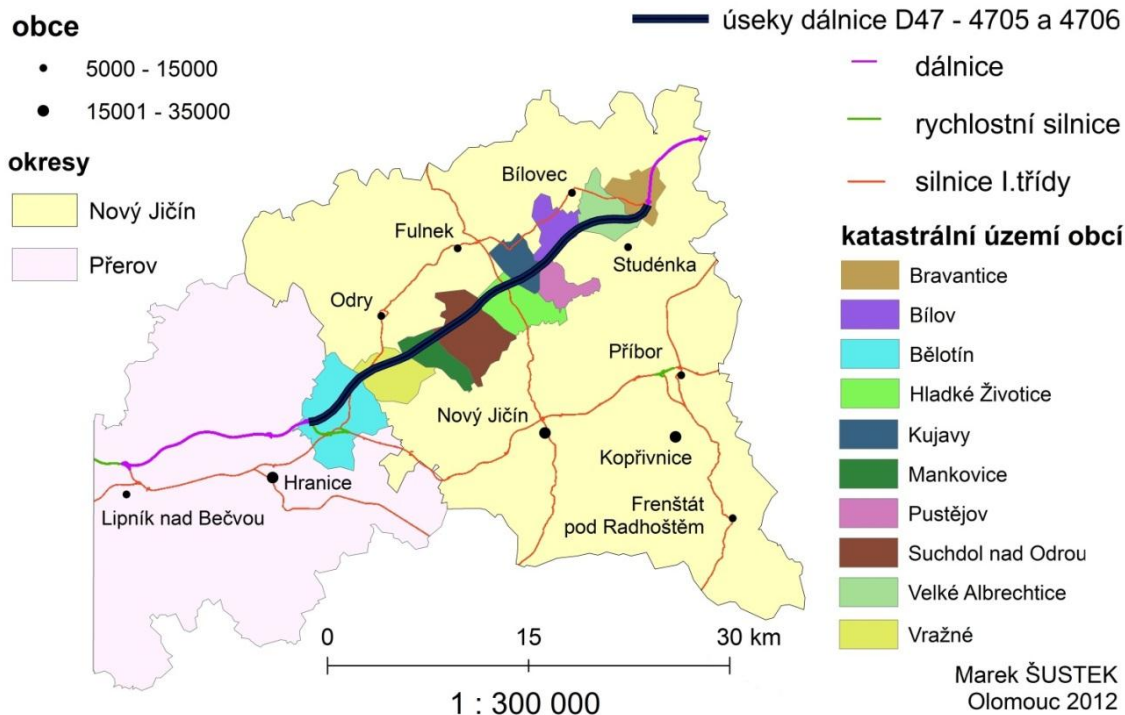
Obr. 2: Znázornění vymezených úseků na mapě. Zdroj: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA. Vlastní zpracování v programu ArcGIS.

Křížení železničních tratí je realizováno ve třech lokalitách:

- Suchdol – Budišov nad Budišovkou, trať č. 276 – km 115,15
- Suchdol – Fulnek, trať č. 277 – km 122, 75
- Studénka – Bílovec, trať č. 279 – km 129, 90

(Geoportál CENIA, 2012; Mertl a kol., 2000)

ŘEŠENÉ ÚSEKY DÁLNIČE D47 4705 A 4706 BĚLOTÍN - BÍLOVEC
a jejich vedení přes katastrální území dotčených obcí



Obr. 3: Vedení řešených úseků přes katastrální území dotčených obcí. Vlastní zpracování prostřednictvím programu ArcGIS.

5.2 Sídelní struktura řešených úseků

Řešené úseky dálnice D47 mají do budoucna přebrat část dopravní zátěže silnic I/48 a dnes již bývalé I/47 (II/647), které dříve zajišťovaly konexi mezi okresy nejen samotného Moravskoslezského kraje. Nemohou však svým vedením zajistit dopravní obslužnost Frýdecko-Místecka nebo Novojičínska a jejich vazbu na Ostravsko. Prioritně je však provoz na dálnici tranzitní a navazuje na silnice R35 a R46. Je tomu tak zejména kvůli omezenosti vazby na okolní komunikace a vzdálenosti dálničních křižovatek k přilehlému území. Nelze tedy očekávat radikální snížení počtu vozidel na silnicích I/47 a I/48, spíše bude možné do budoucna sledovat diferenciaci tranzitní a osobní dopravy vzhledem k dálnici D47. Vnitroregionální dopravu budou tedy dále zajišťovat původní silnice, u kterých je možné sledovat vývoj intenzity dopravy v čase prostřednictvím dat ze sčítání dopravy. Zatím je možné hodnotit výsledky s ohledem na

nemožnost průjezdu nákladních vozidel na polskou stranu, čímž v rámci tranzitní dopravy dochází k částečnému ovlivnění souhrnné intenzity dopravy při srovnání mezi dálnicí D47 a silnicemi I/47 a I/48, resp. II/647 a R48.

Zdůvodnění umístění dálnice v dané lokalitě je stanoveno usnesením vlády České republiky č. 631/1993 o rozvoji dálnic a čtyř pruhových silnic pro motorová vozidla do roku 2005. Podle tohoto usnesení tvoří dálniční síť tyto tahy (Usnesení vlády ČR, 1996):

- D1 Praha – Jihlava – Brno – Vyškov – Přerov – Lipník nad Bečvou,
- celková délka 295 km
- D2 Brno – hranice ČR/SR, celková délka 59 km
- D5 Praha – Plzeň – hranice ČR/SRN, celková délka 146 km
- D8 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN, celková délka 99 km
- D11 Praha – Hradec Králové – Trutnov – hranice ČR/PR, celková délka 150 km
- D47 Lipník nad Bečvou – Ostrava – hranice ČR/PR, celková délka 140 km

5.3. Uvažované varianty vedení trasy úseků

Výběr koridoru vychází z řady podmínek, z nichž mezi nejdůležitější patří umístění primárních cílů dopravy a územní podmínky pro vedení trasy uvažované stavby. Trasa dálnice prochází volnou krajinou a zároveň se dotýká řady obcí. Je tedy nutné zajistit:

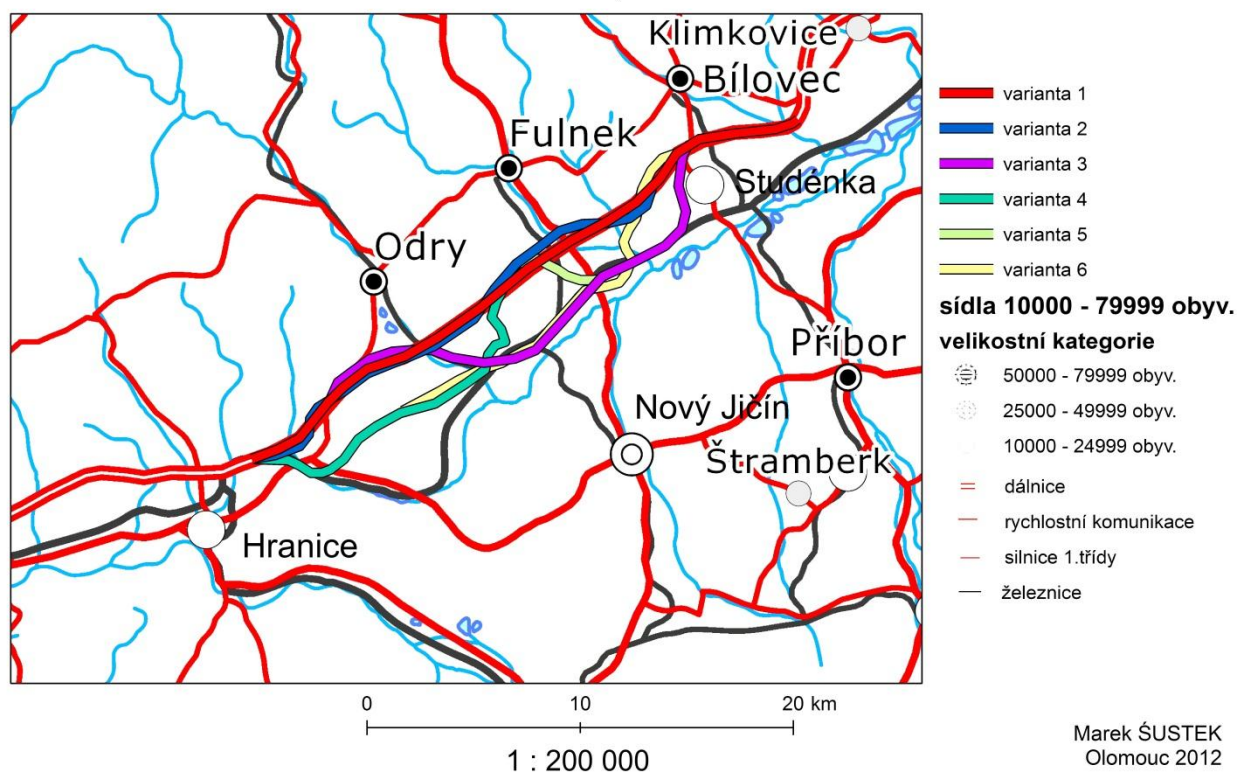
- ochranu obyvatelstva dotčených obcí před nepříznivými účinky automobilového provozu po dálnici na jejich zdraví
- ochranu přírody a krajiny před negativními dopady výstavby, existence dálnice i vlastního automobilového provozu

Nutností je vybrat takovou variantu, u které budou reálně nejnížší fixní náklady a náklady na provoz (variabilní). V úseku mezi Bílovcem a Běloučkem (tedy oba řešené úseky, 4705 a 4706) bylo v rámci příprav navrženo několik variant vedení trasy. Tyto varianty lze v zásadě rozdělit na dvě základní možnosti trasování dálnice v tomto úseku. První možnost počítala s vedením na úpatí Oderských vrchů, severozápadně od obcí

Vražné, Mankovice, Suchdol nad Odrou a Pustějov, druhá směřovala jižněji na okraj nivy řeky Odry, jihovýchodně od obcí Mankovice, Suchdol nad Odrou, Hladké Životice, Pustějov.

