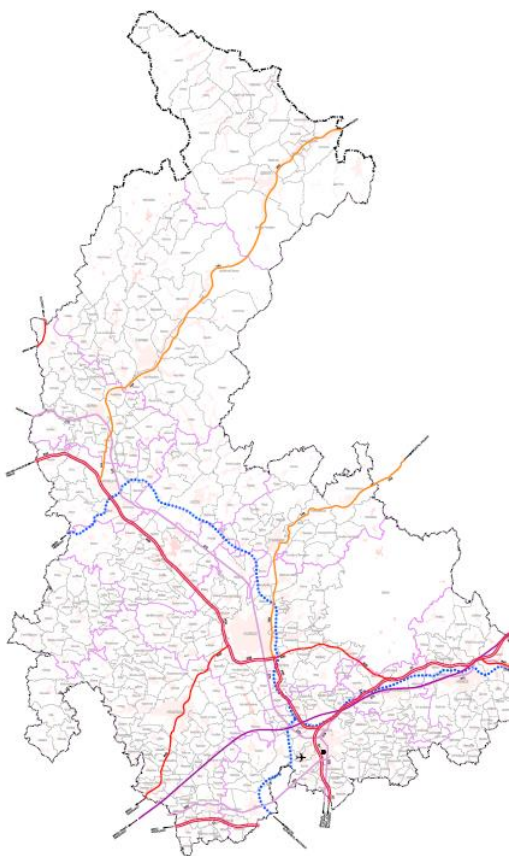


UDI Morava s. r. o., Havlíčkovo nábřeží 38, Ostrava

# **KONCEPCE OPTIMALIZACE A ROZVOJE SILNIČNÍ SÍTĚ II. A III. TŘÍDY OLOMOUCKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ R.2022 – 2030**

## **A. TEXTOVÁ ČÁST**



**Objednatel: Olomoucký kraj**  
**Zodpovědný projektant: Ing. Nečas Bedřich**  
**Arch. číslo: 16/2021**  
**Termín dokončení: prosinec 2022**

1	Úvod .....	3
1.1	Základní údaje: .....	3
1.2	Předmět řešení .....	3
1.3	Výchozí podklady.....	3
1.4	Základní charakteristika stávající silniční infrastruktury .....	4
1.5	Aktualizace základních dopravně-inženýrských charakteristik.....	7
1.6	Hierarchie stávající silniční sítě .....	10
2	Základní struktura identifikace staveb v databázi.....	11
2.1	Zásady popisu staveb .....	11
2.2	Multikriteriální hodnocení .....	14
2.2.1	Charakteristika základních kritérií.....	15
2.2.2	Charakteristika doplňkových kritérií .....	18
3	Hodnocení investiční výstavby na krajské silniční síti v období 1/2018 - 12/2021.....	19
3.1	Objemy investic v období 1/2018-12/2021 do silniční sítě Olomouckého kraje.....	20
3.2	Podíl okresů na celkové délce rekonstruovaných úseků silnic (skupina S).....	21
3.3	Struktura finančních zdrojů investic (skupina S) .....	21
3.4	Rozdělení investic mezi silnice II. a III.tříd (skupina S) .....	22
4	Závěr .....	22

# 1 ÚVOD

## 1.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Název:	<b>Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období r.2022 – 2030</b>
Objednatel:	Olomoucký kraj
Zpracovatel:	Ing. Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o., Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava
Archivní číslo:	16/21
Objednávka OK:	2021/00306/ODSH/OBJ
Datum dokončení:	prosinec 2022

## 1.2 PŘEDMĚT ŘEŠENÍ

Předmětem dokumentace „**Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období r.2022 – 2030**“ byla inventarizace investičních akcí vč. jejich návaznosti na realizované stavby v předchozím období r. 2018-2021 a aktualizace návrhů dalšího rozvoje silniční sítě v majetku kraje s přihlédnutím k aktuálním výsledkům vyhodnocení stavebně technického stavu krajských silnic.

Zpracování navazovalo na výstupy „Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2020“ z r. 2013 a návazné aktualizace v r.2015 a následně v r.2017, které vyhodnocovaly rozvoj silniční sítě v období 2013 - 2017.

## 1.3 VÝCHOZÍ PODKLADY

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

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

- Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje do r. 2020 – aktualizace 2017, UDI Morava, 2017
- Sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v r.2016 (ŘSD ČR)
- Vyhodnocení stavu vozovek silnic II. a III. třídy v Olomouckém kraji pro rok 2019 (VARs, 2019)
- informace objednatele a SSOK o jednotlivých stavbách,
- mapové podklady Olomouckého kraje,
- soubory dat Silniční databanky ČR.

Používané zkratky:

OK	Olomoucký kraj
KÚ OK	Krajský úřad Olomouckého kraje
SSOK	Správa silnic Olomouckého kraje
RPDI	roční průměr denních intenzit IAD ve voz/24 hod
STS	stavebně-technický stav vozovek či mostů
SDB	Silniční databanka
K1	hlavní tahy krajského významu
K2	doplňkové tahy krajského významu
L1	hlavní tahy lokálního významu
L2	doplňkové tahy lokálního významu
L3	nevýznamné tahy lokálního významu

