

POSOUZENÍ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ ÚZEMÍ KOUTY NAD DESNOU VE VZTAHU NA REKREAČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

TEXTOVÁ ČÁST

1 Identifikační údaje:

1.1 Označení stavby

Název akce :	Posouzení dopravního řešení území Kouty nad Desnou ve vztahu na rekreační využití území
Kraj :	Olomoucký
Místo stavby :	Loučná nad Desnou – k.ú. Kouty nad Desnou
Stupeň dokumentace :	Studie

1.2 Objednatel

Olomoucký kraj
Jeremenkova 40 a
Olomouc
779 11

1.3 Zhotovitel dokumentace

HBH projekt
Pobočka Olomouc
Železniční 547/4A
772 00 Olomouc
hbh@hbh.cz
IČO 44961944 / DIČ CZ44961944

2 Účel dokumentace

Posouzení dopravního řešení předmětného území a návrh jeho úprav a doplnění bude sloužit jako jeden z podkladů pro zadání aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje.

3 Úvodem – stávající stav

Silniční doprava – základem je stávající silnice I/44, která tvoří páteřní komunikaci v oblasti a zajišťuje jak dopravní spojení do sousedních částí Olomouckého kraje tak i napojení na nadřazenou komunikační síť (konkrétně na R35 u Mohelnice). Silnice I/44 současně v řešeném území slouží i přímé dopravní obsluze přilehlých objektů. Stávající komunikační systém v Koutech je doplněn poměrně řídkou sítí místních komunikací určených pro přímou dopravní obsluhu přilehlých objektů a nemovitostí. Struktura těchto komunikací je tedy jednoznačně definována zástavbou se současným zohledněním místním podmínkami. Součástí posuzovaných komunikací ve vazbě na rekreační využití území je MK odbočující z I/44 v blízkosti horního parkoviště Skiareálu Kouty, která následně vede po vnějším okraji zástavby pod sjezdovkou ve Skiareálu Šindelná a na silnici I/44 se znovu napojuje ve 2. serpentíně stoupání na Červenohorské sedlo. Komunikační systém je v této oblasti doplněn další místní komunikací, která propojuje výše zmíněnou komunikaci se silnicí I/44, na kterou se napojuje za mostem přes Desnou před začátkem stoupání na Červenohorské sedlo. Poslední zpevněnou veřejnou komunikací v této oblasti je pak propojka kolem penzionu Sokolka. Na zmiňovaný základní komunikační systém pak navazují jednotlivé sjezdy k přilehlým nemovitostem (v některých případech řešené jako krátké účelové komunikace) a polní či spíše lesní cesty zajišťující přístup k přilehlým pozemkům. Zásadní, i s ohledem na řešenou problematiku rekreačního využití území, je zde lesní cesta vedená severním směrem údolím Divokého potoka.

Železniční doprava je v zájmové oblasti zajišťována prostřednictvím regionální trati č. 293 Šumperk – Kouty. Koncová zastávka (nádraží) se nachází v prostoru před soutokem Hučivé Desné a Desné. Možné prodloužení této trati je opakovaně zmiňováno v celé řadě studií a strategických materiálů (vč. konceptu nového Územního plánu Obce Loučná) a je tedy i součástí této dokumentace.

4 Související připravované dopravní stavby

Aktuální stavby:

- Rekonstrukce I/44 – Červenohorské sedlo – jih – jedná se o formálně zahájenou stavbu, která navazuje na již provedenou rekonstrukci severní části. V rámci stavby dojde ke zlepšení parametrů stávajícího výjezdu na ČHS ve stávající trase (tzn. zejména šířkové uspořádání a v menší míře směrové a výškové vedení). Tato stavba nemá žádný zásadní dopad na posuzovaný komunikační systém.

Dlouhodobě připravované investiční akce v oblasti komunikací:

- Přeložka I/44 – obchvat Koutů – je ve fázi studie řešena v několika variantách. V konceptu ÚP jsou uvedeny 3 varianty (2 z nich včetně varianty připravované ŘSD ČR mimo koridor ZÚR OK).
- Tunel pod Červenohorským sedlem – pokračování obchvatu Koutů

Příprava těchto staveb trvá již několik let a musí být koordinována s příslušnými strategickými dokumenty (ZÚR OK, ÚP Obce Loučná nad Desnou). Jedná se o stavby nadregionálního významu a nejsou součástí zpracovaného posouzení.