Jednotlivé varianty byly posuzovány na základě odporových faktorů, které můžeme rozdělit na fyzickogeografické a socioekonomické. Téměř všechny odporové faktory ovlivňuje ekonomická stránka jejich překonání. Někdy zdánlivě snadný průchod terénem je vykoupen nesouhlasným stanoviskem obcí, respektive jejich občanů, nebo mohou být nepřijatelné z hlediska ochrany životního prostředí. Svou váhu také sehrálo „Krajinářské stanovisko pro lokalizaci dálnice D47 v úseku Přerov – Ostrava“ (Mertl a kol., 2000), které na základě ekologických a urbanistických hodnot vymezilo 6 variant vedení trasy v úseku Běloutín – Bílovec.

UVAŽOVANÉ VARIANTY ÚSEKŮ 4705 A 4706 BĚLOTÍN - BÍLOVEC
v rámci trasy dálnice D47



Obr. 4: Znárodnění uvažovaných variant vymezených úseků na mapě. Zdroj: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA. Vlastní zpracování v programu ArcGIS.

Tab. 4: Hodnocení technických kritérií úseků dálnice D47 4705 a 4706 Běloutín – Bílovec.

Hodnocená technická kritéria	pořadí variant
celková délka trasy	1, 2, 5, 4, 6, 3
délka přeložek silnic I. třídy	1, 2 a 5, 4, 3, 6
délka přeložek silnic II. třídy	1 a 6, 2 a 3, 4 a 5
délka přeložek silnic III. třídy	3, 5, 1, 6, 2, 4
délka přeložek polních cest	1, 2, 4, 3, 6, 5
počet dálničních mostů	3, 2, 5, 6, 1, 4
počet mostů přes dálnici	1, 5, 2, 3, 4, 6
zemní práce - výkopy	3, 5, 1, 6, 2, 4
zemní práce - násypy	4, 1, 2, 6, 3, 5

Zdroj: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA.

Tab. 5: Vyjádření stanoviska dotčených obcí a správních úřadů vzhledem k realizaci variant staveb 4705 a 4706 Běloutín Bílovec. A: souhlasné stanovisko, N: nesouhlasné, O: neutrální

Stanoviska dotčených obcí a správních úřadů	Varianta					
	1	2	3	4	5	6
Mankovice	A	A	N	N	O	N
Suchdol nad Odrou	A	O	O	O	O	O
Studénka	A	O	N	O	N	O
Odry	A	A	O	O	O	O
Nový Jičín	A	O	O	O	O	O
Povodí Odry	O	O	N	O	N	A
Správa CHKO	O	O	O	O	N	N

Zdroj: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA.

Po vyhodnocení všech stanovisek bylo rozhodnuto, že v úvahu připadají pouze varianty 1 a 2, které neobdržely negativní hodnocení dotčených obcí i správních orgánů a v hodnocených technických kritériích se ukázaly jako nejschůdnější a nejekonomičtější varianty. Zároveň byly zohledněny zájmy ochrany životního prostředí

tak, aby pokud možno minimalizovaly zásah do vodohospodářství, do blízké CHKO Poodří nebo Přírodního parku Oderské vrchy. Ze všech možností tedy vyšla jako nejúnosnější varianta 1. Varianta 2 sleduje severní trasu varianty 1, pouze u Hladkých Životic (cca od 120 km) volí ještě severnější vedení, u obce Kujavy pak mírně jižněji, ovšem počet dálničních křižovatek zůstává stejný. Rozdíly jsou v počtu přeložek silnic ve prospěch první varianty, pouze v jediném kritériu je druhá varianta lepší, a to v počtu dálničních mostů. Vůbec nejdelším uvažovaným úsekem je varianta 3, která se od předchozích odděluje na 115 km a směřuje pozvolna, souběžně se zástavbou obce Mankovice (zde negativní stanovisko obce) východně a „napojuje“ se na 120 km jižních variant 4 a 6. Varianta 6 vedoucí jižní trasou, je druhá nejdelší a prakticky koliduje s CHKO Poodří. Čtvrtá varianta od začátku sleduje variantu 6, na 115 km se odděluje a pokračuje kolem obce Mankovice severně a na 120 km se napojuje na „severní“ varianty 1 a 2. Varianta 5 je kombinací severní trasy (reprezentovanou variantami 1 a 2) a jižní trasou (varianta 6). Severní trasu opouští na 125 km a k variantě 6 se váže na 126 km.

5.4 Fyzickogeografická analýza

Dopravní síť a dopravu samotnou ovlivňují fyzickogeografické odporové faktory. Ty se projevují zejména na rozmístění jednotlivých komunikací a přepravních proudů. Ovlivňují také výši nákladů na stavbu a provoz dopravních komunikací, přičemž pro každý druh dopravy je výše nákladů rozdílná. (Brinke, 1999, str. 33)

Pro snadný a rychlý rozvoj dopravy je žádoucí příznivý reliéf krajiny s co možná nejmenším výskytem přírodních překážek (vodní toky, vodní plochy, bažiny, písčité oblasti) a naopak je vhodná co nejmenší členitost reliéfu, malá příkrost svahů, stabilní geologické podloží nebo blízkost výskytu surovin pro stavbu komunikace. Dopravu, zejména pak její provoz, dále ovlivňují i klimatické faktory jako jsou déšť, sníh, mráz a sluneční paprsky, působící na technický stav komunikace. (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006, str. 39)

5.4.1 Zájmové území

Stanovení rozsahu zájmového území vychází z nutnosti zdokumentovat současný stav území, které je potenciálně dotčeno vlivy průběhu stavby a následného provozu dálničního úseku. Zájmové území je takové území, kde se reálně mohou projevit vlivy dálničního provozu, tudíž i každá z významných složek životního prostředí (ovzduší, půda, flóra, fauna, hluk) může být přímo ovlivněna. (Hoyle, Knowles, 1998, str. 97 – 112)

Mezi potenciálně nejvýznamnější vlivy lze řadit vliv na:

- ovzduší
- povrchové a podzemní vody
- půdu
- přírodní prvky a biotu, změny krajinného rázu
- krajinu prostřednictvím hluku a vibrací

5.4.2 Klimatické charakteristiky řešených úseků

Klimatické charakteristiky ovlivňují zejména provoz dopravní komunikace. Koridor postavených úseků se nachází výhradně v mírně teplé oblasti (MT). Jeho větší část leží na hranici západního okraje klimatické jednotky MT10, která sleduje depresní polohy Vněkarpatských sníženin. Menší část náleží k východnímu okraji klimatické jednotky MT9, jenž kopíruje pahorkatinný reliéf podhůří České vysočiny, respektive Nízkého Jeseníku. Klimatickou jednotku MT9 lze charakterizovat dlouhým, teplým, suchým až mírně suchým létem, krátkým přechodným obdobím s mírným až mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátkou, mírnou, suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Klimatická jednotka MT10 se vyznačuje dlouhým, teplým a mírně suchým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. (Quitt, E., 1971)

Tab. 6. Přehled klimatických charakteristik v klimatických oblastech, do kterých zájmové území spadá.

Klimatické charakteristiky	Klimatická oblast MT9	Klimatická oblast MT10
Počet letních dnů	40 až 50	40 až 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více	140 až 160	140 až 160
Počet mrazových dnů	30 až 40	30 až 40
Počet ledových dnů	110 až 130	110 až 130
Průměrná teplota v lednu	-3 až -4	-3 až -4
Průměrná teplota v červenci	17 až 18	17 až 18
Průměrná teplota v dubnu	6 až 7	7 až 8
Průměrná teplota v říjnu	7 až 8	7 až 8
Průměrný počet dnů se srážkami 1mm a více	400 až 500	400 až 500
Srážkový úhrn ve vegetačním období	400 až 450	400 až 450
Srážkový úhrn v zimním období	200 až 250	200 až 250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 až 80	50 až 60
Počet dnů zamračených	120 až 150	120 až 150
Počet dnů jasných	40 až 50	40 až 50

Zdroj: Quitt, E., 1971.