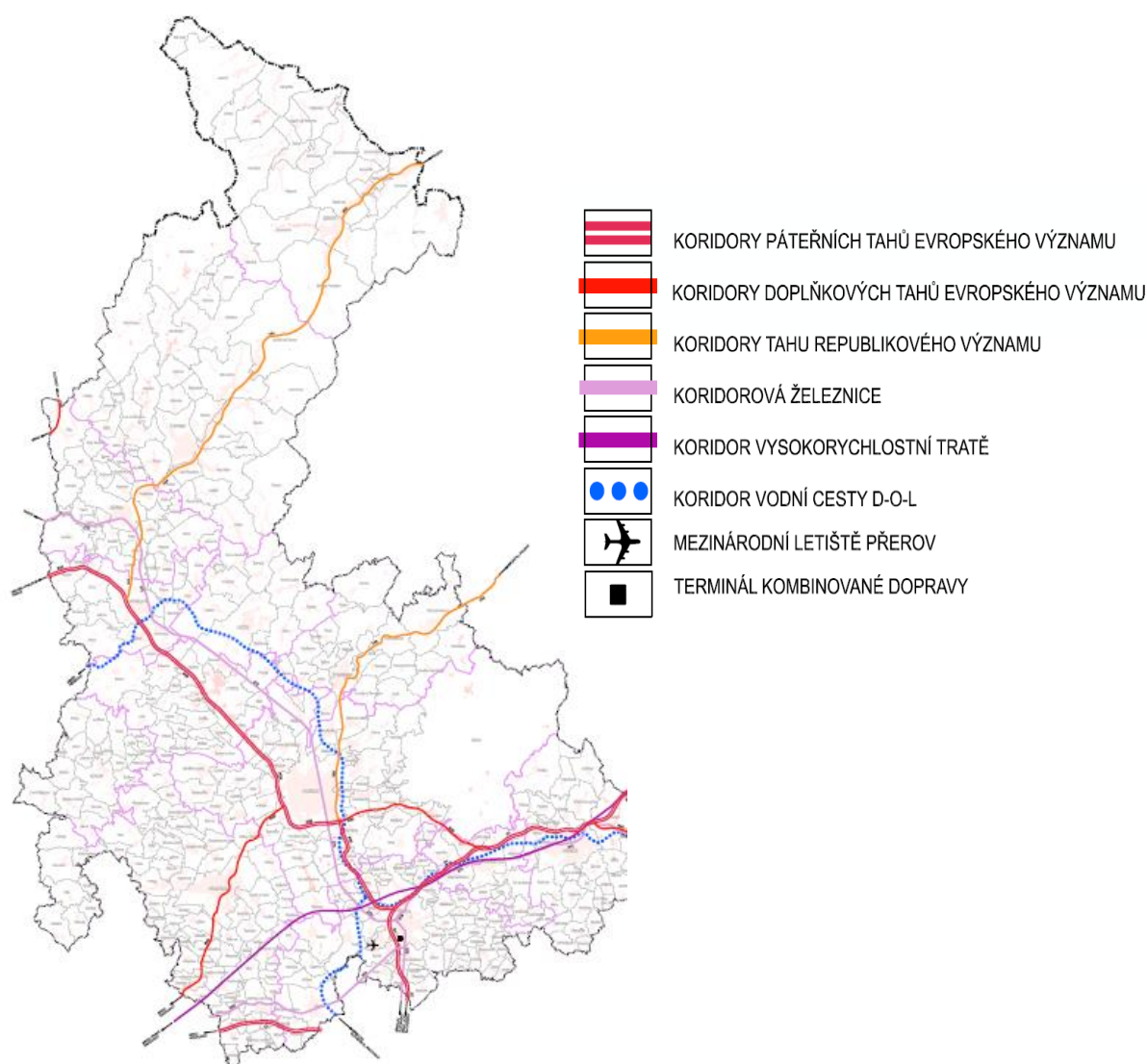
#### **1.4 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY**

Silniční síť kraje má v zásadě roštové uspořádání, které v oblastech velkých sídel vykazuje prvky radiálně okružního uspořádání (např. Olomouc, Přerov, Prostějov aj.). Základní páteř silniční infrastruktury Olomouckého kraje v současné době tvoří kříž silničních tahů – tah od Hradce Králové v koridoru Mohelnice – Olomouc – Přerov vedený dále na Břeclav (sil. I/35, D35 a I/55) a tah od Nového Jičína v koridoru Hranice n. M. – Olomouc – Prostějov pokračující na Brno (dálnice D1, sil. D48, D35, I/46 a D46). Stavba dálnice D1 úseku Lipník nad Bečvou –

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

Říkovice je v současné době ve výstavbě, výstavba dálnice D35 v úseku hranice Olomouckého kraje – Mohelnice je ve fázi přípravy. Na tento kříž navazuje tah sil. I/44 Mohelnice – Zábřeh – Šumperk Jeseník – Mikulovice (hraniční přechod) a sil. I/46 Vyškov – Prostějov – Olomouc – Horní Loděnice – Opava – Polsko zajišťující dopravní napojení Jeseníků. Na tuto základní páteř navazuje síť silnic II. a III.třídy.

Schéma cílové sítě je obsahem návazného schématu s vymezením páteřní komunikační sítě evropského a republikového významu a páteřních tahů železniční a vodní dopravy.



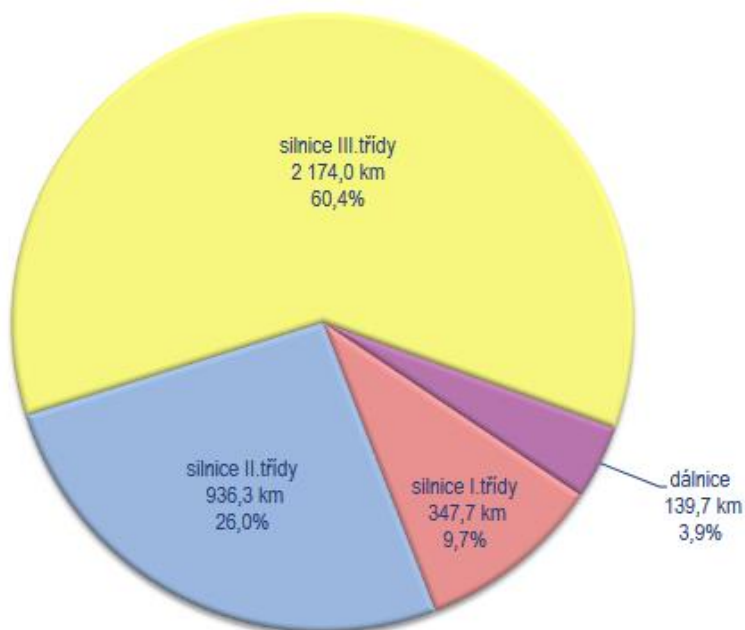
Obr.1: Cílová koncepce uspořádání silniční sítě.

Základní parametry stávající silniční sítě na území Olomouckého kraje definuje následující tabulka.