Další záměry:

- Prodloužení železniční trati č. 293 se zřízením nové zastávky Kouty nad Desnou – Lesní na konci Kouteckého údolí.
- Nová lanovka na ČHS z údolí Divokého potoka.
- S těmito záměry souvisí i případné zřízení záchytného parkoviště na konci Kouteckého údolí.

Tyto záměry jsou součástí zpracovaného posouzení – viz níže.

5 Podklady

- Objednávka + základní požadavky objednatele.
- Územní studie rekreačního celku Jeseníky (Urbanistické středisko Ostrava s.r.o., Ing. arch. Helena Salvetová, 2008).
- Ortofoto Loučná nad Desnou.
- Koncept ÚP Loučná nad Desnou (Ing. arch. Vladimír Dujka)
- Data ÚAP a ÚKM z Portálu ÚP

- Místní šetření
- Lokální geodetické zaměření v prostoru uvažovaného prodloužení železniční trati

6 Základní rozdělení řešené problematiky

Na vstupním jednání byly určeny 2 základní oblasti, kterými se má zpracovatel posouzení při své činnosti zabývat.

První částí je základní prověření možnosti prodloužení stávající železniční trati v rozsahu dle konceptu ÚP a předchozích studií, ve kterých je tato možnost opakovaně zmiňována.

Druhou samostatnou částí je zhodnocení možností stávající komunikační sítě ve vztahu k záměru na výstavbu nové lanovky z Koutů na Červenohorské sedlo.

6.1 Prodloužení železniční trati

Stávající regionální trať č. 293 je ukončena v nádraží Kouty nad Desnou před soutokem Desné a Hučivé Desné. Součástí nádraží je i nakládací rampa a překladiště (zejména pro nakládku dřeva) s přístupem za současným ukončením kolejí po komunikaci v souběhu s Hučivou Desnou. V konceptu ÚP je počítáno s prodloužením trati až do konce Kouteckého údolí před začátek stoupání na Červenohorské sedlo, kde by mohlo být současně zřízeno záchytné parkoviště (toto parkoviště nemá žádnou přímou souvislost s prodlouženou tratí).

V oblasti železniční stanice Kouty nad Desnou proběhlo místní šetření za účelem definování limitujících faktorů, kterými jsou v bezprostřední blízkosti stávajícího zakončení trati zejména následující:

- Místní komunikace zajišťující přístup pro správce toku a provozovatele překladiště (silnice – vlak zejména pro dřevo)
- Stávající nakládková a vykládková rampa
- Křížení s vodotečí Hučivá Desná

Na základě výše uvedeného proběhlo lokální geodetické zaměření, jehož závěry dokumentují přílohy č. 3 a 4 v grafické části dokumentace. Prodloužení trati je spojeno se zřízením úrovnového přejezdu místní komunikace min. se základním zabezpečením. Alternativní přístup do tohoto prostoru je teoreticky možný i z druhé strany nádraží, ale minimální prostor mezi stávajícím přejezdem a vodotečí by umožnil snad jen havarijní příjezd, nikoliv plnohodnotné a bezpečné dopravní řešení.



Přemostění Hučivé Desné standardním železničním mostem s přímo pojížděnou dolní mostovkou (pro minimalizaci výšky nivelety) vyvolá zásadní výškovou úpravu stávajícího kolejiště v železniční stanici včetně min. 4 ks výhybek v délce cca 150 m včetně dopadu na stávající objekty (rampa, nástupiště). V dalším úseku by prodloužená trať v zásadě kopírovala povrch stávajícího záchytného parkoviště. Prostorově je zde nutno počítat s koridorem pro správce toku mezi pravým břehem Desné a tratí + koridorem pro samotnou trať, což by znamenalo poměrně zásadní omezení kapacity stávajícího záchytného parkoviště. Maximální reálná délka prodloužení trati je 450 m (za určitých podmínek až 600 m) přičemž je nutno počítat se zajištěním přístupu do koridoru pro správce toku a ke stávajícímu mostu. Tento přístup by byl zajištěn za koncem kolejí v případě kratší varianty, resp. formou dalšího přejezdu v případě maximálního reálného prodloužení.