5.4.3 Hydrologické charakteristiky řešených úseků

Zájmové území zasahuje do povodí řeky Odry. Hodnocené úseky protínají dílčí povodí toků: Doubrava, Luha, Bělotínský potok, Vraženský potok, Odra, Kletenský potok, Křivý potok, Husí potok, Děrenský potok, Pustějovský potok, Butovický potok, Bílovka, Jamník a Sezina. Zájmové území se nenachází v povodí vodárenského toku a není zde ani žádný povrchový zdroj s vyhlášeným pásmem hygienické ochrany. Rovněž zde nezasahuje ani chráněná oblast přirozené akumulace vod (Hydroekologický informační systém VÚV, TGM 2012). Trasa dálnice leží mimo zátopová území velkých vodních toků, v místě přechodu přes řeku Odru nedochází k rozlivu víceletých vod mimo koryto toku.

5.4.4 Geomorfologie a geologie zájmového území řešených úseků

Geomorfologicky spadá téměř celá trasa obou úseků 4705 a 4706 Bělotín – Bílovec Životice do Alpsko-himalájského systému, pouze jen krátký úsek u obce Kletné a Bílov překračuje do systému Hercynského. V rámci systému Alpsko-himalájského úsek probíhá v podcelku Oderská brána, jenž je součástí celku Moravská brána. Celek je součástí Západních vněkarpatských sníženin, které spadají do subprovincie Vněkarpatských sníženin z provincie Západní Karpaty. V případě Hercynského systému se zmiňované dva krátké úseky nachází v podcelku Vítkovské vrchovině, jež je součástí celku Nízký Jeseník v Jesenické oblasti. Jesenická oblast je řazena do subprovincie Krkonoško-jesenické soustavy, která patří do provincie Česká Vysočina. (Balatka, 2006).

Geologicky je území obou úseků složeno z flyšové facie spodního karbonu, která vznikla vyplněním spodnokarbonské sedimentační pánve. Celý útvar je tvořen komplexem břidlic, drob a slepenců. (Geoportál CENIA, 2012)

Výškově trasa dálničních úseků prochází členitým územím podél úpatí Oderských vrchů a nutně mimoúrovňově kříží mnoho vodotečí, komunikací a tři železniční tratě. Celý průběh trasy si vyžádal střídání zářezů a náspů, pouze na konci řešeného úseku mezi km 128,2 – 134,5 je trasa vedena převážně v zářezech. Kromě křížení s vodními toky byl nezbytný průchod dvěma obcemi a také křížení s železničními tratěmi. Lokální terénní sníženiny jsou překlenuty mostními objekty. V místech větších výškových rozdílů byly navrženy estakády. Jedná se o následující úseky:

- niva Luhy v 300 m. n. m, cca 106,85 – 107,40 km
- údolí řeky Odry v 270 m. n. m, cca 114,10 – 115,20 km
- obec Hladké Životice v 255 m. n. m, cca 122,70 – 123,55 km
- obec Kujavy v 253 m. n. m, cca 125,55 – 125,90 km
- údolí severně od Pustějova v 273 m. n. m, cca 127,85 – 128,00 km
- niva soutoku Bílovky, Jamníku a Seziny v 240 m. n. m, cca 134,50 km

5.4.5 Pedologická charakteristika zájmového území

Sledované území je z pedologického hlediska tvořeno těmito půdními typy:

- Hnědozem oglejená (HMg)
- Hnědozem ilimerizovaná oglejená (HMig)
- Hnědá půda typická (HP)
- Hnědá půda slabě oglejená (HPg)
- Ilimerizovaná půda (IP)
- Ilimerizovaná půda oglejená (IPg)
- Nivní půda typická (NP)
- Nivní půda glejová (NPG)
- Oglejená půda (OG)
- Glej typický (GL)

Zrnitostně se jedná o půdy středně těžké, písčitohlinité a hlinité, ojediněle se vyskytují těžké, jílovitohlinité půdy. Půdotvorný substrát zde tvoří sprašové hlíny, nevápnité nebo slabě vápnité nivní uloženiny, svahoviny z kyselého materiálu, břidličnatá a pískovcová souvrství. Jedná se o stabilní prvky, které pro dálniční provoz nepředstavují reálnou hrozbu. (Geoportál CENIA, 2012)

5.4.6 Dopad řešených úseků na životní prostředí

Jižně od zájmového území se nachází CHKO Poodří, u které však není vzhledem k dostatečné vzdálenosti reálný předpoklad ovlivnění stavbou nebo provozem dálnice. Výjimkou mohl být proces stavby, který zvýšil frekvenci dopravy, a tím vzrostlo potenciální riziko havárie spojené s únikem nežádoucích látek. Trasa dálnice je v úseku 115,50 až 121,40 km vedena ve východní části přírodního parku Oderské vrchy. Zóna přírodního parku je rozdělena do čtyř zón, přičemž nejpřísnější podmínky pro hospodaření jsou v 1. zóně. Trasa dálnice prochází ve 3. zóně, pouze v části u údolí

Kletenského potoka protíná 2. zónu. Stavba nezasahuje na území CHOPAV a tato území nebudou stavbou dálnice nijak ovlivněna. (Geoportál CENIA, 2012)

Umístění úseků dálnice D47 v Moravské bráně do jisté míry narušuje přirozený migrační koridor živočichů nejen ve směru jejího průběhu (SV - JZ směru), ale také příčným směrem z oblasti Nízkého Jeseníku do oblasti Moravskoslezských Beskyd. Jako příklad technického opatření zmírňujícího negativní dopad na migrační proudy může být kromě série estakád také ekodukt umístěný na km 120,5 (Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012).



Obr. 5: Ekodukt na km 120,500 (Šustek, 2012).

5.5 Intenzita dopravy řešených úseků a jejich srovnání

Intenzita dopravy je množství dopravních prostředků, které projedou určitým úsekem za jednu hodinu. V rámci celostátního sčítání dopravy se pak z hodinových hodnot vypočítává celodenní průměr. Intenzita dopravy patří k základním faktorům ovlivňujícím plánování rozvoje silniční a dálniční sítě v daném regionu. Objem dopravních prostředků stále narůstá a tím se i zvyšují nároky na dopravní síť. Vysoká intenzita dopravy znamená obecně problém z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu,

nadměrného hluku a vibrací nebo lokální zhoršení kvality ovzduší. Prodlužuje se dopravní čas a dochází k opotřebení dopravních komunikací.

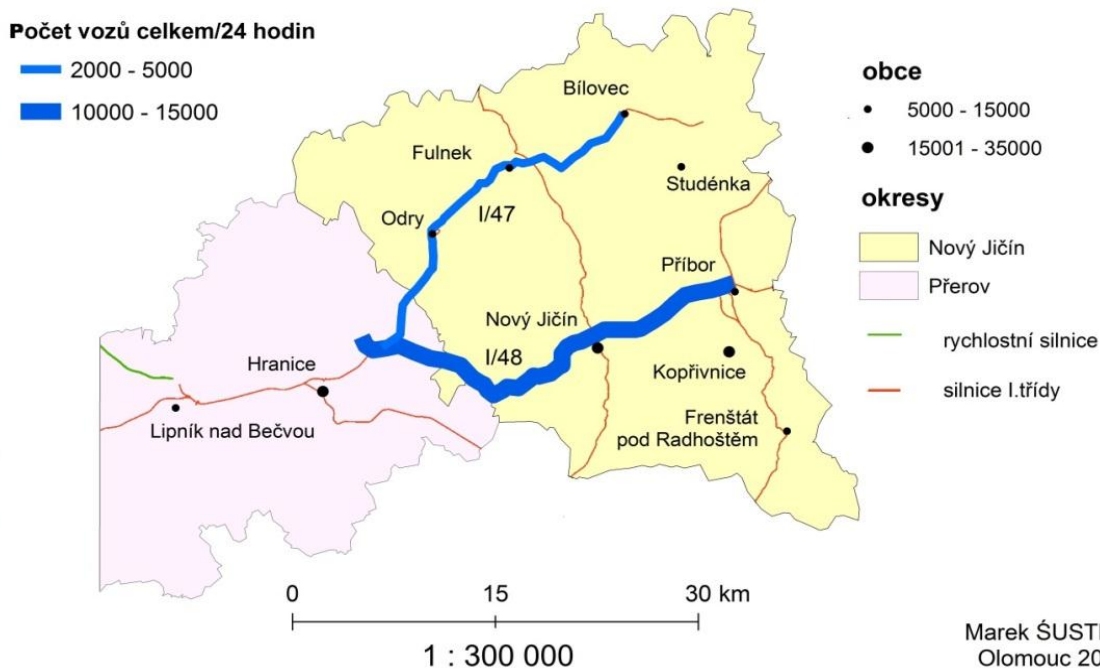
Při srovnání intenzit dopravy před a po zprovoznění řešených úseků by se měla získat určitá představa o naplnění očekávané prognózy, která si slibovala rozdělení zátěže mezi silnici I/48, respektive R48 a právě dálnici D47, přičemž podstatná část tranzitní dopravy by měla vést především po dálnici.