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

STRUKTURA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V OLOMOUCKÉM KRAJI							
Okres	Délka sítě v metrech					plocha v km <sup>2</sup>	hustota sítě v km/ km <sup>2</sup>
	D	I.třídy	II.třídy	III.třídy	Celkem		
Jeseník	0	66,38	121,29	100,46	288,13	719	0,4
Olomouc	49,81	71,5	286,75	664,79	1072,85	1620	0,7
Prostějov	32,61	8,38	168,37	482,28	691,64	777	0,9
Přerov	51,34	86,36	158,14	417,46	713,3	845	0,8
Šumperk	5,98	115,07	179,67	509,64	810,36	1313	0,6
<b>celkem Olomoucký kraj</b>	<b>133,74</b>	<b>347,68</b>	<b>914,2</b>	<b>2174,63</b>	<b>3570,25</b>	<b>5274</b>	<b>0,7</b>

Poznámka: hustota sítě přepočtená na výměru okresu je ovlivněna plochou VVP Libavá.



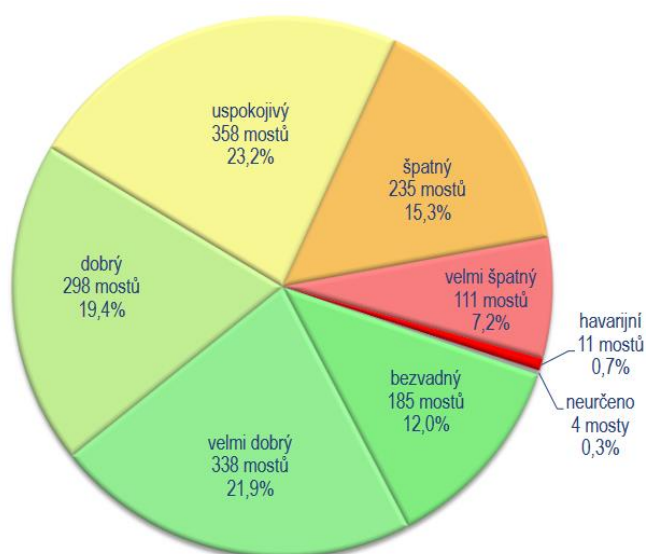
Obr.2: Struktura komunikační sítě dle majetkové správy (zdroj ŘSD).

Významným faktorem podmiňujícím fungování silniční sítě v Olomouckém kraji je i stav mostních objektů. Přehled jejich počtu i stavebně technického stavu je obsahem další tabulky.

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období r.2022 – 2030

Počet mostů v Olomouckém kraji dle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby* část II.										k 1.7.2021
		stav 1 bezvadný	stav 2 velmi dobrý	stav 3 dobrý	stav 4 uspokojivý	stav 5 špatný	stav 6 velmi špatný	stav 7 havarijní	neurčeno	celkem
kraj Olomoucký	D	37	98	47	28	5	4	--	--	219
CZ071	I.	25	65	63	40	31	3	--	1	228
	II.	51	66	85	98	58	14	2	1	375
	III.	72	109	103	192	141	90	9	2	718
	celkem	185	338	298	358	235	111	11	4	1 540

\* bere se v úvahu horší stav



Obr.3: Počet mostů dle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby (zdroj ŘSD).

## 1.5 AKTUALIZACE ZÁKLADNÍCH DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÝCH CHARAKTERISTIK

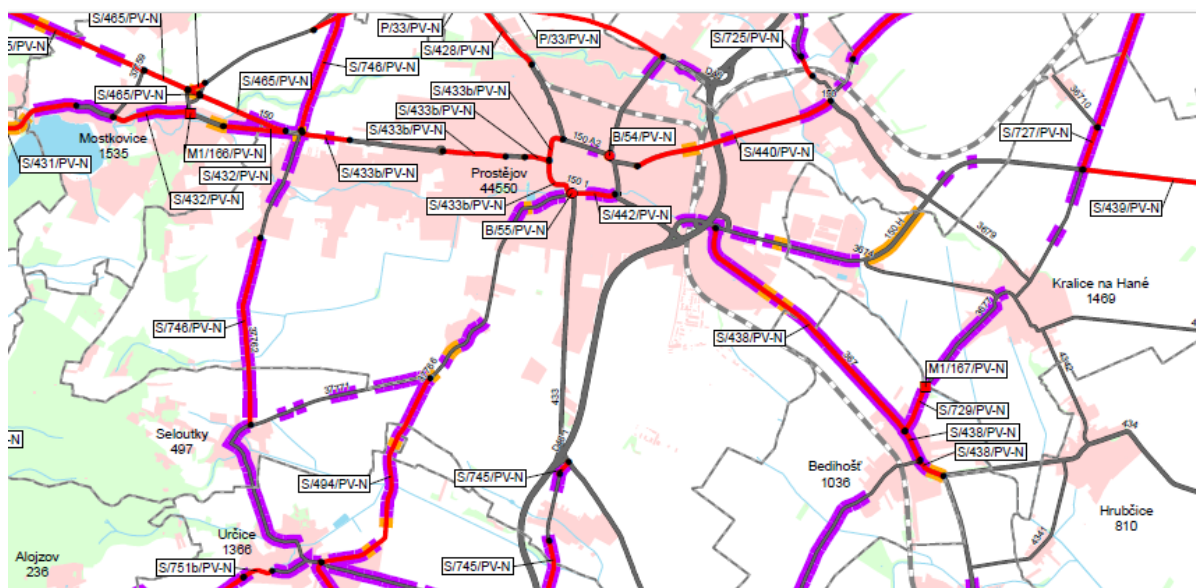
V rámci aktualizace byly do databáze zapracovány výsledky průzkumů - Sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v r.2016 (ŘSD ČR) a Vyhodnocení stavu vozovek silnic II. a III. třídy v Olomouckém kraji pro rok 2016 (VARS, 2016).

Z výstupů Sčítání dopravy na silnicích a dálnicích v r.2016 byly využity údaje o celkovém zatížení udávající roční průměrné intenzity dopravy byly převzaty hodnoty SV celkových intenzit a hodnoty TNV těžké nákladní dopravy využívané pro kritéria zatížení silniční sítě.





Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období r.2022 – 2030



Obr.5: Ukázka soutisku aktuálního STS a návrhových staveb – podklad pro aktualizaci

Přehlednou tabulkou silnic je dokladován **stavebně technický stav silnic II. třídy** v r.2019, ze kterého vyplývá průměrná klasifikace stavebně technického stavu (STS) hodnotou **2,57**, která se nachází přibližně na polovině mezi vyhovujícím a dobrým STS.

