

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Katedra Geografie

Michal BUBENÍK

**Dopravně-geografická analýza plánované rychlostní
silnice R35 (úsek Vysoké Mýto – Mohelnice)**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2010

Prohlašuji tímto, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a uvedl v seznamu literatury veškerou použitou literaturu a další zdroje.

Olomouc, 5. května 2010

.....

podpis

Tímto bych si dovolil poděkovat vedoucímu bakalářské práce Mgr. Janu Hercikovi za jeho trpělivost, věcné podněty a cenné připomínky, které mi při psaní této bakalářské práce poskytl, dále paní Ing. Haně Jarolímové vedoucí manažerce projektu rychlostní silnice R35 z Ředitelství silnic a dálnic ČR za její poznatky a komentáře k řešené problematice.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal BUBENÍK**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Dopravně geografická analýza plánované rychlostní silnice
R35 (úsek Vysoké Mýto - Mohelnice)**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je vytvoření dopravně geografické analýzy plánované rychlostní silnice R35, a to úseků Vysoké Mýto ? Staré Město ? Mohelnice. Vedle ní by měla práce obsahovat celkový popis postavení a významu budoucí silnice R35 v rámci silniční sítě České republiky.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **10 000 - 12 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Toušek V., Kunc J., Vystoupil J.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 2008
Mirvald, S.: Geografie dopravy 1, 2, Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, 2000
Křivda V., Folprecht J., Olivková I.: Dopravní geografie, VŠB - Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 2006
Rodrigue, J. P., Comtois, C., Slack, B.: The geography of transport systems, Routledge.: New York, 2009
Hoyle, B. S., Knowles, R.: Modern Transport Geography, Wiley, Chichester and New York, 1998
internetové zdroje: <http://www.mdcz.cz/>,
<http://www.rsd.cz/>,

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

Datum zadání bakalářské práce: **2. listopadu 2009**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2010**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 2. listopadu 2009

OBSAH

Obsah

1 ÚVOD.....	8
2 CÍLE PRÁCE A METODIKA ZPRACOVÁNÍ.....	9
3 VÝVOJ SÍTĚ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC	10
NA ÚZEMÍ ČR PO ROCE 1989.....	10
3.1 Vývoj rychlostní silnice R35 po roce 1989	15
4 PLÁN ROZVOJE DÁLNIČNÍ SÍTĚ V ČR S DŮRAZEM NA R35.....	18
4.1 Dopravní politika 2005 - 2013.....	19
4.2 GEPARDI 2007 – 2013	20
4.3 Operační program Doprava	21
4.4 Plán rozvoje rychlostní silnice R35	22
5 Dopravně-geografická analýza úseku R35 Vysoké Mýto – Mohelnice	27
5.1 Vymezení zkoumaného území.....	27
5.1.1 Pardubický kraj.....	28
5.2 Současný stav projektu R35 v řešeném úseku.....	29
5.2.1 Současný stav projektu R35 v řešeném úseku z pohledu ŘSD ČR.....	30
5.3 Varianty vedení R35 v řešeném úseku a jejich specifika	31
5.3.1 Jižní varianta	32
5.3.2 Severní varianta	33
5.3.3. Mezilehlá varianta.....	34
5.3.4 Srovnání variant plánovaných tras rychlostní silnic R35	35
5.4 Fyzickogeografická charakteristika území se zdůrazněním	37
vlivu na dopravu	37
5.4.1 Geomorfologické vymezení rychlostní silnice v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice	38
5.5 Vliv stavby vlastní silnice i následného provozu na životní prostředí	39
navrhovaných variant vedení rychlostní silnice R35	39

5.6 Sídelní struktura území a vliv plánované silnice na ní	42
5.7 Význam rychlostní silnice R35 pro ekonomický rozvoj území.....	48
5.8 SWOT analýza rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice	50
5.9 Postoj městských úřadu k problematice rychlostní silnice R35 v úseku	52
Vysoké Mýto – Mohelnice	52
6 Závěr	56
SUMMARY	58
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	59
SEZNAM ZKRATEK	61
SEZNAM PŘÍLOH.....	62

1 ÚVOD

Doprava je odpradávná neoddělitelnou součástí dějin lidstva. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti sloužila doprava k uspokojování potřeb člověka. Dnešní moderní společnost by již nemohla existovat bez neustálé přepravy surovin, výrobků a informací. Také lidé neustále cestují. Ať už za prací, do škol, za kulturou, za odpočinkem nebo za dobrodružným poznáním. S rozvojem dopravy se totiž i velmi vzdálené části Země staly rychle dosažitelné. Doprava tudíž umožňuje sbližování různých kultur a napomáhá celosvětové globalizaci. Plní tak významnou společenskou a ekonomickou funkci.

Česká republika bude vzhledem ke své geograficky atraktivní poloze zaujímat stále významnější postavení v evropském dopravním systému. Od roku 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie, má snahu se co nejrychleji dostat na srovnatelnou úroveň dopravní infrastruktury vyspělých západoevropských zemí. Kvalitní komunikace jsou nezbytně nutné pro realizaci trvale udržitelné mobility osob a nákladů, uspokojování potřeb obyvatel a pro hospodářský rozvoj státu.

Mezi prioritní projekty dopravní politiky České republiky patří výstavba rychlostní silnice R35. Komunikace R35, která prochází napříč Libereckým, Královehradeckým, Pardubickým a Olomouckým krajem, by měla po dokončení představovat alternativu k přetížené dálnici D1 a stát se tzv. severní trasou spojující Čechy a Moravu. Po dokončení bude R35 druhou nejdelší čtyřproudovou silnicí v České republice, hned po dálnici D1. Tahle páteřní komunikace přinese zcela jistě ekonomický růst pro kraje, města a obce v její blízkosti, protože se vylepší jejich dopravní dostupnost a obslužnost. Pro případné zahraniční investory se území stane atraktivním vzhledem k dopravní poloze v rámci České republiky. Dokončení projektu R35 v celé délce je plánováno na rok 2025. Snad se termín nebude více oddalovat a my se tolik potřebné rychlostní silnice dočkáme.

2 CÍLE PRÁCE A METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Stěžejním cílem bakalářské práce je dopravně-geografická analýza rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice. V řešeném úseku má rychlostní silnice několik variant možného vedení, kterými se bakalářská práce detailněji zabývá. Srovnává u nich vybrané ukazatele, podrobně je popisuje a hlouběji analyzuje. Mezi dílčí cíle práce patří především popis současného stavu projektu v řešeném úseku. K této problematice však neexistují prakticky žádné veřejně dostupné materiály, díky čemuž zde byly použity informace získané přímo od Ředitelství silnic a dálnic ČR (jmenovitě Ing. Hany Jarolímové vedoucí manažerky projektu rychlostní silnice R35).

Při analýze vybraného úseku komunikace se nelze vyhnout širšímu popisu celé R35 a jejímu významu v rámci celé silniční sítě České republiky. K dalším cílům práce tak patří popis současné sítě silnic dálničního typu na našem území a její budoucí vývoj se zaměřením na problematiku R35. Dále se bakalářská práce věnuje vývoji výstavby dálnic a rychlostních silnic od roku 1989, kdy nastaly zásadní změny v politickém systému České republiky.

Při zpracování bakalářské práce bylo využito různých materiálů a zdrojů. Především byly využity informace a materiály dostupné na odborných internetových portálech zabývajících se přímo či nepřímo problematikou dopravy, resp. dopravní infrastruktury. Nejvyužívanějšími zdroji informací byly webové stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ministerstva dopravy ČR a stránky Českého statistického úřadu. Pro sestavení grafů a tabulek byla využita data z ročenek dopravy za jednotlivé roky. Pro vypracování bakalářské práce bylo využito různých metod sběru informací. Jednou z nich bylo i terénní šetření, v rámci kterého byly uskutečněny řízené rozhovory se zástupci městských úřadů, kterých se řešená problematika úseku rychlostní silnice R35 primárně dotýká.

Pro psaní a úpravu textu byl v bakalářské práci využíván textový editor Microsoft Word. Pro lepší ilustraci práce byly vypracovány tabulky a grafy v programu Microsoft Excel. V bakalářské práci jsou uvedeny mapy, které byly vypracovány pomocí programu ArcGis 9.2 a mapy převzaté z veřejných zdrojů.

3 VÝVOJ SÍTĚ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC NA ÚZEMÍ ČR PO ROCE 1989

Politické změny vyvolané pádem komunistického režimu v Československu v roce 1989 ovlivnily také dopravní politiku státu. Změnilo se uspořádání evropského kontinentu a docházelo ke změnám státních hranic sousedních zemí (např. opětovné sjednocení Německa, rozpad SSSR a vznik samostatné Ukrajiny). Na území Československa zbyla po pádu totalitního režimu nedostatečná síť dálnic a rychlostních silnic. Intenzita dopravy vzrostla na počátku 90. let 20. století v některých místech několikanásobně a klasické dvoupruhové silnice, často vedené středem obcí, již nemohly stačit doposud rychle narůstající intenzitě dopravy. Velký nárůst zaznamenala především individuální automobilová doprava, ale také mezinárodní nákladní doprava. Změna uspořádání evropského kontinentu udělala z Československa tranzitní zemi, jejíž dálniční síť neodpovídala novým přepravním požadavkům, ve které chyběly kvalitní komunikace. Byl vypracován nový plán dálniční a doplňkové sítě rychlostních silnic, který navázal na již budované a plánované trasy. Došlo však i k několika hlavním změnám. Prioritními se nyní staly komunikace vedoucí na západ, umožňující spojení se západní Evropou. Zároveň došlo k mnoha úpravám vedení tras, které si vynutil nový náhled na ochranu přírody a efektivitu, což byly za éry socialismu spíše neznámé pojmy. Grafické znázornění rozsahu silnic dálničního typu v roce 1989 a 2009 se nachází v příloze 4 a 5.

Dálniční síť České republiky zůstala mezi roky 1990 až 1993 oproti té před rokem 1989 téměř nezměněna. Dochází pouze k dílčím změnám na jednotlivých úsecích. Před rozpadem federace se od pádu komunistického režimu dostavělo jen několik úseků, většinou již dříve rozestavěných. Některé rychlostní silnice byly ponechány v původní plánované trase, jiné byly navrženy nově. Bylo vybudováno několik úseků na plánovaných rychlostních silnicích. Současně se stavěly také stavby, které sice zatím dálnicí nebo silnicí pro motorová vozidla nejsou, ale jedná se o úseky již v plánované trase. Silnice zatím sloužily jen jako silnice I. třídy, ale po jejich napojení na zbývající úseky budou i tyto komunikace rozšířeny a upraveny tak, aby se po dokončení mohli stát plnohodnotnou dálnicí, či silnicí pro motorová vozidla. Na počátku 90. let se také rozhodovalo, zda bude využívání dálnic a rychlostních silnic zpoplatněné. Problémem ovšem bylo, že se neplatilo automaticky na všech dálnicích a

rychlostních silnicích. Pro tyto účely mohlo být vybráno jen několik souvislých úseků. Bylo tedy zavedeno placení za použití dálnic podle švýcarského vzoru, formou dálničních známek. Po roce 1996 nastal útlum ve výstavbě dálnic vlivem ekonomické krize. Stát se snažil ušetřit tím, že plánované stavby dálnic nahradil levnějšími rychlostními silnicemi. Takle varianta se na první pohled jeví jako správná, protože běžný motorista změnu téměř nepozná. Z mezinárodního hlediska však nejsou rychlostní silnice brány jako evropské tepny, ale jako pouhé spojnice. Tudíž se přiblížení k vyspělejší západní Evropě nekoná. Po roce 2000 stavby dálnic a rychlostních silnic dále stagnovaly (Dálnice za 20 let, 2010).

Velký rozvoj dálniční infrastruktury nastal po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004. Stát čerpal pro sektor dopravy finanční podporu z Evropských fondů, proto bylo v letech 2005, 2006 a 2007 rozestavěn rekordní počet úseků dálnic a rychlostních silnic. V současné době, kdy zavládla celosvětová ekonomická krize, jsou finanční možnosti na další rozvoj a výstavbu komunikací dálničního typu značně omezeny. Díky finanční spolupráci České republiky s EU se však mohou stávající projekty výstavby rychlostních silnic a dálnic začít stavět, nebo již rozdělané dobudovat (Silnice a dálnice 2009, 2010). Přehled dálnic a rychlostních silnic zprovozněných za posledních 20 let zobrazuje tabulka 1.

Tab. 1: Zprovozněné úseky dálnic a rychlostních silnic mezi roky 1989 – 2009

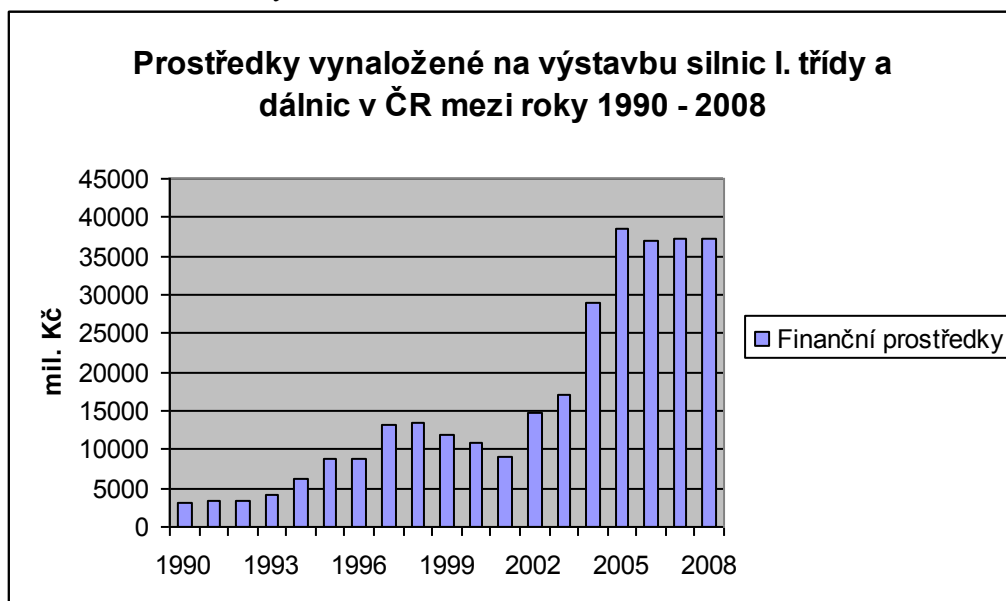
Zprovozněné úseky dálnic				Zprovozněné úseky rychlostních silnic			
Rok	Komunikace	Km	Úsek	Rok	Komunikace	Km	Úsek
1990	D11	16,1	Sadská – Poděbrady	1990	R56	1,5	Ostrava-Hrabová – hr. okr. OV/FM
1990	D8	4,2	Řehlovice – Trmice	1990	R56	1,7	hr. okr. OV/FM – Paskov
1991	D3	3,3	Čekanice – Mašát	1990	R10	3,8	Březina – Svijany
1991	D1	6,1	Tučapy – Vyškov	1992	R46	1,4	Vyškov, obchvat
1991	D8	2,2	Březiněves - Zdíby	1993	R1	2	D11 – Běchovice
1992	D1	3,6	Vyškov - napojení D1 na R46	1993	R7	0,7	MÚK Slaný-jih
1993	D8	9,6	Zdíby – Úžice	1996	R6	6,4	Velká Dobrá – Kamenné Žehrovice
1993	D5	13,2	Mýto – Klabava	1996	R52	16,8	Rajhrad – Pohořelice
1995	D5	3,7	Klabava – Ejpovice	1996	R6	1,2	Cheb – obchvat, 1. stavba
1996	D8	8,9	Úžice – Nová Ves	1999	R6	7,1	Cheb – obchvat, 2. stavba
1997	D5	54,7	Sulkov – Kateřina	2000	R1	3,3	Třebonice – Řepy
1997	D5	7,8	Kateřina – Rozvadov	2000	R10	0,9	Ohrazenice – Turnov
1998	D8	12,7	Doksany –	2001	R6	2,8	Pavlov – Velká

			Lovosice				Dobrá, 1. stavba
2001	D8	17,2	Nová Ves – Doksany	2001	R1	2,5	Řepy – Ruzyně
2003	D5	8,4	Útušice – Sulkov	2002	R6	2,9	Pavlov – Velká Dobrá, 2. stavba
2004	D5	8,6	Ejovice – Útušice	2002	R55	1,2	Holice – Vsisko
2004	D3	3,3	Chotoviny – Stoklasná Lhota	2003	R6	4,4	Kamenný Dvůr – křižovatka
2004	D3	2	Stoklasná Lhota – Čekanice	2004	R48	5,6	Frýdek-Místek – Dobrá
2005	D1	17,2	Vyškov – Vrchoslavice	2006	R55	3	Otrokovice, obchvat
2006	D5	3,3	Útušice – Černice	2006	R48	6,9	Dobrá – Tošanovice
2006	D11	8,5	Libice n. C. – Žehuň	2007	R48	1,5	Bělotín, obchvat
2006	D11	17,3	Žehuň – Chýšť	2007	R6	3,2	Karlovy Vary-západ, 2. stavba
2006	D11	16,8	Chýšť – Sedlice	2007	R4	0,8	Třebkov – křižovatka s I/20
2006	D8	12,2	Trmice – Knínice	2007	R48	7,9	Tošanovice – Žukov
2006	D8	11,1	Knínice – Německo	2008	R48	1,6	D1 – Bělotín
2007	D1	17,2	Ostrava-Rudná – Bohumín	2008	R6	10,4	Praha – Pavlov
2007	D3	6,8	Mezno – Chotoviny	2009	R7	6,3	Bitozevs – Vysočany
2008	D1	11,7	Bílovec – Ostrava-Rudná	2009	R6	7,5	Tisová – Kamenný Dvůr
2008	D1	4	Kojetín – Kroměříž-západ	2009	R7	2,5	Sulec obchvat
2008	D1	3	Kroměříž-západ – Kroměříž- východ				
2008	D1	15,4	Lipník nad Bečvou – Bělotín				
2009	D1	6,6	Vrchoslavice – Kojetín				
2009	D1	18,1	Bělotín – Hladké Životice				
2009	D1	11,7	Hladké Životice – Bílovec				

Pramen: Dálnice za 20 let, 2009. Vlastní zpracování

Pozn: hr. okr. OV/FM = hranice okresu Frýdek Místek - Ostrava

Obr. 1: Graf prostředků vynaložených na výstavbu dálnic a silnic I. třídy a dálnic v ČR mezi roky 1990 - 2008



Pramen: Ředitelství silnic a dálnic, publikace Dálnice a silnice 2009, 2010. Vlastní zpracování

Z obr. 1 vyplývá, že po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 se investice na výstavbu silnic I. třídy a dálnic téměř zdvojnásobily. Investice prostředků na rozvoj silniční infrastruktury budou téměř stejné až do roku 2013, kdy končí současný Operační program Doprava.

