Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

STUDIE

Část dokumentace	Č. výkresu

OBSAH STUDIE

„I/36 Převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie“

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

B ZADÁNÍ STUDIE

C ÚVODNÍ ZPRÁVA

D SMĚROVÝ PRŮZKUM

E VARIANTY ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY NÁKLADNÍ DOPRAVY

- **E.1 OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T DO MĚSTA LÁZNĚ BOHDANEČ**
- **E.2 OMEZENÍ PRŮJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL**
- **E.3 VÝKONOVÉ ZPOPLATNĚNÍ SILNICE I/36**
- **E.4 POSOUZENÍ POTŘEBNOSTI VÝSTAVBY OBCHVATU LÁZNĚ BOHDANEČ**
- **E.5 NÍZKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ**
- **E.6 VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ**
- **E.7 ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY**
- **E.8 ÚPRAVA SMĚROVÉ ZNAČENÍ NA MÚK CHÝŠŤ NA DÁLNICI D11**

F VÝKAZY VÝMĚR A VLASTNICTÍ POZEMKŮ POD KOMUNIKACÍ

G FINANČNÍ NÁROČNOST Z HLEDISKA POŘÍZENÍ PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ A NÁSLEDNÉ REALIZACE

H STANOVENÍ ROČNÍCH NÁKLADŮ NA ZIMNÍ A LETNÍ ÚDRŽBU

I NÁVRH ÚČELOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOTČENÝCH SILNIC VYŘAZENÍM ÚSEKU SILNICE I/36

J SOUVISEJÍCÍ PROJEKTY NA ŘEŠENÉM ÚSEKU

K ZÁVĚR

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Část dokumentace: **A.**

Č. výkresu

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Identifikační údaje

OZNAČENÍ KOMUNIKACE	
CHARAKTERISTIKA KOMUNIKACE	Nové Město – Chýšť (D11) – Pardubice (I/37) – Holice (I/35) – Čestice (I/11) Jedná se o směrově nerozdělenou dvoupruhovou komunikaci I. třídy Nové Město – Voleč – S 11,5/80 Voleč – Rohovládova Bělá – S 7,5/60 Rohovládova Bělá – Lázně Bohdaneč – S 11,5/80 Lázně Bohdaneč – MÚK Doubravice I/36xI/37–S 9,5/80
VLASTNÍK KOMUNIKACE	Česká republika
SPRÁVCE KOMUNIKACE	Ředitelství silnic a dálnic, Správa Pardubice
PROVOZNÍ STANIČENÍ POČÁTKU ŘEŠENÉHO ÚSEKU	Km 0,000 00 – Úrovňové křížení I/36 s I/11 v Novém Městě
PROVOZNÍ STANIČENÍ KONCE ŘEŠENÉHO ÚSEKU	Km 22,197 00 – Mimoúrovňové křížení I/36 s I/37
DÉLKA ŘEŠENÉ KOMUNIKACE	Celková délka: Nové Město nad Cidlinou – MÚK Doubravice 22,197 km Dílčí délka: D11 Exit 68 Chýšť – MÚK Doubravice 19,700 km
DOTČENÉ SÍDELNÍ ÚTVARY	Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá, Bukovka, Lázně Bohdaneč, Rybitví, Pardubice
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	Chýšť [655686]; Voleč [784796]; Rohovládova Bělá [740446]; Bukovka [616125]; Lázně Bohdaneč [606171]; Neratov [797316]; Rybitví [743852]; Semtín [747386]
ÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ NA TRASE	I/36 x I/11; I/36 x III/32727; I/36 x III/32728; I/36 x II/323; I/36 x III/3234; I/36 x III/3237; I/36 x III/3238; I/36 x III/0361; I/36 x II/333; I/36 x III/32225; I/36 s III/3239
MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ TRASE	D11 x I/36 MÚK Chýšť; I/36 x I/37 MÚK Doubravice

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

ZADÁNÍ STUDIE

Část dokumentace	Č. výkresu
B.	

ZADÁNÍ STUDIE

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Zadání studie

Studie „I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury" byla zadána objednatelem Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice tak, aby podala objednateli zdůvodněnou odpověď – zda-li převádět či nepřevádět silnici I/36 do správy a vlastnictví Pardubického kraje.

Důvodem pro převedení je zde omezení těžké nákladní dopravy na silnici I/36 v úseku D11 – Pardubice. Na tomto úseku se nachází Město Lázně Bohdaneč a dalších 5 obcí – Chýšť, Voleč, Rohovládová Bělá, Bukovka a Rybitví. Současná legislativa, konkrétně zákon 13/1997 sb. v platném znění spolu s prováděcími předpisy, umožňuje stanovit omezení průjezdu těžké dopravy na silnicích II. a nižších tříd.

V návaznosti na požadavek obcí - omezit kamionovou dopravu na I/36 - se dalšími prvky zadání studie staly možnosti, jak tuto kamionovou dopravu omezit, přičemž studie má obsahovat rozbor přínosů i rizik toho kterého zákonného nástroje, varianty omezení provozu těžké nákladní dopravy.

Konkrétní zadání je strukturované takto:

- Návrh účelového uspořádání dotčených silnic aktem vyřazení úseku silnice I/36 z dopravní infrastruktury státu (návrh pro stát a Pardubický kraj)
- Úsek silnice I/36 od křižovatky s D11 (E 68 Chýšť) po křižovatku I/37 Pardubice
- Výkazy výměr a vlastnictví pozemků pod komunikací, přehled nevypořádaných pozemků
- Návrh stavebnětechnického řešení zklidnění dopravy v celé trase mimo průmyslové zóny Pardubice-Semtín- Rybitví, včetně průtahu obcemi (cca 17,1 km)
- Posouzení potřebnosti výstavby obchvatu Lázně Bohdaneč za předpokladu, že bude silnice převedena na nižší třídu, bude zklidněna doprava prakticky v celé trase nejspíše s vyloučením těžké nákladní dopravy s výjimkou dopravní obsluhy a to včetně dopadů a vyloučení těžké nákladní dopravy na silnici II/333 v Lázních Bohdaneč
- Stanovení ročních nákladů na zimní a letní údržbu této silnice
- Vypracování návrhu pasportu silnice včetně součástí a příslušenství pro majetkového správce
- Doplnění výstupů, které mohou nepředvídaně vyplynout z šetření projektanta v průběhu řešení
- Kladný či záporný výrok o proveditelnosti převodu

.

V průběhu zpracování akce došlo k rozšíření zadání a zjištěné aspekty dané problematiky. Konkrétně aspekt vysokorychlostního vážení vozidel, nízkorychlostního vážení vozidel, zpoplatnění silnice I/36, problematika vyznačení zákazu těžké dopravy na silnici II. třídy svislým dopravním značením, úprava dopravního značení na dálnici D11, atd. Zpracování těchto témat rozšířeného zadání bylo projednáno v rámci výrobních výborů při zpracování. Přičemž témata jsou obsahem předložené studie a hrají významnou roli při konečném rozhodování o řešení silnice I/36 a dopravní zátěže na ní.

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

ÚVODNÍ ZPRÁVA

Část dokumentace	Č. výkresu
C.	