**Olomoucký kraj - II. tř.**

Okres	výborný	dobry	vyhovujici	nevyhovujici	havarijni	Prům. klas	Délka
Jeseník	55.19 km	23.56 km	2.18 km	7.00 km	33.35 km	2.50	121.29 km
Olomouc	101.93 km	99.80 km	26.22 km	10.76 km	48.03 km	2.31	286.75 km
Prostějov	36.02 km	46.96 km	35.91 km	15.05 km	34.44 km	2.79	168.37 km
Přerov	35.92 km	54.45 km	29.06 km	7.69 km	31.03 km	2.64	158.14 km
Šumperk	35.93 km	66.96 km	23.72 km	8.20 km	44.86 km	2.77	179.67 km
Celkem	264.98 km	291.74 km	117.09 km	48.71 km	191.69 km	2.57	914.20 km

Obr.6: Stavebně technický stav silnic II. třídy v r.2019 (zdroj Vars, 2019)

V r. 2016 vykazovaly tahy silnic II. třídy průměrnou klasifikaci stavebně technického stavu **3,14**. Z toho vyplývá, že v důsledku zlepšeného financování údržby vyplývá pro období 2016/2019 pozitivní trend stavu silnic II. třídy zlepšením průměrného stavebně technického stavu z **3,14 na 2,57**.

Další přehlednou tabulkou silnic je dokladován **stavebně technický stav silnic III. třídy** v r.2019, ze kterého vyplývá průměrná klasifikace stavebně technického stavu

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období r.2022 – 2030

hodnotou 4,01, tzn. že jsou hodnoceny v průměru jako nevyhovující.

**Olomoucký kraj - III. tř.**

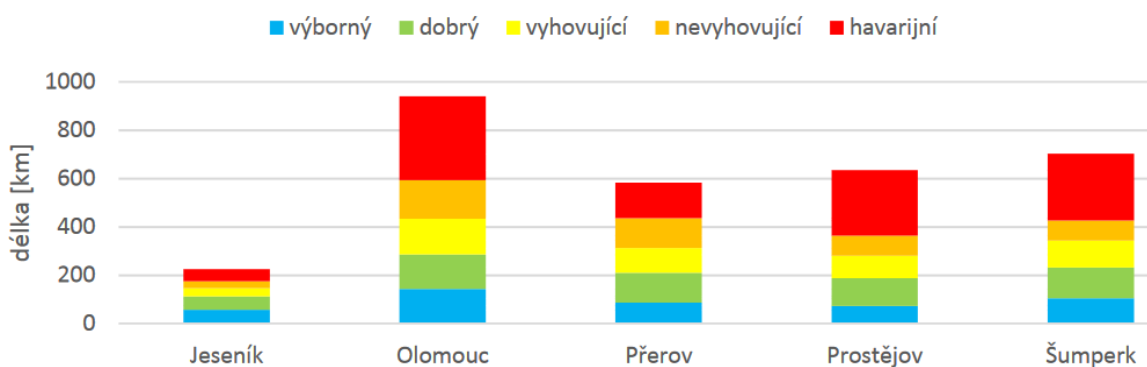
Okres	výborný	dobrý	vyhovující	nevyhovující	havarijní	Prům. klas	Délka
Jeseník	23.50 km	7.91 km	4.69 km	9.03 km	55.33 km	3.64	100.46 km
Olomouc	111.53 km	40.36 km	22.12 km	37.60 km	453.19 km	4.02	664.79 km
Prostějov	50.89 km	39.41 km	17.50 km	30.24 km	344.24 km	4.20	482.28 km
Přerov	51.00 km	37.09 km	14.63 km	29.97 km	284.78 km	4.10	417.46 km
Šumperk	106.23 km	41.22 km	19.61 km	29.27 km	313.32 km	3.79	509.64 km
Celkem	343.14 km	165.99 km	78.54 km	136.11 km	1450.86 km	4.01	2174.63 km

Obr.8: Stavebně technický stav silnic III:třídy v r.2019 (zdroj Vars, 2016)

V r. 2016 vykazovaly tahy sil. III. třídy průměrnou klasifikaci stavebně technického stavu **3,47**. Z toho vyplývá pro období 2016/2019 negativní trend stavu silnic III. třídy zhoršení průměrného stavebně technického stavu z **3,47 na 4,01**.

Hodnocení stavebně technického stavu **silnic II. a III. třídy v rámci jednotlivých okresů** je obsahem návazného grafu.

Stav povrchu vozovek na délkách silnic v okresech



Obr.10: Stavebně technický stav silnic II. a III:třídy v r.2016 v jednotlivých okresech (zdroj Vars, 2016)

## 1.6 HIERARCHIE STÁVAJÍCÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

Při aktualizaci koncepce byl využit dříve definovaný dopravní význam – hierarchie silniční sítě v podrobnější škále, než nabízí rozdělení sítě pouze na silnice I., II. a III. třídy.

Základní komunikační síť kraje tvoří tahy dálnic, silnic I. třídy a hlavní tahy krajského významu.

Tento návrh nepopírá platné zařazení silniční sítě (tahy D, I., II. a III. třídy). Byla navržena pouze přesnější specifikace dopravního významu, v celém dokumentu je důsledně zachováno stávající označení silniční sítě dle aktuálního stavu silniční databanky.

<b>NÁVRH HIERARCHIE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ KRAJE</b>			
Název	Členění	Charakteristika komunikací	Dopravní význam
tahy evropského významu	M – tahy mezistátního významu	Dálnice	Komunikace evropského významu pro zajištění republikových, krajských i lokálních vazeb
tahy republikového významu	R – tahy republikového významu	Silnice I.třídy	Komunikace celostátního významu s vazbou do sousedních států a krajů
tahy krajského významu	K1 – hlavní tahy krajského významu	Významné sil.II.třídy	Komunikace krajského významu zajišťující hlavní propojení mezi okresy s možnými vazbami na sousední kraje
	K2 – doplňkové tahy krajského významu	Ostatní důležité silnice II.třídy (s výjimkou úseků zařazených do následné skupiny)	Komunikace krajského významu zajišťující doplňkové propojení mezi okresy
tahy lokálního významu	L1 – hlavní tahy lokálního významu	Významné sil.III.třídy a málo významné silnice II.třídy	Významné silnice zajišťující dopravní obsluhu větších urbanizovaných oblastí a jejich napojení na nadřazenou komunikační síť
	L2 – doplňkové tahy lokálního významu	Ostatní silnice III.třídy	Méně významné silnice zajišťující dopravní obsluhu menších urbanizovaných oblastí a jejich napojení na nadřazenou komunikační síť
	L3 – nevýznamné tahy lokálního významu	Nevýznamné silnice III.třídy	Silnice bez většího dopravního významu, plnící spíše funkci místních komunikací, slepé úseky napojující obce

## **2 ZÁKLADNÍ STRUKTURA IDENTIFIKACE STAVEB V DATABÁZI**

### **2.1 ZÁSADY POPISU STAVEB**

Základním principem jednoznačné identifikace staveb je přidělení kódového označení, které je originálním a nezaměnitelným znakem, který již nemůže být přidělen (ani po realizaci stavby) jiné akci. Tento kód je generován z údajů databáze a je propojen s grafickým zákresem do mapového podkladu.