Zde svou roli ovšem sehrává fakt, že ačkoli již je zprovozněn poslední úsek k polským hranicím, stále zde nemohou jet nákladní vozidla, která čekají na spuštění provozu na polské straně. Pro srovnání byly vybrány výsledky sčítání dopravy z let 2005 a 2010, které nejbližší reflektují stav před a po zprovoznění (úseky byly dokončeny v listopadu 2009). Pro představu o přibližném nárůstu dopravních prostředků doplňují zmíněné výsledky také sčítání z roku 1995 a dále zajímavé prognózy vývoje intenzity dopravy pro rok 2020. Tyto prognózy počítají s oběma variantami, první je verze, která nepočítá s dálnicí D47, druhá ano. Pro názornost jsou k řešeným úsekům vybrány intenzity silnic I/47 a I/48. U silnice I/47 jsou zahrnuty výsledky úseků od Bělotína po Bílovec, u silnice I/48 od Bělotína do Příbora. V našem případě jsou srovnávány hodnoty všech vozidel (osobních i těžkých nákladních), které daným úsekem projely za 24 hodin.

5.5.1 Sčítání dopravy v roce 1995

Již sčítání z roku 1995 poodhaluje skutečnost, že stávající intenzita dopravy na silnici I/48 je podnětem pro reálnou úvahu o urychlení přípravy stavby dálnice D47 (Obr. 6). Dopravní obslužnost Novojičína a Frýdecko-Místecka je zejména pro tranzitní dopravu realizována po silnici I/48. Z Bělotína do Nového Jičína se hodnoty pohybují v rozmezí 10 000 – 12 000 vozidel celkem za 24 hodin, od Nového Jičína do Příbora jsou hodnoty vyšší, od hladiny 12 000 do 14 500 vozidel. V případě silnice I/47 nedochází v úseku z Bělotína do Oder k překročení hranice 5 000 vozidel, ovšem z Oder do Bílovce lze zaznamenat hodnoty lehce nad 5 000.

INTENZITA DOPRAVY vozidel celkem/24 hodin v roce 1995

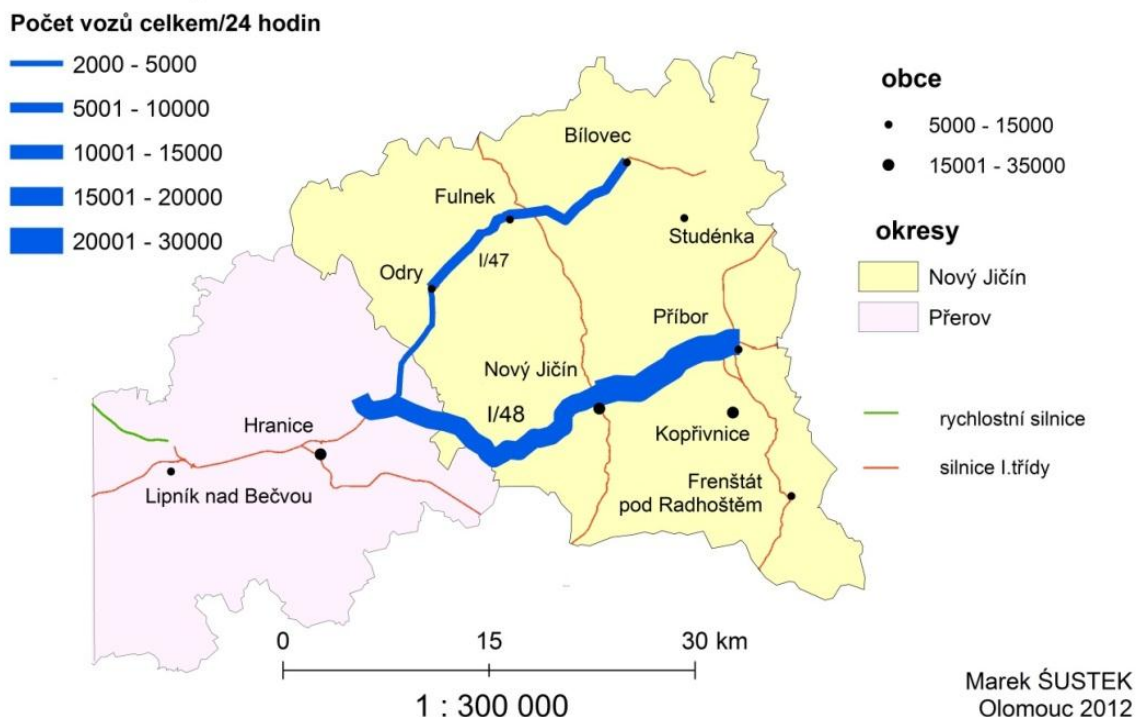


Obr. 6: Intenzita dopravy na vybraných komunikacích v roce 1995. Zdroj: Celostátní sčítání dopravy (vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3).

5.5.2 Sčítání dopravy v roce 2005

Sčítání dopravy z roku 2005 již varovně poukazuje na nedostatečnou kapacitu stávající silnice I/48, což dokládá intenzita dopravy zejména od Nového Jičína do Příbora téměř 29 000 vozidel denně, přičemž její maximální kapacita byla spočítaná do 25 000 vozidel (České dálnice, 2012). K zásadnímu nárůstu nedošlo na silnici I/47, kde se hodnoty pohybují od 5 000 vozidel (Běloutín – Odry) do 10 000 vozidel (Odry – Bílovec). Je zde ale stále patrný stabilní dopravní proud mezi městy Odry, Fulnek a Bílovec.

INTENZITA DOPRAVY počet vozidel celkem/24 hodin v roce 2005

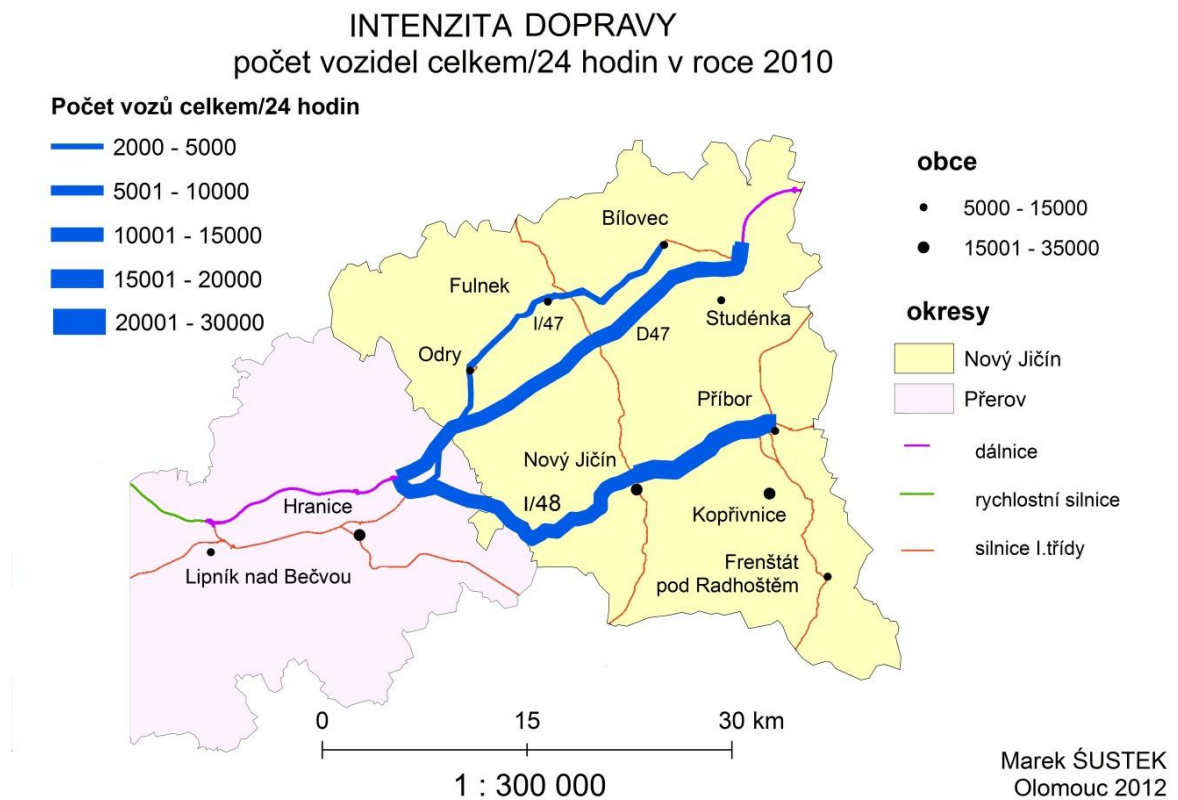


Obr. 7: Intenzita dopravy na vybraných komunikacích v roce 2005. Zdroj: Celostátní sčítání dopravy (vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3).

5.5.3 Sčítání dopravy v roce 2010

Poslední sčítání dopravy uskutečněné v roce 2010 v sobě již zahrnuje i dálnici D47, respektive její zprovozněné úseky včetně řešených úseků 4705 a 4706. Prakticky v celém úseku dálnice D47 z Bělotína do Bílovce se intenzita pohybuje od 13 200 do 14 000 vozidel denně. V dosti podobných hodnotách se v úseku Bělotín – Nový Jičín pohybuje i silnice I/48, vyjádřeno čísly od 11 500 do 14 200. Od Nového Jičína dále na Příbor se situace zhoršuje a blíží se k hladině 20 000. Patrná je zde nutnost obsluhy Frýdecko – Místecka, ale i Ostravska z jižního směru, kde se pro srovnání hodnoty u silnice I/56 z Frýdku – Místku do Ostravy pohybují místy i nad 25 000 vozidel. U silnice I/47 došlo k poklesu intenzity, pouze u Oder a Fulneku počet vozidel překročil hranici 5 000, jinak se na celém úseku drží hodnoty bezpečně pod 4 000. Důvodem může být dobrá dostupnost měst Odry, Fulnek a Bílovec díky dálničním křižovatkám a

také relativně malá vzdálenost silnice I/47 od dálnice. Silnice se navíc s posledními zprovozněnými úseky dálnice D47 přeřazuje na silnici druhé třídy II/647.