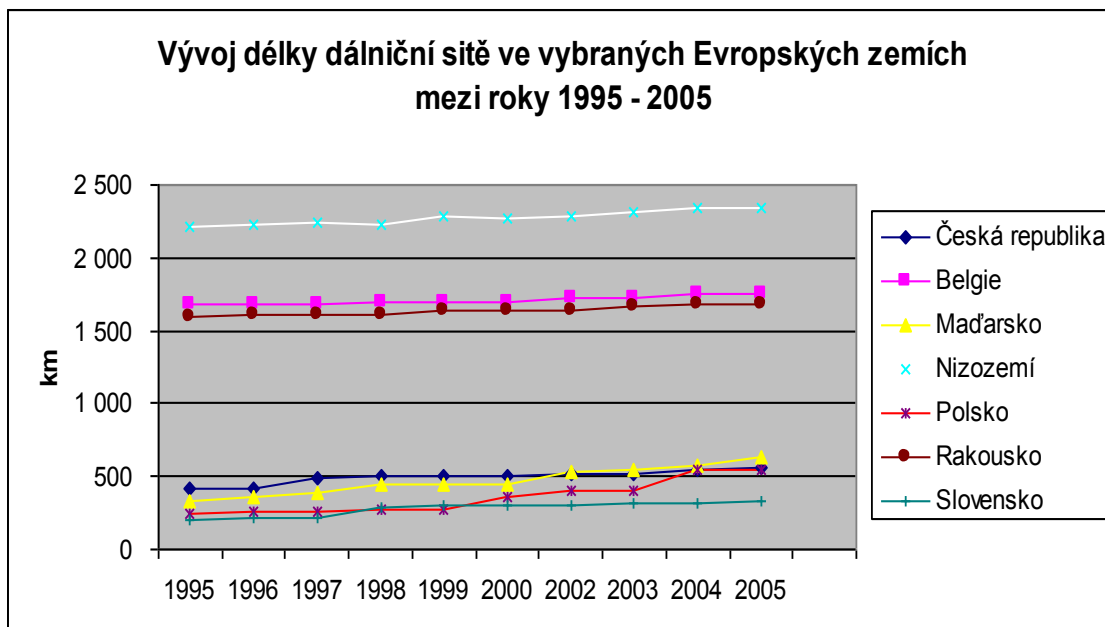
Tab. 2: Vývoj délky dálnic ve vybraných Evropských zemích mezi roky 1995 – 2005 v km

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005
Belgie	1 674	1 679	1 679	1 691	1 702	1 702	1 729	1 729	1 747	1 747
Česká republika	414	423	485	498	499	499	518	518	546	564
Dánsko	786	832	855	861	892	953	1 010	*	1 027	1 032
Finsko	394	431	444	473	512	549	603	653	653	693
Francie	8 275	8 596	8 864	9 303	9 626	9 766	10 223	10 379	10 383	10 804
Irsko	70	80	94	103	103	103	125	176	192	247
Itálie	8 860	6 440	6 469	6 478	6 478	6 478	6 487	*	6 532	6 542
Lucembursko	115	118	115	115	115	115	126	*	147	147
Maďarsko	335	365	382	448	448	448	533	542	569	636
Německo	11 190	11 246	11 309	11 427	11 515	11 712	12 037	*	12 174	12 363
Nizozemí	2 207	2 223	2 235	2 225	2 291	2 265	2 281	2 308	2 342	2 342
Polsko	246	258	264	268	268	358	405	405	552	552
Portugalsko	687	710	797	1 252	1 441	1 482	1 835	*	2 100	2 341
Rakousko	1 596	1 607	1 613	1 613	1 634	1 633	1 645	1 670	1 677	1 677
Řecko	*	*	*	*	*	707	*	*	*	*
Slovenská republika	198	215	219	288	295	296	302	313	316	328
Spojené Království	3 307	3 344	3 412	3 473	3 579	3 600	3 611	3 611	3 638	3 634
Španělsko	7 747	7 295	7 750	8 269	8 893	9 049	9 739	10 286	10 747	11 432
Švédsko	1 262	1 350	1 428	1 439	1 484	1 499	1 544	1 591	1 650	1 684

Pramen: Ministerstvo dopravy ČR, Ročenka dopravy 2002, 2008. Vlastní zpracování

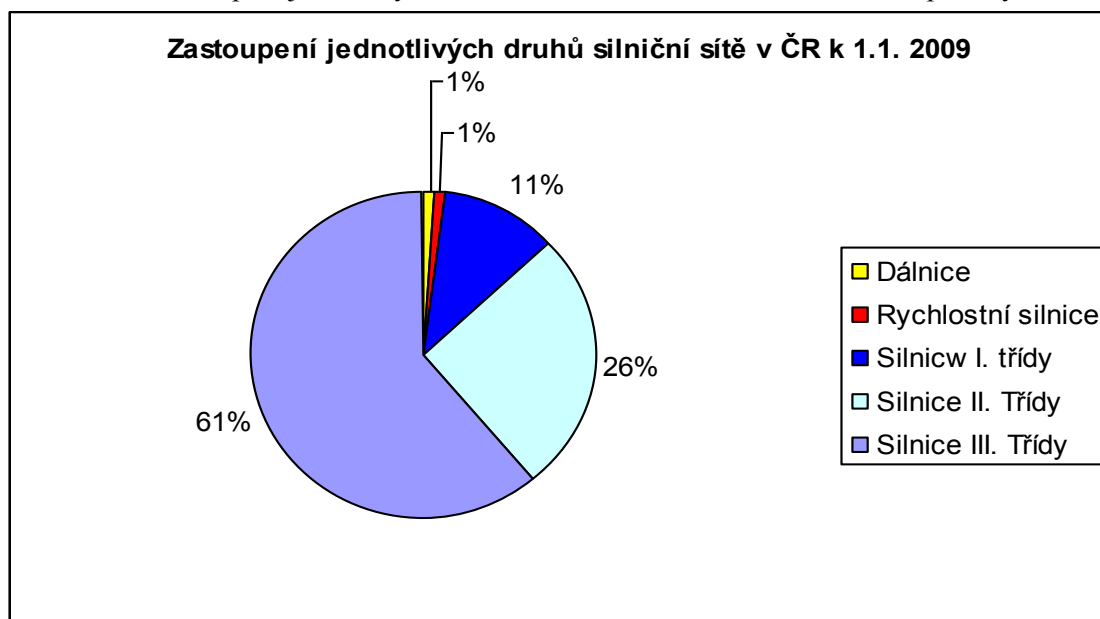
Česká republika je sice hustotou silniční sítě (0,7 km silnic na km² plochy) na předním místě v Evropě, ale v délce dálnic a rychlostních silnic, které jsou nejdůležitější z hlediska kvalitní přepravy a tranzitní dopravy, takové umístění nezaujímá (Silnice a dálnice 2009, 2010). Zastoupení komunikací dálničního typu v celkové silniční infrastruktuře České republiky znázorňuje obr. č. 3. Bohužel se na tomto faktu projevuje bývalý politický režim. Státy v kterých vládl komunistický režim jsou na tom podobně, špatně. Socialistické státy nebraly dopravní infrastrukturu jako prioritní podmínku rozvoje hospodářství. Soustředily se na jiné složky hospodářství, především na těžký průmysl a zemědělství. Tenhle fakt nám ukazuje graf č. 2, ve kterém porovnávám Českou republiku se západními státy s podobnou rozlohou. Nejhuře je na tom z mého pohledu Polsko, které mělo v roce 2005 v provozu ještě méně kilometrů dálnic než Česká republika. Například v porovnání s Německem, které má dálniční síť mnohonásobně delší, ale rozlohou srovnatelné území s Polskem. Zajímavá je situace s dálnicemi v Řecku, kde do roku 2000 nebyl postaven ani kilometr silnice dálničního typu.

Obr. 2: Graf vývoje délky dálniční sítě ve vybraných Evropských zemích mezi roky 1995 - 2005



Pramen: Ministerstvo dopravy ČR, Ročenka dopravy 2002, 2008, Vlastní zpracování

Obr. 3: Graf zastoupení jednotlivých druhů komunikací v silniční síti České republiky



Pramen: Ředitelství silnic a dálnic, publikace Silnice a dálnice v České republice 2009. Vlastní zpracování

3.1 Vývoj rychlostní silnice R35 po roce 1989

V současné době představuje plán rychlostní silnice R35 tzv. severní páteřní trasu, která spojuje Čechy a Moravu. Jedná se zejména o jejich severní část. Takle alternativní varianta má pomoci ulehčit přetížené dálnici D1 mezi Prahou a Brnem. Rychlostní silnice R35 se má po dokončení stát nejdelší rychlostní komunikací v ČR. Bohužel je zatím z větší části pouze vysněnou dopravní tepnou. Po dokončení bude R35 spojoval čtyři krajská města Liberec, Hradec Králové, Pardubice a Olomouc. Na rychlostní silnici má v budoucnu přímo navazovat dalších šest rychlostních komunikací (Publikace o R35, 2010). Konkrétně jde o R10 u Turnova, která vede do hlavního města Prahy, o dálnici D11 u Hradce Králové, která je další komunikací směrem na Prahu. Dále se má rychlostní silnice R35 křížit u Moravské Třebové s plánovanou komunikací R43 z Brna. Dále na rychlostní silnici R35 navazují u Olomouce komunikace R46 ve směru na Vyškov a komunikace R55, která dále pokračuje ve směru na Břeclav. Rychlostní silnice R35 nakonec plynule naváže na úsek dálnici D1 u Lipníku nad Bečvou ve směru na Ostravu.

Rychlostní silnice R35 byla v provozu před rokem 1989 pouze v délce 26 km mezi Mohelnicí a Olomoucí. V současné době je v provozu několik samostatných úseků. V Libereckém kraji byla v roce 2008 dokončena modernizace úseku Jeřmanice –

Radelský mlýn, kterým se uvedl do provozu 18 kilometrů dlouhý úsek mezi městy Liberec a Turnov. V Olomouckém kraji byl v roce 2003 slavnostně otevřen jižní obchvat Olomouce. Dále pak byl v roce 2007 dán do provozu částečně dokončený západní obchvat Olomouce, který plynule navazuje na 32 kilometrů dlouhou komunikaci vedoucí až do Lipníku nad Bečvou. Druhá etapa stavby Olomouckého obchvatu je již téměř dokončena, pouze v krátkém úseku komunikace je doprava vedena provizorně. V roce 2009 byl otevřen první úsek R35 v Pardubickém kraji. Jde o 3 kilometry dlouhý úsek mezi obcemi Sedlice – Opatovice (České dálnice, 2010). Tenhle úsek se stal důležitý pro města Hradec Králové a Pardubice a slouží pro jejich lepší napojení na dálnici D11 do Prahy. V tabulce 3 jsou znázorněny zprovozněné úseky rychlostní silnice R35 mezi roky 1989 – 2009.

Tab. 3: Zprovozněné úseky rychlostní silnice R35 mezi roky 1989 - 2009

Rok	Km	Zprovozněný úsek
1993	4	Žďárek – Ohrazenice
1996	1,8	Nový Mlýn – Žďárek
1997	8,1	Přáslavice – Velký Újezd
1999	7,1	Velký Újezd – Lipník n. B.
2000	3	Hodkovice – Nový Mlýn
2003	14,7	Slavonín – Přáslavice
2003	2,1	Rádelský Mlýn – Boskovice
2007	6	Liberec – Rádelský Mlýn
2007	2,8	Křelov – Slavonín, 1. etapa
2009	3	Sedlice – Opatovice

Pramen: Dostupné Dálnice za 20 let, 2009. Vlastní zpracování

V Pardubickém kraji má v budoucnu rychlostní silnici R35 čekat největší výstavba. Zahájení stavby úseku R35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí patří mezi současné největší priority dostavby dálniční sítě v České republice. Důkazem této skutečnosti je usnesení vlády ze dne 5.1. 2009 o jmenování zmocněnce vlády pro liniovou výstavbu rychlostní silnice R35 nebo zákon ze dne 4.11. 2009 o urychlení výstavby dopravní infrastruktury (Publikace o R35, 2010). V úseku komunikace R35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí má být podle předpokladů Ředitelství silnic a dálnic ČR největší intenzita dopravy. Tabulka 4 uvádí prognózu intenzit dopravy na zprovozněné rychlostní silnici R35 v roce 2040.

Tab. 4: Prognóza intenzit dopravy na jednotlivých úsecích rychlostní silnice R35 v roce 2040

Úsek	Počet vozidel za 24 hodin v obou směrech
- Liberec – Turnov	34 – 38 tis.
- Turnov – Jičín	13 – 18 tis.
- Jičín – Hradec Králové	21 – 29 tis.
- Hradec Králové – Ostrov	43 – 53 tis.
- Ostrov – Janov	35 – 42 tis.
- Janov – Mohelnice	33 – 39 tis.
- Mohelnice – Olomouc	31 – 38 tis.
- obchvat Olomouce	25 – 45 tis.
- Olomouc – Lipník nad Bečvou	22 – 25 tis.

Pramen: Ředitelství silnic a dálnic, publikace Rychlostní silnice R35, 2010. Vlastní zpracování

4 PLÁN ROZVOJE DÁLNIČNÍ SÍTĚ V ČR S DŮRAZEM NA R35

Doprava je jedním z nejdůležitějších odvětví ekonomiky České republiky, se značným významem pro mezinárodní vztahy. Stále se zvyšující tlak na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy, ale také na šetrný vztah dopravních cest k životnímu prostředí je příčinou toho, že stávající síť dálnic a silnic vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatel a přepravní zátěže je v mnoha ohledech nedostatečná. Na tuto skutečnost reagovala vláda přijetím usnesení vlády č. 882 ze dne 13. července 2005 k Dopravní politice České republiky, která zahrnuje dokument Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI). Usnesením č. 561 ze dne 17. května 2006 o Politice územního rozvoje České republiky a usnesením č. 1064 ze dne 19. září 2007 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013. Všechny tyto strategické vládní dokumenty jsou vedeny snahou vytvoření podmínek pro uspokojování nároků mezinárodní i vnitrostátní silniční dopravy, pro rozvoj jednotlivých regionů a pro zajišťování podmínek pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí v okolí silnic a dálnic (Dálnice a silnice 2009, 2010).

Hlavní důraz musí směřovat na:

- Výstavba dálnic a rychlostních silnic
- Výstavba obchvatů obcí silnic I. třídy kolem obcí a modernizaci mezinárodních silnic
- Zvyšování bezpečnosti silničního provozu především na průtazích silnic I. třídy obcemi
- Řešení závadných mostů a lokalit závadných z hlediska bezpečnosti dopravy
- Celkové zkvalitňování dopravní sítě

Pro podporu realizace těchto projektů budou kromě finančních prostředků České republiky využívány i půjčky od Evropské investiční banky a prostředky Evropské unie z Operačního programu Doprava (dále jen OP Doprava). Při výstavbě silničních a dálničních staveb bude dále žádoucí využití soukromého kapitálu (PPP projekty). Na jednotlivé projekty v rámci uvedených priorit budou také poskytnuté dotace z Fondu soudržnosti a nebo z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci

OP doprava až do výše 85 % celkových uznatelných nákladů. Příjemcem podpory je Ředitelství silnic a dálnic ČR, které bude realizaci těchto projektů zajišťovat (Dálnice a silnice 2009, 2010). Na problematiku budoucí výstavby komunikací dálničního typu jsem se zeptal vedoucí manažerky projektu výstavby rychlostní silnice R35 Ing. Hany Jarolímové.

Vyjádření ŘSD ČR na budoucnost výstavby dálnic a silnic v ČR

Výstavba silnic a dálnic v ČR bude vypadat podle toho, jak budoucí poslanci, ministři a vláda přistoupí k řešení financování dopravní infrastruktury. Dosud máme v ČR vybudovanu jen přibližně polovinu potřebné sítě dálnic a rychlostních silnic. V roce 2013 skončí Operační program Doprava Evropské unie, z něhož je spolufinancována (60-85 ti % stavebních nákladů) většina velkých dopravních staveb. Zda bude financování z tohoto programu pokračovat, není známo. Zdroje Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) byly v minulosti zejména z privatizace, což v budoucnu nebude dostatečné.

4.1 Dopravní politika 2005 - 2013

Dopravní politika, schválená dne 13. července 2005, je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy. Tento dokument určuje, co stát a příslušné úřady v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků. Dopravní politika se zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionu a celého území ČR.

Základními tématy, kterými se Dopravní politika (2005) v rámci dosažení svých cílů zabývá, je především zlepšení podmínek na přepravním trhu, zlepšení silniční dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy, podpora víceúčelových přepravních koridorů a spousty jiných cílů (Dopravní politika ČR, 2010). Cílem Dopravní politiky (2005) je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky k zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje. Hlavními prioritami Dopravní politiky (2005) je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

Pro realizaci stanovených cílů je důležité finanční pokrytí a také zlepšení stávající legislativy, která je oproti legislativám vyspělých evropských zemí nevyhovující. Díky nedostatku finančních prostředků je stavba rozestavěných projektů zpomalována a některé již naplánované projekty se nestihnou zahájit v daném termínu. K tomuto stavu přispívají již zmíněné nedokonalé legislativní podmínky, které odrazují případné investory (Dopravní politika ČR, 2010).

Dílejší legislativní úpravy pro zrychlení procesu přípravy, výstavby dálnic a rychlostních silnic:

- umožnit vyvlastňovací proces
- prodloužení lhůt platnosti dokumentů podmiňující proces přípravy (EIA, ÚR)
- soulad s legislativou Evropské unie
- koordinace činností klíčových rezortů ve vazbě na územní plánování, ochranu životního prostředí a vlastní proces přípravy
- přijmutí speciálních zákonů

Pramen: Ministerstvo dopravy ČR, publikace Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013

4.2 GEPARDI 2007 – 2013

Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen GEPARDI) představuje strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj dopravní infrastruktury České republiky. Globálním cílem projektu GEPARDI je zajistit optimální dopravní spojení ČR s okolními státy, zkvalitnit napojení všech regionů na transevropské dopravní síť. Rozvíjet infrastrukturu pro vnitřní dopravní vazby v regionech, s cílem pokrýt ekonomické a sociální potřeby při dosažení maximálního pozitivního rozdílu mezi celospolečenskými přínosy a náklady.

Mezi priority GEPARDI patří výstavba a modernizace hlavních dopravních sítí státního a mezinárodního významu a to nejen v silniční dopravě, ale i v letecké,

železniční a vodní. Významnou prioritou je dálnice D1, její oprava, obnova a její celkové zajištění. Samozřejmě tento projekt chápe dopravní síť jako celek od nejvyšší po nejnižší úroveň. GEPARDI není koncipován jako pouze jednorázový dokument, ale spíše jako otevřený a živý dokument do kterého se může zasahovat a průběžně se mohou měnit priority a cíle státu (Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, 2010).

4.3 Operační program Doprava

Finanční podpora z fondů Evropské unie pro sektor dopravy v České republice je pro období 2007 – 2013 realizována zejména prostřednictvím Operačního programu Doprava (dále jen OP Doprava). OP Doprava je největší operační program v České republice, připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro Českou republiku z fondů EU pro období 2007 – 2013. Prostředky z fondů Evropské unie jsou při financování dopravních staveb velkým přínosem. V mnoha případech totiž dosahují až 85 % celkové částky budovaného projektu. Celkově se do roku 2013 bude jednat až o 66 miliard korun (Dálnice a silnice 2009, 2010).

V rámci Operačního programu Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů. OP Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005 – 2013 a dalšími strategickými dokumenty, jakým je například Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury na období 2007 – 2013. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno respektováním cílů udržitelného rozvoje (Dálnice a silnice 2009, 2010).

Obr. 4: Výhledový stav rozsahu dálniční sítě v České republice

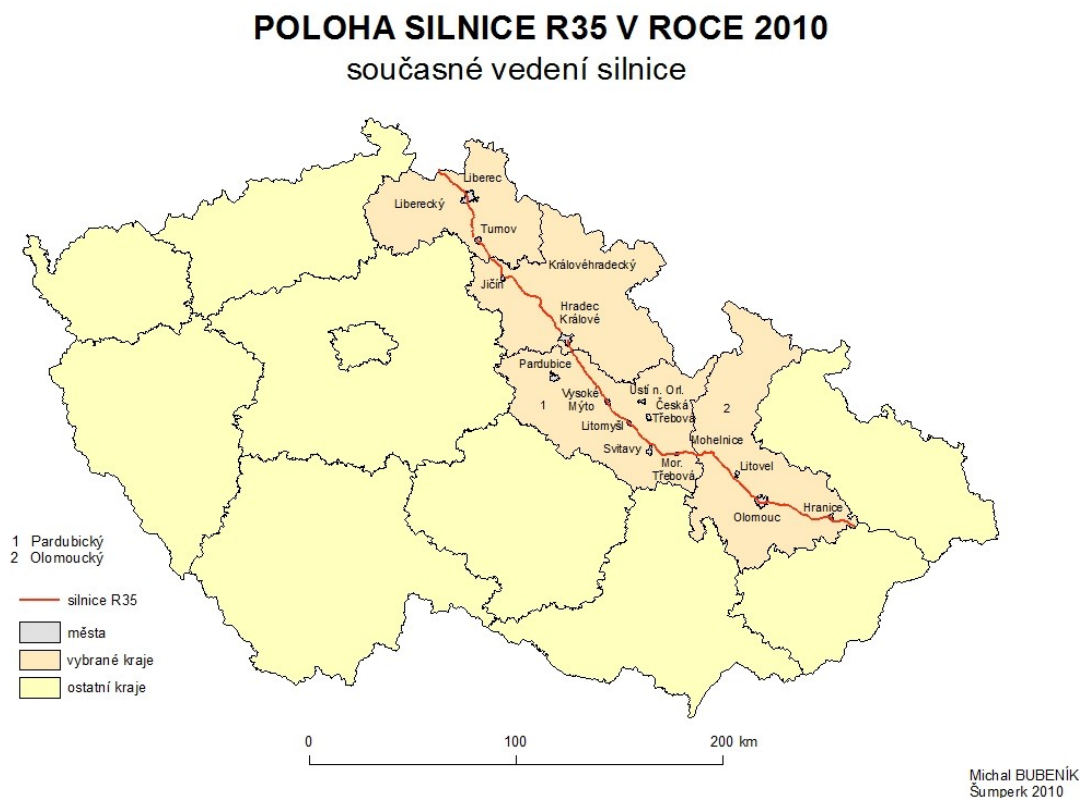


Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010

4.4 Plán rozvoje rychlostní silnice R35

Dostavba rychlostní silnice R35 je zařazena mezi prioritní stavby z pohledu rozvoje dálniční sítě České republiky. V posledních letech bylo v rámci projektu rychlostní silnice R35 otevřeno několik nových úseků. Jedná se o úseky převážně v okolí Liberce a Olomouce. V březnu roku 2010 bylo v provozu 81 km komunikace (České dálnice, 2010). Konečná délka rychlostní silnice R35 ještě není přesně známá, jelikož v některých úsecích jsou různé varianty vedení koridoru. Stávající trasa rychlostní silnice R35 (I/35) prochází územím čtyř krajů, Libereckým, Královehradeckým, Pardubickým a Olomouckým (viz obr. 5).