ÚVODNÍ ZPRÁVA

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Úvodní zpráva

1 ÚVOD

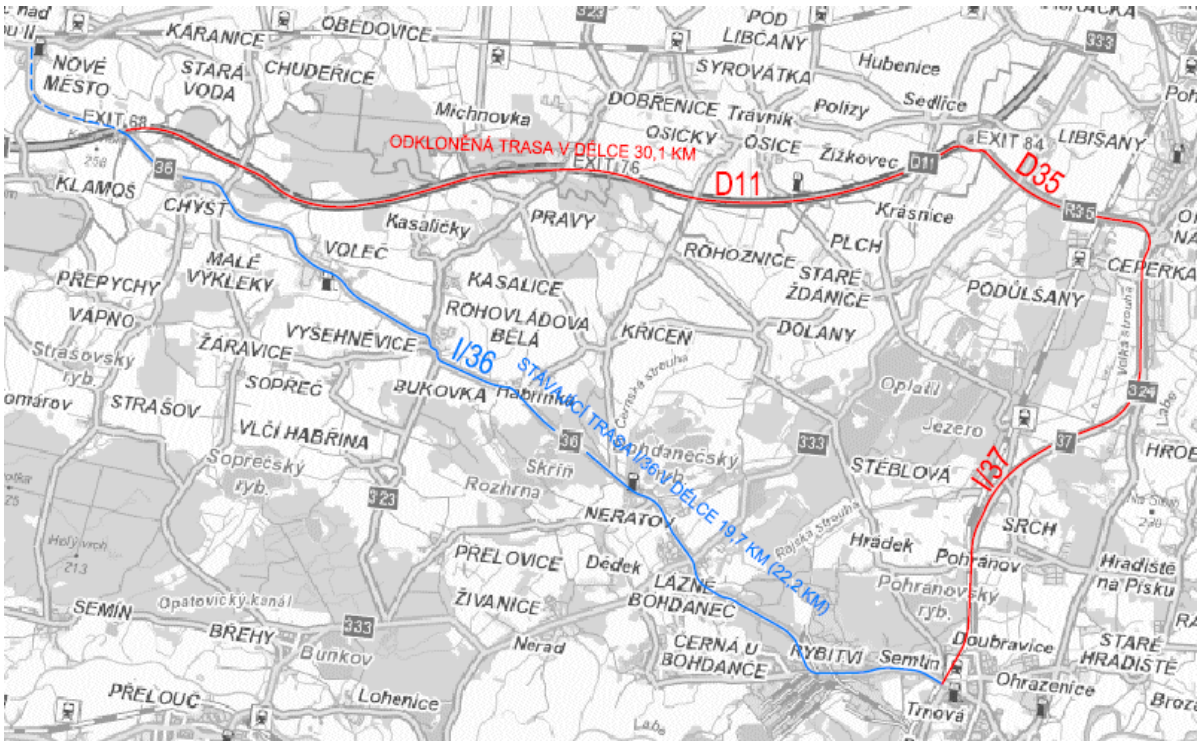
Silnice I/36 v řešeném úseku od D11 exit 68 Chýšť – Pardubice je významnou dopravní tepnou nejen Pardubického kraje. Vzhledem k umístění průmyslové zóny Semtín a Rybitví na trase řešené silnice I/36 je tento úsek navíc zatížen značným podílem nákladní dopravy směřující právě do této průmyslové oblasti.

Cílem této studie je návrh opatření pro odklon nákladní dopravy z toho úseku silnice I/36 (Chýšť – Voleč – Rohovládova Bělá – Bukovka – Lázně Bohdaneč – Rybitví – Pardubice) na pozemní komunikace D11, D35 a I/37, které převážně procházejí nezastavěnou oblastí. V současné době si řidiči nákladních vozidel tuto cestu zkracují po řešeném úseku I/36 z důvodu vyhnutí se placenému úseku dálnice a nižším nákladům na spotřebu pohonných hmot. Nákladní doprava tak svými negativní vlivy zatěžuje dotčené obce na trase, a to zejména Lázně Bohdaneč, kde je velkým problémem okružní křižovatka s také velmi frekventovanou silnicí II/333, která se nachází v centru města v blízkosti městských lázní.

Vzhledem k zadání a následným výrobním výborům jsou v této studii navrženy varianty řešení odklonu nákladní dopravy, které jsou dále podrobněji rozpracovány. Obsahem těchto kapitol jsou i výhody a problematické aspekty jednotlivých řešení. V závěru je obsaženo, jak dále postupovat při řešení odklonu nákladní dopravy z řešené oblasti.

Varianty řešení problematiky nákladní dopravy:

- Omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 t do města Lázně Bohdaneč
- Omezení průjezdu tranzitních nákladních vozidel nad 12 t řešeným úsekem I/36
- Zpoplatnění silnice I/36
- Posouzení potřebnosti výstavby obchvatu Lázně Bohdaneč
- Nízkorychlostní vážení
- Vysokorychlostní vážení
- Zklidnění dopravy na řešeném úseku
- Úprava směrového značení MÚK Chýšť

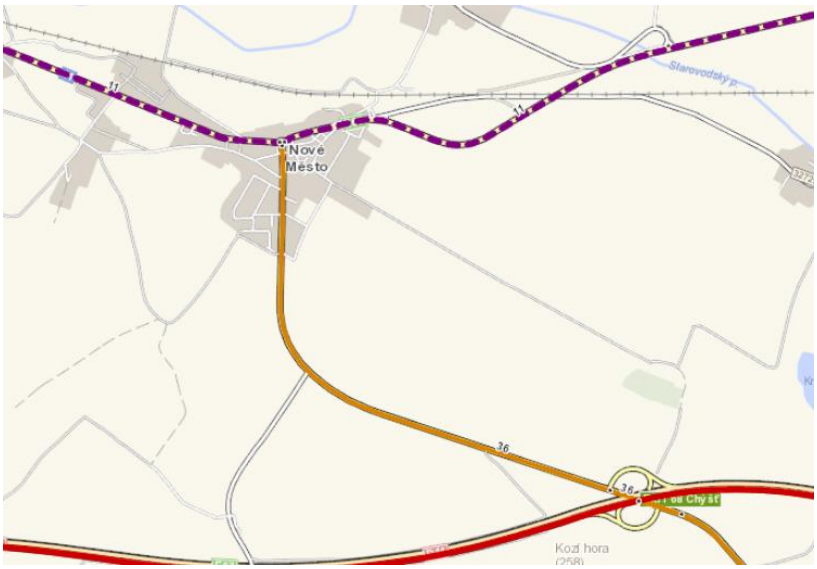


Obrázek 1 - Porovnání tras I/36 x D11, D35 a I/37

2 SČÍTÁNÍ DOPRAVY 2010

Z prezentace výsledků sčítání dopravy 2010 jsou patrné následující výsledky:

2.1 Úsek Nové Město – Exit 68 Chýšť



Obrázek 2 - Nové Město – D11

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0148) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	248	275	82	46	75	956	23	0	2	3	1 710	2 341	22	4 073
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	308	342	105	57	96	1 222	27	0	2	4	2 163	2 470	20	4 653
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	98	108	25	18	23	290	13	0	1	1	577	2 018	28	2 623

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	173	411
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	162	387

Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	2 846

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	1 801	482	746	3 029
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	345	41	147	533
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	217	75	220	512