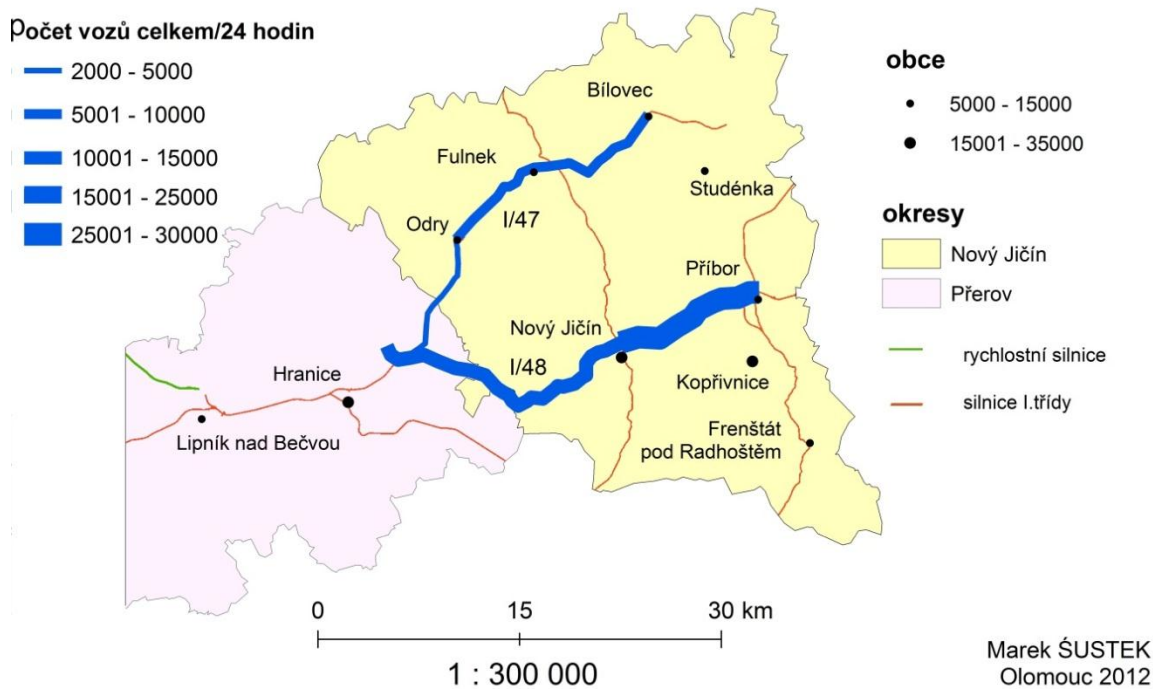


Obr. 8: Intenzita dopravy na vybraných komunikacích v roce 2010. Zdroj: Celostátní sčítání dopravy (vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3).

5.5.4 Prognóza intenzity dopravy z roku 1995 pro rok 2020

Zajímavým srovnáním je prognóza intenzity dopravy z roku 1995 predikovaná na rok 2020. V prvním srovnání se počítá s variantou bez dálnice. Silnice I/48 se v úseku Běloutín – Nový Jičín potýká s intenzitou 20 000 až 24 500 vozidel denně, zatímco od Nového Jičína dále na Příbor hodnoty rostou až na 30 000. V rámci silnice I/47 varianta bez dálnice počítá v úseku od Běloutína do Oder s maximálně 4 500 vozidel, od Oder dále na Bílovec je místy překračována hodnota 10 000 vozidel.

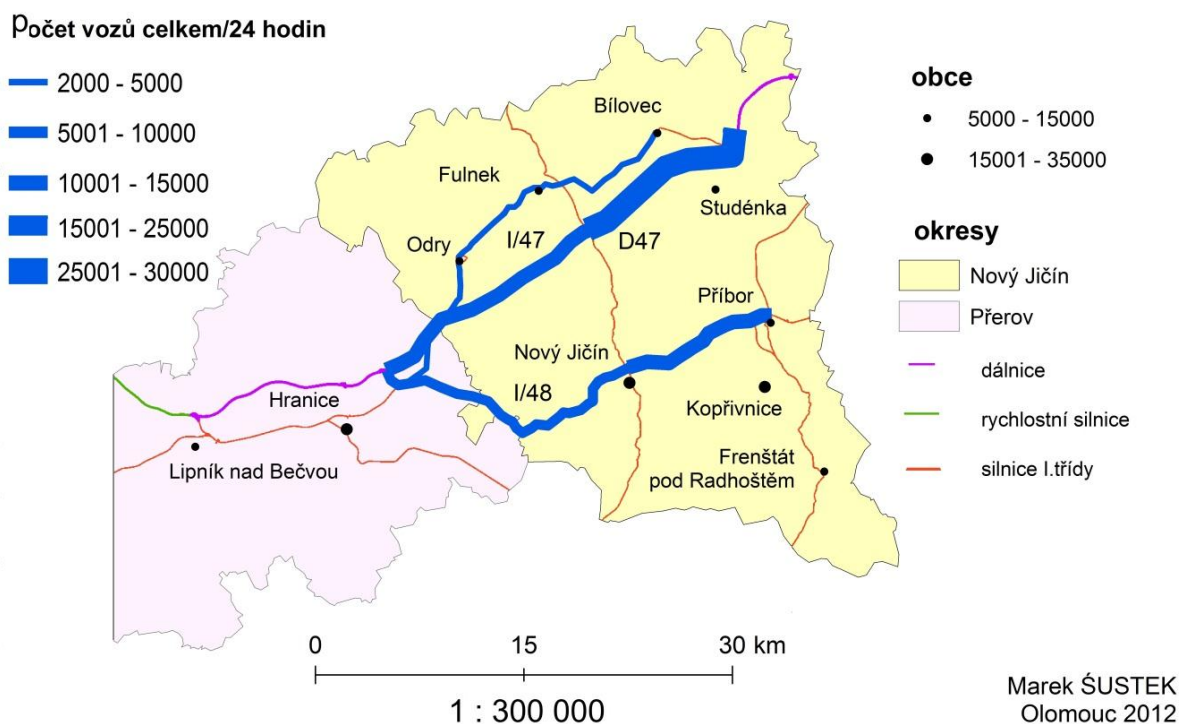
PROGNÓZA INTENZITY DOPRAVY NA ROK 2020
 varianta bez dálnice, počet vozidel celkem/24 hodin v roce 1995



Obr. 9: Prognóza intenzity dopravy na vybraných komunikacích v roce 2020, uvažovaná varianta bez dálnice. Zdroj: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA (vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3).

Prognostická varianta s dálnicí se poněkud zdržuje přehnaných hodnot v úseku Běltořín – Hladké Životice, kde se pohybuje od 19 000 do 20 000 vozidel a výrazněji přidává v úseku od Hladkých Životic do Bílovce, kde je překračována hranice 25 000 vozidel denně. U silnice I/47 tato varianta prakticky vůbec nepočítá s překročením 5 000 vozidel denně. V podstatě se prognóza příliš nevzdaluje od současného trendu vývoje intenzit dopravy na daných komunikacích. Je možné, že k předpovídaným hodnotám se dospěje o něco dříve.

PROGNÓZA INTENZITY DOPRAVY NA ROK 2020
 varianta s dálnicí, počet vozidel celkem/24 hodin v roce 1995



Obr. 10: Prognóza intenzity dopravy na vybraných komunikacích v roce 2020, uvažovaná varianta s dálnicí. Zdroj: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA (vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3).

Obě srovnání jsou zajímavá i z pohledu předpokládaného celkového nárůstu počtu vozidel. Zatím je možné pouze spekulovat, jak se projeví plně zprovoznění dálnice D47 v souvislosti se zprovozněním dálnice A1 na polské straně pro nákladní vozidla. Lze tedy očekávat jistý nárůst tranzitní dopravy, se kterou již prognostická varianta počítá, a tak se možná těchto výhledových hodnot dočkáme dříve než v roce 2020. I přes jisté „odlehčení“ silnice I/48 pomocí zprovozněných úseků dálnice D47, dokumentové na mapce ze sčítání dopravy z roku 2010, je třeba obrátit pozornost na modernizaci a údržbu silnice I/48, respektive R48, zejména v úseku Nový Jičín – Přibor a dále směrem na Frýdek – Místek. Zde již není možné očekávat od dálnice D47 převzetí větší části dopravní zátěže, protože značný objem vozidel pochází z jiného směru, než jakým je sledovaný směr dálničních úseků.