Obr. 5: Poloha současného vedení rychlostní silnice R35, I/35



Pramen: mapový podklad ArcGIS 9.2, Vlastní zpracování

V tabulce 5 a 6 je znázorněn vývoj výstavby silnic dálničního typu v jednotlivých krajích České republiky. Nejkritičtější současný stav dálnic a rychlostní silnic je v Pardubickém kraji, ve kterém je v provozu pouze 3 kilometry dlouhý úsek rychlostní silnice R35 mezi obcemi Sedlice a Opatovice zprovozněn v roce 2009. Z tabulek lze vypožorovat, že námi řešené kraje, kterými prochází plánovaná rychlostní silnice R35, jsou na dálniční síť České republiky nedostatečně napojené. Plánovaný postup stavby rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji je znázorněn v obr. 6.

Tab. 5: Vývoj délky rychlostních komunikací v krajích ČR mezi roky 2000 – 2008 (km)

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha	16	23	23	23	25	21
Středočeský kraj	133	132	132	132	131	141
Jihočeský kraj	0	0	0	0	0	0
Plzeňský kraj	3	0	0	0	0	0
Karlovarský kraj	0	12	12	12	15	15
Ústecký kraj	7	7	7	7	7	7
Liberecký kraj	12	18	18	18	22	22
Královéhradecký kraj	0	0	0	0	0	0
Pardubický kraj	0	0	0	0	0	0
Vysočina	0	0	0	0	0	0
Jihomoravský kraj	45	45	29	29	29	28
Olomoucký kraj	71	83	85	84	89	91
Zlínský kraj	0	0	0	3	3	3
Moravskoslezský kraj	12	17	16	24	33	32
Celkem ČR	299	336	322	331	354	360

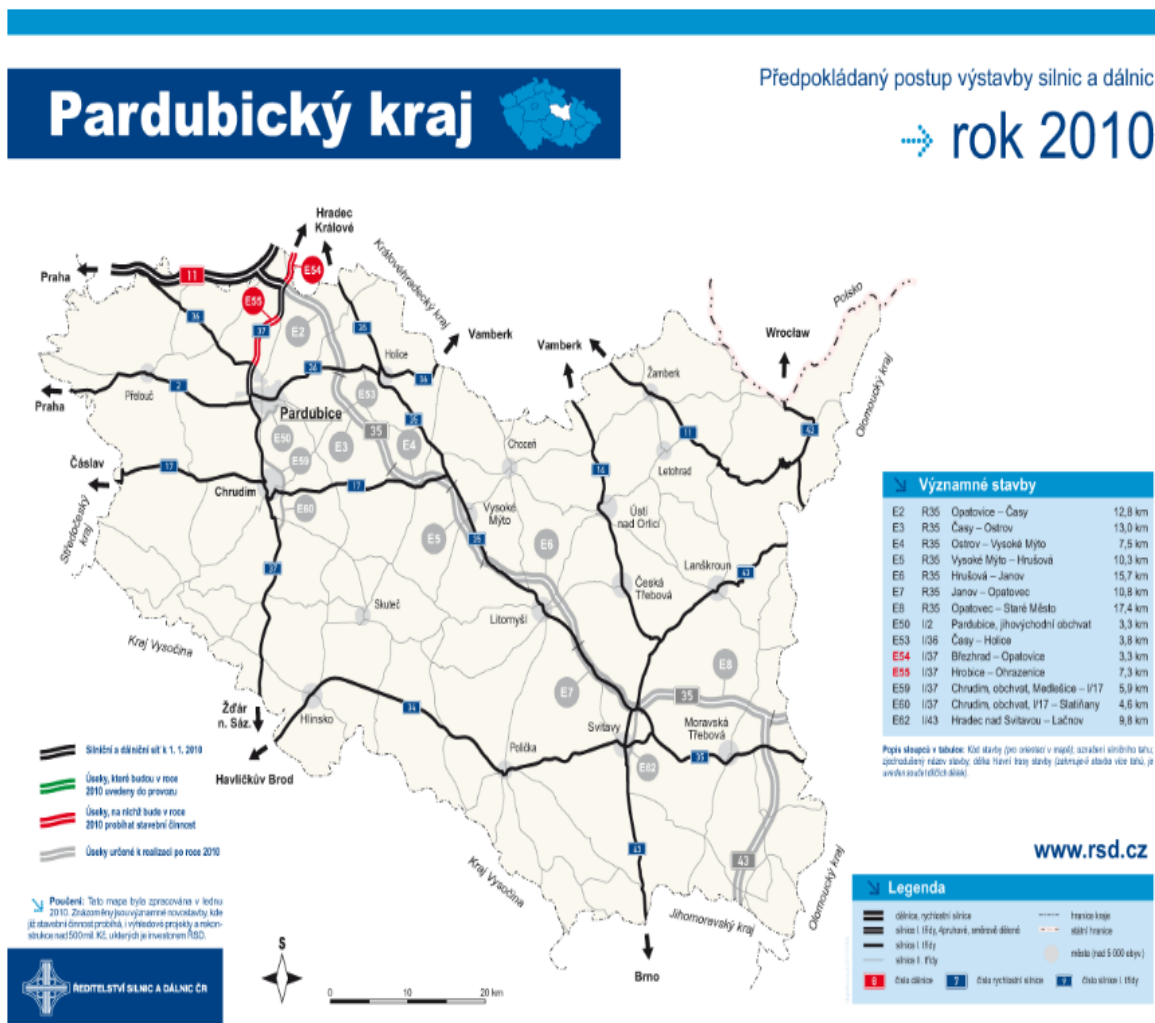
Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR, ročenka dopravy 2008. Vlastní zpracování

Tab. 6: Vývoj délky dálnic v krajích ČR mezi roky 2000 – 2008 (km)

	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Hl.m. Praha	10	11	11	11	11	11
Středočeský kraj	167	174	174	192	195	194
Jihočeský kraj	0	9	9	9	16	15
Plzeňský kraj	89	106	106	110	109	109
Karlovarský kraj	0	0	0	0	0	0
Ústecký kraj	18	29	29	52	52	53
Liberecký kraj	0	0	0	0	0	0
Královéhradecký kraj	0	0	0	16	16	16
Pardubický kraj	0	0	0	8	8	8
Vysočina	93	93	93	93	93	93
Jihomoravský kraj	124	124	135	135	135	134
Olomoucký kraj	0	0	8	8	8	22
Zlínský kraj	0	0	0	0	0	7
Moravskoslezský kraj	0	0	0	0	15	28
Celkem ČR	501	546	564	633	657	691

Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR, ročenka dopravy 2008. Vlastní zpracování

Obr. 6: Předpokládaný postup výstavby silnic a dálnic v Pardubickém kraji



Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010, Vlastní zpracování

Tab. 7: Přehled jednotlivých úseků rychlostní silnice R35

Úsek	Délka v Km
Liberec – Turnov	16,9
- úsek Liberec – Turnov je stavebně dokončen.	
Turnov – Jičín	35 – 41,4 dle varianty
- úsek Turnov – Jičín nemá stabilizovanou trasu, probíhá výběr jednoho ze tří definovaných koridorů v území. - Po rozhodnutí o volbě koridoru bude následovat zpracování dokumentace EIA a poté územní a stavební řízení. - Jedná se o úsek s nejnižšími plánovanými intenzitami z celé R35, i z tohoto důvodu má být vystavěn jako poslední ze všech úseků R35. - předpokládané zahájení stavby mezi lety 2013 - 2015	

Jičín – Hradec Králové	35,9
<ul style="list-style-type: none"> - budování v tomto úseku rychlostní silnice R35 bude po etapách, postupně ve 4 stavebních - - nejprve bude postavena stavba R35 Úlibice, obchvat a v dalších fázích bude rychlostní silnice R35 budována ve směru od křižovatky Plotiště (od Hradce Králové směrem na Úlibice) tak, aby stavba rychlostní silnice R35 navazovala na realizaci dálnice D11. - na úseku probíhá zpracovávání dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). - předpokládán zahájení stavby mezi lety 2013 - 2015 	
Sedlice – Opatovice	4,2
<ul style="list-style-type: none"> - I. etapa stavby byla uvedena do provozu 27. 11. 2009. - v I. etapě stavby byla postavena jen nezbytná část z estakády Opatovice, II. etapa měla být realizována spolu s navazující stavbou Opatovice – Časy. - v rámci urychlení výstavby R35 však bylo rozhodnuto o dostavbě estakády v předstihu. - - - zahájení realizace se předpokládá v roce 2010 	
Opatovice – Časy	12,6
<ul style="list-style-type: none"> - stavba již má zpracováván dokumentaci pro územní rozhodnutí. - zahájení výstavby se předpokládá v září 2012. 	
Časy – Ostrov	14,5
<ul style="list-style-type: none"> - stavba již má zpracováván dokumentaci pro územní rozhodnutí. - zahájení výstavby se předpokládá v září 2012. 	
Ostrov – Mohelnice	78,6
<ul style="list-style-type: none"> - o úseku probíhaly nekonečné diskuze o konečném vedení koridoru. Schválena byla podporovaná tzv. jižní varianta vedení - úsek se nachází ve fázi posuzování vlivů na životní prostředí. - po vydání stanoviska MŽP bude následovat zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a územní řízení. - předpokládán zahájení stavby mezi lety 2014 - 2016 	
Mohelnice – Olomouc	26,1
<ul style="list-style-type: none"> - úsek Mohelnice – Olomouc je stavebně dokončen 	
Olomouc – Lipník nad Bečvou	35,3
<ul style="list-style-type: none"> - s výjimkou krátkého úseku západního obchvatu Olomouce (stavba Křelov – Slavnonín, 2. etapa) je úsek stavebně dokončen. 	

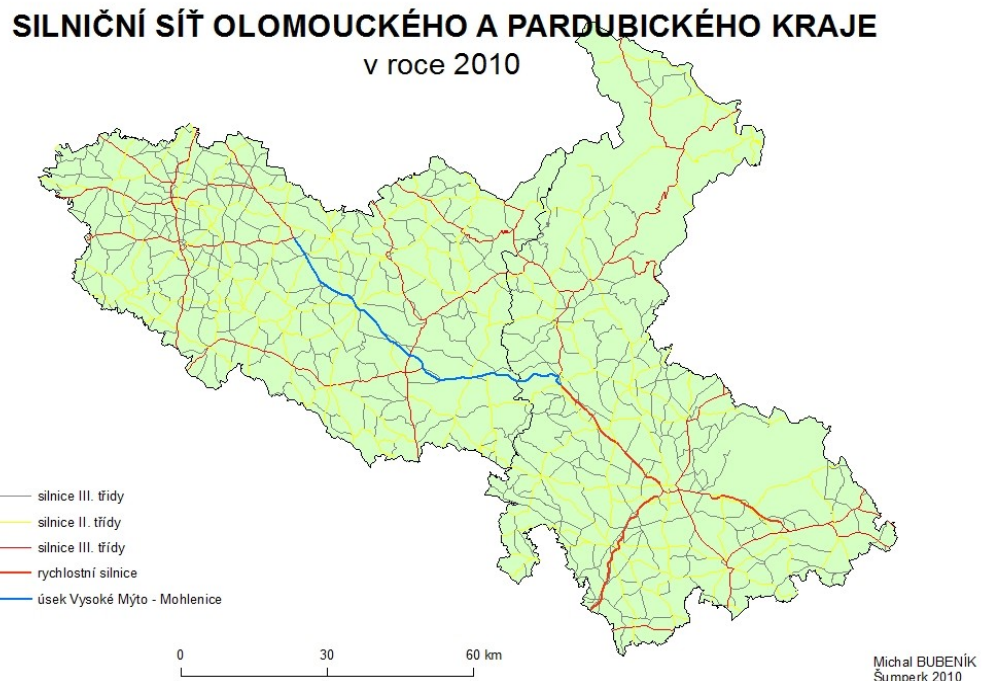
Pramen: Ředitelství silnic a dálnic, Harmonogram přípravy a výstavby rychlostní silnice R35, Vlastní zpracování

5 Dopravně-geografická analýza úseku R35 Vysoké Mýto – Mohelnice

5.1 Vymezení zkoumaného území

Řešený úsek území stávající komunikace I/35 měří cca 70 km. Začíná u Vysokého Mýta na území Pardubického kraje a končí v Mohelnici v Olomouckém kraji (viz. Obr. 7). Varianty nově plánované trasy rychlostní silnice R35 prochází napříč územím Pardubického kraje a vytváří tak podmínky pro nová napojení a vazby, což zlepší dopravní dostupnost celého kraje a dojde k snížení intenzity silniční dopravy nejen na stávající trase silnice I/35, ale i na dalších silničních tazích procházejících silně urbanizovaným územím. Analyzované území začíná v místě křížení stávající komunikace I/35 mimoúrovňovou křižovatkou u obce Zámorsk. Prochází městy Vysoké Mýto, Litomyšl, Moravská Třebová a končí napojením na již hotový úsek rychlostní silnice z Mohelnice do Olomouce. Stávající komunikace I/35 i navrhované trasy budoucí rychlostní komunikace R35 procházejí okresy Ústí nad Orlicí a Svitavy v rámci Pardubického kraje a okresem Šumperk v kraji Olomouckém.

Obr. 7: Silniční síť Olomouckého a Pardubického kraje



Pramen: mapový podklad ArcGIS 9.2, Vlastní zpracování

5.1.1 Pardubický kraj

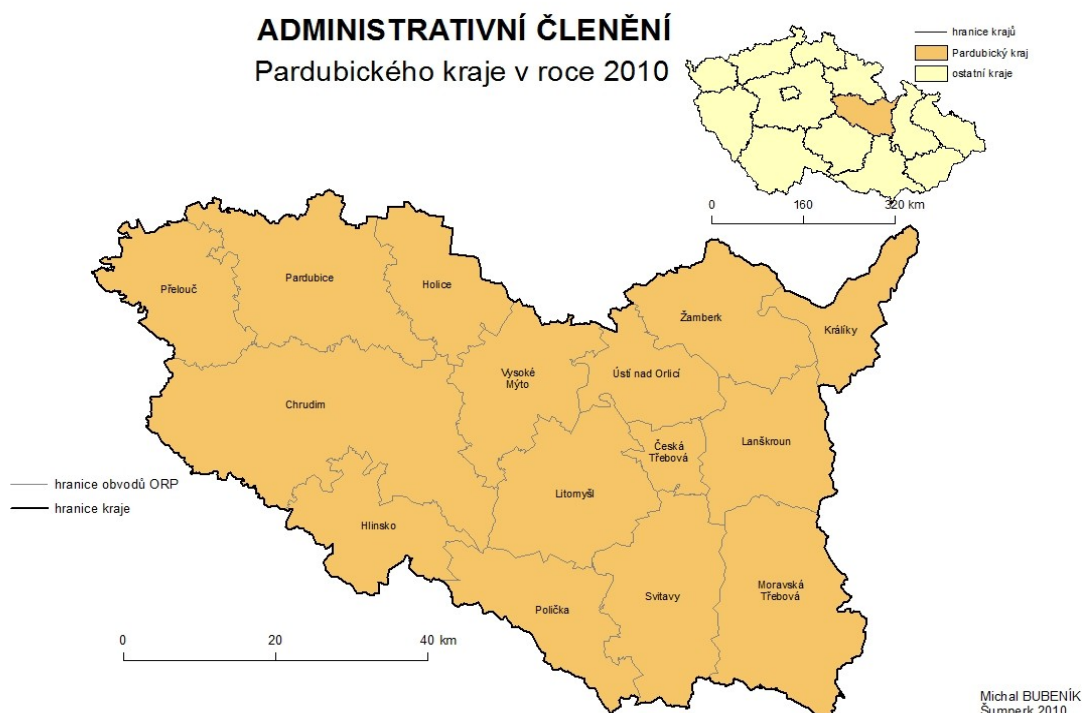
Tab. 8: Základní demografické informace Pardubického kraje k 31.3. 2010

Pardubický kraj	
- Rozloha	- 4519 km ²
. Počet obyvatel	- 516 329 obyvatel
- Průměrná hustota zalidnění	- 112 obyvatel/km ²
- Celkový počet obcí	- 451 obcí
- Počet ORP	- 15 obcí
. Počet obcí se statutem města	- 34 měst

Pramen: Pardubický kraj, 2010. Vlastní zpracování

Pardubický kraj se nachází ve východní části Čech a je pátým nejmenším krajem ČR. Společně s Libereckým a Královehradeckým krajem představuje region soudržnosti NUTS 2 Severovýchod. Sousedí s kraji Středočeským, Královehradeckým, Olomouckým a krajem Vysočina. Sídelním městem kraje je statutární město Pardubice. Řešený úsek rychlostní silnice R35 Vysoké Mýto – Mohelnice začíná v centrální části kraje a dále pokračuje směrem na jihovýchod, kde na hranicích regionů opouští Pardubický kraj a pokračuje dál krátkým cca 10 kilometrů dlouhým úsekem v Olomouckém kraji směrem na Mohelnici.

Obr. 8: Administrativní členění Pardubického kraje v roce 2010

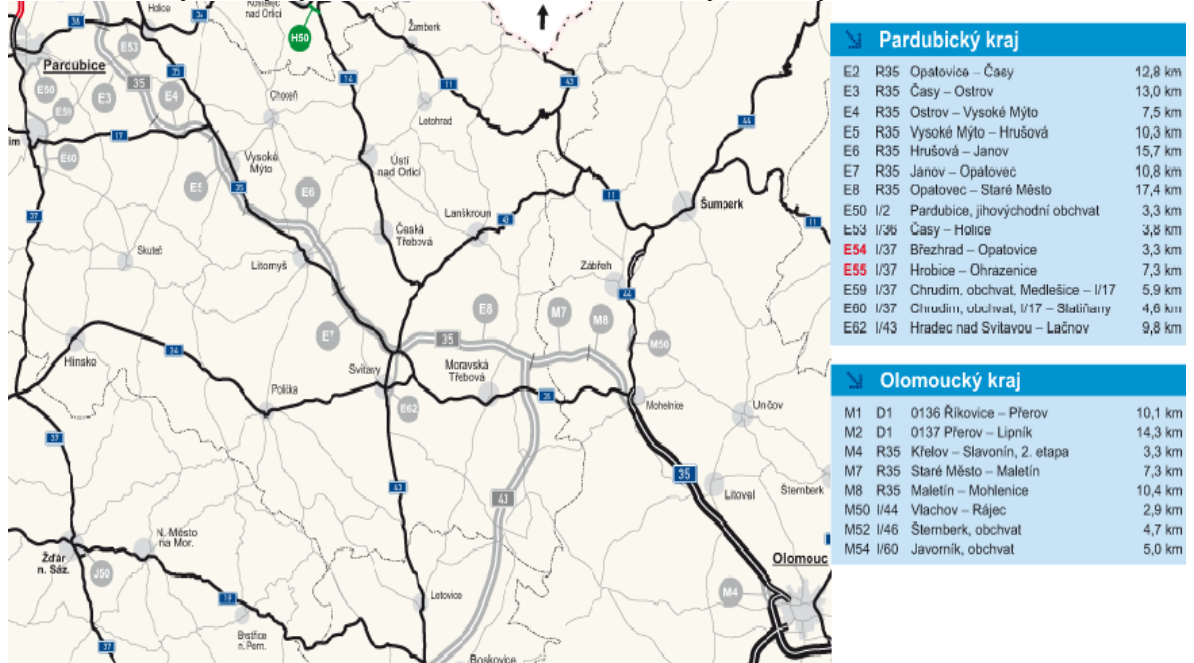






Pramen: mapový podklad ArcGIS 9.2, Vlastní zpracování

5.2 Současný stav projektu R35 v řešeném úseku

Současný stav projektu rychlostní silnice R35 v analyzovaném úseku Vysoké Mýto - Mohelnice je stále ve stádiu příprav. Poslední zpráva z prosince roku 2009 uvádí, že na žádost ministerstva životního prostředí byla dokumentace EIA o stavbě schválené jižní varianty R35 vrácena k přepracování. Problémem je, že přepracování dokumentace není časově omezeno, tudíž může přepracování analýzy EIA trvat i několik let. Stávající plán postupu stavby rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice je znázorněn v obr. 9. Jelikož o stávající situaci nejsou uveřejněny téměř žádné informace, byla o vyjádření k situaci požádána Ing. Hana Jarolímová, vedoucí manažerka projektu R35 z Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Obr 9: Plán výstavby rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice



-  Silniční a dálniční síť k 1. 1. 2010
-  Úseky, které budou v roce 2010 uvedeny do provozu
-  Úseky, na nichž bude v roce 2010 probíhat stavební činnost
-  Úseky určené k realizaci po roce 2010

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010. Vlastní zpracování

5.2.1 Současný stav projektu R35 v řešeném úseku z pohledu ŘSD ČR

V souvislosti se schválením jižního koridoru R 35 v územním plánu velkých územních celků (dále jen ÚP VÚC) Pardubického kraje byla v návaznosti na aktualizovanou technickou dokumentaci zpracována studie optimalizace trasy R 35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice. Ve studii bylo upraveno směrové vedení R 35 (na základě požadavků dotčených obcí) a optimalizovány polohy křižovatek. V prostoru obce Janov bylo navrženo variantní řešení, které v prvním případě využívá stávající nově vybudované silnice I/35 jako levé poloviny jízdního pásu R 35 s tím, že doprovodná komunikace je směřována na původní průtah obcí. V druhém návrhu je trasa R 35 navržena mimo stávající I/35, po které je plynule vedena doprovodná komunikace.