Delší prodloužení trati (dle konceptu ÚP až do konce kouteckého údolí) se nejví zpracovateli posudku jako reálné z důvodů prostorové kolize s nedávno realizovaným zázemím Skiareálu Kouty. Vedení trati po pravém břehu by bylo možné pouze po dílčí demolici a přestavbě tohoto objektu a nutných změnách v organizaci provozu Skiareálu. Teoretické převedení trati na levý břeh by kromě dalšího zásadního navýšení investic vlivem dalšího nutného mostního objektu (případně i více mostních objektů pro návrat na pravý břeh) znamenalo kolizi, nebo minimálně nutnou zásadní koordinaci, s trasou přeložky silnice I/44. S ohledem na konfiguraci terénu na levém břehu by bylo nutné počítat s neúměrně vysokými investičními náklady.

Zpracovatel posouzení nemá k dispozici informace o vytíženosti stávajících spojů a poměru mezi rezidenty a turisty využívajícími železniční dopravu, ale i bez podrobnějšího rozpracování lze úspěšně pochybovat o účelnosti využití finančních prostředků na prodloužení železniční trati ve vztahu k jeho ekonomicko-společenskému přínosu. Další rozpracování tohoto záměru by mělo být podpořeno detailnější technickou studií, která by v dostatečné podrobnosti řešila technicko-ekonomické aspekty, dopad na ŽP apod. Otázkou je i další vývoj v hledání stabilizované trasy přeložky silnice I/44. V konceptu ÚP jsou uvedeny 3 varianty směrového vedení této přeložky, přičemž 2 ze 3 těchto variant neumožňují prodloužení trati v plném rozsahu – max. v rozsahu výše popisované reálné varianty

6.2 Dopravní obsluha řešeného území ve vazbu na připravovanou lanovku na Červenohorské sedlo

Přístup do údolí Divokého potoka je možný jen prostřednictvím stávajících místních komunikací popsaných výše v bodě 3. V letním období jsou tyto komunikace provozovány jako obousměrné, problém nastává zejména v zimním období, kdy je hlavní místní komunikace od napojení na I/44 u horního parkoviště Skiareálu Kouty provozována jako

jednosměrná ve směru zpět na Šumperk. Příjezd k rekreačním objektům, Skiareálu Šindelná (a výhledově i ke spodní stanici lanovky na Červenohorské sedlo) je tedy možný jen po doplňkových místních komunikacích napojených na I/44 za mostem přes Desnou, resp. po komunikacích napojené na I/44 ve 2. serpentíně stoupání na ČHS.



V rámci provedeného místního šetření byl zdokumentován stav a parametry stávajících místních komunikací. Hlavní místní komunikace má v celé délce šířku zpevněné části v rozmezí 2,8 – 3,5 m, která je místy doplněna lokálním rozšířením pro parkování a vyhýbání vozidel s nezpevněným povrchem (štěrk, tráva). Jistým limitujícím prvkem je zde rovněž mostní objekt přes Divoký potok s nedostatečnou šířkou a omezenou únosností (dle značení max. 13 tun). Doplňkové místní komunikace nedosahují šířkově většinou ani 3,0 m a možnosti rozšíření pro parkování a vyhýbání vozidel jsou zde s ohledem na těsnou vazbu na přilehlou zástavbu minimální. Tyto komunikace lze proto využívat pouze pro přímou dopravní obsluhu přilehlých nemovitostí a místní provoz, nikoliv pro přístup k dalším cílům (Skiareál Šindelná, lanovka na ČHS). Tento stav není ani dostatečně kapacitní, ani dostatečně bezpečný pro směrování další dopravy. Stávající místní komunikace napojená na silnici I/44 ve 2. serpentíně stoupání na ČHS má stávající šířku zpevněné části v celé délce cca 3,5 m a její bezprostřední okolí umožňuje bezproblémové rozšíření.