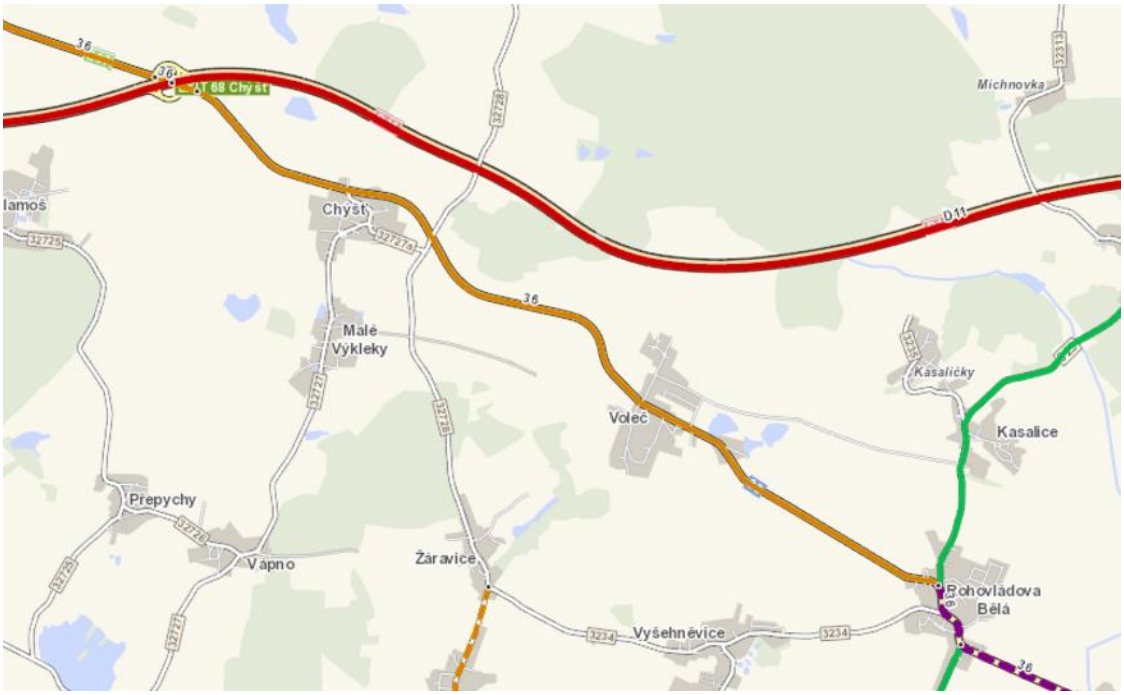
Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	383	40	53	180	4	660

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	0.87	1.33	0.66	74:26

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	44

Obrázek 3 - Podrobné výsledky Nové Město – D11

2.2 Úsek Chýšť – Rohovládova Bělá



Obrázek 4 - D11 – Rohovládova Bělá

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0160) — ...význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	484	189	30	38	34	450	25	2	7	7	1 266	3 068	27	4 361
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	601	235	38	47	43	575	29	2	9	9	1 588	3 237	24	4 849
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	191	74	9	15	10	137	14	1	3	3	457	2 645	35	3 137

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	128	440
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	139	406

Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	1 444

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	2 399	617	358	3 374
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	452	51	68	571
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	245	84	88	417

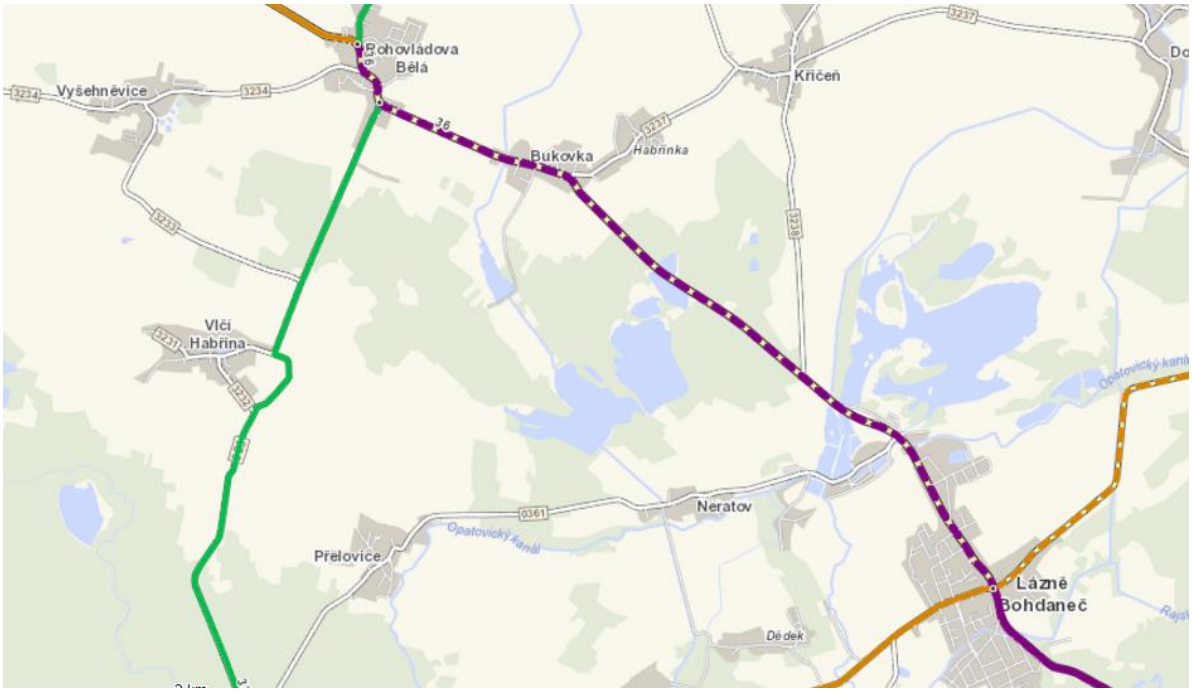
Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	501	78	39	83	4	705

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	0.00	1.13	0.00	-

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	41

Obrázek 5 - Podrobné výsledky – D11 – Rohovládova Bělá

2.3 Úsek Rohovládova Bělá – Lázně Bohdaneč



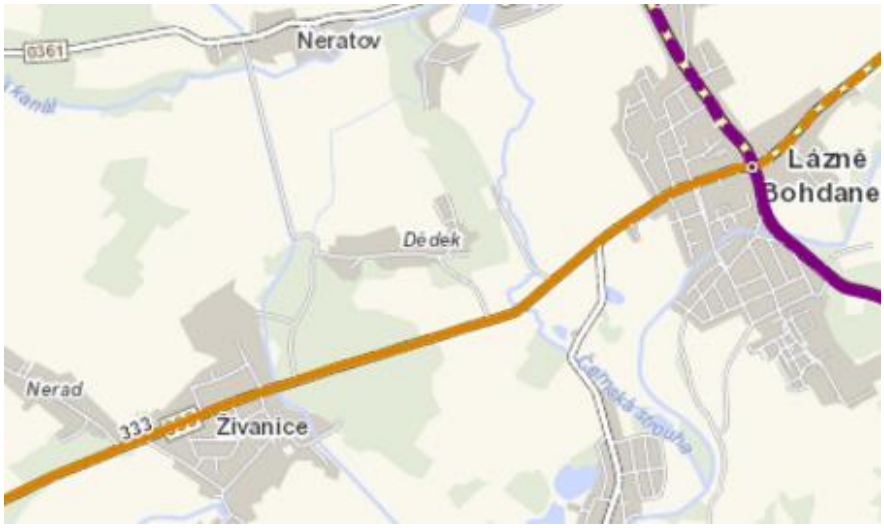
Obrázek 6 - Rohovládova Bělá – Lázně Bohdaneč