Obr. 11: Dokumentace vizuální intenzity dopravy ve všední den (čtvrtek) odpoledne na úseku 4706. (Šustek, 2012)

5.7 Dopravní poloha

Dopravní poloha dotčených obcí nemusí být nutně spojená s velikostí obce nebo počtem obyvatel v obci. Mnohem důležitější je poloha obce v dopravní síti. Srovnáním horizontální dopravní polohy prošly všechny dotčené obce před stavbou a po zprovoznění obou řešených úseků dálnice D47. Bodové hodnocení je následující:

- 0 – 5 bodů: slabá dopravní poloha
- 6 – 12 bodů: dobrá dopravní poloha
- 13 a více: velmi dobrá dopravní poloha

Tab. 11: Počet obyvatel dotčených obcí.

obec	počet obyvatel
Bělotín	1823
Bílov	583
Bravantice	788
Hladké Životice	968
Kujavy	565
Mankovice	597
Pustějov	984
Suchdol nad Odrou	2548
Velké Albrechtice	1044
Vražné	866

Zdroj: Veřejná správa Moravskoslezského a Olomouckého kraje.

5.7.1 Stav před zprovozněním řešených úseků

Jak je patrné z tabulky č.12, nejlepší dopravní polohu měla obec Bělotín, do které se dá dostat prostřednictvím silnic R48, I/47 a I/48 a také přes ni vede železniční trať s provozem InterCity a EuroCity. Poměrně solidní polohu mají i Hladké Životice, přes které vede silnice I/57 a má také přístup k železničním tratím s EC a IC provozem. Přes nejvyšší počet obyvatel má obec Suchdol nad Odrou slabou dopravní polohu, kterou v zásadě tvoří pouze železniční trať (EC, IC).

Tab. 12: Bodové hodnocení dopravní polohy dotčených obcí před zprovozněním úseků.

Obec	Stav před dálnicí D47, počet bodů
Bělotín	12
Bílov	2
Bravantice	3
Hladké Životice	6
Kujavy	4
Mankovice	5
Pustějov	3
Suchdol nad Odrou	3
Velké Albrechtice	2
Vražné	2

5.7.2 Stav po zprovoznění řešených úseků dálnice D47

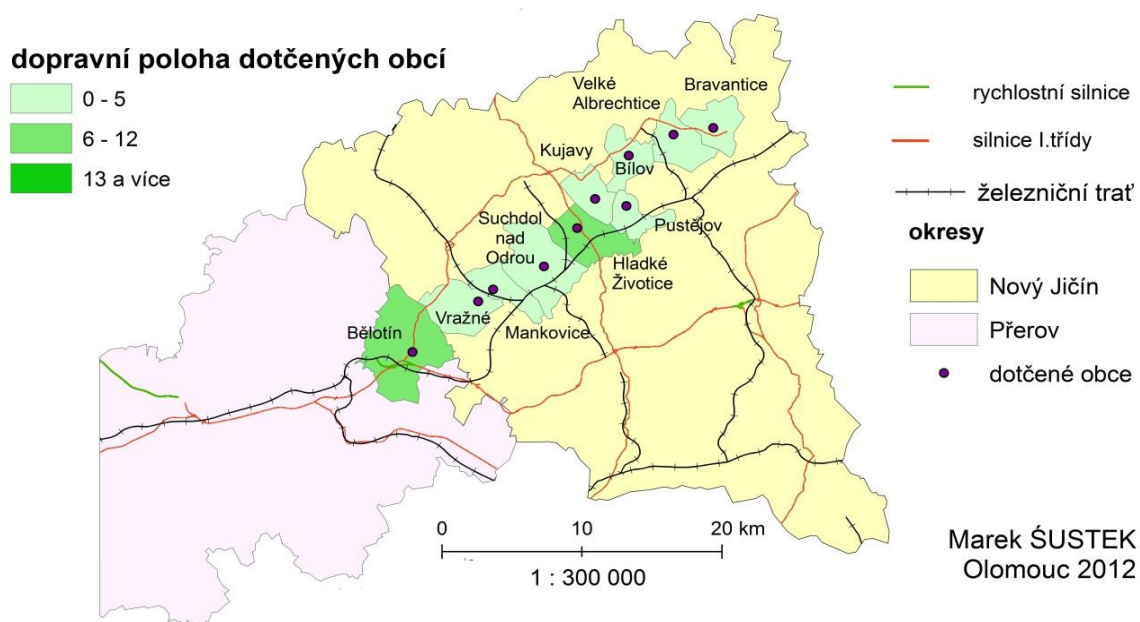
K bodové stagnaci některých obcí po zprovoznění úseků dálnice D47 hovoří skutečnost, že samozřejmě ne ke všem obcím ústí dálniční nájezd, tudíž není možnost se v okruhu 2 km od zástavby do dané obce na dálnici dostat. Jedinou obcí, která se po zprovoznění dálnice dostala na pozici s velmi dobrou dopravní polohou, je obec Bělotín. Pustějov, Bravantice a Mankovice díky dálničním křižovatkám ve své blízkosti získaly každá tři body a jejich dopravní polohu lze tedy nově hodnotit jako dobrou. Přestože se bodově silnice první třídy příliš výrazně neprosazuje v metodě hodnocení (pouze dva body), významnou křižovatkou je křížení úseku dálnice se silnicí I/57, která zabezpečuje konexi severojižním směrem s Novojičínskem, případně Opavskem. Zároveň došlo k oslabení obcí, kterými prochází silnice II/647 (původně I/47), o jeden bod, a to díky novému zařazení této silnice do druhé třídy.

Tab.13: Bodové hodnocení dopravní polohy dotčených obcí po zprovoznění dálnice D47.

Obec	Stav s dálnicí D47
Bělotín	14
Bílov	3
Bravantice	6
Hladké Životice	9
Kujavy	3
Mankovice	8
Pustějov	6
Suchdol nad Odrou	3
Velké Albrechtice	1
Vražné	1

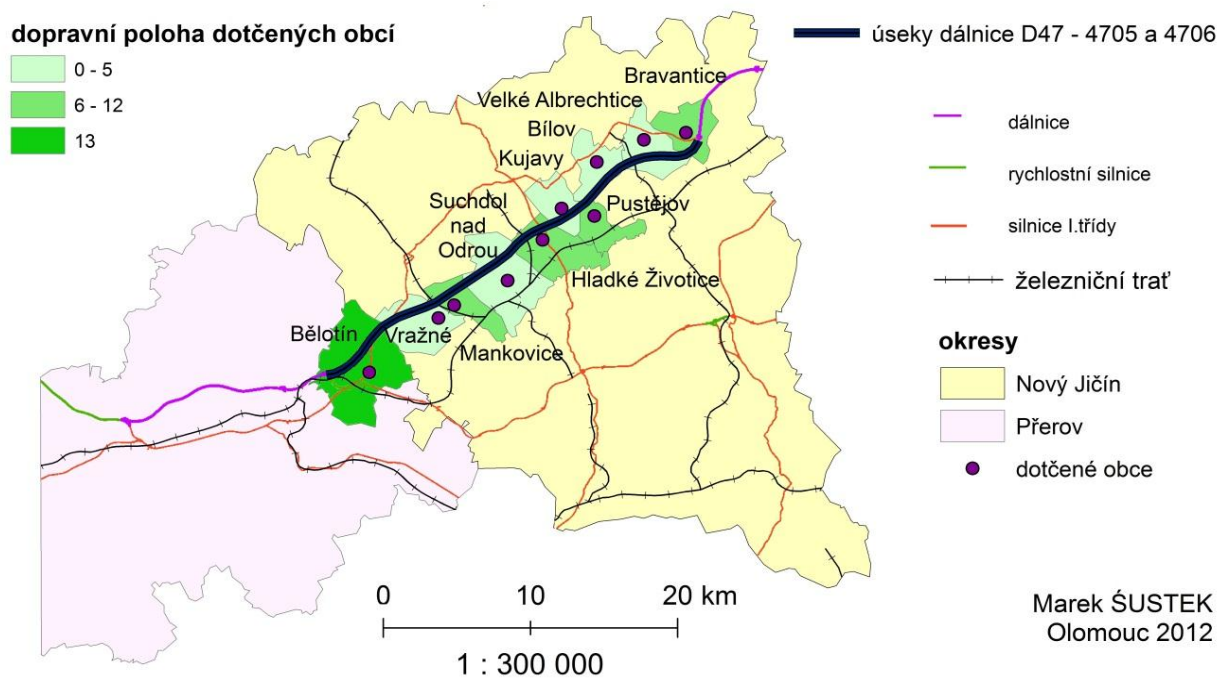
Pro názornou představu změny dopravní polohy slouží níže uvedené mapky. Lze říci, že pouze pro obec Suchdol nad Odrou nedošlo k žádné změně v rámci dopravní polohy. V případě Suchdola nad Odrou lze spekulovat, zda nebylo vhodné vybudovat v její blízkosti sjezd z dálnice, protože vzhledem k počtu obyvatel a železniční zastávce vlaků EC a IC by se mohlo, oproti jiným menším obcím, které sjezd k dispozici mají, jednat o přirozenější variantu.