Navrhované úpravy:

Hlavní místní komunikace – v souvislosti s potřebným celoročním obousměrným provozem je nutné provést úpravy v oblasti napojení na silnici I/44 u horního parkoviště Skiareálu Kouty. Úprava bude spočívat zejména v rozšíření komunikace na minimální šířku 5,5 m a úpravě parametrů samotného napojení na I/44. Technicky je rozšíření řešitelné na obě strany a nejlepší varianta bude zvolena po projekčním rozpracování této problematiky zejména s ohledem na finanční náročnost a dopad na pozemky. Rozšíření vpravo lze řešit s opěrnou zdí, vyztuženým svahem, prostým dosypáním tělesa nebo kombinací všech uvedených způsobů. V případě rozšíření vlevo by s ohledem na konfiguraci terénu byla nutná zárubní zeď pro minimalizaci dopadů na přilehlé pozemky. Výše popsané rozšíření je nutno provést na úseku s velkým podélným spádem v délce cca 200 – 250 m. V navazujícím úseku až do prostoru Skiareálu Šindelná je nutno využít veřejné prostranství v maximální možné míře tak, aby vzniklo co nejvíce ucelených úseků šířky min. 5,5 m umožňujících obousměrný provoz, příp. vytvořit v rozumných vzdálenost dostatečné množství výhyben umožňujících bezpečné míjení protijedoucích vozidel. Navrhované výhybny budou doplněny plochami pro parkování vozidel – v celém úseku lze s poměrně malým zásahem do svahu (nízká opěrná zídka např. z gabionů, příp. palisáda) zřídit minimálně celou řadu podélných parkovacích stání pro uživatele přilehlých rekreačních objektů a návštěvníky Skiareálu Šindelná. V navazujícím úseku s blízkou zástavbou na pravé straně a hotelem Primavesi na levé straně je nutné nalézt prostor alespoň pro vložení výhyben. Dalším limitujícím faktorem

je stávající mostní objekt přes Divoký potok. Zde zpracovatel posouzení doporučuje jeho rekonstrukci, která by kromě rozšíření řešila i stávající sníženou únosnost. Na konci této komunikace je potřeba nově vyřešit napojení plánované přístupové komunikace k dolní stanici lanovky na ČHS v rámci kterého bude řešeno i nové umístění nádob na tříděný odpad.

Doplňkové místní komunikace – bez zásadních úprav. Konfigurace terénu a poloha přilehlé zástavby neumožňuje žádné zásadnější úpravy.

Napojení MK na I/44 (do 2. serpentiny stoupání na ČHS) – přednostně uvažovat jako výjezd, v maximální možné míře zlepšit rozhledy na I/44 – zemní práce + odstranění zeleně (současná rekonstrukce dle dostupné projektové dokumentace nijak nevylepšuje parametry v oblouku, který při dodržení normových parametrů neumožňuje vložení odbočovacího pruhu – viz příloha textové části). Z tohoto důvodu nelze doporučit jako hlavní příjezd k lanovce, kdy by větší množství vozidel odbočujících vlevo (ve směru od Šumperka) mohlo být příčinou vzniku celé řady kolizních situací ať už z důvodu nedostatečného rozhledu nebo zhoršené sjízdnosti v zimních měsících. Jako hlavní příjezd k lanovce lze tuto komunikaci využít jedině až v době po realizaci tunelu pod ČHS. Každopádně lze vcelku jednoduše bez nějakých zásadních dopadů do okolí (zemní práce a kácení) tuto komunikaci rozšířit pro obousměrný provoz.

Na popisovaný systém MK navazuje stávající lesní cesta údolím Divokého potoka, která bude upravena pro příjezd ke spodní stanici lanovky na ČHS. Stávající cesta je tvořena pevným štětovým podkladem s proměnnou šířkou. Bezprostřední okolí komunikace umožní její rozšíření na šířku min. 5,5 m pro zajištění obousměrného provozu bez zásadního dopadu do přilehlého prostředí (zemní práce, kácení apod.). V blízkosti budoucí dolní stanice lanovky byla vytipována 2 místa vhodná pro zřízení parkoviště a zastávky místní dopravy (minibus/skibus či turistický vláček). V grafické části jsou označeny jako Varianta 1 a Varianta 2. V obou případech lze počítat se zřízením parkoviště pro 40 – 50 vozidel bez zásadního dopadu do stávajícího prostředí. Varianta 1 je v ochranném pásmu vedení VN s minimálním rozsahem zemních prací a bez nutnosti kácení. V případě Varianty 2 bude nutné mírné srovnání dostupné volné plochy a kácení (2-3 stromy) v prostoru vjezdu na parkoviště. Zmiňované varianty parkování jsou navrženy pouze předběžně na základě závěrů místního šetření a dostupných podkladů. V rámci další projektové přípravy bude nutné vše technicky dořešit a projednat s příslušnými orgány – kromě dopravních aspektů zejména vliv na ŽP. Lze předpokládat, že tato problematika bude řešena společně s lanovkou samotnou.