Koridor stabilizovaný v ÚP VÚC Pardubického kraje má však trhlinu. Nejvyšší správní soud rozhodl na základě podnětu Ing. Vaňouse z Bohuňovic u Litomyšle o zrušení opatření obecné povahy ÚP VÚC Pardubického kraje v části vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb komunikace R 35 v katastrálním území Řídký, Bohuňovice u Litomyšle, Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl a Záhrad'. V projednávaném návrhu byl v souvislosti s rozsudkem Nejvyššího soudu vypuštěn koridor R35 v rozsahu 7 katastrálních území v oblasti Litomyšle.

Dopisem Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP) ze dne 7.10.2009 byla dokumentace zaslána zpracovateli posudku RNDr. Ludvíkovi. MŽP na základě dosavadních poznatků z procesu EIA a doporučení zpracovatele posudku ze dne 3.12.2009 vrátila oznamovateli dokumentaci výše uvedeného záměru k přepracování.

5.3 Varianty vedení R35 v řešeném úseku a jejich specifika

Stávající silnice I/35 od Vysokého Mýta po Mohelnici nevyhovuje parametrům čtyřproudé silnice, tudíž se zde počítá s přestavbou. Aby stávající trasa vyhovovala s ohledem na okolní kapacitou, vyžaduje dostavět novou trasu z více jak 85 % stávající délky. Jelikož intenzita dopravy na této komunikaci v minulých letech výrazně stoupla, byly tedy navrženy nové varianty vedení trasy, které splňují požadované technické parametry. Původně byly navrženy dvě varianty možného vedení, severní a jižní. Ale vzhledem k nesouhlasu řady obcí a měst s navrženými variantami, navrhl se tzv. mezilehlá trasa, která se měla stát jakýmsi kompromisem (viz. obr. 10). V únoru 2008 ukončilo zastupitelstvo Pardubického kraje nekonečnou diskuzi o vedení rychlostní silnice R35 a potvrdilo jižní variantu jako konečnou. Jednání však nejsou ještě zdaleka u konce. V prosinci roku 2009 totiž ministerstvo životního prostředí vrátilo dokumentaci EIA jižní varianty k přepracování.

Obr. 10: Varianty vedení rychlostní silnice R35 v úseku Zámorsk - Mohelnice



Pramen: R35 - informace o rychlostní silnici, 2010

5.3.1. Jižní varianta

Plán jižní varianty vedení rychlostní silnice R35 vzešel z požadavků městských zastupitelů města Svitavy, kteří žádali o co nejbližší přiblížení rychlostní komunikace. Podmínkou výstavby jižní varianty R35 je vybudování samostatných přivaděčů R35 k Ústí nad Orlicí a České Třebové. Tahle nutná výstavba, je důležitá pro kvalitní napojení východních center Pardubického kraje na krajské město Pardubice. Dobudování přivaděčů východním směrem je důležité pro zlepšení ekonomických podmínek a dopravní dostupnosti v periferní podhorské oblasti Pardubického kraje. Hlavní výhodou jižní varianty R35 je, že má vést takřka v trase, či podél současné silnice I/35, která z velké části prošla v nedávné minulosti rekonstrukcí a její parametry jsou poměrně moderní. Navrhuje se pouze jaká si přestavba dvoupruhové komunikace na čtyřpruhovou rychlostní silnici. Na řadě míst je skutečně možné vybudovat jen druhý profil, jinde zase jen upravit poloměr zatáčky apod. Postupné rozšiřování rychlostní silnice se navíc již osvědčilo v Libereckém kraji. V plánech jižní varianty se současně počítá s vybudováním obchvatů měst Vysoké Mýto, Litomyšl a Moravská Třebová. Diskutovaným tématem jižní varianty je energicky a finančně nákladný Mladějovský tunel, který výrazně zasáhne do krajinného rázu krajiny. Tunelové řešení je ovšem šetrné k okolní krajině. Díky velmi malému narušení okolní krajiny je jižní varianta navrhována a podporována občanskými sdruženími a ekology. Možným náznakem využití jižní varianty by mohl být nově postavený úsek komunikace I/35 mezi Litomyšlí a Svitavami, který je téměř postaven v parametrech rychlostní silnice (Dálnice, 2010).

Jižní varianta trasy (viz. obr. 10) začíná před mimoúrovňovou křižovatkou Zámorsk (viz. obr. 11), poté se stáčí na jihovýchod a obchází Vysoké Mýto. Dále směřuje a prochází obcí Cerekvice nad Loučnou, poté je vedena severně od Litomyšle kde se dostává do stejného koridoru s uvažovaným obchvatem silnice I/35 města Litomyšle a dále pokračuje souběžně s její stávající trasou směrem na obec Janov. Od stávající komunikace se odklání až před obcí Opatovec, který obchází severně a pokračuje východním směrem, kde se napojuje na severní stranu Dětrichova a zarává se tunelem do Hřebečského valu. Tunel vychází severně od Starého města, kde se plánovaná rychlostní silnice R35 napojuje na trasu severní varianty a směřuje k Mohelnici (R35 - informace o rychlostní silnici, 2010).

Obr. 11: Mimoúrovňová křižovatka u obce Zámrsk



Foto: Michal Bubeník, 2010

5.3.2 Severní varianta

Severní varianta budoucí rychlostní silnice R35 je velice problematičká, ale má i své výhody. Její velkou výhodou, ale zároveň i nevýhodou je plánované vedení koridoru. Trasa severní varianty rychlostní silnice R35 nekopíruje stávající komunikaci I/35, která se má stát alternativní možností průjezdu regionem, nýbrž je vedena doposud stavbou nezasazeným územím. Navržená trasa napomůže lepšímu napojení Ústeckoorlicka na silniční síť. Tím se značně zlepší dostupnost periferních měst Pardubického kraje, například měst Králíky a Lanškroun (Dálnice, 2010). Převážně díky rozvoji doposud poměrně odříznuté podhorské oblasti regionu má severní varianta významnou podporu u představitelů Pardubického kraje, kteří ji při hlasování většinově podpořili. Jenže severní varianta má řadu nevýhod. Občanské iniciativy a ekologové upozorňují na necitlivé zasažení krajiny, která je převážně hornatá. Aby rychlostní silnice splňovala účel, muselo by se vybudovat několik tunelů, estakád a ochran proti hluku. To znamená, že severní varianta je mnohem nákladnější, než varianta jižní. Největším problémem je samotná výstavba. Nedá se totiž stavět po úsecích, ale jen úplně celá. Dopravu totiž nelze provizorně nikam odklonit a dílčí úseky by vedly odnikud nikam. Dalším problémem je nulový význam pro okolní vesnice. Plánované

sjezdy z rychlostnice se postaví jen v blízkosti měst, tudíž napojení řady obcí bude složité.

Severní varianta rychlostní silnice R35 má začátek na stejném místě jako varianta jižní, ale dále se rozchází a stáčí se na jih od města Choceň do obce Sloupnice. Odtud by plánovaná komunikace měla prostoupit po mostech značně členitým územím a pomocí tunelů sestoupit do údolí k Ústí nad Orlicí. Poté trasa pokračuje východním směrem mezi Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou. Koridor je veden jižně od Ústí nad Orlicí, kde prochází pod vrchem Kozlovec. Trasa severní varianty dále pokračuje okolo České Třebové, kde se dostává do problematické oblasti. Problémem je plánovaný průchod obcí Rybník, kde by bylo pro potřeby rychlostní silnice R35 zapotřebí zdemolovat řadu rodinných domků, což pochopitelně naráží na odpor místních občanů. Komunikace je dále severně od Starého města napojena dálniční křižovatkou na rychlostní silnici R43 od Brna. Po překonání Vysokého vrchu by měla rychlostní silnice R35 pokračovat údolím kolem Maletína, Krchleb a Řepové až k Mohelnici, kde se napojí na již hotový úsek komunikace směřující na Olomouc (Dálnice, 2010).

5.3.3. Mezilehlá varianta

Nekonečné dohady a nesouhlas řady obcí s ani jednou možností vedení rychlostní silnice R35 vedli ke zpracování další kompromisní varianty. Trasa mezilehlé varianty vychází ze stejné křižovatky jako obě předchozí, poté je vedena jihovýchodním směrem na České Heřmanice, dále pokračuje jižně od České Třebové až k obci Třebovice, kde se severně od Litomyšle napojuje na variantu jižní.

Mezilehlá varianta rychlostní silnice R35, je v podstatě upravenou severní variantou, která je v přímějším směru a není vedena problematickým územím jako varianta severní. Výraznou slabinou mezilehlé varianty je, že v oblasti neumožní tolik požadované nové chybějící dopravní vazby. Město Česká Třebová se sice na trasu napojuje jižně u obce Třebovice, což je v rámci obslužnosti a dostupnosti centra výhodné především pro dopravní vazby východním směrem. Ale zároveň pro dopravní spojení západním směrem je tahle varianta nic neřešící. Obzvláště pro vzdálenější území Ústí nad Orlicí v podstatě nepoužitelný. Spojení směrem na krajské centrum Pardubice by se nadále uskutečňovalo prostřednictvím méně kvalitních silnic II.třídy (Dálnice, 2010).

Tab. 9: Srovnání vybraných atributů plánovaných variant rychlostní silnice R35

Severní varianta	Jižní varianta
Dopravní napojení regionu	
- napojí severní část regionu, kde dobré dopravní spojení chybí	- nahradí stávající I/35 v jejím širším koridoru, - k napojení severní části území bude třeba vybudovat přívaděče k České Třebové
Kvalita dopravního spojení	
- v případě nehody na R35 bude možné odklonit dopravu na kvalitní silnici - I/35 s obchvaty Vysokého Mýta a Litomyše	- vede v tradičním koridoru - v případě nehody na rychlostní silnici budou automobily využívat stávající komunikace s průtahy městy
Investiční a provozní náklady	
- stavba: 14 mld. Kč - provoz: 21 mil. Kč ročně	- stavba: 18 mld. Kč (z toho Mladějovský tunel 5 mld. Kč) - provoz: 32 mil. Kč (z toho Mladějovský tunel 14 mil. Kč ročně)
Navazující stavby	
- obchvat Vysokého Mýta a Litomyše	- napojení České Třebové na rychlostní silnici R35 - obchvat České Třebové
Ostatní vlivy	
- varianta vyžaduje dovoz cca 2,3 mil. m ³ zeminy pro násypy	- výstavby tunelu si vyžádá vyšší nároky na stavební suroviny, energii i dopravu - provoz tunelu bude vyžadovat elektrickou energii - tunel znamená vyšší riziko dopravní nehody

Pramen: Rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji, 2010. Vlastní zpracování

5.3.4 Srovnání variant plánovaných tras rychlostní silnic R35

Posuzováním variant se v roce 2003 zabývala Dopravní fakulta ČVUT Praha, která navrhované možnosti hodnotila z hlediska čtyř kritérií. Technická a dopravně inženýrská kritéria, ekonomická a legislativní kritéria, územně analytická kritéria a kritéria vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo. Při detailnějším srovnání navrhovaných variant (viz. tab. 10) vychází jako nejvhodnější jižní vedení komunikace. Jižní varianta je ve srovnání s ostatními možnostmi nejkratší, nejpřímější a zároveň se z hlediska obslužnosti dotkne nejvíce sídel.

Tab. 10: Posuzovaná kritéria R35

	Varianty		
	severní	jižní	Mezilehlá
Délka trasy v km	95,5	95,0	92,0
Počet úseků, kde bude potřeba snížit rychlost na 100 km/h	11	3	5
Počet úseků, kde bude potřeba snížit rychlost na 80 km/h	2	1	1
Počet obcí nad 300 obyvatel do 10 km od trasy	249	252	247
Počet sídel nad 1000 obyvatel do 10 km od trasy	26	27	26
Počet sídel, které díky trase získají nový obchvat	7	8	7
Počet křížení s železnicí	6	6	7
Počet křížení s průplavem	8	2	4
Maximálně dosahované intenzity	20 000	20 000	20 000
Počet biokoridorů nadregionálního významu	7	10	9
Počet biokoridorů regionálního významu	5	6	8
Počet biocenter regionálního významu	1	2	2
Počet ploch navržených do seznamu NATURA 2000	1	1	1
Počet obyvatel dotčených nadměrným hlukem	550	260	345
Počet sídel dotčených nadměrným hlukem	20	13	17
Výměra zabíraného zemědělského půdního fondu (ha)	577	541	535
Výměra zabíraných pozemků určených k plnění funkcí lesa (ha)	43	44	55

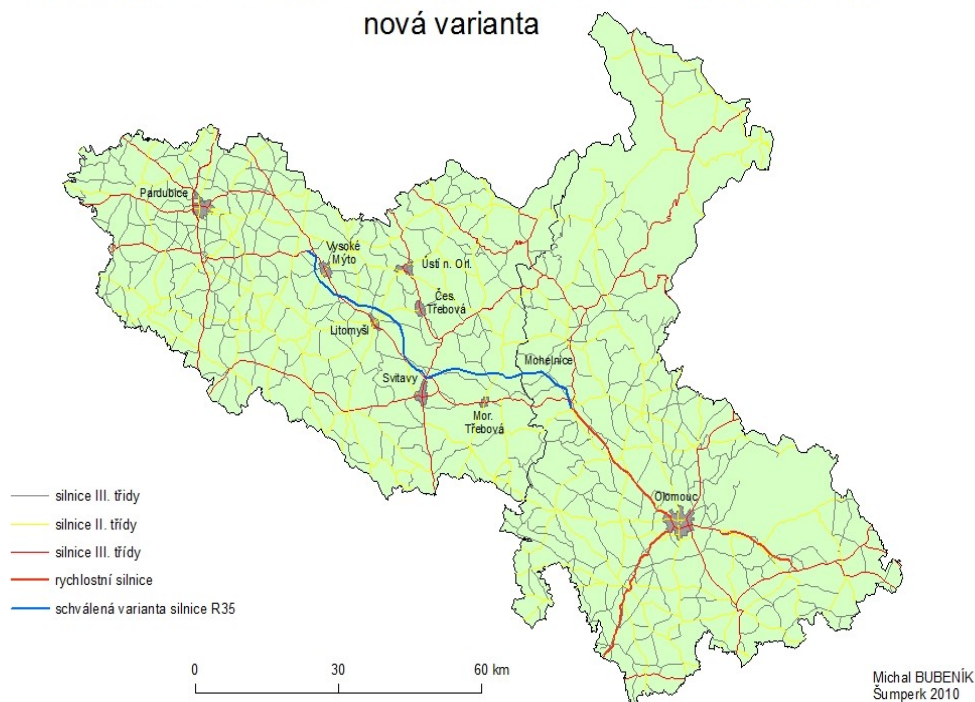
Pramen: Dopravní fakulta ČVÚT Praha, 2003. Vlastní zpracování

Jižní varianta (viz. obr. 12), která se těší podpoře ekologů, občanských sdružení, ale také státu, byla v roce 2008 potvrzena zastupitelstvem Pardubického kraje jako konečná varianta plánu výstavby rychlostní komunikace R35.

Obr. 12: Schválená jižní varianta vedení rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice

SILNIČNÍ SÍŤ OLOMOUCKÉHO A PARDUBICKÉHO KRAJE

nová varianta



Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR, mapový podklad ArcGIS 9.2, Vlastní zpracování

5.4 Fyzickogeografická charakteristika území se zdůrazněním

vlivu na dopravu

Na dopravu a především na rozmístění dopravní sítě, včetně přepravných proudů mají mimo jiné vliv tzv. fyzicko-geografické faktory. Tyto faktory ovlivňují rovněž investiční a provozní náklady v dopravě a jsou u jednotlivých druhů dopravy a jejich oblastech odlišné. Silniční doprava je ovlivňována především reliéfem krajiny. Pro rychlý rozvoj je vyžadován malý výskyt překážek jako například řeky, bažiny, rašeliniště atp., které je nutné překračovat, dále pak nízký stupeň členitosti terénu, malá příkrost svahů apod. Důležitá je rovněž odpovídající kvalita geologického podloží, pro výstavbu dopravních cest jsou potřebné dostatečné místní zdroje stavebních surovin a materiálů. Silniční doprava je nepříznivě ovlivňována výskytem silných dešťů, mlh, sněhových závějů, zamrznutím půdy atd. (Folprecht, 2006, 39 s.).

Trasy plánované rychlostní silnice R35 jsou vedeny převážně otevřenou krajinou přes pole a travní porosty. Kontakt s komplexy lesních porostů a se sídly bude minimální. Koridory navržených tras procházejí citlivou přírodní oblastí s dvěma výraznými terénními zlomy, které budou v analyzovaném území řešit dva tunely Mladějovský a Dětrichov. Maximální převýšení navrhovaných variant je od 262 m.n.m. do 590 m.n.m. Problém s křížením rychlostní silnice R35 s vodními toky bude vyřešeno mostními konstrukcemi. Veškeré technické zásahy do přírody se snaží být co nejekologičtější, aby negativně neovlivňovaly životní prostředí oblastí. Z pohledu ochrany přírody je významný výskyt biokoridorů, které plánovaná konstrukce bude protínat (viz. tab. 9). V řešeném území se také nacházejí obytné a rekreační zástavby řady obcí, poddolovaná i sesuvná území, ochranná pásma vodních toků CHOPAV (viz. tab. 12). Navržené varianty tras se však těmto problémovým oblastem snaží vyhnout.

5.4.1 Geomorfologické vymezení rychlostní silnice v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice

Řešený úsek rychlostní silnice R35 prochází Krkonošsko-Jesenickou soustavou a soustavou Česká tabule (viz. tab. 11). Úsek začíná v geomorfologickém celku Svitavská pahorkatina v podsoustavě Východočeská tabule. Svitavskou pahorkatinou trasa vede podcelky Loučenská tabule a Českotřebovská vrchovina. U města Moravská Třebová přechází rychlostní silnice R35 do geomorfologického celku Podorlická pahorkatina, podrobněji do podcelku Moravskotřebovská pahorkatina. Dále analyzovaný úsek pokračuje v Jesenické podsoustavě až k městu Mohelnice, kde se napojí na již vybudovaný koridor ve směru na Olomouc. V Jesenické podsoustavě trasa vede přes geomorfologické celky Zábřežská vrchovina a Mohelnická brázda. Zábřežskou vrchovinou prochází rychlostní silnice R35 geomorfologickým podcelkem Mírovská vrchovina. Mohelnickou brázdou je komunikace vedena přes Loštickou pahorkatinu (Demek, 2006, 275 s.).

Z geomorfologického hlediska je podporovaná jižní varianta vedení rychlostní silnice v úseku Vysoké Mýto nejvýhodnější. Z velké části totiž kopíruje současnou komunikaci I/35, tudíž je vedena přirozeným koridorem. Terénní překážku v podobě Hřebečského valu překonává tunelem. Oproti tomu tolik kritizovaná varianta severního vedení R35 prochází kopcovitou krajinou, kterou překonává estakádami, mosty a tunely.