DOPRAVNÍ POLOHA DOTČENÝCH OBCÍ
před zprovozněním úseků 4705 a 4706 dálnice D47



Obr. 12: Znárodnění dopravní polohy dotčených obcí před zprovoznění dálnice D47 na tematické mapce. Vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3.

DOPRAVNÍ POLOHA DOTČENÝCH OBCÍ
po zprovoznění úseků 4705 a 4706 dálnice D47



Obr. 13 Znárodnění dopravní polohy dotčených obcí před zprovoznění dálnice D47 na tematické mapce. Vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.3.

6 SHRnutí

Zprovoznění obou řešených úseků 4705 a 4706 z Bělolína do Bílovce je zcela určitě pozitivním krokem, ať už ve vnitrostátním nebo mezinárodním měřítku. Stavba zatím reálně nemění objem existujících přepravních vztahů, pouze dochází k rozložení přepravních tras. Týká se to zejména dopravy tranzitní, stále totiž pro dálnici D47 platí, že navazuje na silnici R35, R46 a D1, nehledě na zlepšení dopravní dostupnosti v rámci evropské dopravní sítě. Dálnice D47 tedy nevyvolává bezprostřední navýšení počtu vozidel pohybujících se po komunikační síti, zvýšení celkového počtu vozidel pohybujících se na řešené komunikační síti odpovídá přirozenému obecnému vzrůstu počtu vozidel. Intenzita dopravy na silnicích I/47 a především I/48 od roku 1995 postupně vzrůstala a z hlediska prognózy by se situace bez výstavby dálnice mohla stát kritickou. Právě úseky 4705 a 4706 jsou pro sledování intenzity dopravy stěžejní, protože spolu se silnicemi I/47 (II/647) a I/48 (R48) mají společný „počátek“ v Bělolíně, odkud pokračují různými směry. Z analýzy intenzit dopravy lze pozorovat přenesení především tranzitní dopravy na dálnici. K vyslovení úplného závěru ohledně převzetí určité části intenzity dopravy dálnice D47 vůči sledovaným silnicím II/647 a I/48, respektive R48 je třeba počkat na zprovoznění části navazujícího polského dálničního úseku i pro nákladní vozidla.

Analýza dále potvrdila vhodnost výběru lokality stavby dálničních úseků. Z původních šesti připravovaných variant byla vybrána ta, která se maximální možnou měrou vyhýbá CHKO Poodří a jen minimálně zasahuje do Přírodního parku Oderské vrchy. Zároveň trasa vzhledem k sídelní struktuře území a technické náročnosti stavby neprobíhá v kritické vzdálenosti od dotčených obcí, je nejkratší a žádá si nejméně stavebních investic. Z klimatického, hydrologického a pedologického hlediska lze zájmové území pokládat za průměrné, bez periodických extrémních projevů.

Dopravní poloha dotčených obcí se logicky mění pouze v místech dálničních křižovatek a až na výjimky je poloha obcí v přímé úměře s počtem obyvatel. Lze ji komplexně hodnotit jako slabou až průměrnou. Důležitější je však křížení dálnice se silnicí I/57, která se však v metodice udělování bodů tak výrazně neprosadila, ačkoli je poměrně významná.

Na stavbu lze nahlédnout i kriticky. Například proklamované odlehčení silnice I/48, respektive R48, nelze zatím dle posledního sčítání dopravy jednoznačně potvrdit. Pravdou zůstává stále nedokončené napojení na polskou stranu, ovšem obslužnost Novojičínska a Frýdecko-Místecka řešené úseky dálnice nezajistí, a tak zejména z jižního směru nebo při vnitroregionální dopravě bude silnice I/48 (R48) stále značně využívaná a tudíž také čeká na svou modernizaci. Reálný dopad, ať už pozitivní nebo negativní bude možné plně zhodnotit až při plném zprovoznění dálnice i na polské straně a ideálně i při dostavbě a napojení D47 z Lipníka nad Bečvou přes Přerov do Říkovic.

7 SUMMARY

This bachelor thesis was aimed to make transport-geographical analysis of motorway sections Běloutín – Bílovec, which is located on motorway D47. One part of this thesis is focused on the relationship between these sections and environment and landscape. Important part analyzes resistance factors that influenced construction and also evaluate traffic intensity in closest motorways before and after construction of the motorway. Another part is the evaluation of the traffic load in municipalities where the motorway leads

Bachelor thesis has shown that the advantages of motorways mentioned sections outweigh the disadvantages. Main advantage is that Czech republic is now fully connected with Poland during modern motorway (European importance) and also region Ostrava is connected with other regions. On the other hand, motorway sections leads very close to the protected area CHKO Poodří and also the present numbers of traffic intensity is not very convincing yet.

Key words:

Transport-geographic analysis, motorway D47, sections Běloutín Hladké Životice a Hladké Životice – Bílovec, traffic intensity, transport position, impact of transport on the environment

8 SEZNAM ZDROJŮ

České dálnice. *České dálnice* [online]. 2002 - 2011 [cit. 2012-08-03]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/>

BALATKA, B. *Zeměpisný lexikon ČR*. [2. Vyd.]. Editor Jaromír Demek, Peter Mackovčín. Brno: AOPK ČR, 2006, 580 s. ISBN 80-860-6499-9

BRINKE, J. Úvod do geografie dopravy. 1. Vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-718-4923-5

Dálnice D47, Běloutín – Bílovec, stavby 4705 a 4706, Informační leták. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2012 [cit. 2012-07-15]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/FE0DC55C74005F95C1257A15004EC962/\\$file/D47_201203.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/FE0DC55C74005F95C1257A15004EC962/$file/D47_201203.pdf)

Dopravní politika 2005 – 2013 (aktualizace pro rok 2011). *Ministerstvo dopravy* [online]. 2011 [cit. 2012-07-15]. Dostupné z http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm

Dopravní politika: Obecné zásady. *The European Parliament* [online]. 2011 [cit. 2012-30-12]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/cs/FTU_4.6.1.pdf

Výstavba dálnic v Česku po roce 1989. *Estav.cz* [online] 15.11.2009 [cit. 2012-09-09]. Dostupné z: <http://www.estav.cz/zpravy/dalnice-cesko-vystavba.html>

Geologická mapa. *Národní geoportál INSPIRE* [online]. 2010 [cit. 2012-07-15]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map?openNode=MapList>

HOYLE, B. a Richard KNOWLES. *Modern transport geography*. 2nd, rev. ed. New York: Wiley, c1998, 374 s. ISBN 04-719-7777-2.

HŮRSKÝ, J. *Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích*. Sborník ČSSZ, 79, č.2,1974, s.101-107

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004. *Veřejná správa Moravskoslezského kraje*. [online]. Ostrava. 2008 [cit. 2012-07-07]. Dostupné z: http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/doprava/dop_01_dopravnikoncepce_uplnazprava.pdf

KŘIVDA, V., Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. 1.vyd. Ostrava: VŠB – Technická Univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4.

MARADA, M. *Vertikální a horizontální poloha středisek osídlení Česka*. Sborník příspěvků z XXI. České geografické společnosti, katedra Geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.

MERTL A. – EKOLOGICKÉ INŽENÝRSTVÍ. *Dokumentace o hodnocení vlivů Dálnice D47 (stavba 4705 Běloutín – Hladké Životice, stavba 4706 Hladké Životice – Bílovec) na životní prostředí dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)*, Brno: Ekologické inženýrství, únor 2000.

MIRVALD, S. *Cvičení z geografie dopravy a služeb*. 2. vyd., přeprac. Plzeň: Západočeská univerzita, 2001, 74 s. ISBN 80-708-2737-8.

MIRVALD, S. *Geografie dopravy I., 2., upr. vyd.* Plzeň: Západočeská univerzita, 2009, 71 s. ISBN 80-708-2545-6.

MIRVALD, S. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. 1. vyd., Plzeň: Západočeská univerzita, 2000, 56 s. ISBN 80-708-2673-8.

MIRVALD, S. *Metody geografického výzkumu*. 1. vyd., přeprac. Plzeň: Západočeská univerzita, 1998, 51 s. ISBN 80-708-2435-2.

Operační program doprava. *Operační program Doprava* [online]. 2010 [cit. 2012-07-15]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>

QUITT, E. *Klimatické oblasti ČSSR 1 : 500 000*. Brno: GgÚ, 1975.