Stavby jsou z hlediska časového postupu realizace rozděleny do tří základních podskupin:

- stavby navrhované (**N**),
- stavby ve výstavbě (**V**),
- stavby realizované (**R**), tj. dokončené,

Realizované, rozestavěné i navrhované stavby na silniční síti byly z hlediska typu staveb rozděleny do pěti základních skupin:

- **S** – silnice (rekonstrukce či oprava silnice ve stávající trase a to jak v současném či upraveném šířkovém profilu),
- **B** – bodové úpravy silniční sítě (přestavba křižovatky),
- **P** – přeložky (výstavba komunikace v nové trase),
- **M** – mosty (**M1** – mosty, **M2** – opěrné zdi)
- **O** – ostatní (ostatní vybrané akce v oblasti silničního hospodářství)

Poznámka: Skupina **O** byla do databáze zařazena s ohledem na to, že se objevilo několik staveb, které si svým nákladem zasloužily zařazení do databáze, ale svým charakterem neodpovídají výše uvedeným skupinám. Do skupiny **M2** byly zařazeny lokální opravy opěrných zdí, opravy delších úseků opěrných zdí, jejichž součástí jsou již i delší úseky vyvolaných oprav vozovek byly zařazeny do staveb skupiny **S**, protože tomuto zařazení spíše odpovídají.

Databáze realizovaných staveb obsahuje soubor doplňkových údajů zahrnující následující údaje, které byly dle možnosti a znalosti zadávány:

- okres: **JE** – Jeseník, **OC** – Olomouc, **PV** – Prostějov, **PR** – Přerov, **SU** - Šumperk
- skupina staveb: **S** - silnice, **P** - přeložky, **B** - bodová úprava, **M** - mosty (**M1** – mosty, **M2** – opěrné zdi), **O** - ostatní stavby,
- pořadové číslo stavby – přidělované postupně v dané skupině **S, B, P, M, O**

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

- číslo silnice
- název stavby
- kilometráž úseku
- evidenční číslo mostu
- popis stavby
- cena stavby v Kč vč. DPH
- délka v km
- finanční zdroje - EU, kraj, SFDI, jiný zdroj (např. ČR u staveb realizovaných v rámci výstavby nadřazené sítě D, R a I. třídy nebo soukromý investor)
- rok realizace

Navrhované stavby byly pro přehlednost označeny kódovým označením ve struktuře dílčích znaků: skupina / pořadové číslo ve skupině / okres – stav realizace, kde jednotlivá písmena označují: N – navrhovaná stavba, R – dokončená stavba, V – stavba ve výstavbě či ve fázi přípravy k zahájení stavby, např.:

**S/571/JE–R,**

který v tomto případě označuje stavbu ve skupině S – silnice, s pořadovým číslem 571, která se nachází na území okresu Jeseník a byla již realizována. Tento kód slouží pro označení stavby v grafických i tabelárních přílohách.

V případě, že byla v předchozích aktualizacích původně plánovaná stavba rozdělena na několik dílčích, postupně budovaných úseků, byla stavba v situačním zákresu i návazné tabelární části případech rozdělena přidáním písemného znaku a, b při zachování stejného pořadového čísla ..... (např. stavba S/145/OC-N se rozpadla na dvě stavby: realizovaný úsek označením S/145a/OC-R a zbývající navrhovaný úsek jako stavba S/145b/OC-N).

Oproti předchozím výstupům v této dokumentaci byla provedena **změna v popisu realizovaných staveb**. Vstupním podkladem byly tabelární seznamy SSOK s pořadovým číslem stavby 1,2,3,,,,, a rokem realizace (např. 10/2019). Kódování realizovaných staveb s využitím dosud sledovaného kódování bylo podmíněno složitým „řízkováním“. Taková úprava však byla, v případě, kdy stavbu

tvořily až 4 různé silnice, prakticky neřešitelná. Proto byl odsouhlasen nový návrh označení staveb R+V a to ve formátu:

## **S/10-19/JE-R,**

který označuje realizovanou stavbu s pořadovým číslem 10 z tabulky SSOK, jež byla dokončena v r.2019. Toto označení nahrazuje dosud používanou formu S/7571/JE-R. Nové označení je popsáno též v legendě grafické přílohy a je používáno jen pro realizované či rozestavěné stavby.

Poznámka: pokud realizovaná či rozestavěná stavba nezahrnuje celý úsek navrhované stavby, zůstal zbývající navrhovaný úsek v koncepci s dosud sledovaným kódovým označením, pokud byla stavba realizovaná celá, bylo toto číslo zrušeno a dále se již nepoužívá.

Cílem takto založeného dokumentu je udržovat databázi umožňující jednoznačnou identifikaci staveb v tabelární a grafické části. V dokumentaci zařazené návrhové stavby, je nutno vnímat jako „širší výběr“ nejaktuálnějších akcí, které řeší nevyhovující stavebně technický stav. S ohledem na dosavadní vývoj je nutno počítat s tím, že reálné finanční prostředky nebudou moci pokrýt všechny oprávněné požadavky, které správce silniční sítě eviduje. Při návrhu priorit tedy bude nutné volit co nejoptimálnější řešení při daných limitech investičního plánu.

## **2.2 MULTIKRITERIÁLNÍ HODNOCENÍ**

Dokumentace zachovává principy zavedeného multikriteriálního hodnocení, které bylo použito i pro nově zařazené stavby. Pro kontinuitu výstupu jsou v této kapitole stručným popisem dokladovány zásady multikriteriálního hodnocení.