Koridor rychlostní silnice R35 prochází členitým územím na horninách letovického krystalinika, karbonských, permských, svrchnokřídových sedimentech, neogenních mořských sedimentech, na slínovcích, jílovcích a prachovcích. Území má rozčleněný erozně denudační georeliéf, který je silně tektonicky porušený v oblasti odkrytého jádra litické antiklinály a kyšperské synklinály. V řešeném úseku rychlostní silnice R35 se nachází kerné a hrást'ové stavby s výraznými strukturně a tektonicky podmíněnými tvary. Vyskytují se zde strukturní hřbety, suky, strukturně denudační plošiny a kuesty. Povodí řek Loučné, Novohradky, Tiché Orlice, Svitavy, Moravské Sázavy a Třebůvky je tvořeno pleistoceními říčními terasami (Demek, 2006, 143 s.).

Tab. 11: Podrobné geomorfologické zařazení rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice do úrovně geomorfologických okrsků

Geomorfologické zařazení rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice		
- Soustava	- Česká tabule	- Krkonošsko-Jesenická
- Podsoustavy	- Východočeská tabule	- Orlická - Jesenická
- Geomorfologické celky	- Svitavská pahorkatina	- Podorlická pahorkatina - Zábřežská vrchovina - Mohelnická brázda
- Geomorfologické podcelky	- Loučenská tabule - Českotřebovská vrchovina	- Moravskotřebovská pahorkatina - Mírovská vrchovina
- Geomorfologické okrsky	- Vraclavský hřbet - Hřebečovský hřbet - Ústecká brázda - Kozlovský hřbet	- Moravskotřebovská kotlina - Lanškrounská kotlina - Maletinská vrchovina - Loštická pahorkatina

Pramen: DEMEK, MACKOVČIN A KOLEKTIV, Hory a nížiny, 2006, Brno. Vlastní zpracování

5.5 Vliv stavby vlastní silnice i následného provozu na životní prostředí navrhovaných variant vedení rychlostní silnice R35

Doprava v ČR představuje obdobně jako v jiných vyspělých zemích jeden z hlavních faktorů, který při svém rozvoji nepříznivě ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Největší podíl v tomto směru náleží dopravě silniční. Prudký nárůst přepravních výkonů a množství osobních i nákladních vozidel se odráží ve zvyšující se zátěži životního prostředí (viz. příloha 8). V současné době se v této souvislosti hovoří nejčastěji ve spojitosti se znečištěním ovzduší (Mirvald, 2000, 59 s.).

Při řešení otázky, která z plánovaných variant rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice, se jako důležitý ukazatel bral dopad stavby na životní prostředí. I přes snahu, aby stavby škodily životnímu prostředí v co nejmenší míře a byly šetrné k okolí, byl v roce 2006 zpracován dokument Oznámení pro posuzování vlivu záměru na životní prostředí, který ukázal, že negativní vliv na životní prostředí, kvalitu ovzduší a okolí má jak severní, tak i jižní varianta. Navržené koridory jsou sice vedeny převážně mimo zastavěná území, ale stejně bude potřeba technických prostředků pro ochranu obyvatelstva. Plánované stavby jsou navrženy tak, aby minimalizovaly negativní dopady na obyvatelstvo. Proti nadměrnému hluku se podle plánu u rychlostní komunikace vybudují přírodní a umělé bariery. Severní varianta by měla procházet obcemi Lhota, Česká Třebová, Rybník a Třebovice, naproti tomu navrhovaná trasa jižního vedení rychlostní silnice R35 by se měla dotknout pouze obyvatel obce Cerekvice nad Loučnou (Informační systém EIA, 2009).

Obě navrhované varianty jsou v řešeném úseku delší než stávající komunikace, což je primárně hodnoceno negativně. Na druhou stranu je ale nutné vnímat plánovanou úpravu silniční sítě, jako jediný reálný způsob řešení kritické situace plynulosti dopravy na stávající silnici I/35. Jedná se zejména o centra větších měst, kterými komunikace I/35 prochází. Špatná plynulost dopravy zde vyvolává množství emisí. Ke snížení emisní zátěže dojde také vzhledem k faktu, že plánované vedení komunikace je navrženo mimo sídla, tudíž ekologická zátěž spojená s obsluhností těchto obcí bude zajištěna pouze komunikacemi lokálního charakteru.

Obě dvě varianty vedení trasy vedou přes chráněnou oblast akumulace vod CHOPAV (viz. tab. 12), tudíž může nastat znečištění zásob podzemní vody. Stavba navrhované rychlostní silnice R35 musí být zajištěna technickými opatřeními, aby v případě havárie nezměnila kvalitu podpovrchových vod nebo nezhoršila odtokové poměry řešeného území. Díky množství tunelů a jiných technických opatření pro vedení dopravy, se zcela změní krajinný ráz místní přírody. U jižní varianty to bude například budování technicky i finančně velice nákladného tunelu pod Mladějovským vrchem, který je však oproti mostním a tunelovým konstrukcím v plánu severní varianty šetrný k okolní krajině. Výhodou severní varianty je, že neprochází tak geologicky složitým územím. Ovšem celkově je území méně vyhovující, protože koridor vede přes členitý terén v dopravně nedostupné krajině (Informační systém EIA, 2009). Proti severní variantě výrazně bojují ekologické iniciativy, které podporují k životnímu prostředí šetrnější variantu jižní.

Tab. 12: Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Název	Vyhlášení CHOPAV
- Orlické hory	- NV ČSR č.40/1978 Sb., ze dne 19. 4. 1978
- Žďárské vrchy	- NV ČSR č.40/1978 Sb., ze dne 19. 4. 1978
- Žamberk – Králíky	- NV ČSR č.10/1979 Sb., ze dne 10. 1. 1979
- Východočeská křída	- NV ČSR č.85/1981 Sb., ze dne 24. 6. 1981

Pramen: Pardubický kraj, Odbor životního prostředí a zemědělství, 2009. Vlastní zpracování

Pozn.: NV – nařízení vlády

Tab. 13: Základní informace o vlivu na životní prostředí u obou z plánovaných variant

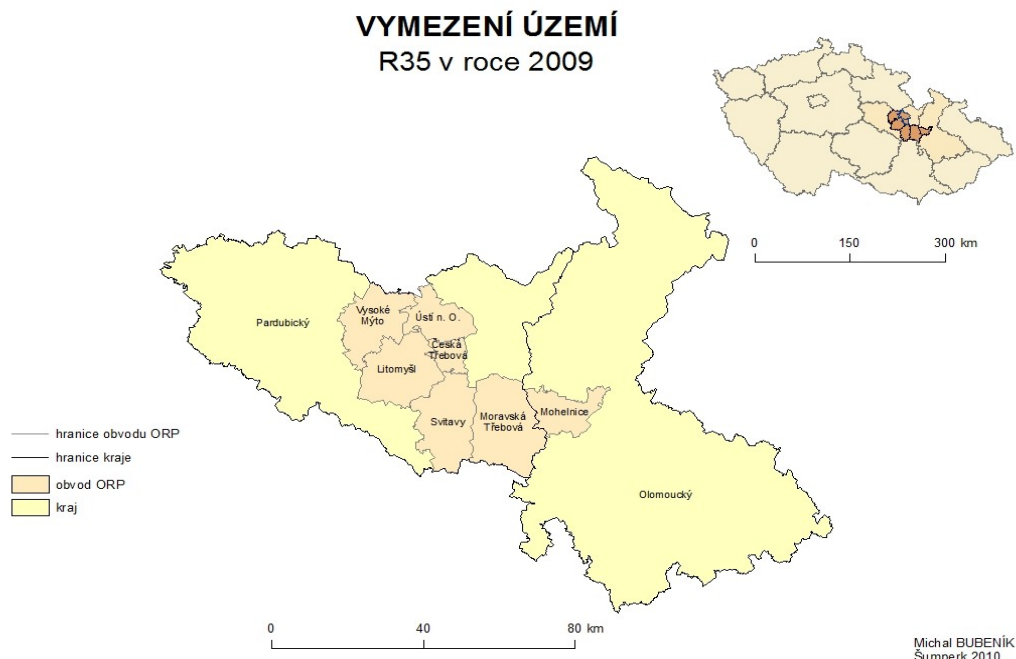
SEVERNÍ varianta	JIŽNÍ varianta
Vliv na kvalitu ovzduší a akustickou situaci	
<ul style="list-style-type: none"> - obě varianty budou mít negativní vliv na kvalitu ovzduší (sekundární prašnost) - obě varianty budou vyžadovat vybudování technických prostředků pro ochranu obyvatel proti nadměrnému hluku 	
Vliv na geologické a hydrologické poměry	
<ul style="list-style-type: none"> - možné ovlivnění podzemní vody v místech zářezů 	<ul style="list-style-type: none"> - významné ovlivnění hladiny podzemní vody v okolí tunelu Dědřichov - možné ovlivnění podzemní vody v místech zářezů
Vliv na zdroje vody	
<ul style="list-style-type: none"> - trasa prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů (Sloupnice - Vilámov). - možné ovlivnění hladin podzemní vody po celé délce trasy - trasa prochází CHOPAV 	<ul style="list-style-type: none"> - trasa prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů přírodního léčivého zdroje - možné ovlivnění hladin podzemní vody po celé délce trasy - trasa prochází CHOPAV
Vliv na půdu a lesy	
<ul style="list-style-type: none"> - zábor 267 ha půdy - zábor 97 ha půdy v I. tř. ochrany - zábor 21 ha lesní půdy 	<ul style="list-style-type: none"> - zábor 232 ha půdy - zábor 104 ha půdy v I. tř. ochrany - zábor 6 ha lesní půdy
Vliv na chráněná území a památné stromy	
<ul style="list-style-type: none"> - přiblížení k EVL Rychnovský vrch - v blízkosti trasy se nachází památné stromy v Řetové a České Třebové 	<ul style="list-style-type: none"> - tunel Dědřichov - 150 m od PP Pod Skálou - těsné přiblížení k památnému stromu v Hrušové
Vliv na ostatní chráněná území přírody	
<ul style="list-style-type: none"> - průchod VKP Slatina u trati - přiblížení k mokřadu Zálešsko-vračovické rybníky - přiblížení VKP Lhotka u Trati a Lhotka 	<ul style="list-style-type: none"> - těsný kontakt s navrhovaným VKP Švábenice - Končinský potok - přiblížení k přírodní památce a rybníku Velký Košůr
Vliv na ÚSES	
<ul style="list-style-type: none"> - 11 střetů s ÚSES 	<ul style="list-style-type: none"> - 8 střetů s ÚSES
Vliv na obyvatelstvo a sídlo	
<ul style="list-style-type: none"> - přechod přes zástavbu v Lhotě, Č. Třebové, Rybníku a Třebovicích 	<ul style="list-style-type: none"> - přechod přes zástavbu v Opatovci
Vliv na krajinný ráz	
<ul style="list-style-type: none"> - silnice bude znamenat značnou změnu krajinného rázu - nejvýznamnější bude vedení silnice v estakádách a násypch v členitém terénu 	<ul style="list-style-type: none"> - silnice bude znamenat značnou změnu krajinného rázu, avšak zpočátku vede v souběhu - s liniovými prvky - významný prvek krajinného rázu - portály tunelu v Mladějovském vrchu

Pramen: Informační systém EIA, 2009. Vlastní zpracování

5.6 Sídlní struktura území a vliv plánované silnice na ní

Vznik sídelní struktury řešeného území rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice ovlivnily přírodní podmínky, ale také dlouhodobé působení ekonomických a sociálních vlivů. V analyzovaném území se nachází více nižších regionálních center bez dominance některého z nich. Studovaná oblast zahrnuje okresy Ústí nad Orlicí, Svitavy v Pardubickém kraji a částečně okres Šumperk v Olomouckém kraji. Po zavedení krajů a zrušení okresních úřadů 1. ledna 2003 se některé kompetence přesunuly na města, která jsou nově označena jako obce s rozšířenou působností (dále jen ORP). Plánovaná realizace stavby R35 bude mít pozitivní význam pro celý region, primárně se však především týká ORP Vysoké Mýto, Litomyšl, Svitavy, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Moravská Třebová a Mohelnice (viz. obr. 13), kterými buď rychlostní silnice R35 přímo prochází, nebo je vedena v jejich těsné blízkosti. Největším městem v řešené oblasti jsou Svitavy. Z hlediska cestovního ruchu je nesporně nejatraktivnější město Litomyšl. Polohově nejvýznamnější potenciál má město Moravská Třebová, která leží téměř v těžišti mezi městy Svitavy, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Lanškroun a Mohelnice.

Obr. 13: ORP ovlivňující rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice



Pramen: mapový podklad ArcGIS 9.2, Vlastní zpracování

Realizací navržené dopravní veřejně prospěšné stavby rychlostní silnice R35 dojde k výraznému zlepšení pohody obyvatel v obytných územích, kterými prochází stávající silnice I/35. Zejména pro obyvatele měst Vysoké Mýto a Litomyšl, kterými denně projíždí tisíce automobilů. Na průtahu Vysokým Mýtem byla v dubnu roku 2008 naměřena denní intenzita dopravy 18800 vozidel a ve městě Litomyšl dokonce 21400 vozidel za den (Publikace R35, 2010). V případě realizace navrženého dopravního řešení, kdy bude část dopravy převedena na nově vybudovanou příznivěji vedenou rychlostní komunikaci, se výrazně sníží zdravotní rizika obyvatel při současných trasách silnice I/35, procházejících obytnou zástavbou obcí a měst. Plánovaná stavba je hodnocena kladně z hlediska zdravotního vlivu na dotčené obyvatelstvo. Pozitivní ekonomické důsledky budou vycházet především z nárůstu pracovních příležitostí. Výrazně selepší dostupnost významných oblastí cestovního ruchu i samotných sídel v Pardubickém a Olomouckém kraji.

Obr. 14: Průtah silnice I/35 v Litomyšli



Foto: Michal Bubeník, 2010

Obr. 15: Průtah silnice I/35 ve Vysokém Mýtě



Foto: Michal Bubeník, 2010

ORP Vysoké Mýto

Tab. 14: Vybrané ukazatele za správní obvod Vysoké Mýto v letech 2000 - 2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí	41	41	41	40	40	40	40	40	40
Počet částí obcí	87	87	87	87	87	87	87	87	87
Počet katastrů	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Výměra v ha (k 31. 12.)	28183	28183	28183	28181	28191	28186	28186	28186	28185
Podíl v %									
- zemědělské půdy	70,7	70,7	70,6	70,6	70,5	70,4	70,4	70,5	70,5
- lesních pozemků	19,4	19,4	19,4	19,4	19,4	19,5	19,5	19,5	19,5
- zastavěných ploch	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Hustota zalidnění (obyv./km²)	114,1	113,5	113,4	113,4	113,5	114,1	114,4	115,2	115,8
Počet obyvatel (k 31. 12.)	32143	31991	31946	31969	32008	32148	32234	32467	32634
Podíl obyvatel žijících na vesnicích (%)	33,3	33,9	33,8	33,4	33,5	33,5	33,5	33,5	33,4
Podíl obyvatel žijících ve městech (%)	66,7	66,1	66,2	66,6	66,5	66,5	66,5	66,5	66,6
Podíl obyvatel žijících v obci s rozšířenou působností (%)	38,1	37,8	38,0	38,5	38,5	38,7	38,7	38,6	38,6

Pramen: Český statistický úřad, PARDUBICKÝ KRAJ, 2009. Vlastní zpracování

Obvod s rozšířenou působností Vysoké Mýto se rozkládá na 28 185 hektarech a zaujímá tak 6,2 % rozlohy Pardubického kraje. Ve 40 obcích, které tvoří správní obvod, žilo k 31. 12. 2008 celkem 32 634 obyvatel. To představuje 6,3 % obyvatelstva kraje. Hustota zalidnění 115,8 osob/km² je mírně nad krajským průměrem. V řešeném správním území jsou dvě města. Vysoké Mýto a Choceň, ve kterých žije více jak jedna třetina veškerých obyvatel ORP Vysoké Mýto.

ORP Litomyšl

Tab. 15: Vybrané ukazatele za správní obvod Litomyšl v letech 2000 - 2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Počet částí obcí	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Počet katastrů	51	51	51	51	51	51	51	51	51
Výměra v ha (k 31. 12.)	33711	33712	33712	33712	33710	33711	33711	33711	33711
Podíl v %									
- zemědělské půdy	69,3	69,3	69,3	69,2	69,2	69,2	69,1	69,1	69,1
- lesních pozemků	23,1	23,1	23,2	23,2	23,2	23,3	23,3	23,3	23,3
- zastavěných ploch	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3
Hustota zalidnění (obyv./km2)	77,8	77,4	77,6	77,7	77,5	77,6	77,7	78,0	78,7
Počet obyvatel (k 31. 12.)	26241	26082	26156	26189	26116	26171	26207	26284	26517
Podíl obyvatel žijících na vesnicích (%)	60,1	60,7	60,8	61,3	61,3	61,3	61,6	61,7	61,7
Podíl obyvatel žijících ve městech (%)	39,9	39,3	39,2	38,7	38,7	38,7	38,4	38,3	38,3
Podíl obyvatel žijících v obci s rozšířenou působností (%)	39,9	39,3	39,2	38,7	38,7	38,7	38,4	38,3	38,3

Pramen: Český statistický úřad, PARDUBICKÝ KRAJ, 2009. Vlastní zpracování

Území ORP Litomyšl má rozlohu 33711 ha, což představuje 7,5 % rozlohy Pardubického kraje. Ve 35 obcích, které tvoří správní obvod, žilo k 31. 12. 2008 celkem 26 517 obyvatel. Hustota zalidnění 78,7 osob/km² je výrazně pod krajským průměrem. Sídlem správního obvodu je město Litomyšl, které je zde jedinou obcí se statutem města. V Litomyšli žije více než třetina obyvatel z celkového počtu obyvatel ORP.

ORP Svitavy

Tab. 16: Vybrané ukazatele za správní obvod Svitavy v letech 2000 - 2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Počet částí obcí	42	42	40	40	40	40	40	40	40
Počet katastrů	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Výměra v ha (k 31. 12.)	35158	35158	35158	35158	35158	35158	35159	35159	35159
Podíl v %									
- zemědělské půdy	60,9	60,9	60,9	60,9	61,0	60,8	60,7	60,6	60,5
- lesních pozemků	30,3	30,3	30,3	30,3	30,4	30,6	30,6	30,7	30,7
- zastavěných ploch	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Hustota zalidnění (obyv./km2)	89,4	90,3	90,1	90,1	90,1	90,0	90,1	90,2	90,5
Počet obyvatel (k 31. 12.)	31421	31764	31693	31682	31682	31652	31667	31727	31809
Podíl obyvatel žijících na vesnicích (%)	40,7	40,3	40,2	40,2	40,3	40,3	40,2	40,3	40,5
Podíl obyvatel žijících ve městech (%)	59,3	59,7	59,8	59,8	59,7	59,7	59,8	59,7	59,5
Podíl obyvatel žijících v obci s rozšířenou působností (%)	54,9	55,4	55,3	55,0	54,7	54,5	54,4	54,2	54,0

Pramen: Český statistický úřad, PARDUBICKÝ KRAJ, 2009. Vlastní zpracování

Území ORP Svitavy je s rozlohou 35 159 ha čtvrté největší mezi správními obvody v Pardubickém kraji a představuje 7,8 % jeho rozlohy. Ve 28 obcích, které tvoří správní obvod, žilo k 31. 12. 2008 celkem 31 809 obyvatel, to představuje 6,2 % obyvatelstva kraje. Hustota zalidnění 90,5 osob/km² je pod krajským průměrem. V obvodu s rozšířenou působností Svitavy se nachází dvě obce se statutem města. Jsou to Svitavy a Březová nad Svitavou, ve kterých žije téměř šedesát procent obyvatel ORP.