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0170) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	443	162	50	26	55	311	45	0	1	3	1 096	4 415	41	5 552
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	550	201	64	32	70	398	53	0	1	4	1 373	4 659	36	6 068
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	175	64	15	10	17	94	25	0	0	1	401	3 806	52	4 259
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											111			561
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											104			527
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV
Hodnota TNV	voz/den														1 181
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											3 495	564	297	4 356
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											651	46	55	752
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											311	70	64	445
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									722	72	31	67	7	899
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.11	0.00	-
Intenzita cyklistické dopravy															C
Cyklistická doprava	cyklo/den														133

Obrázek 7 - Podrobné výsledky – Rohovládova Bělá – Bohdaneč

2.4 Komunikace II/333



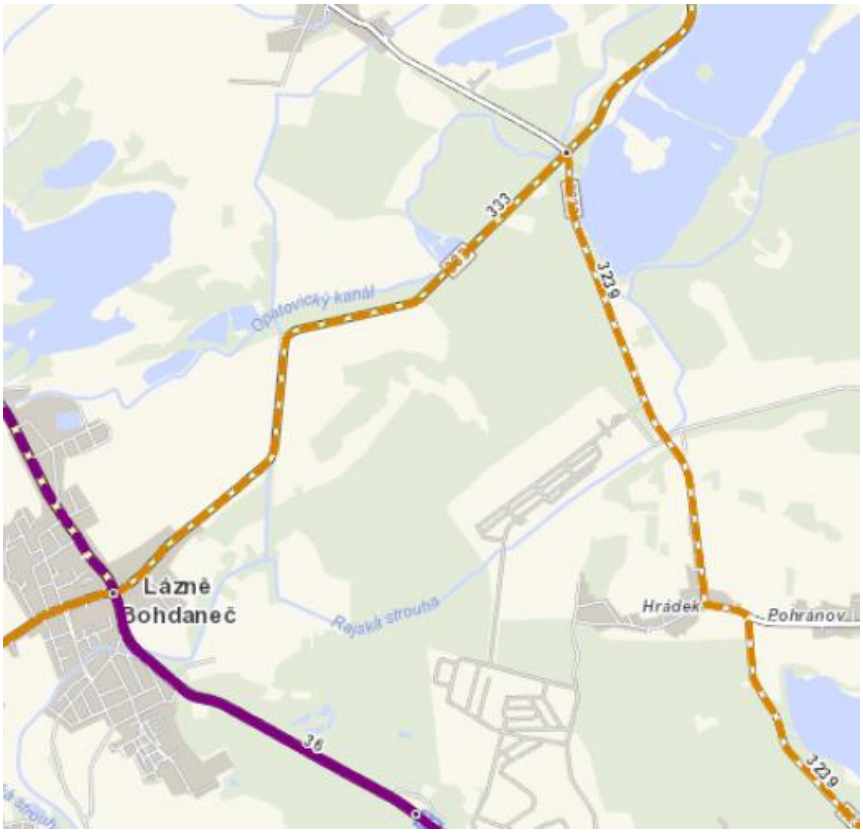
Obrázek 8 - II/333 ze směru Přelouč

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-2720) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	293	126	14	54	53	107	17	0	3	26	693	3 077	70	3 840
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	364	156	18	67	68	138	20	0	4	32	867	3 262	62	4 191
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	116	50	4	21	15	30	10	0	1	10	257	2 613	90	2 960
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											85			468
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											91			343
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV
Hodnota TNV	voz/den														592
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											2 489	441	138	3 068
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											428	29	16	473
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											230	49	19	298
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									450	42	30	25	2	549
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.01	1.11	0.91	50:50
Intenzita cyklistické dopravy															C
Cyklistická doprava	cyklo/den														199

Obrázek 9 - Podrobné výsledky II/333 ze směru Přelouč

2.5 Komunikace II/333



Obrázek 10 – II/333 ze směru HK

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-2736) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	234	78	26	72	62	164	9	0	6	2	653	2 088	19	2 760
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	291	97	33	89	80	211	11	0	7	2	821	2 264	17	3 102
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	92	31	7	28	17	46	5	0	2	1	229	1 647	24	1 900

Hodinová intenzita dopravy		TV	SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h	80	337
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	84	278

Těžká nákladní vozidla - TNV		TNV
Hodnota TNV	voz/den	725

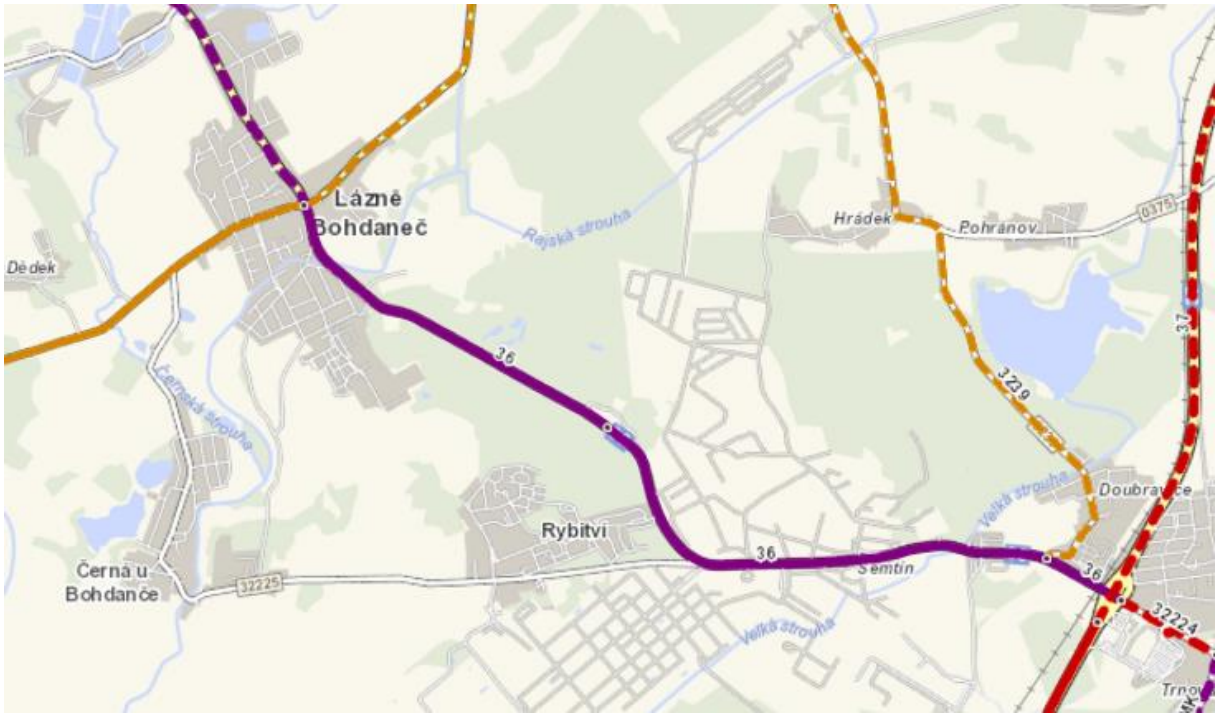
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	1 655	339	199	2 193
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den	287	22	24	333
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den	166	40	30	236