**Hlavní kritéria posouzení** lze v zásadě rozdělit do tří skupin technický stav, význam a výkon.

První skupinu hodnotící technický stav tvoří následující kritéria:

- stavebně-technický stav vozovek
- dopravní závady řešené stavbou

Druhou skupinu charakterizující význam tvoří tato kritéria:

- dopravní význam dle definované hierarchie silniční sítě

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

- zlepšení dopravního napojení významných cílů
- zhodnocení předchozí investice

Třetí skupinu dopravního výkonu tvoří kritéria:

- celkové intenzity dopravního zatížení
- intenzity těžkých nákladních vozidel TNV
- dopravní nehodovost

Pro detailnější specifikaci slouží doplňková kritéria:

- spoluúčast měst a obcí na projekční přípravě
- spoluúčast měst a obcí na financování
- nezastupitelnost silnice v dopravní obsluze
- pozitivní vliv stavby na hlučnost
- pozitivní vliv stavby zlepšení podmínek pro veřejnou (autobusovou) dopravu

Pro každé kritérium byla schválena bodová škála hodnotící dané kritérium (1 – nejlepší, ..... nejvyšší číslo nejhorší, např. u STS 1-5). Přidělené body byly následně přenásobeny vahou kritéria, jehož výše byla stanovena ve spolupráci s objednatelem. Výsledné hodnocení stavby je stanoveno jako vážený součet ohodnocení celkem až 13 kritérií a jejich vah.

$$H = B1 * V1 + B2 * V2 + \dots + B13 * V13)$$

Založená databáze je koncipována jako horizontálně řazená data v pevné struktuře platné pro všechny skupiny staveb a umožňuje nejen následnou aktualizaci dat, ale i její rozšíření nejen o nové stavby, ale i o event. další údaje.

základní údaje stavby (kód stavby, popis, délka, kilometráž aj.)	doplňující údaje stavby	hodnocení stavby (tři základní okruhy základních kritérií – technický stav, dopravní význam a dopravní výkony + doplňková kritéria)	pomocné výpočty
--	----------------------------	--	--------------------

### 2.2.1 CHARAKTERISTIKA ZÁKLADNÍCH KRITÉRIÍ

Zvolená kritéria vytváří podmínky pro hodnocení staveb. Obsahem následujících tabulek jsou použité bodovací tabulky, které byly použity pro přiřazení

adekvátního bodového ohodnocení. Přidělené body byly následně přenásobeny vahou daného kritéria. Velikost váhy byly volena s ohledem na význam kritéria v dané posuzované skupině staveb. Hodnocení a z něj vycházející pořadí aktuálnosti bylo prováděno samostatně pro navrhované stavby v jednotlivých skupinách S, B a P.

Skupina M je dokladována pouze pro komplexnost pohledu, pořadí aktuálnosti se řídí jinými postupy.

#### **Stavebně technický stav vozovky – hodnocení skupiny S**

Jedná se o hodnocení STS charakterizovaného zatříděním stavu vozovky do úrovně 1-5 (6) korespondujícího s číselnou řadou dle z TP 82 - katalog poruch netuhých vozovek. V případě rozdílného hodnocení v dílčích úsecích se provede adekvátní poměrné započtení dílčí úseků pro získání průměrné hodnoty STS. Hodnocení vychází z podkladů SSOK zpracovaného firmou VARS.

1 bod	STS 1 – výborný stav
2 body	STS 2 – dobrý stav
3 body	STS 3 – vyhovující stav
4 body	STS 4 – nevyhovující stav
5 bodů	STS 5 – havarijní stav
6 bodů	STS 5 – extrémně havarijní stav (doplňková specifikace STS dle podkladů SSOK)

Výše uvedené kritérium stavebně technického stavu vozovek bylo aktualizováno dle výsledků provedeného vyhodnocení stavu vozovek silnic II. a III.t řídy v Olomouckém kraji v roce 2016.

#### **Dopravní závady – hodnocení skupiny S a B**

Jedná se o hodnocení, zda je stavbou řešena nějaká dopravní závada s výjimkou stavebně technického stavu vozovky. Jednotlivé body za přidělené za řešení závad se sčítají.

1 bod	šířkové uspořádání
2 body	výškové či směrové uspořádání
3 body	kongesce dopravy
4 body	odvodnění komunikace
5 bodů	ostatní závady (např. zvýšení bezpečnosti)



Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

<b>Dopravní význam – hodnocení skupiny S, B, P, O</b>	
Jedná se o ohodnocení reálného významu komunikace charakterizovaného schválenou hierarchií silniční sítě.	
1 bod	L3 – nevýznamné tahy lokálního významu
2 body	L2 – doplňkové tahy lokálního významu
3 body	L1 – hlavní tahy lokálního významu
4 body	K2 – doplňkové tahy krajského významu
5 bodů	K1 – hlavní tahy krajského významu

<b>Významné cíle – hodnocení skupiny S, P</b>	
Jedná se o ohodnocení jaké významné cíle získají stavbou lepší napojení. Jednotlivé body se mohou sčítat.	
1 bod	kulturní, turistické a rekreační cíle
1 bod	průmyslová zóna či rozvojová oblast podporovaná OK
1 bod	vazba na hraniční přechod
1 bod	významné napojení území na páteřní síť kraje mezistátního významu
1 bod	zlepšení dopravního napojení území s vysokou nezaměstnaností

<b>Intenzita dopravy celkem – hodnocení skupiny S, P, B</b>	
Kritériem je počet jednotkových vozidel, které projedou v profilu vozovky v obou směrech za 24 hod. Údaj vychází ze sčítání dopravy, v případě rozdílných intenzit na profilu byla brána hodnota reprezentativní pro hodnocený úsek. Při hodnocení křižovatek je zadáván průjezd křižovatkou, tj. součet vjezdů.	
1 bod	do 1 000
2 body	1 001 – 2 500
3 body	2 501 – 5 000
4 body	5 001 – 10 000
5 bodů	10 001 a více

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

**Těžká nákladní vozidla (TNV) – hodnocení skupiny S, P, B**

Kritériem je počet přepočtených normových nákladních vozidel, které projedou v určitém profilu vozovky v obou směrech za 24 hod. Tento údaj vychází ze sčítání dopravy a zohledňuje rozdílný dopad lehkých, středních a těžkých nákladních vozidel na životnost komunikace.