ORP Ústí nad Orlicí

Tab. 17: Vybrané ukazatele za správní obvod Ústí nad Orlicí v letech 2000 - 2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Počet částí obcí	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Počet katastrů	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Výměra v ha (k 31. 12.)	19052	19052	19052	19 051	19 051	19050	19050	19050	19050
Podíl v %									
- zemědělské půdy	58,6	58,6	58,6	58,6	58,6	58,5	58,5	58,5	58,5
- lesních pozemků	32,6	32,6	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7	32,8
- zastavěných ploch	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5
Hustota zalidnění (obyv./km²)	140,4	140,1	140,2	140,4	140,4	140,0	139,9	139,7	139,8
Počet obyvatel (k 31. 12.)	26746	26 690	26 711	26 741	26 740	26 668	26 648	26 614	26635
Podíl obyvatel žijících na vesnicích (%)	38,1	38,1	38,2	38,4	38,6	38,7	38,8	39,4	39,7
Podíl obyvatel žijících ve městech (%)	61,9	61,9	61,8	61,6	61,4	61,3	61,2	60,6	60,3
Podíl obyvatel žijících v obci s rozšířenou působností (%)	56,4	56,5	56,5	56,2	56,1	55,9	55,8	55,3	55,1

Pramen: Český statistický úřad, PARDUBICKÝ KRAJ, 2009. Vlastní zpracování

Území obvodu s rozšířenou působností Ústí nad Orlicí je po Českotřebovsku a Králicku třetí nejmenší v Pardubickém kraji. Rozloha 19 050 ha představuje pouze 4,2 % rozlohy kraje. V 16 obcích, které tvoří správní obvod, žilo k 31. 12. 2008 celkem 26 635 obyvatel. To představuje podíl 5,2 % obyvatelstva kraje. Hustota zalidnění 139,8 osob/km² je po Pardubicku a Českotřebovsku třetí nejvyšší hodnotou v kraji. Ve dvou městech správního území, v Ústí nad Orlicí a Brandýse nad Orlicí žije 60,3 % obyvatel ORP.

ORP Česká Třebová

Tab. 18: Vybrané ukazatele za správní obvod Česká Třebová v letech 2000 - 2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Počet částí obcí	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Počet katastrů	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Výměra v ha (k 31. 12.)	7 962	7 964	7 964	7 969	7 969	7 969	7 969	7 969	7 971
Podíl v %									
- zemědělské půdy	41,8	41,8	41,8	41,7	41,7	41,6	41,6	41,4	41,4
- lesních pozemků	45,3	45,3	45,4	45,4	45,4	45,5	45,5	45,6	45,6
- zastavěných ploch	2,1	2,1	2,0	2,1	2,0	2,0	2,0	2,1	2,0
Hustota zalidnění (obyv./km²)	244,8	242,3	241,0	239,6	239,5	238,3	237,0	236,1	235,6
Počet obyvatel (k 31. 12.)	19 491	19 297	19 193	19 096	19 088	18 992	18 884	18 815	18 782
Podíl obyvatel žijících na vesnicích (%)	12,4	12,5	12,6	12,8	12,7	12,9	13	13,2	13,4
Podíl obyvatel žijících ve městech (%)	87,6	87,5	87,4	87,2	87,3	87,1	87,0	86,8	86,6
Podíl obyvatel žijících v obci s rozšířenou působností (%)	87,6	87,5	87,4	87,2	87,3	87,1	87,0	86,8	86,6

Pramen: Český statistický úřad, PARDUBICKÝ KRAJ, 2009. Vlastní zpracování

Území ORP Česká Třebová je nejmenším správním obvodem v Pardubickém kraji. S 7 971 ha zaujímá pouze 1,8 % z celkové rozlohy kraje. V pěti obcích, které tvoří celé správní území, žilo k 31. 12. 2008 celkem 18 782 obyvatel. To znamená podíl 3,6 % z celkového počtu kraje. ORP Česká Třebová má hustotu zalidnění 235,6 osob/km². To je ve srovnání s krajským průměrem hodnota dvojnásobná a zároveň druhá nejvyšší po Pardubicku. Typická je zde koncentrace obyvatelstva v sídle správního území. Ve městě Česká Třebová, které je zároveň jedinou obcí se statutem města ve správním obvodu žije 86,6 % veškerých obyvatel obvodu.

ORP Moravská Třebová

Tab. 19: Vybrané ukazatele za správní obvod Moravská Třebová v letech 2000 - 2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí	33	33	33	33	33	33	33	33	33
Počet částí obcí	61	62	62	62	62	62	62	62	62
Počet katastrů	58	58	58	58	58	58	58	58	58
Výměra v ha (k 31. 12.)	41730	41730	41730	41 729	41 726	41 726	41 729	41 730	41729
Podíl v %									
- zemědělské půdy	55,3	55,3	55,3	55,3	55,2	55,1	55,1	55,0	55,0
- lesních pozemků	37,3	37,3	37,3	37,3	37,3	37,4	37,4	37,5	37,5
- zastavěných ploch	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Hustota zalidnění (obyv./km ²)	66,5	66,4	66,1	66,0	65,8	65,6	65,4	65,4	65,2
Počet obyvatel (k 31. 12.)	27767	27 710	27 581	27 542	27 441	27 365	27 293	27 300	27 201
Podíl obyvatel žijících na vesnicích (%)	48	47,9	48,1	48,1	48,3	48,3	48,4	48,7	48,9
Podíl obyvatel žijících ve městech (%)	52,0	52,1	51,9	51,9	51,7	51,7	51,6	51,3	51,1
Podíl obyvatel žijících v obci s rozšířenou působností (%)	41,9	41,9	41,6	41,4	41,1	41,1	41,0	40,8	40,5

Pramen: Český statistický úřad, PARDUBICKÝ KRAJ, 2009. Vlastní zpracování

Území ORP Moravská Třebová je druhým největším správním obvodem Pardubického kraje. Rozlohou 41 729 ha zaujímá 9,2 % území kraje. V 33 obcích, které tvoří správní obvod, žilo k 31. 12. 2008 celkem 27 201 obyvatel (5,3 % obyvatelstva kraje). Hustota zalidnění 65,2 osob/km² je v Pardubickém kraji druhá nejnižší. V ORP se nachází dvě obce se statutem města. Jsou to Moravská Třebová a Jevíčko, ve kterých žije polovina veškerých obyvatel správního obvodu.

5.7 Význam rychlostní silnice R35 pro ekonomický rozvoj území

Význam rychlostní silnice pro ekonomický rozvoj se projeví v celém území Pardubického a Olomouckého kraje. Především pro Pardubický kraj, který je nedostatečně napojen na evropskou silniční síť a chybí v něm odpovídající připojení na sousední kraje, je rychlostní silnice nepostradatelná. Současná nedostupnost kraje po dálnici a chybějící čtyřproudové rychlostní silnice řadí Pardubický kraj mezi regiony s nejnižší dopravní dostupností v ČR. Tato dopravní nedostupnost primárně ovlivňuje vstup zahraničních investorů a celkový ekonomický rozvoj území. Pozitivní ekonomické důsledky budou vycházet především z nárůstu pracovních příležitostí, zefektivnění a zrychlení dojížděky do škol a za prací, zlepšené dostupnosti významných oblastí cestovního ruchu a krajských center v Pardubickém, ale i Olomouckém kraji.

Kvalitní dopravní síť, která Pardubickému kraji tolik chybí, pomůže k rozvoji a konkrétnímu naplnění vztahů mezi nejrůznějšími subjekty z oblasti veřejné správy, školství a mnoha dalších. Přinese spolupráci s tuzemskými i se zahraničními partnery, způsobí kladné efekty, které se projevují ve zkvalitnění fungování těchto subjektů a institucí.

Pardubický kraj usiluje o rozšíření a modernizaci své základní dopravní infrastruktury tak, aby se zlepšilo vnější napojení kraje na ostatní regiony České republiky. Urychlená dostavba rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice zmírní nevýhody geografické polohy periferních částí kraje, ve kterých je největší nezaměstnanost. Za jeden z klíčových cílů v této oblasti kraj považuje napojení dálnice D11 na rychlostní komunikaci R35. Dostavba silnice umožní propojit analyzovanou oblast s hlavním městem Praha nepřetržitě po rychlostních silnicích a dálnicích. To napomůže zatraktivní řešeného území. Stane se zajímavým pro turisty v oblasti cestovního ruchu. Pro ekonomický rozvoj území je dále nutná výstavba silničních obchvatů měst a zlepšení technického stavu regionálních i místních komunikací. Stejný důraz bude kladen také na zlepšení technické a informační infrastruktury v kraji. Zároveň však musí být řešení optimalizace technické a dopravní obslužnosti území kraje v souladu s ochranou životního prostředí.

Pro analyzované území rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice je nezbytně nutné stabilizovat konečnou trasu silnice R35, protože neujasněnost této problematiky má zásadní dopady nejen na ekonomický rozvoj území, ale i na další nezbytně nutné dopravní stavby navazující sítě silnic nižších tříd, které řeší dopravní obsluhu území. Neustálé dohady a protesty občanských iniciativ celý projekt zpomalují. Po zprovoznění úsek rychlostní silnice R35 převezme podstatnou část dopravní zátěže ze současné trasy silnice I/35 a bude významným přínosem pro kvalitní napojení území na dálniční síť České republiky. Na současné trase silnice I/35 zůstane však podstatná část regionální dopravy, která zajišťuje dopravní obsluhu osídlení v navazujícím území. Nutností tudíž bude realizace obchvatových tras, zejména v prostoru větších měst. Vzájemný podíl dopravy na současné a nové trase je závislý právě na poloze výsledné varianty rychlostní silnice R35, z níž následně vyplyne potřebný rozsah úprav trasy stávající.

5.8 SWOT analýza rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice

Cílem SWOT analýzy úseku rychlostní silnice R35 Vysoké Mýto – Mohelnice je uspořádat poznatky v analyzovaném území, pojmenovat současné silné a slabé stránky stavby rychlostní komunikace R35 a její následné vlivy a dopady na území kterým prochází. Dále se pokusím odhadnout příležitosti a hrozby, které se mohou v budoucnu v problematice stavby R35 projevit. Strategie pro rozvoj dopravní infrastruktury řešeného území v úseku Vysoké Mýto - Mohelnice, kterou umožní stavba rychlostní silnice R35 je zaměřit se na rozvoj silných stránek a zároveň co nejvíce eliminovat slabé stránky. Příležitosti a hrozby se odvozují od silných a slabých stránek. Pro zlepšení situace v analyzované oblasti je důležité využít co nejvíce příležitostí a zároveň překonat a odvrátit možné hrozby. Porovnání jednotlivých částí SWOT analýzy pojmenuje cíle a opatření, které je potřeba naplnit pro realizaci rychlostní silnice R35 a ukáže přínos stavby komunikace pro řešené území.

S	Silné stránky
S1	- výhodná geografická poloha Pardubického kraje
S2	- označení R35 za prioritu v plánech na dostavbu české dálniční sítě
S3	- podepsání Memoranda o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice, podepsané v březnu 2006 mezi Ministerstvem dopravy a Pardubickým krajem
S4	- jmenování vládního zmocněnce pro liniovou výstavbu rychlostní silnice R35
S5	- potvrzení jižní varianty vedení rychlostní silnice R35 Pardubickým krajem jako konečné
S6	- existence komunikace I/35 jako případné doprovodné komunikace
S7	- existence zrekonstruovaných úseků na stávající silnici I/35, které se pro potřebu R35 pouze rozšíří na čtyřproudé
S8	- schválená jižní varianta zčásti kopíruje koridor stávající komunikace R35
S9	- jižní varianta koridoru silnice R35 je obsažena ve schváleném územním plánu velkého územního celku Pardubického kraje
S10	- R35 je součástí doplňkového tahu E442 evropské sítě E-silnic

W	Slabé stránky
W1	- absence dálnic a rychlostních silnic v celém Pardubickém kraji
W2	- nedostatečné napojení řešeného území na dálniční síť ČR
W3	- nekonečné diskuze o variantách rychlostní silnice R35 a občanské iniciativy bojující proti navržené variantě
W4	- vrácení dokumentace EIA potvrzené jižní varianty k přepracování ministerstvem životního prostředí
W5	- nevypořádané vlastnické vztahy silniční sítě a pozemků
W6	- špatná legislativa ČR, nelze zrychlit proces přípravy výstavby rychlostních silnic a dálnic
W7	- současná problematická dostupnost a obslužnost sídel řešeného území
W8	- vysoká intenzita dopravy na některých úsecích stávající silnice I/35
W9	- vysoká intenzita dopravy na průtazích měst a obcí v řešeném území
W10	- neexistující obchvaty měst
W11	- nejistý začátek stavby R35
W12	- vedení schválené jižní trasy geologicky složitým územím Mladějovského vrchu

O	Příležitosti
O1	- napojení úseku rychlostní silnice R35 u Hradce Králové na dálnici D11 do Prahy
O2	- napojení jednotlivých mikroregionů na nadregionální a mezinárodní síť silničních komunikací
O3	- propojení Libereckého, Královohradeckého, Pardubického a Olomouckého kraje jednotnou sítí rychlostní silnice. - význam vzájemné spolupráce
O4	- zkvalitnění dostupnosti a obslužnosti řešeného území v rámci ČR i krajů
O5	- vytvoření podmínek pro ekonomický rozvoj včetně cestovního ruchu a zkrácení jízdních dob
O6	- snížení nezaměstnanosti, území se stane zajímavým pro zahraniční investory
O7	- využití finanční podpory EU
O8	- vymisťování tranzitní nákladní dopravy z intra-villánů obcí
O9	- zlepšení životního prostředí a bezpečnosti obyvatel v obcích analyzovaného úseku
O10	- snížení nehodovosti v analyzovaném úseku
O11	- zvýšení atraktivity území

T	Hrozby
T1	- nedostatek finančních prostředků na budování a modernizaci dopravní infrastruktury
T2	- ne zahájení stavby z majetkoprávních a finančních důvodů
T3	- stálý růst počtu automobilů, dopravní kolaps na stávající silnici I/35
T4	- rostoucí koncentrace silniční dopravy spojená se zvyšováním hlukové zátěže obyvatel a s negativním vlivem na životní prostředí
T5	- zvyšování spotřeby fosilních paliv
T6	- znečištění vodních zdrojů a narušení krajinného rázu území
T7	- protesty ekologů a občanských iniciativ
T8	- vystěhování obyvatel do atraktivnějších oblastí ČR
T9	- zhoršení ekonomické situace, zvýšení nezaměstnanosti

Rychlostní silnice R35 je prioritou v dostavbě dálniční sítě České republiky. Zprovoznění komunikace R35 umožní hospodářský rozvoj. Zlepší se dostupnost a obslužnost analyzovaného území, dojde ke zkrácení jízdních dob obyvatel do krajských center a území se stane zajímavým z hlediska cestovního ruchu. Region se stane atraktivním pro případné zahraniční investory, což sníží nezaměstnanost a zabrání se hrozbě odlivu obyvatel, kteří se z regionu stěhují za prací. Dostavbou rychlostní silnice selepší životní prostředí a bezpečnost obyvatel v analyzovaném úseku. Stávající silnice I/35 je totiž přetížená dopravní intenzitou a přímo prochází několika obcemi a městy. Zprovozněním rychlostní silnice R35 dojde k úbytku nehodovosti a celkovému zlepšení pohody obyvatel regionu.

5.9 Postoj městských úřadu k problematice rychlostní silnice R35 v úseku

Vysoké Mýto – Mohelnice

Bakalářská práce se v rámci dopravně–geografické analýzy rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice věnuje názorům městských úřadů, kterých se problematika plánované komunikace primárně dotýká. Na otázky odpovídali zástupci městských úřadů z Vysokého Mýta, Litomyšle, Svitav, Moravské Třebové, Ústí nad Orlicí a České Třebové.

Vybrané městské úřady byly navštíveny v rámci terénního šetření stávající silnice I/35. Šetření proběhlo za účelem obohacení bakalářské práce o názory městských zastupitelů, kteří se o dopravní situaci území dnes a denně zabývají.

Tab. 20: Dotazování představitelů městských úřadů

Představitel	Pozice	Městský úřad
Mgr. Vladimír Běloušek	vedoucí Odboru dopravních a občanských agend	Vysoké Mýto
Ing. Pavel Jiráň	vedoucí Odboru místního hospodářství	Litomyšl
Ing. Miroslav Doseděl	vedoucí Odboru dopravy	Svitavy
Jaroslav Ešpandr	vedoucí Odboru dopravy a silničního hospodářství	Ústí nad Orlicí
Ing. Tomáš Hájek	vedoucí Odboru dopravy	Česká Třebová
Ing. Petr Václavík	vedoucí Odboru dopravy	Moravská Třebová

Pramen: Vlastní zpracování

Kterou variantu plánované rychlostní silnice R35 podporujete, prosazujete?

Na otázku odpověděl vedoucí odboru dopravy města Moravská Třebová pan Ing. Petr Václavík takto: „Z navrhovaných variant město Moravská Třebová vždy souhlasilo a podporovalo jižní variantu. Tento návrh je ekonomičtější a vystihuje historicky danou spádovost. Myslíme si, že bude i snadnější proces stavebního řízení (výkupy pozemků, chráněné krajinné oblasti apod.).“ S tímto názorem souhlasí i vedoucí odboru dopravy města Svitavy pan Ing. Miroslav Doseděl, pro kterého v současné době existuje již jen jedna varianta vedení koridoru. Schválená jižní varianta, kterou jako město podporovali. Jižní variantu podporovali také představitelé měst Litomyšl a Vysoké Mýto. Mgr. Vladimír Běloušek, vedoucí Odboru dopravních a

občanských agend ve Vysokém Mýtě uvedl, že ostatní plánované varianty neměly dostatečně přímý průběh a byly vedeny nesmyslně.

Opačný názor zastává vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství města Ústí nad Orlicí pan Jaroslav Ešpandr, který uvedl, že město podporovalo opoziční severní trasu koridoru. Prohlásil, že schválená trasa nebude mít pro Ústí nad Orlicí téměř žádný význam pokud nebudou vybudovány přivaděče z komunikace R35. Také Česká Třebová byla zastáncem severní varianty, která vedla blíže k městu. Podle pana Ing. Tomáše Hájka, vedoucího odboru dopravy města České Třebové je ale především důležité, aby rychlostní komunikace vůbec vznikla. Uvedl: „Na rozvoj regionu bude mít pozitivní dopad i schválená varianta R35.“

Co pro vaše město bude znamenat vybudování rychlostní silnice z ekonomického hlediska?

Odpovědi na tuhle otázku se příliš nelišily. Všichni zastupitelé si myslí, že komunikace může přinést pozitivní dopad. Podle Ing. Tomáše Hájka, vedoucího odboru dopravy města České Třebové by komunikace R35 měla mít zásadní význam pro zrychlení silniční dopravy směrem od západu (Pardubice, Praha) a severozápadu (Mladá Boleslav, Hradec Králové) na východ. Pro všechny sídla bude rychlostní silnice znamenat rychlejší přístup do okolních velkých měst. Tím se zvýší pracovní příležitosti pro lidi z regionu,lepší se dostupnost center pro potenciální investory. Dále dojde ke zvýšení turistického ruchu a atraktivity regionu.

Co pro vaše město bude znamenat vybudování rychlostní silnice z hlediska bezpečnosti obyvatel a životního prostředí?

Zejména pro města, které leží na stávající silnici I/35, je z hlediska bezpečnosti obyvatel rychlostní silnice R35 důležitá. Mgr. Vladimír Běloušek z městského úřadu Vysoké Mýto uvedl: „Znamenalo by to nesporně velkou úlevu od kolon kamionové i ostatní automobilové dopravy, snížení exhalací a rizik bezpečnosti silničního provozu.“ Pro města Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou bude komunikace znamenat odklonění části dopravy. To ulehčí obyvatelům měst i okolních obcí.

Co je podle Vás hlavní důvod, že je prioritní státní dopravní stavba rychlostní silnice R35 pouze v plánech? S důrazem na úsek Vysoké Mýto – Mohelnice.

Dotazování se shodli na názoru, že příčinou je neschopnost vlády a krajských zastupitelstev. Vedoucí odboru dopravy města Moravská Třebová pan Ing. Petr Václavík uvedl, že na vině je vedení některých měst, které vyvolaly diskuze o možných trasách i přes původně schválený územní plán kraje. Podle pana Ing. Tomáše Hájka, vedoucího odboru dopravy města Česká Třebová, je příčinou neschopnost státního aparátu sehnat prostředky na financování prioritních staveb, jakými dálnice a rychlostní komunikace bezesporu jsou.

Jak vnímáte dopravní dostupnost, obslužnost Vašeho města z hlediska České republiky?

Vedoucí odboru dopravy města Moravská Třebová pan Ing. Petr Václavík na otázku odpověděl, že dopravní dostupnost Moravské Třebové je závislá zejména na jediné silnici I/35, což je poznat hlavně ve vyjimečných stavech, jakým je například zimním období, kdy sněhová kalamita a časté kolize odříznou dočasně region od okolí. Naopak vedoucí odboru dopravy města Svitavy pan Ing. Miroslav Doseděl prohlásil, že není mnoho měst s tak dobrou dopravní dostupností. Uvedl: „Svitavy jsou na křižovatce několika významných komunikací i železničního koridoru.” Ostatní řešená města považují dopravní dostupnost za nedostatečnou. Vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství města Ústí nad Orlicí pan Jaroslav Ešpandr si myslí, že špatná dopravní dostupnost města je největší překážkou v rozvoji řešeného území.