Emise		OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h	301	33	23	36	1	394

Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy		alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-	0.00	1.31	0.00	-

Intenzita cyklistické dopravy		C
Cyklistická doprava	cyklo/den	30

2.6 Úsek Lázně Bohdaneč – MÚK Doubravice



Obrázek 11 - Lázně Bohdaneč – MÚK Doubravice

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0176) ... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - všechny dny	voz/den	768	315	50	122	101	508	117	1	4	1	1 987	6 685	58	8 730
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	954	391	64	152	129	650	137	1	5	1	2 484	7 054	52	9 590
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	303	124	15	48	31	154	66	0	2	0	743	5 763	74	6 580
Hodinová intenzita dopravy												TV			SV
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											201			882
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											219			833
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV
Hodnota TNV	voz/den														2 066
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											5 268	1 097	467	6 832
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											984	90	87	1 161
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											491	140	105	736
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									1 092	124	72	107	19	1 414
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.16	0.00	-
Intenzita cyklistické dopravy															C
Cyklistická doprava	cyklo/den														12

Obrázek 12 - Podrobné výsledky – Lázně Bohdaneč – MÚK Doubravice

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:
SMĚROVÝ PRŮZKUM

Část dokumentace: **D.**

Č. výkresu

Prodin a.s.

Jiráskova 169

530 02 Pardubice

Průvodní zpráva

Dopravní směrový průzkum na vybraném úseku I/36

Chýšť - Lázně Bohdaneč - Pardubice

Zadání:

Provedení dopravního směrového průzkumu na silnici I/36 za účelem zjištění počtu tranzitní dopravy nákladních automobilů v úseku sjezdu z dálnice D11 až do města Pardubice. Nákladní automobily budou rozděleny na skupiny nákladních souprav (NS) a nákladních automobilů s přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 t (NA).

Zpracovatel: Lopour Pavel

Květen 2016

Obsah

Úvod 3

Dopravní směrový průzkum - metodika 3

Doba dopravního průzkumu 3

Dopravní proud 3

Poloha měřících stanovišť 4

Skupiny vozidel 6

Vyhodnocení průzkumu 7

Závěr 10

Úvod

Silnice I/36 v úseku dálnici D11 – Pardubice je významnou dopravní tepnou nejen Pardubického kraje. Jedná se o vyhledávanou trasu dálkové dopravy směrem na Olomouc a zpět. Díky průmyslové oblasti Semtín a Rybitví je tento úsek také významně zatěžován zdrojovou a cílovou nákladní dopravou. Intenzity vozidel se pohybují od cca 5000 voz/den v úseku Chýšť – Lázně Bohdaneč až po téměř 9000 voz/den při vjezdu do Pardubic. Podle údajů z celostátního sčítání dosahuje nákladní doprava hodnot přibližně 25% z celkové intenzity.

Dopravní směrový průzkum - metodika

Dopravní průzkum byl proveden podle doporučení TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání) v běžný pracovní den v jarním období dne 3. 5. 2016 (úterý). Doba průzkumu byla stanovena na 2 x 4 v čase 7:00 - 11:20 a 13:00 - 17:20.

V zadaném úseku byla ve 2 směrech (A: D11 – Pardubice, B: Pardubice – D11) na 5 stanovištích zkoumána skladba dopravního proudu vybraných nákladních automobilů.

Obrázek 1 – Přehledná situace řešeného úseku s naznačením měřících stanovišť

Doba dopravního průzkumu

Doba průzkumu byla stanovena na 2 x 4 hodiny v čase 7:00 - 11:00 a 13:00 - 17:00.

Vzhledem k charakteru směrového průzkumu na delším úseku silnice I/36 cca 18km, byl čas průzkumu prodloužen o 20 min reprezentující průjezd vozidel celým úsekem. Samotný záznam byl rozdělen po 10 min, aby bylo možné vozidla časově zařadit. Výsledný počet naměřených vozidel byl při vyhodnocení (dle polohy měřícího stanoviště) upraven/zkrácen v jednotlivých směrech o vozidla v časovém intervalu 20 popř. 10 min, která neprojela všechna stanoviště v době průzkumu (2 x 4 hodiny).

Dopravní proud

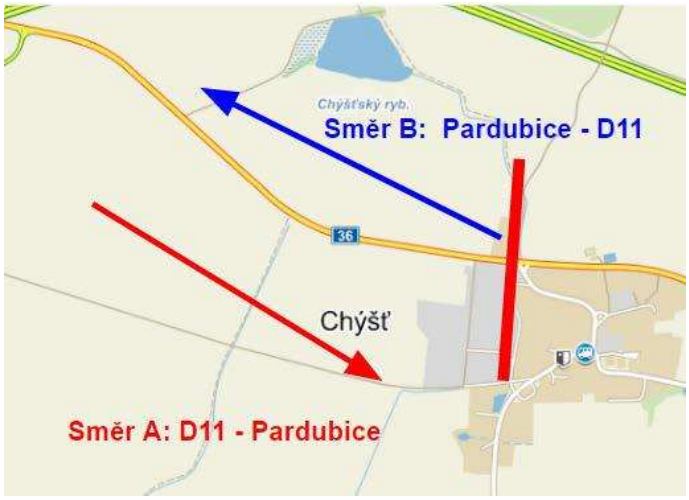
Podle zadání byly v dopravním proudu zaznamenávány pouze nákladní automobily s celkovou přípustnou hmotností nad 3,5 t a nákladní soupravy (přívěs popř. návěs). Samotná identifikace vozidel spočívala v záznamu posledního čtyřčíslí SPZ a zatříděním vozidlo na NA a NS.

Poloha měřících stanovišť

V zadaném úseku bylo určeno celkem 5 měřících stanovišť, kde probíhalo profilové a směrové měření skladby dopravního proudu.

Stanoviště 1 - Chýšť

První stanoviště ve směru A (D11 – Pardubice) bylo umístěno na vjezdu do obce na sjezdu D11.



Obrázek 2 – Přehledný zákres umístění stanoviště č. 1

Stanoviště 2 – Lázně Bohdaneč před OK I/36 X II/333

Druhé stanoviště ve směru A (D11 – Pardubice) bylo umístěno na vjezdu do OK I/36 X II/333. Zde byl proveden směrový dopravní průzkum OK ve směru A a z něho určena profilová intenzita.

Obrázek 3 – Přehledný zákres umístění stanoviště č. 2

Stanoviště 3 – Lázně Bohdaneč před OK I/36 X II/333

Třetí stanoviště ve směru A (D11 – Pardubice) bylo umístěno na OK I/36 X II/333. Zde byl proveden směrový dopravní průzkum OK vjezdů a výjezdů na silnici II/333 a z něho určena profilová intenzita.