1 bod	pod 15
2 body	16 – 100
3 body	101 – 500
4 body	501 – 1 500

Výše uvedené kritérium intenzit dopravy bylo zpracováváno dle výsledků sčítání dopravy na silniční a dálniční síti provedeného v r.2016 ředitelstvím silnic a Dálnic ČR.

**Nehodovost – hodnocení skupiny S, P, B**

Je to informativní podpůrné kritérium stanovené na základě evidence počtu a závažnosti nehod v daném úseku komunikace, níže uvedené rozpětí je pouze rámcové (+ event dílčí variace následků DN pro mezilehlé body 2 a 4).

1 bod	úsek s DN s následkem těžkého zranění
3 body	úsek s DN s následkem smrtelného zranění
5 bodů	úsek s DN s následkem smrtelného a těžkého zranění

**Zhodnocení předchozí investice – hodnocení skupiny S, P, B, O**

Toto kritérium hodnotí, zda se navrhovanou stavbou zhodnocují již provedené předchozí investice.

1 bod	Návaznost rekonstruovaného tahu na realizovanou či připravovanou stavbu
-------	---

2.2.2 CHARAKTERISTIKA DOPLŇKOVÝCH KRITÉRIÍ

**Doplňková kritéria – hodnocení skupiny S, P, B, O**

Jedná se kritéria, která umožní ohodnocení některých specifických parametrů hodnocených staveb, která nemohla být obsahem základních kritérií

1 bod	parametry umožňující zařazení stavby mezi akce ROP
1 bod	časová provázanost s jinou investiční stavbou
1 bod	spoluúčast obce na projekční přípravě či výkupu pozemků

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

1 bod	zahájená projekční příprava
1 bod	spoluúčast obce na financování stavby v majetku kraje
1-3 body	nezastupitelnost silnice či mostu v dopravní obsluze (řešena pouze tahů lokálního významu)
1 bod	pozitivní vliv stavby na autobusovou dopravu (u tahů krajského významu od intenzit 30 bus/24 hod, u tahů lokálního významu bez limitu intenzit bus)
1 bod	pozitivní vliv stavby na hlučnost

Pořadí staveb v tabelární části bylo zpracováno samostatně po okresech a to pro silnice II. třídy a silnice III. třídy, tak aby objektivně odráželo aktuálnost stavby s přihlédnutím k významu komunikace i k poloze v rámci Olomouckého kraje.

### **3 HODNOCENÍ INVESTIČNÍ VÝSTAVBY NA KRAJSKÉ SILNIČNÍ SÍTI V OBDOBÍ 1/2018 - 12/2021**

Vstupním podkladem pro návrh byla provedená inventarizace investic do krajské sítě od 1/2018 do 12/2021. Obsahem této kapitoly je stručné shrnutí zjištěných údajů o investiční činnosti v uplynulém období, jehož podrobnější specifikace je obsahem grafické a tabelární části. Shrnutí hodnotí vývoj investiční činnosti na silniční síti kraje z různých hledisek a obsahuje i shrnutí obdobného hodnocení v předchozím období. Jedná se o následující hlediska:

- celkové objemy investic v období 1/2018 - 12/2021 do silniční sítě Olomouckého kraje, charakterizující celkové objemy investic do silniční sítě pro sledovaný segment staveb v rámci této koncepce,
- podíl okresů na celkové délce rekonstruovaných úseků silnic (skupina S) v období 1/2018 do 12/2021, charakterizující rozdělení celkové délky rekonstruovaných silnic do jednotlivých okresů,
- struktura finančních zdrojů investic (skupina S) v období 1/2018 - 12/2021, rekapitulující základní skupiny finančních zdrojů, které byly pro rekonstrukci silniční sítě použity

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

- rozdělení investic mezi silnice II. a III. tříd (skupina S) v období 1/2018 - 12/2021, dokladující rozdělení investičních zdrojů mezi dvě základní skupiny krajských silnic.

### 3.1 OBJEMY INVESTIC V OBDOBÍ 1/2018-12/2021 DO SILNIČNÍ SÍTĚ OLOMOUCKÉHO KRAJE

Celkové objemy investičních nákladů realizovaných a rozestavěných staveb jsou doloženy následující tabulkou.

<b>BILANCE ROZSAHU INVESTIC V OBDOBÍ 1/2018 - 12/2021 V MIL.KČ VČ. DPH</b>										
skupina	km	počet	km	počet	počet	mil.Kč	mil.Kč	mil.Kč	mil.Kč	mil.Kč
	S	B	P	M	O	S	B	P	M	O
akce realizované a rozestavěné	382	5	2,2	56	2	4163	38	364	404	3
celkem náklady S+B+P+M+O	4972									
<b>POMĚR JEDNOTLIVÝCH SKUPIN NA CELKOVÉM OBJEMU FINANČNÍCH NÁKLADŮ</b>										
skupina staveb	S		B		P		M		O	
podíl v % na celkovém objemu	83,7		0,8		7,3		8,1		0,1	
celkem	100									

Poznámka: Skupina O – ostatní stavby je pouze okrajovou skupinou drobných staveb, které se svým charakterem nebylo vhodné zařadit do výše uvedených základních skupin S, B, P a M. Jedná se např. o propustky, rekonstrukci stromořadí a.j.

- celkový objem investic do silniční sítě v období 1/2018 - 12/2021 ve všech skupinách S, B, P, M, O činil cca 5mld Kč vč. DPH,
- 85% objemu investic směřovalo do rekonstrukce vozovek stávající silniční sítě (skupina S, B, O), 7% na výstavbu nových komunikací (skupina P) a zbývajících 8% připadalo na mosty (skupina M1, M2).