6.3 Parkování a veřejná doprava:

Vzhledem ke konfiguraci terénu a zástavbě nelze v řešeném území počítat s nějakými zásadními novými plochami pro potřeby statické dopravy. Pro zajištění dostupnosti všech základních turisticky atraktivních míst je nutné maximální využití stávajících (i nově vybudovaných) parkovišť s doplněním o systém „veřejné dopravy“ prostřednictvím turistických minibusů/skibusů (nebo např. vláček používaných v různých jiných turisticky zajímavých lokalitách). V grafické části posouzení jsou vyznačena místa zastávek tohoto typu dopravy – výchozím bodem je železniční stanice Kouty nad Desnou, další zastávkou by měly být záchytná parkoviště u silnice I/44, Skiareál Kouty, Skiareál Šindelná, dolní stanice lanovky na ČHS a zpět. V případě realizace uvažovaného záchytného parkoviště na konci kouteckého údolí bude nutné zajistit jeho spojení prostřednictvím minibusu/skibusu se Skiareálem Šindelná a dolní stanicí lanovky na ČHS. S ohledem na kapacitu parkovišť u Skiareálu Kouty není bezpodmínečně nutné řešit přímý turistický provoz i mezi těmito místy.

Veškeré výše popisované návrhy a doporučení z čl. 6.1 – 6.3 jsou uvedeny i v grafické části zpracovaného posouzení v přílohách č. 3 - 5.

7 Závěrem

S ohledem na výše zmíněné skutečnosti lze závěrem konstatovat následující:

- Prodloužení železniční trati v reálném rozsahu (max. 600 m) se nejeví jako zásadní přínos pro řešené území ve vztahu k negativním dopadům a výší investic, které s tímto souvisí. Prodloužení trati v rozsahu uvažovaném v konceptu ÚP by mělo zásadní dopad na stávající aktivity v posuzovaném území (zejména Skiareál Kouty) a jeho další sledování ve strategických rozvojových dokumentech by mělo být podpořeno detailnější technickou studií, která by v dostatečné podrobnosti řešila technicko-ekonomické aspekty, dopad na ŽP apod.
- Záměr zřízení lanovky na ČHS zcela jistě zvýší atraktivitu lokality z hlediska turistického ruchu, což s sebou ovšem přinese i navýšení dopravy (nelze ovšem očekávat nějaké zásadní dopady). Posuzovaná část území Kouty nad Desnou je z hlediska dopravy problematická již dnes a to zejména kvůli nedostatečně kapacitní síti místních komunikací. Před realizací příjezdu ke spodní stanici plánované lanovky je proto potřeba provést v maximálním možném rozsahu výše uvedená opatření pro zkapacitnění a zvýšení bezpečnosti stávající hlavní místní komunikace kolem Skiareálu Šindelná. Po případné výhledové realizaci tunelu pod ČHS lze jako hlavní příjezd využít upravenou místní komunikaci od 2. serpentiny stoupání na ČHS. V současné době to s ohledem na dopravní význam a intenzitu provozu na silnici I/44 nelze doporučit a s touto komunikací je nutno počítat zejména jako s výjezdem z posuzované oblasti. V rámci další projektové přípravy zpracovatel doporučuje zvážit a projednat i příslušnou místní úpravu provozu (zjednosměrnění s případnými výjimkami – IZS, provozovatel lanovky apod.).

Toto posouzení je zpracováno v podrobnosti studie a je určeno jako podklad pro další dokumentaci řešící popisovanou problematiku. Obsahem odpovídá náležitostem dohodnutým s objednatelem.