Obrázek 4 – Přehledný zákres umístění stanoviště č. 3

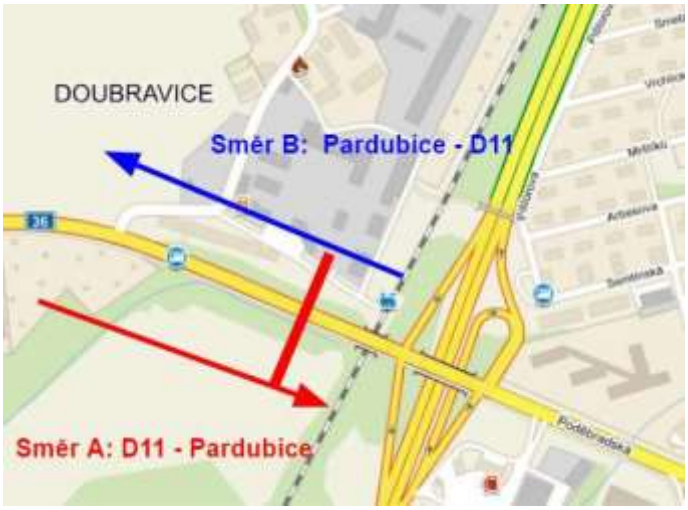
Stanoviště 4 – Lázně Bohdaneč za OK I/36 X II/333

Čtvrté stanoviště ve směru A (D11 – Pardubice) bylo umístěno na výjezdu z OK I/36 X II/333. Zde byl proveden směrový dopravní průzkum OK ve směru B a z něho určena profilová intenzita.

Obrázek 5 – Přehledný zákres umístění stanoviště č. 4

Stanoviště 5 - Pardubice

Páté stanoviště ve směru A (D11 – Pardubice) bylo umístěno na nadjezdu železniční tratě č. 031 v blízkosti MUK I/36 X I/37.



Obrázek 6 – Přehledný zákres umístění stanoviště č. 5

Skupiny vozidel

V dopravním proudu byly zkoumány pouze vybrané skupiny vozidel nákladních automobilů. První skupinu tvořily nákladní automobily s přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 t a druhou skupinu nákladní soupravy (návěs a přívěs).

Obrázek 7 – Ukázka prezentace skupin vozidel ze školení sčítačů

Vyhodnocení průzkumu

Dopravní průzkum proběhl v plánovaných časových intervalech a výsledky byly následně upraveny podle času průjezdu celým úsekem (viz. výše).

Následující tabulka popisuje intenzity zaznamenaných skupin vozidel ve směru A (D11-Pardubice) a B (Pardubice – D11). Pro porovnání je v dalších sloupcích vyhodnoceno profilové měření s přepočtem na roční průměrné denní intenzity (dle TP 189).

Tabulka 1 - Intenzita vozidel v jednotlivých směrech a profilové intenzity na stanovištích

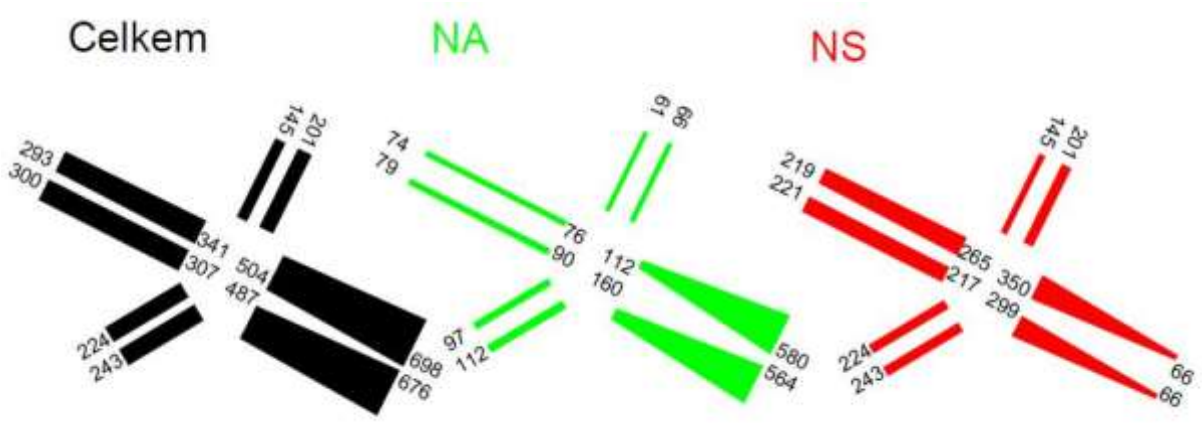
	A/směr S			B/směr J			Profil			RPDI [voz/24hod]		
	NA	NS	Suma	NA	NS	Suma	NA	NS	Suma	NA	NS	Suma
st1	79	221	300	74	219	293	153	440	593	196	610	806
st2	90	217	307	76	265	341	166	482	648	212	669	881
st3 - S	66	135	201	61	84	145	127	219	346	162	487	649
st3 - SJ							98	140	238			
st3 - J	112	131	243	97	127	224	209	258	467	267	658	924
st4	160	299	459	112	350	462	272	649	921	348	900	1248
st5	564	66	630	580	66	646	1144	132	1276	1462	183	1646

Legenda: st1, st2, st4, st5 stanoviště číslo 1, 2, 4,5

st3 - S, st3 – J stanoviště číslo 3 umístěné na severním a jižním paprsku OK

st3 – SJ měřený profil s dopravními proudy ve směru sever – jih (bez odbočení)

Na schematickém pentlogramu je znázorněna změna intenzit mezi jednotlivými stanovišti. Na pentlogramu červené barvy NS je znatelné snížení intenzity v úseku Lázně Bohdaneč – Pardubice tzn. zdrojová/cílová doprava NS průmyslových oblastí Semtín a Rybitví.



Obrázek 8 – Pentlogram zkoumaných skupin vozidel v jednotlivých směrech A a B

Vyhodnocení tranzitní dopravy řešeného úseku je pro jednotlivá stanoviště znázorněno v následujících tabulkách. Hodnoty znázorňují počet projetých vozidel v následujícím sledovaném stanovišti.

Tabulka 2 - Počet identifikovaných tranzitních vozidel [voz/8 hod] ve směru A (D11 – Pardubice)

	st1		2_živ		**2_Pce**		2_HK		3_živ		3_HK		**st5**	
	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS
st1	79	221	0	2	**52**	**158**	2	7	2	0	0	3	**47**	**21**
2_živ			9	6	0	0	0	0	1	1	0	0	3	0
2_Pce					77	202	0	0	4	0	0	2	**59**	**22**
2_HK							4	9	0	0	1	0	1	0
3_živ									55	44	1	0	37	6
3_HK											28	53	13	7
st5													564	66

Legenda:

st1, st5	stanoviště číslo 1, 5 směr A
2_živ, 2_Pce, 2_HK	stanoviště číslo 2 ve směru A s odbočením na Živanice, Pardubice (přímý průjezd) a Hradec Králové na OK – Lázně Bohdaneč
3_živ, 3_HK	připojení vozidel do směru A na stanovišti 3 ze směru Živanice a Hradec Králové