Shrnutí vývoje v předchozím období 1/2016 - 12/2017:

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

<b>BILANCE ROZSAHU INVESTIC V OBDOBÍ 1/2016 - 12/2017 V MIL.KČ VČ. DPH</b>										
skupina	km	počet	km	počet	počet	mil.Kč	mil.Kč	mil.Kč	mil.Kč	mil.Kč
	S	B	P	M	O	S	B	P	M	O
akce realizované a rozestavěné	181	1	0	22	2	1414,6	0,6	0	139,73	5,0
celkové náklady S+B+P+M+O	1 559,9									
<b>POMĚR JEDNOTLIVÝCH SKUPIN NA CELKOVÉM OBJEMU FINANČNÍCH NÁKLADŮ</b>										
skupina staveb	S		B		P		M		O	
podíl v % na celkovém objemu	90,68		0,04		0		8,96		0,32	
celkem	100									

### 3.2 PODÍL OKRESŮ NA CELKOVÉ DÉLCE REKONSTRUOVANÝCH ÚSEKŮ SILNIC (SKUPINA S)

Územní rozdělení celkového rozsahu 382 km rekonstruovaných úseků silnic II. a III. tříd na okresy činilo:

- okres Jeseník 5,4%
- okres Olomouc 14,9%
- okres Přerov 4,9%
- okres Prostějov 60,4%
- okres Šumperk 14,4%

Shrnutí vývoje v předchozím období 1/2016 - 12/2018:

Podíly jednotlivých okresů byly následující: okres Jeseník 7,0%, okres Prostějov 24,4%, okres Přerov 9,1%, okres Olomouc 47,9% a okres Šumperk 11,7%.

### 3.3 STRUKTURA FINANČNÍCH ZDROJŮ INVESTIC (SKUPINA S)

Podíl jednotlivých zdrojů investic na celkovém finančním objemu 4163 mil. Kč vč. DPH do rekonstruovaných a opravených úseků silnic II. a III. tříd (skupina S):

- investice s příspěvkem EU 50%
- investice pouze z rozpočtu kraje 28%

- investice SFDI 22%

Shrnutí vývoje v předchozím období 1/2016 - 12/2018:

Podíly jednotlivých skupin investičních zdrojů na délce rekonstruovaných a opravených komunikací skupiny S byly následující: investice s příspěvkem EU 20,2%, investice pouze z rozpočtu kraje 52,1% a investice SFDI 27,7%.

### 3.4 ROZDĚLENÍ INVESTIC MEZI SILNICE II. A III.TŘÍD (SKUPINA S)

Členění celkového objemu investic 4163 mil. Kč vč. DPH do rekonstrukce a oprav na silnice II. a III. třídy (skupina S):

- silnice II. třídy 64%
- silnice III. třídy 36%

Shrnutí vývoje v předchozím období 1/2016 - 12/2017

Na celkovém objemu investic skupiny S se silnice II. třídy podílely 32,8%, silnice III. třídy 67,2%.

## 4 ZÁVĚR

Předmětem „Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období r.2022 – 2030“ bylo vyhodnocení rozvoje za období 1/2018-12/2021. Zpracování dokumentace zahrnovalo doplnění údajů o vývoji za poslední čtyři roky, doplnění aktuálních návrhových staveb, překlasifikování navrhovaných staveb s přihlédnutím k aktuálnímu hodnocení stavebně technického stavu a převedení těchto dat do databáze umožňující propojení tabelární a grafické části.

Při interpretaci závěrů koncepce je třeba vnímat to, že se jedná o dokumentaci, která navrhuje rámcový trend rozvoje silniční sítě, který musí být průběžně upřesňován podle aktuální ekonomické situace, vývoje dopravy a ostatních aspektů rozvoje území:

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

- návrh rekonstrukce komunikací – skupina S, vychází ze současného šířkového uspořádání, v rámci projekční přípravy konkrétní stavby musí být vždy posouzeno, zda bude při rekonstrukci zachováno stávající šířkové uspořádání nebo bude sledována zásadnější přestavba tahu vč. směrových úprav,
- do návrhu koncepce jsou zahrnuty i záměry přeložek – skupina P, jejichž rozsah nebude reálné v nejbližším období plně pokrýt,
- návrh bodových úprav (křižovatky) – skupina B, prezentuje pouze momentální potřeby, pro objektivizaci potřeb tohoto segmentu je doporučeno vytipovat ve spolupráci s PČR další potenciální lokality,
- návrh konkrétních plánovaných oprav mostních objektů – skupina M, prezentuje pouze momentální potřeby mostního programu.

V období 1/2018-12/2021 bylo nákladem cca **4,16 mld. Kč** rekonstruováno **382 km** na silniční sítě v majetku kraje z celkové délky cca 3100 km. To prezentuje průměrný objem investic **1,04 mld./ročně** a **96 km** rekonstruovaných a opravených komunikací ročně.

Vývoj investiční činnosti na území kraje v období 2018-2021 potvrdil pokračující příznivý trend, kdy převedením správy silnic II. a III. tříd ze státu na kraj dochází k postupnému zlepšování stavebně technického stavu i parametrů zejména u silniční sítě II. tříd. Bohužel v případě silnic III. třídy je evidován opačný trend - dochází ke zhoršování stavebně-technického stavu komunikací.

Při průměru 96 km rekonstruovaných a opravených komunikací ročně to odpovídá **průměrné periodě opravy silnice 1x za 32 let**, což je stále hodnota výrazně vyšší než životnost konstrukce živičné vozovky. Pro informaci lze uvést, že obdobné hodnocení vykazovalo pro investiční činnost v předchozím období r. 2016-2017 periodu 34 let a v období r. 2013-2015 periodu dokonce 41 let. Tato skutečnost pouze potvrzuje závěry koncepce z r.2013, která definovala celkové finanční finanční nároky definovaného „širšího výběru“ ve výši **19 mld. Kč vč. DPH**.

V této souvislosti je ale nutno upozornit, že z hlediska celkové sumy se nejedná o konečný a vyčerpávající výčet objektivních potřeb, protože do tohoto výběru by správně patřily i jiné úseky silnic II. a III. tříd, které již do tohoto výběru

Koncepce optimalizace a rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje pro období  
r.2022 – 2030

zařazeny nebyly. Částka rovněž nezahrnuje náklady na diagnostické a projekční práce a již vůbec ne náklady na majetkové vyrovnání za nevypořádané pozemky pod komunikacemi.

Dokumentace je koncipována jako dokument rozvoje dopravní infrastruktury, který bude podkladem pro rozhodování o koncepci a strategii rozvoje komunikační sítě v majetku Olomouckého kraje a projektovou přípravu staveb.

V Ostravě, prosinec 2021

Zpracoval: Ing.Bedřich Nečas, UDI Morava s.r.o.