Máte, jako město kompetence zasahovat do plánů výstavby? Případně, zúčastňujete se jednání o problematice rychlostní silnice R35?

Vedení všech oslovených měst se pravidelně zúčastňuje jednání o rychlostní silnici R35. Podle pana Ing. Tomáše Hájka, vedoucího odboru dopravy města Česká Třebová mají města a obce možnost připomínkovat trasu v rámci svých územních plánů, což je běžný postup každého schvalovacího procesu ve stavebnictví. Vedoucí odboru dopravy města Svitavy pan Ing. Miroslav Doseděl prohlásil, že město kromě územního plánu nezasahuje do plánů výstavby. Uvedl: „Za plán výstavby odpovídá stát

a Ředitelství silnic a dálnic ČR.” Zastupitelé měst se shodli v názoru, že nemají kompetenci zasahovat do rozhodnutí o pokračování stavby.

Zkuste odhadnout, kdy se obyvatelé Vašeho města projedou do Krajského města (Pardubice, Olomouc) plynule po rychlostní silnici R35?

Odpovědi na závěrečnou otázku představují spíše přání a odhad jednotlivých zastupitelů. Dotazovaní pánové se považují za pesimisty. Mgr. Vladimír Běloušek z městského úřadu Vysoké Mýto uvedl, že problematika R35 je aktuální již několik let, ale postup směrem k samotné stavbě je minimální. „V plynulou rychlostní silnici R35 už ani moc nevěřím,“ uvedl. Představitelé městských úřadů z Litomyšle, Ústí nad Orlicí, Svitav a Moravské Třebové odhadli dokončení stavby na rok 2025. Podle pana Ing. Tomáše Hájka, vedoucího odboru dopravy města České Třebové se obyvatelé řešeného území dostanou plynule do krajských center mezi roky 2030 – 2040.

Z odpovědí vedoucích zaměstnanců jednotlivých městských úřadů lze vypozařovat jistá soudržnost. Kvalitní dopravní infrastruktura v řešeném území chybí. I přes neshody v trasování koridoru si představitelé přejí co nejrychlejší dobudování rychlostní silnice R35. Shodují se na přínosu komunikace, která zlepší dopravní dostupnost, životní prostředí a pohodu obyvatel. Největší problém vidí v nedostatečném finančním pokrytí a v neschopnosti dosavadních vlád a krajských orgánů, které problematiku řeší zdlouhavě a nedostatečně. Oslovení představitelé jsou v otázce dobudování rychlostní silnice R35 spíše skeptičtí i z toho důvodu, že nemají pravomoce projekt R35 někam posunout. Města spíše přihlížejí a čekají, jak celá situace dopadne.

6 Závěr

Dopravní infrastruktura po revoluci v roce 1989 byla nevyhovující. Ale za posledních 20 let se situace výrazně zlepšila. Zejména po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 výstavba dopravních staveb několikanásobně vzrostla. Na rozvoj dopravní infrastruktury jsou čerpány prostředky z fondů Evropské unie. Díky Operačnímu programu Doprava budou na plánované dopravní projekty do roku 2013 čerpány finanční prostředky od Evropské unie. V současné době je v České republice vybudována přibližně polovina potřebné sítě dálnic a rychlostních silnic. Budoucí rozvoj dálniční infrastruktury, bez možnosti využití prostředků z fondů Evropské unie je nejistý. V minulých letech Česká republika financovala dopravní stavby z financí získaných privatizací státních podniků. Bohužel v dnešní době, kdy je většina státních podniků rozprodána, se s těmito finančními prostředky nedá příliš počítat. Další rozvoj dopravní infrastruktury bude záležet na rozhodnutích budoucích vlád a strategii jejich dopravní politiky.

Dopravně-geografická analýza rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice ukázala, že dobudování rychlostní silnice R35 v řešeném úseku Vysoké Mýto – Mohelnice je pro hospodářský rozvoj regionu potřebný. Analyzovaná oblast zahrnuje převážně území Pardubického kraje. Pardubickému kraji chybí odpovídající připojení na sousední regiony a má zcela nedostatečné propojení na evropskou silniční síť. Na území kraje je postavený pouze 3 kilometry dlouhý úsek z plánované rychlostní silnice R35 a tato skutečnost řadí kraj mezi území s nejnižší dopravní dostupností v republice. Nedostupnost regionu po silnici dálničního typu je výrazným omezením pro vstup zahraničních investorů a je překážkou ekonomického rozvoje území. To je nepříjemnost zejména pro periferní části regionu v podhorských oblastech, kde je vysoká nezaměstnanost. Vybudováním rychlostní silnice R35 se zatraktivní území regionu alepší se pohoda obyvatel obcí, kterými prochází stávající dopravní intenzitou přetížená silnice I/35. Z hlediska přiblížení výstavby rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice je důležité schválení konečné varianty vedení koridoru územím. Schválená varianta je v mnoha aspektech nejlepší možností. Bohužel se zdá, že konečná varianta bude muset překonat ještě řadu překážek. Protesty občanských iniciativ, ekologů a zastupitelstev měst, které leží daleko od plánované trasy jsou stále aktuální.

Podle plánů Ředitelství silnic a dálnic České republiky by stavební proces v řešeném úseku komunikace R35 měl začít mezi lety 2014 – 2016. V bakalářské práci dotazování vedoucí představitelé městských úřadů, kterých se plánovaná rychlostní silnice R35 v úseku Vysoké Mýto – Mohelnice primárně týká, vyjádřily k plánovanému začátku stavebních procesů spíše skeptický postoj. Budoucnost téhle pro stát prioritní komunikace je tedy značně nejistá.

SUMMARY

The goal of this bachelor thesis is to analyze the condition of traffic-speed roads in Czech Republic with special focus on problems of the R35 highway. In the work I describe the development of motorways and highways in Czech Republic from 1989, when took place essential changes in Czech political system. I also focus on the present and future development of transport infrastructure influenced by the transport politics in Czech Republic.

The main part of my work is transport-geographical analysis of traffic-speed road R35 in section Vysoké Mýto - Mohelnice. Commissioning of this section will allow economical growth of this region. The availability and serviceability here will become better and according to that whole region will become much more interesting in point of tourism. Thanks to the development of the transport infrastructure will this region become much more attractive for foreign investors too. Studied area is physical-geographically characterized. The important point is the analysis of the proposed options of routing traffic-speed road R35. The proposed options are compared in terms of environmental impact, the settlement structure and economic development of the territory.

In the work I present the views of the leading manager of the project Highway R35, who has commented the future of transport network in Czech Republic and also the current status of the project traffic-speed road R35 in section Vysoké Mýto - Mohelnice. The whole project in section between Vysoké Mýto and Mohelnice is being planned also according to the opinion of political leaders in local cities, that are near or directly in this area.

Key words: transport-geographical analysis, section Vysoké Mýto – Mohelnice, traffic-speed road, economic development, motorways and highways, availability

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Adamec, Vladimír a kolektiv, Doprava, zdraví a životní prostředí, Praha, Grada, 2008, 160 s

Mírvald, Stanislav, Geografie dopravy 1, Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2000, 67 s.

Demek, Jaromír, Mackovčín, Peter a kolektiv, Hory a nížiny, Brno: AOPK ČR, 2006, 580 s.

Křivda, Vladislav, Folprecht, Jan, Olivková, Ivana, Dopravní geografie 1, Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2006, 158 s.

Publikace o Rychlostní silnici R35, Praha, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010, 36 s

Ročenka Dopravy 2008, Praha, Ministerstvo dopravy ČR, 2009

Ročenka Dopravy 2004, Praha, Ministerstvo dopravy ČR, 2005

Ročenka Dopravy 2002, Praha, Ministerstvo dopravy ČR, 2003

Silnice a dálnice v České republice 2009, Praha, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010, 21 s.

Internetové zdroje

České dálnice, [online]. Poslední aktualizace 30.3.2010 [cit 2010-13-04]. Dostupné z:

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

Dálnice, [online]. Poslední aktualizace 14.10.2009 [cit 2010-07-04]. Dostupné z:

<<http://www.dalnice.com/r/r35/r35.htm>>

Dálnice za 20 let, [online]. Poslední aktualizace 02.04.2010 [cit 2010-02-04].

Dostupné z: <<http://www.dalniceza20let.cz/Zprovoznene-useky.html>>

Dopravní fakulta ČVUT Praha, studie zaměřená na výběr koridoru R35, [online].

Poslední aktualizace 02.04.2010 [cit 2010-02-04].

Dostupné z: <<http://www.r35.ecn.cz/studie/cvut-R35-dub03.htm>>

Dopravní politika České republika na léta 2005 – 2013 – BusinessInfo.cz [online],

Poslední aktualizace 23.04.2003 [cit. 2010-04-11]

Dostupné z <<http://www.businessinfo.cz/cz/files/file5667.pdf>>

- GEPARDI - Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury cz [online].
Poslední aktualizace 05.04.2009 [cit 2010-04-05]
Dostupné z: <<http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/GEPARDI/GEPARDI.htm>>
- Harmonogram přípravy a výstavby rychlostní silnice R35 [online].
Poslední aktualizace 26.04.2010 [cit 2010-04-26]
Dostupné z: <<http://www.r35.eu/>>
- Charakteristika Pardubického kraje (údaje za rok 2008), SÚ Pardubický kraj [online].
Poslední aktualizace 07.04.2010 [cit 2010-04-08] Dostupné z:
<http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_pardubického_kraje>
- Informační systém EIA [online]. Poslední aktualizace 12.11.2009 [cit 2010-04-06]
Dostupné z: <http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jp?view=eia_cr&id=MZP136>
- Ministerstvo dopravy České republiky, [online]. Poslední aktualizace 04.05.2010
[cit 2010-04-05]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>
- Pardubický kraj [online]. Poslední aktualizace 15.04.2010 [cit 2010-04-15] Dostupné z:
<<http://www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=3963&category=&>>
- Rychlostní silnice R35 v Pardubickém kraji [online]. Poslední aktualizace 07.03.2010
[cit 2010-03-28]
Dostupné z: <<http://www.r35.ecn.cz/index2.php?pg=compar&lap=3>>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Poslední aktualizace 02.04.2010 [cit 2010-02-04]
Dostupné z: <<http://www.rsd.cz/>>

SEZNAM ZKRATEK

ŘSD ČR = Ředitelství silnic a dálnic České republiky

MD ČR = Ministerstvo dopravy České republiky

MŽP ČR = Ministerstvo životního prostředí České republiky

OP Doprava = Operační program Doprava

GEPARDI = Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury

EU = Evropská unie

SFDI = Státní fond dopravní infrastruktury

ČVUT Praha = České vysoké učení technické Praha

ÚP VÚC = Územní plán velkých územních celků

CHOPAV = Chráněná oblast akumulace vod

ORP = Obec s rozšířenou působností

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Vzor dotazníků pro představitele městských úřadů

Příloha 2: Seznam katastrálních území v trase rychlostní silnice R35 v úseku
Vysoké Mýto - Mohelnice

Příloha 3: Varianty R35 v úseku Ostrov – Staré město

Příloha 4: Dálniční síť v České republice k 31.12. 1989

Příloha 5: Dálniční síť v České republice k 31.12. 2009

Příloha 6: Předpokládaný postup výstavby silnic a dálnic v Olomouckém kraji

Příloha 7: Vývoj počtu motorových silničních vozidel od roku 1994 do roku 2008

Příloha 8: Vývoj celkové emise oxidu uhličitého z dopravy v ČR mezi roky 1995 - 2008

Příloha 9: Zastoupení jednotlivých druhů dopravy na produkci oxidu uhličitého
v roce 1995 a 2008

Příloha 10: Celková emise z dopravy (tis. t)

Příloha 1: Vzor dotazníků pro představitele městských úřadů

Michal BUBENÍK
Univerzita Palackého v Olomouci
Přírodovědecká fakulta, obor Regionální geografie

**Dopravně-geografická analýza rychlostní silnice R35 v úseku
Vysoké Mýto - Mohelnice**

Moravská Třebová:

Ing. Petr Václavík
Vedoucí odboru dopravy
Email: pvaclavik@mtrebova.cz

Svitavy:

Jitka Vodvářková
Odbor dopravy, úsek silničního hospodářství
Email: jitka.vodvarkova@svitavy.cz

Litomyšl:

Ing. Pavel Jiráň
Vedoucí odboru místního hospodářství
Email: pavel.jiran@litomysl.cz

Vysoké Mýto:

Mgr. Vladimír Běloušek
Vedoucí Odboru dopravních a občanských agend
Email: vladimir.belousek@vysoke-myto.cz

Ústí nad Orlicí:

Jaroslav Ešpandr
Vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství
Email: espandr@muuo.cz

Česká třebová:

Ing. Tomáš Hájek
Vedoucí oboru dopravy
Email: tomas.hajek@ceska-trebova.cz

Poděkování:

Chtěl bych Vám ještě jednou poděkovat za vřelé přijetí ve Vašich městech, za kladné přijetí mé žádosti o pomoc a za Vaše odpovědi, děkuji.

Michal Bubeník

1) Kterou variantu plánované rychlostní silnice R35 podporujete, prosazujete? Proč, jak? A co je pro Vás nevyhovující na ostatních variantách?

2) Co pro vaše město bude znamenat vybudování rychlostní silnice z ekonomického hlediska? (makroregionální, regionální význam)

3) Co pro vaše město bude znamenat vybudování rychlostní silnice z hlediska bezpečnosti obyvatel a životního prostředí?

4) Co je podle Vás hlavní důvod, že je prioritní státní dopravní stavba rychlostní silnice R35 pouze v plánech? S důrazem na úsek Vysoké Mýto – Mohelnice.

5) Jak vnímáte dopravní dostupnost, obslužnost Vašeho města z hlediska České republiky?

6) Máte, jako město kompetence zasahovat do plánů výstavby? Případně, zúčastňujete se jednání o problematice rychlostní silnice R35?

7) Zkuste odhadnout, kdy se obyvatelé Vašeho města projedou do Krajského města (Pardubice, Olomouc) plynule po rychlostní silnici R35?

Příloha 2: Katastrální území obcí v trase rychlostní silnice R35 v úseku
Ostrov - Mohelnice

Pardubický kraj	
Bohuňovice u Litomyšle	Nová ves u Moravské Třebové
Cerekvice nad. Loučnou	Opatov v Čechách
Čistá u Litomyšle	Opatovec
Dětrichov	Opočno nad Labem
Dětrichov u Svitav	Ostrov
Dětrichov u Moravské Třebové	Pekla
Džbánov u Vysokého Mýta	Petrušov
Hrušová	Prklišov
Janov u Litovle	Radišov
Janovičky u Zámrsku	Řidký
Kornice	Sedliště u Litomyšle
Kunčina	Staré město u Mor. Třebové
Lány u Litomyšle	Stradou
Litomyšl	Strakov
Městec	Tržek u Litomyšle
Mikuleč	Třebařov
Mladějov na Moravě	Vraclav
Moravská Třebová	Vysoké Mýto
Moravský Lačnov	Zahrad'
Nedošín	Zámorsk

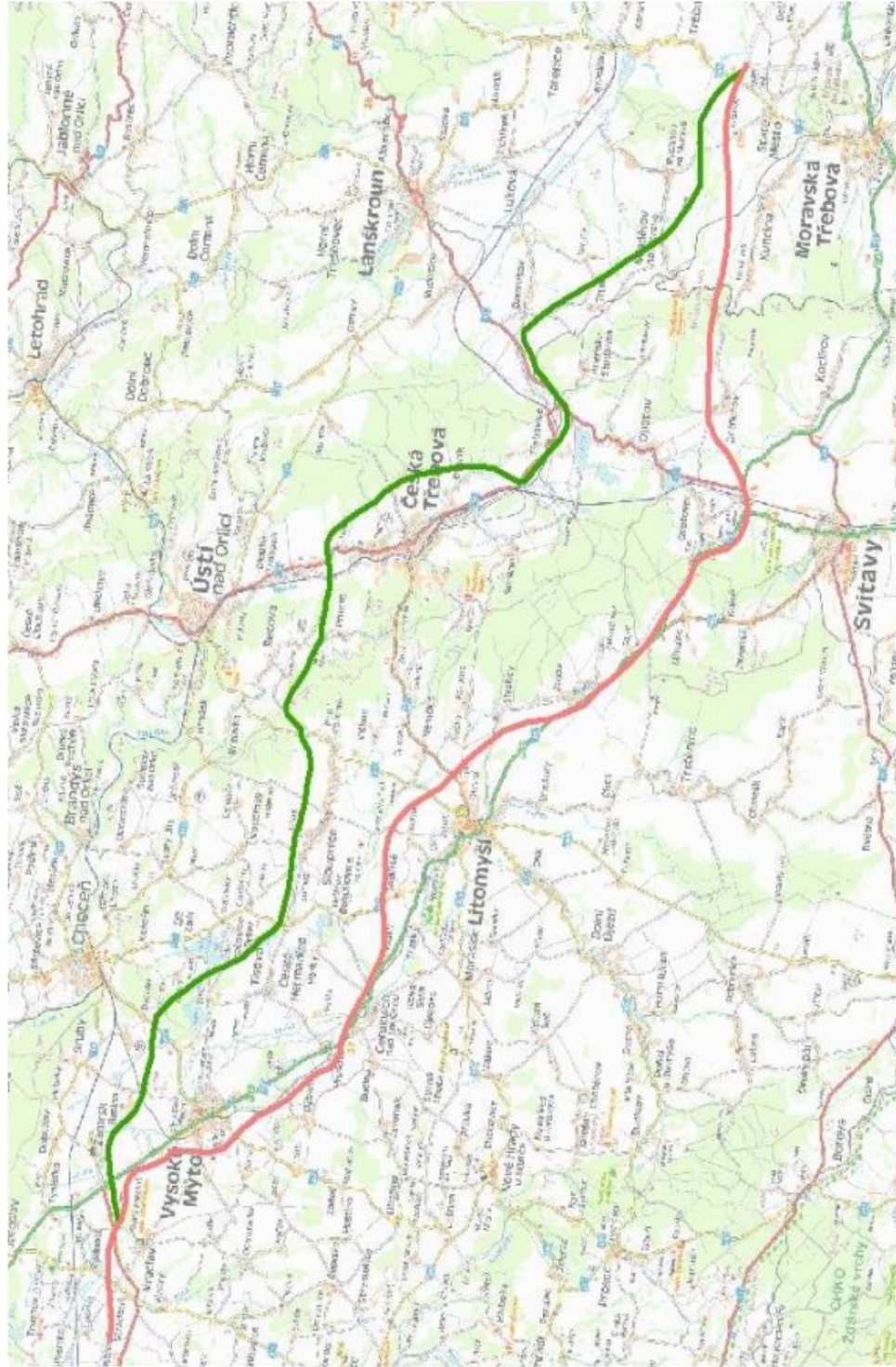
Pramen: Publikace o R35, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010

Olomoucký kraj	
Javoří u Maletína	Mírovíček
Krchleby	Moravičany
Křemačov	Podolí
Loštice	Řepová
Libivá	Starý Maletín
Mírov	Újezd u Mohelnice

Pramen: Publikace o R35, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010, Vlastní zpracování