Seznam obcí v Moravskoslezském kraji. *Veřejná správa Moravskoslezského kraje*. [online]. Ostrava. 2012 [cit. 2012-07-10]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/obce.html>

TEN-T/ Transport infrastructure. *European Commission: Mobility and transport* [online]. 2011 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

Usnesení vlády České republiky ze dne 16. října 1996. *Vláda České republiky* [online]. Praha. 1996 [cit.2012-12-30]. Dostupné z:
http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/0/1F4F143DCDF079B5C12571B6006D347D [online]

Výstavba dálnice D47 Lipník nad Bečvou – státní hranice Česko/Polsko. *VIA Moravica*. [online]. 2009 [cit. 2012-20-07]. Dostupné z:
<http://www.viamoravica.cz/index.php?menu=home>

Vodní hospodářství a ochrana vod. *Hydroekologický informační systém VÚV TGM: Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.Masaryka, Veřejná výzkumná instituce* [online]. 2002 – 2012 [cit. 2012-05-05]. Dostupné z:
http://heis.vuv.cz/data/webmap/isapi.dll?map=mp_heis_voda&

Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2010. *Ředitelství silnic a dálnic ČR: Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2012-07-10]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/default.aspx>

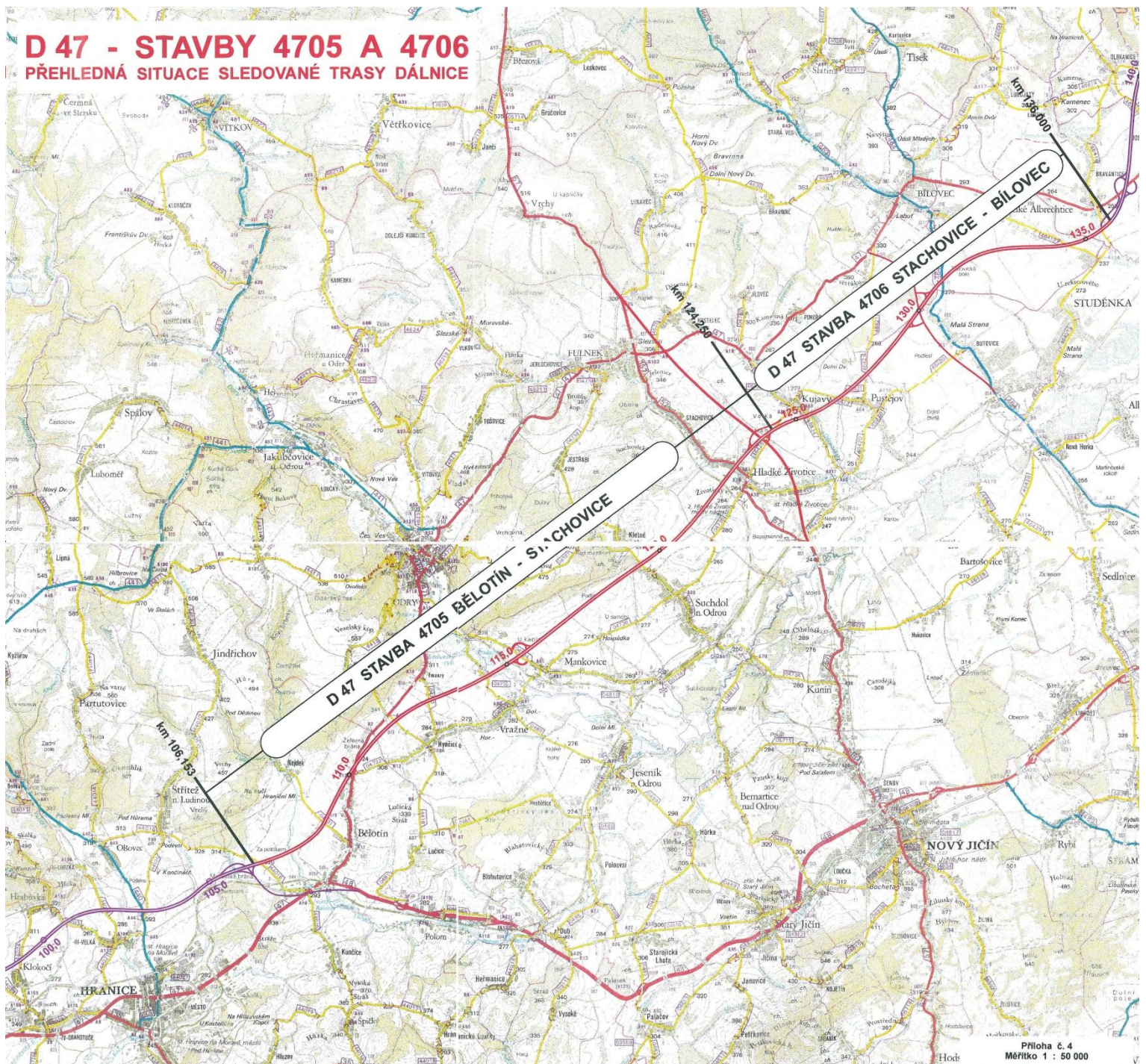
Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005. *Ředitelství silnic a dálnic ČR: Celostátní sčítání dopravy 2005*[online]. 2005 [cit. 2012-07-10]. Dostupné z: <http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>

VYSOUDIL, M. *Meteorologie a klimatologie*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci 2006, 281 s., ISBN 80-244-1455-4

WOKOUN, R. *Regionální rozvoj – východiska regionálního rozvoje, dopravní politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde 2008, 475 s., ISBN 80-7201-699-0

PŘÍLOHY:

1. Mapa vymezení řešených úseků 4705 a 4706 dálnice D47
2. Mapa uvažovaných variant vedení úseků 4705 a 4706 dálnice D47

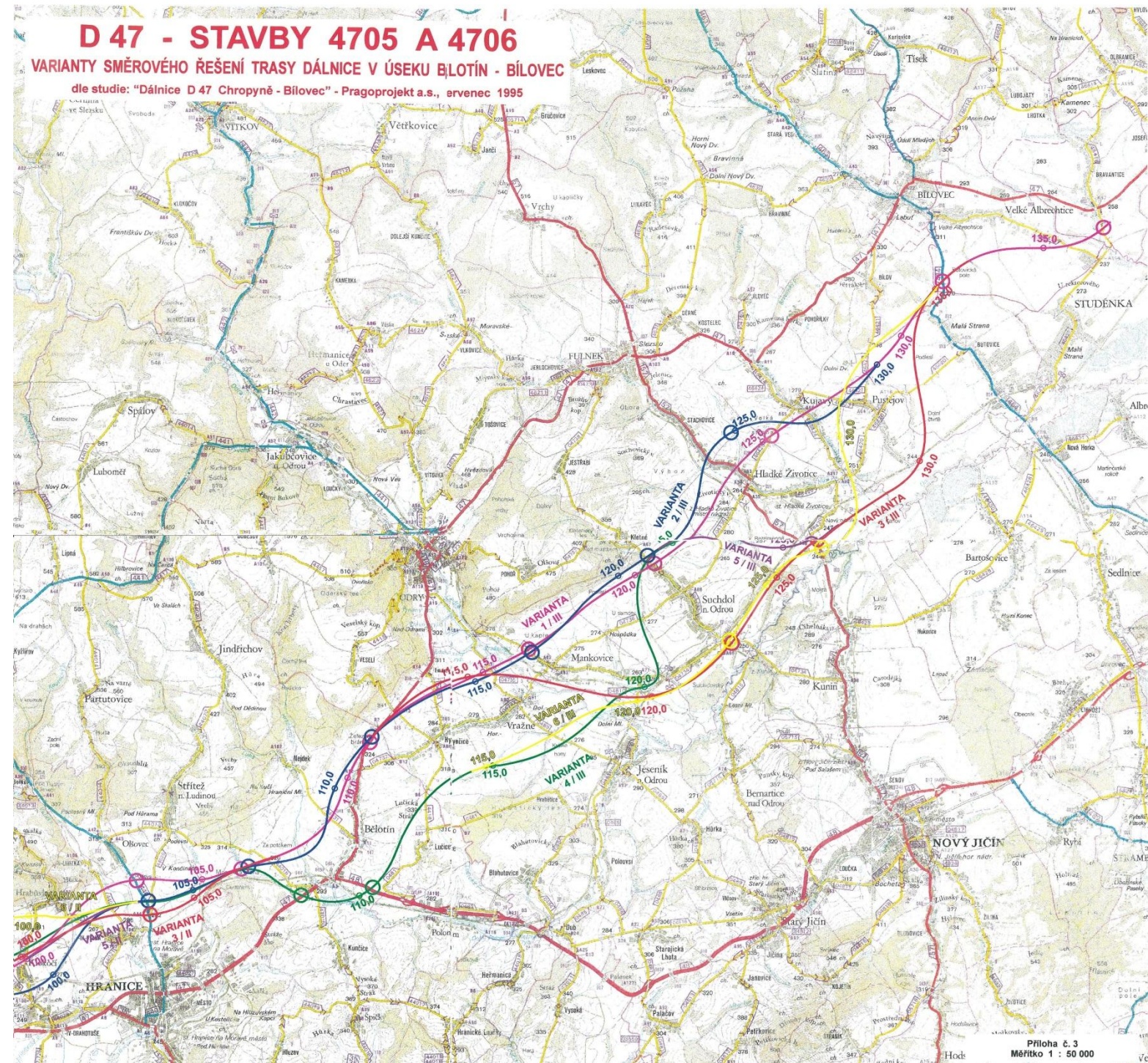


Obr. 14: Vymezení úseků 4705 a 4706 v rámci dálnice D47. Zdroj: Dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí – EIA.

D 47 - STAVBY 4705 A 4706

VARIANTY SMĚROVÉHO ŘEŠENÍ TRASY DÁLNIČE V ÚSEKU BĚLOTÍN - BÍLOVEC

dle studie: "Dálnice D 47 Chropyně - Bílovec" - Pragoprojekt a.s., červenec 1995



Obr. 15: Vymezení úseků 4705 a 4706 v rámci dálnice D47. Zdroj: Dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí – EIA.