Tabulka 3 - Počet identifikovaných tranzitních vozidel [voz/8 hod] ve směru B (Pardubice – D11)

	st5		3_HK		3_živ		4_HK		**4_D11**		4_živ		**st1**	
	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS	NA	NS
st5	580	66	1	0	2	0	3	2	**41**	**24**	20	6	**53**	**18**
3_HK			9	17	1	0	0	1	0	0	2	2	1	12
3_živ					7	5	0	0	0	0	2	0	2	1
4_HK							12	44	0	2	0	0	0	3
4_D11									60	243	0	4	**25**	**152**
4_živ											40	63	0	4
st1													74	219

Legenda:

st1, st5	stanoviště číslo 1, 5 směr B
4_HK, 4_D11, 4_živ	stanoviště číslo 4 ve směru B s odbočením na Hradec Králové, D11 (přímý průjezd) a Živanice na OK – Lázně Bohdaneč
3_HK, 3_živ	připojení vozidel do směru B na stanovišti 3 ze směru Hradec Králové a Živanice

Následující tabulky znázorňují procentuální vyjádření tranzitní dopravy (přímý průjezd nákladních automobilů od obce Chýšť až do Pardubic) na vybraných stanovištích. Z následujících hodnot vyplývá výrazný vliv průmyslové oblasti (zdroj/cíl) na nákladní dopravu.

Tabulka 4 – Procentuální vyjádření tranzitní dopravy [%] pro vybraná stanoviště ve směru A

	2_Pce			st5		
	NA	NS	Celkem	NA	NS	Celkem
st1	65.8%	71.5%	70.0%	59.5%	9.5%	22.7%
2_Pce				76.6%	10.9%	29.0%

Tabulka 5 - Procentuální vyjádření tranzitní dopravy [%] pro vybraná stanoviště ve směru A

	4_D11			st1		
	NA	NS	Celkem	NA	NS	Celkem
st5	7.1%	36.4%	10.1%	9.1%	27.3%	11.0%
4_D11				41.7%	62.6%	58.4%

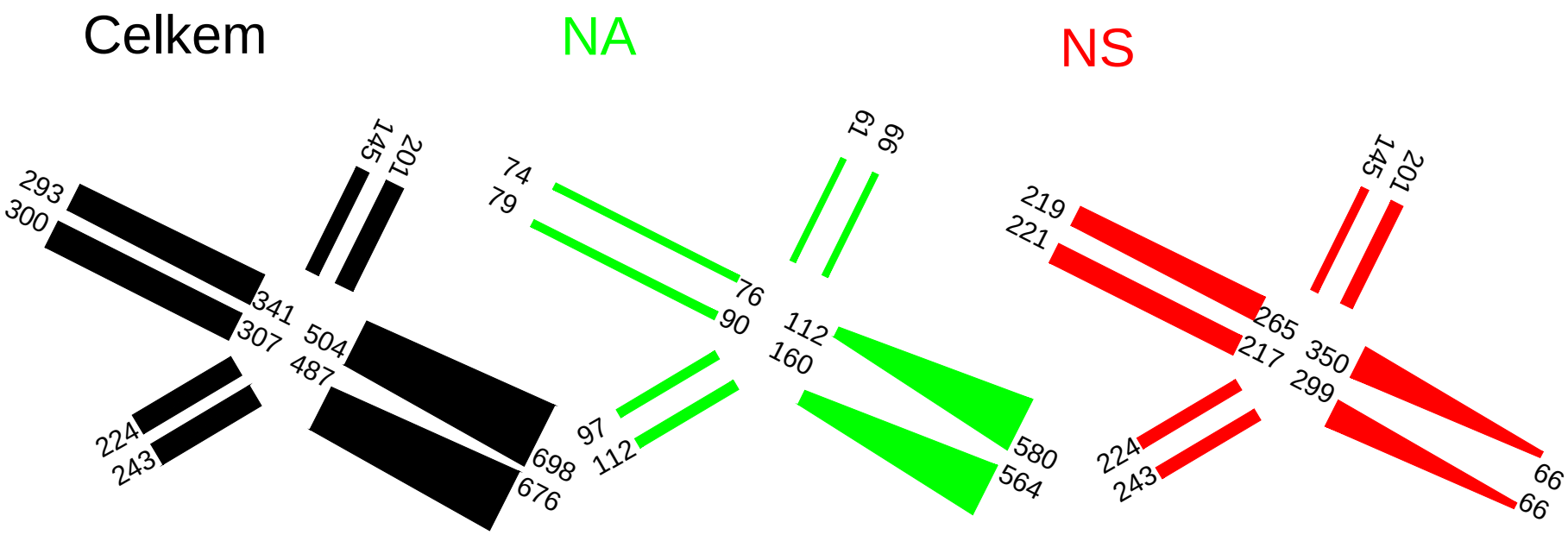
Závěr

Na základě dopravního průzkumu můžeme konstatovat významný dopravní vliv silnice I/36 pro nákladní dopravu s intenzitami vybraných skupin (nákladních vozidel s přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 t a nákladních souprav) od 800 voz/24hod až do 1650 voz/24hod (v úseku významné průmyslové oblasti Semtín a Rybitví).

Přiložené pentlogramy jasně znázorňují vliv průmyslové oblasti jako výrazný zdroj/cíl nákladní dopravy. U nákladních automobilů nad 3,5 t je nárůst intenzity přibližně 4 - násobný. U nákladních souprav je v tomto úseku naopak pokles intenzity přibližně 5 - násobný.

Při zkoumání výsledků směrového průzkumu je opět patrný vliv průmyslové oblasti. Ve směru A (D11 – Pardubice) projede z Chýště na OK – Lázně Bohdaneč 70% nákladních automobilů (NA+NS) a do Pardubic dojede pouze 23%. Na úseku Lázně Bohdaneč – Pardubice to je 29%.

V opačném směru B (Pardubice – D11) projede z Pardubic na OK – Lázně Bohdaneč cca 10% přičemž se tato hodnota až k D11 nezmění (velké zastoupení NA ovlivňuje % přesnost u NS – více viz výsledky výše). Na úseku Lázně Bohdaneč – Chýšť to je 58%. V tomto směru je patrné, že NA pokrývají svými trasami velkou oblast a % zastoupení průjezdu oblasti na vzdálenějším úseku je větší (9%) než na bližším úseku (7%)


Celkem
NA
NS
293
300
341
307
145
201
504
487
224
243
698
676
74
79
76
90
61
66
112
160
97
112
580
564
219
221
265
217
145
201
350
299
224
243
66
66

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:
OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T DO MĚSTA LÁZNĚ BOHDANEČ

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**1**

OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T DO MĚSTA LÁZNĚ BOHDANEČ

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lání Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 t do města Lázně Bohdaneč

2 OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL

Tato kapitola studie „I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie" se zabývá problematikou řešení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci I/36. V této části studie je zpracováno omezení vjezdu nákladních vozidel pomocí svislého dopravního značení. V tomto návrhu se uvažuje zakázání vjezdu nákladních vozidel mimo dopravní obsluhu do města Lázně Bohdaneč.