Příloha 3: Varianty R35 v úseku Ostrov – Staré město

VARIANTY R35 V ÚSEKU OSTROV - STARÉ MĚSTO



Michal BUBENÍK
Šumperk 2010
Publikace o R35; RSD, 2010
Vlastní zpracování

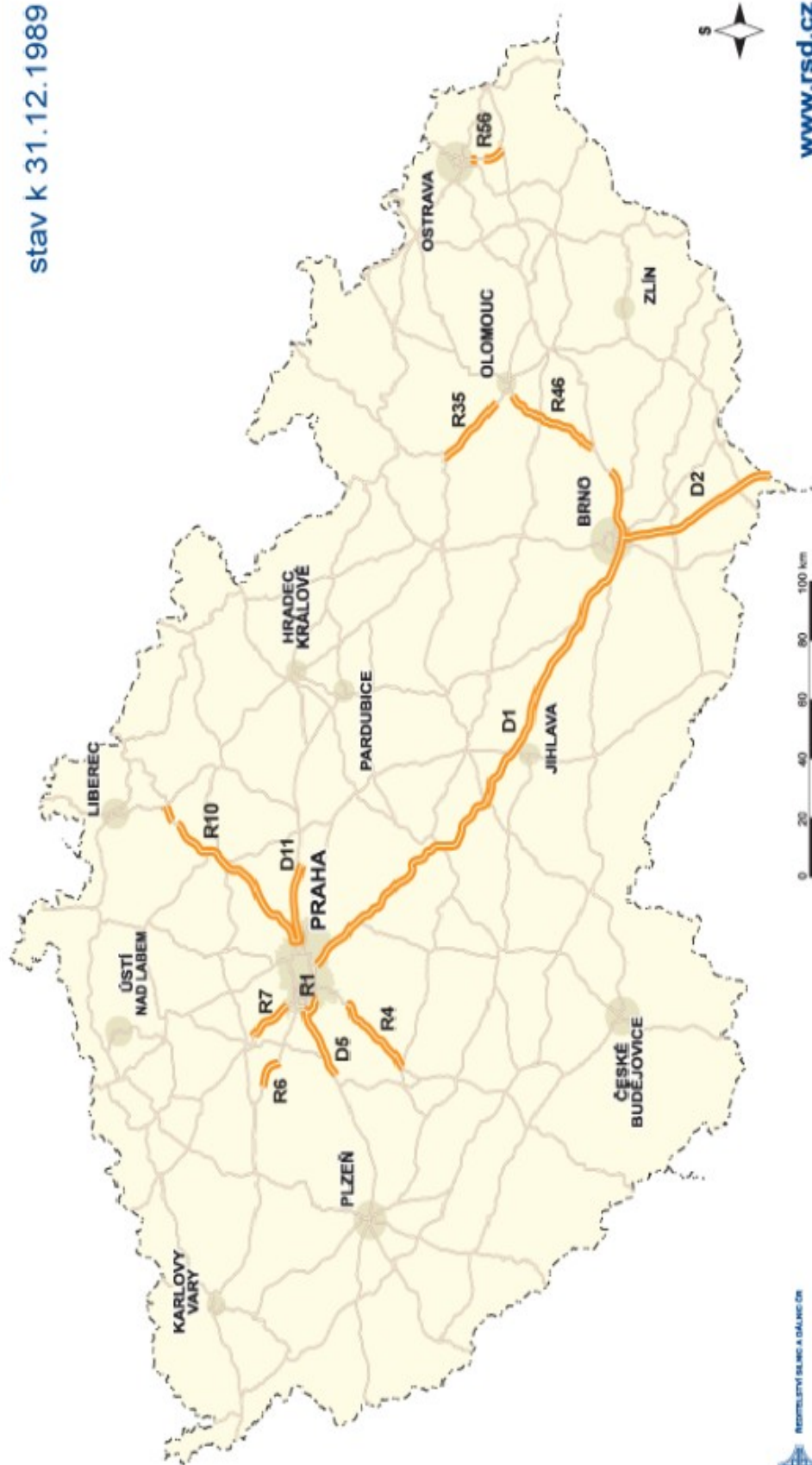
Příloha 4: Dálniční síť v České republice k 31.12. 1989

-  Dálnice a rychlostní silnice v provozu
-  Silnice I. třídy



Dálniční síť

stav k 31.12.1989



MINISTERSTVO DOPRAVY A INFRASTRUKTURY ČR



www.rsd.cz

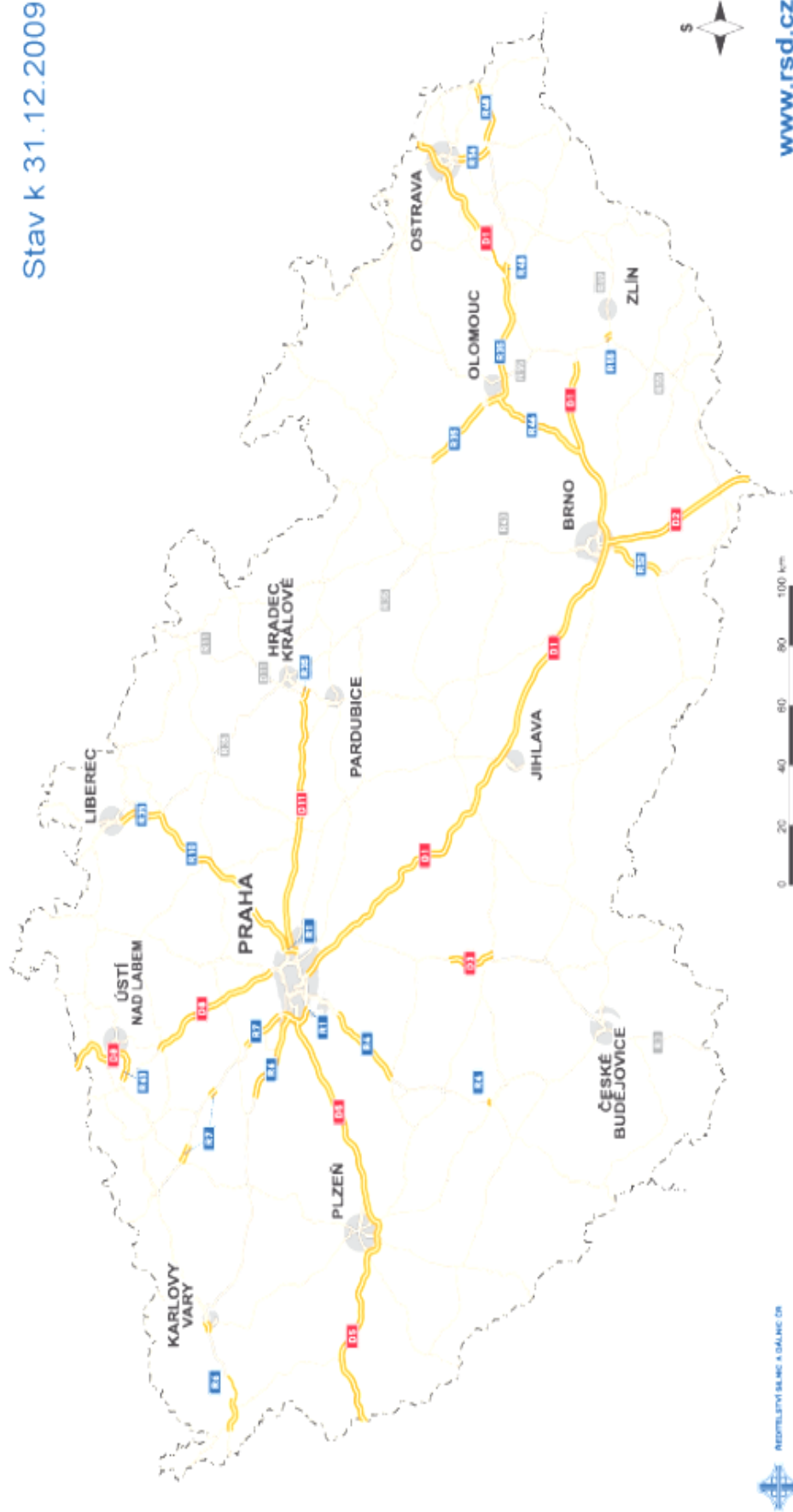
Příloha 5: Dálniční síť v České republice k 31.12. 2009

- Dálnice a rychlostní silnice v provozu
- Dálnice a rychlostní silnice - výhled
- Silnice I. třídy



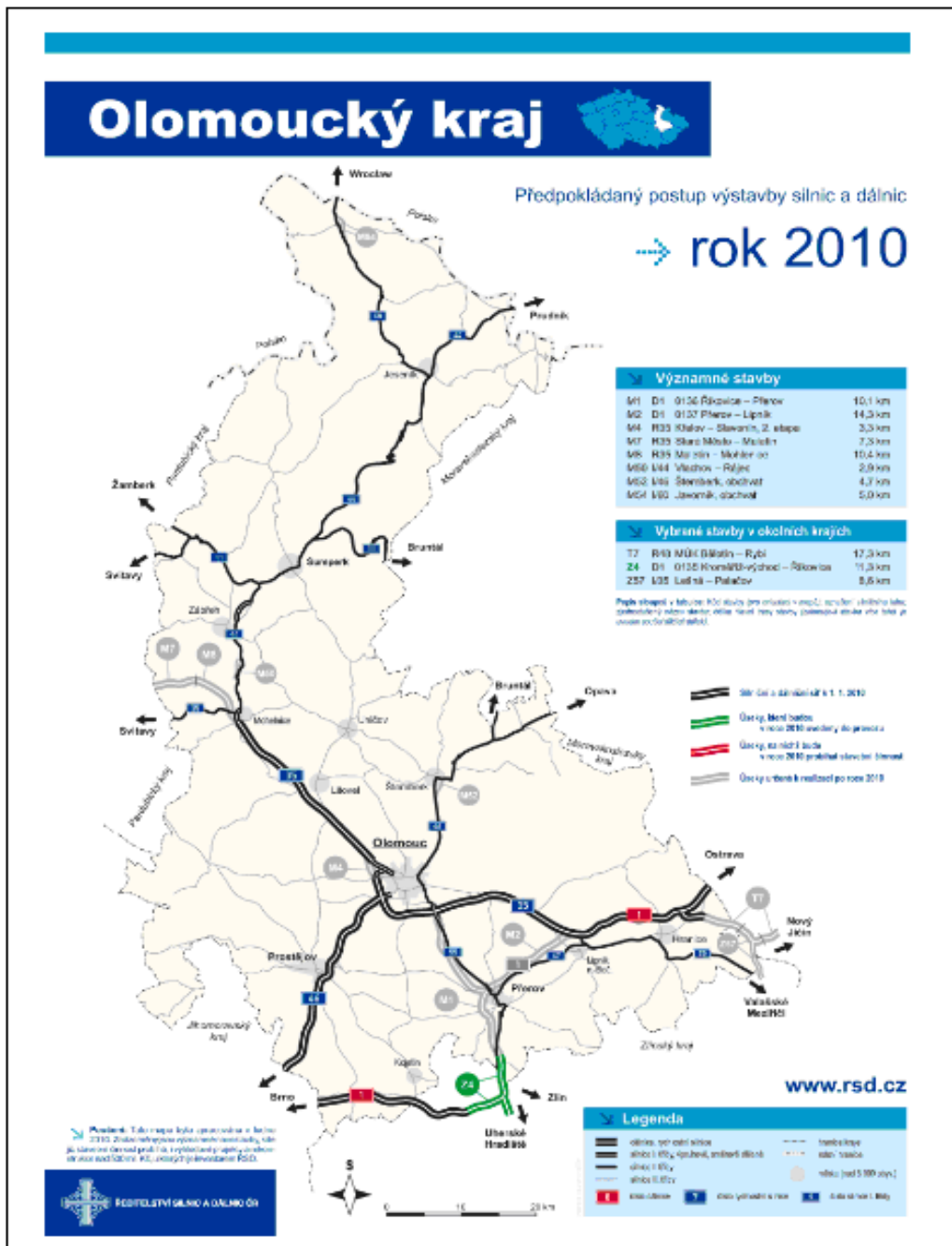
Dálniční síť

Stav k 31.12.2009



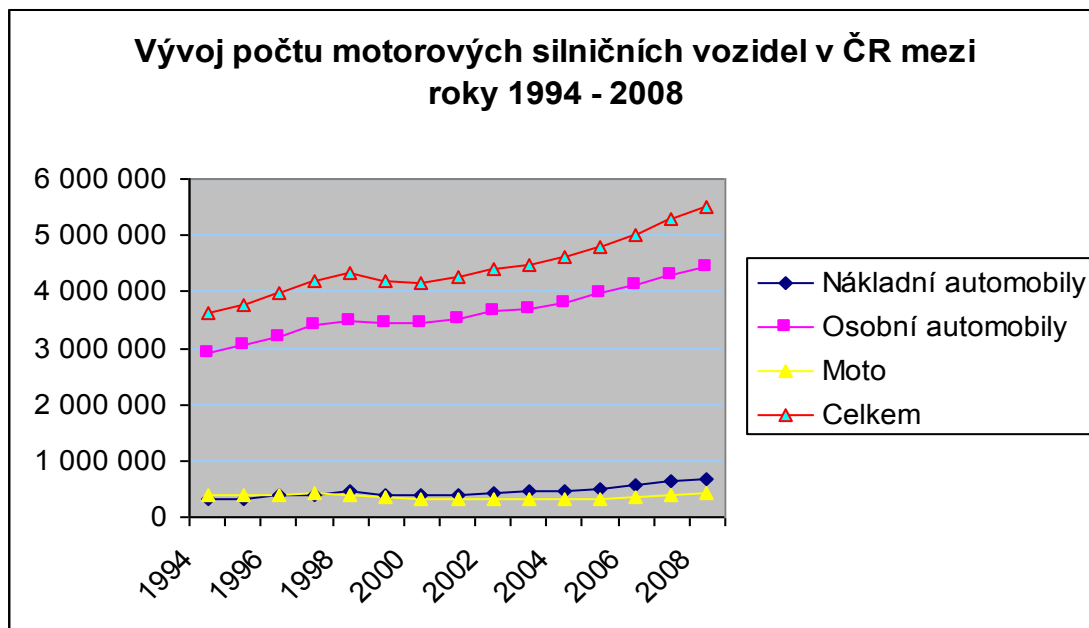
www.rsd.cz

REPUBLIKA ČESKÁ



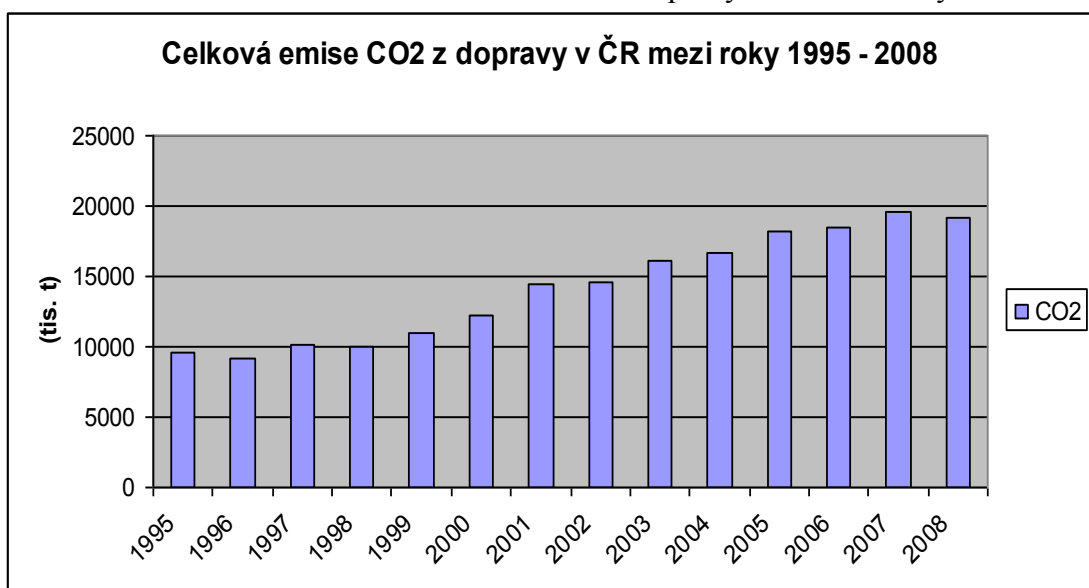
Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010

Příloha 7: Graf vývoje počtu motorových silničních vozidel od roku 1994 do roku 2008



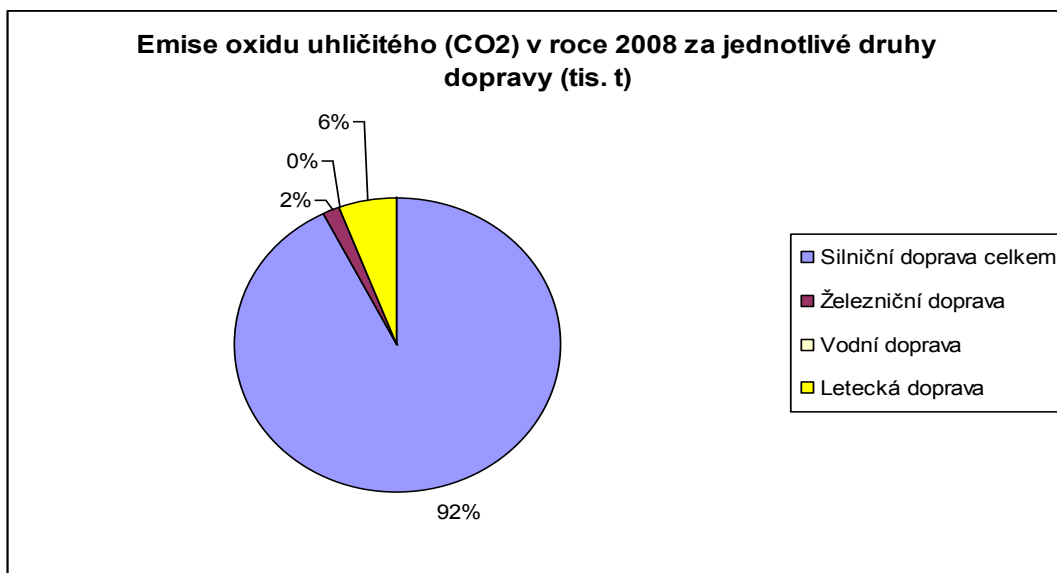
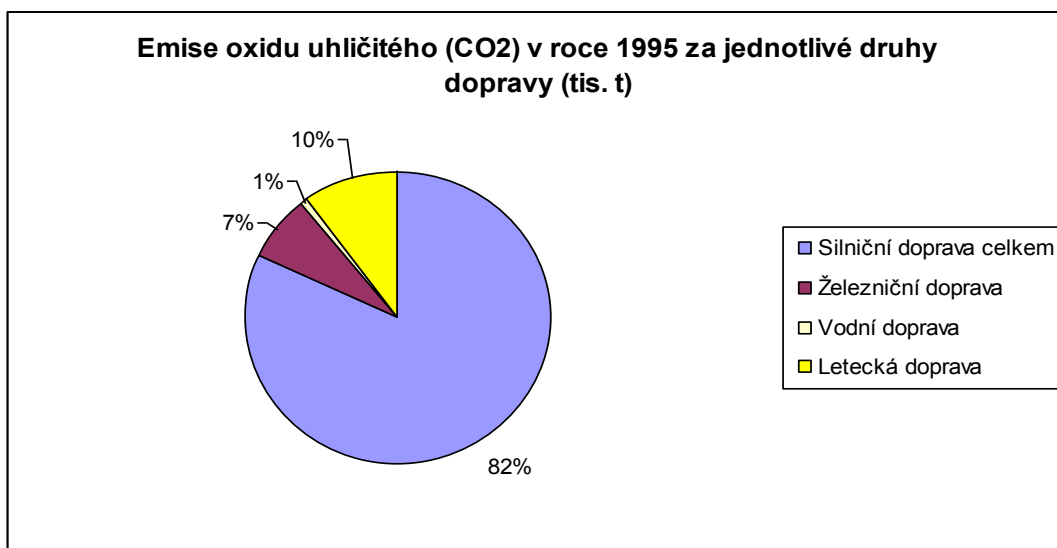
Pramen: Ročenka dopravy ČR 2000, 2008, Ministerstvo dopravy ČR. Vlastní zpracován

Příloha 8: Graf celkové emise oxidu uhličitého z dopravy v ČR mezi roky 1995 - 2008



Pramen: Ministerstvo dopravy ČR, dopravní ročenka 2000, 2004, 2008, Vlastní zpracování

Příloha 9: Grafy zastoupení jednotlivých druhů dopravy na produkci oxidu uhličitého v roce 1995 a 2008



Pramen: Ministerstvo dopravy ČR, dopravní ročenka 2000, 2004, 2008, Vlastní zpracování

Příloha 10: Celková emise z dopravy (tis. t)

	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CO ₂	9535	10944	12 252	14359	14636	16141	16 700	18 191	18 514	19 629	19 187
CO	258,6	245,4	278,4	284,6	255,6	243,4	235,6	232,8	213,1	204,2	185,1
No _x	106,4	119,3	117,5	122	106,4	112,3	95,5	101,6	97,1	94,2	88,0
N ₂ O	2,6	4,8	5,7	5,8	6,3	7,2	2,3	2,4	2,5	2,5	2,4
těkavé organické látky	69,7	65,7	60,0	58,8	48,8	48,9	47,8	47,3	42,3	40,5	34,8
CH ₄	2	2	1,8	1,9	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8	1,7	1,6
SO ₂	7,4	4,4	4,3	4,5	4,5	2,8	2,6	0,6	0,6	0,7	0,6
částice	6,7	3,7	4,9	5,1	5,1	5,7	5,7	6,3	6,4	6,6	6,3
Pb	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Pramen: Ročenka dopravy ČR 2000, 2008, Ministerstvo dopravy ČR. Vlastní zpracování