Stěžejními předpisy v řešení nastolené problematiky jsou zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Pozemní komunikace smí dle §19 odst. 1 zákona o PK v mezích zvláštních předpisů upravující provoz na pozemních komunikacích, jímž je především zákon o provozu na PK a za podmínek stanovených zákonem o PK, být užívány bezplatně **obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny**. Dle §5 odst. 2 zákona o PK jsou silnice rozděleny na základě svého určení a dopravního významu do následujících tříd:

a) Silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu
b) Silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
c) Silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace

V současné době je řešený úsek pozemní komunikace úsekem I. třídy. Dle výše uvedeného §5 odst. 2 zákona o PK, kde je definováno, že tato silnice I/36 je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu je tedy možné konstatovat, že zákon o PK brání tomu, aby bylo na základě zákona o provozu na PK upraveno užívání stávající pozemní komunikace I. třídy.

Jedinou možností pro osazení dopravního značení omezující vjezd nákladních automobilů pomocí místní úpravy provozu je tedy **převod silnice na nižší kategorii, a to konkrétně na kategorii II. třídy.**

Po možném převodu silnice do krajské silniční infrastruktury by tedy nic nebránilo tomu, aby bylo na základě zákona o provozu na PK upraveno užívání pozemní komunikace. Jednou z možností je stanovení místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích na základě ustanovení §77 zákona o PK.

3 STANOVENÍ MÍSTNÍ ÚPRAVY PROVOZU NA PK

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními.

Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví

1) Dálnice
    - Stanovení vydává: Ministerstvo dopravy
    - Po písemném vyjádření: Ministerstva vnitra
2) Silnice I. třídy
    - Stanovení vydává: Krajský úřad
    - Po písemném vyjádření: Příslušného orgánu Policie ČR (Krajské ředitelství PČR)
3) Silnice II.a III. třídy a místní komunikace
    - Stanovení vydává: Úřad obce s rozšířenou působností
    - Po písemném vyjádření: Příslušného orgánu Policie ČR (Územní odbor Krajského ředitelství)

Z uvedeného plyne, že po převodu řešeného úseku I/36 na silnici II. třídy (Ministerstvo dopravy ČR) by místní úpravu stanovoval Magistrát města Pardubice - Odbor dopravy po vyjádření Krajského ředitelství policie Pardubického kraje – Územní odbor Pardubice. Silniční správní úřad zpravidla stanoví místní či přechodnou úpravu na pozemní komunikaci na základě žádosti správce či vlastníka pozemní komunikace nebo Policie ČR. Obecně ale může silniční úřad reagovat na jakýkoli podnět

Z dikce citovaného ustanovení §77 zákona o PK nevyplývají žádné další podmínky, za kterých lze takto místní úpravu stanovit, kromě výše uvedeného písemného vyjádření Policie ČR. Toto písemné vyjádření nemusí být podle zákona o provozu na PK nutně souhlasné. Silniční správní úřad tedy může stanovit místní úpravu provozu i v případě nesouhlasného stanoviska.

Způsob, jakým lze na pozemních komunikacích stanovovat místní úpravu provozu upřesňuje ustanovení §78 odst. 2 zákona o provozu na PK. Stanoví, že dopravní značky se smějí užívat jen takovým způsobem, jak je nezbytné pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Právní úprava týkající se stanovování místní úpravy provozu na pozemních komunikacích vychází z předpokladu, že umístění dopravních značek nemůže být samoúčelné či dokonce šikanózní, musí být racionální a opodstatněný.

4 PŘEDPISY V DANÉ PROBLEMATICE

4.1 Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- §5 odst. 2, kde je definováno rozdělení silnic do jednotlivých tříd
- §19 odst. 1 Obecné užívání

4.2 Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

- § 61 – Obecná, místní a přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích
- §77 – Místní a přechodová úprava provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích
- § 78 odst. 2 – Užití dopravních značek, světelných signálů, dopravních zařízení a provozních informací
- §125c odst. 1 písm. k – Jiné porušení povinností

4.3 Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

- Příloha 3 - Zákazové značky

4.4 TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

5 SANKCE

Za spáchání dopravního přestupku „Jiná porušení povinností" nejsou v rámci bodového hodnocení řidičů přičítány žádné body. Přestupek je možné vyřešit na místě v blokovém řízení udělením pokuty do 2000,- Kč. V případě zahájení správního řízení hrozí sankce 1500 – 2500.

Definice přestupku „Jiné porušení povinnosti", včetně sankcí a počtu bodů pro bodové hodnocení, je uvedena v následující tabulce.

Přestupek (zkrácené znění)	**Jiné porušení povinností**
Přestupek	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona
Počet bodů v bodovém systému	0
Bloková pokuta	do 2000,- Kč
Pokuta ve správním řízení nebo trest v trestním řízení	1.500 – 2.500
Zákaz činnosti	---
Paragraf	§ 125c / 1k)

Obrázek 1 - Tabulka konkrétního přestupku

6 NÁVRH OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL

V rámci této studie je navržena varianta úpravy organizace dopravy pro zmírnění negativních vlivů provozů těžké nákladní dopravy. Jedná se o omezení vjezdu nákladních vozidel s celkovou hmotností nad 12 t (MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY) do intravilánu města Lázně Bohdaneč. Omezení je navrženo pouze na průtahu silnice I/36. Komunikace II/333 není v tomto návrhu řešena, nicméně podle právní legislativy nic nebrání ke zamezení průjezdu nákladních vozidel v současné době, jelikož se jedná o silnici II. třídy.

Definice „dopravní obsluhy" ve vyhlášce 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

- Je-li na dodatkové tabulce použit text s výrazem „dopravní obsluha", rozumí se tím vozidla zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby, vozidla přepravující osobu těžce zdravotně postiženou, vozidla taxislužby a vozidla, jejichž řidiči, provozovatelé nebo přepravované osoby mají v místech za značkou bydliště, ubytování, sídlo nebo nemovitost.

6.1 Omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 t „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHU"

Je navržena změna místní úpravy provozu v městě Lázně Bohdaneč. Jedná se o osazení svislého dopravního značení na stávající silnici I/36 resp. II/355. Jak je uvedeno výše, pro navržení této úpravy provozu je dle výše popsané legislativy nutný převod silnice na nižší kategorii. V případě převodu do II. třídy bude označena II/355.

Navržené úpravy jsou charakterizovány následujícími opatřeními:

- Osazením svislých dopravních značek B4 + E5 + E13 na silnici I/36 (II/355) na vjezdech do města Lázně Bohdaneč a na západní a východní větvi okružní křižovatky II/333 s I/36. Tímto dojde k zamezení průjezdu tranzitní dopravy po I/36 intravilánem města
- Osazením přechodné dopravní značky IP22 „Změna organizace dopravy". Osazení na veškerých místech, kde je nutné upozornit na změnu organizace dopravy. Zejména na D11, II/333, I/37, v ul. Poděbradská před MÚK Doubravice atd. Umístění těchto značek musí být navrženo dle platných technických podmínek. Navržení IP22 je v rámci této studie navrženo pouze orientačně, pro stanovení místní úpravy provozu by musel být návrh rozpracován detailněji. Dále by pak muselo být upraveno veškeré stávající svislé dopravní značení dotčené změnami provozu.

Obrázek 1 - Úsek s omezeným vjezdem nákladních vozidel

B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů

E5 – Největší povolená hmotnost: „12 t"

E13 – Text nebo symbol: „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY"

IP22 – Změna organizace výstavby

Orientační návrh dopravního značení je naznačen v příloze.

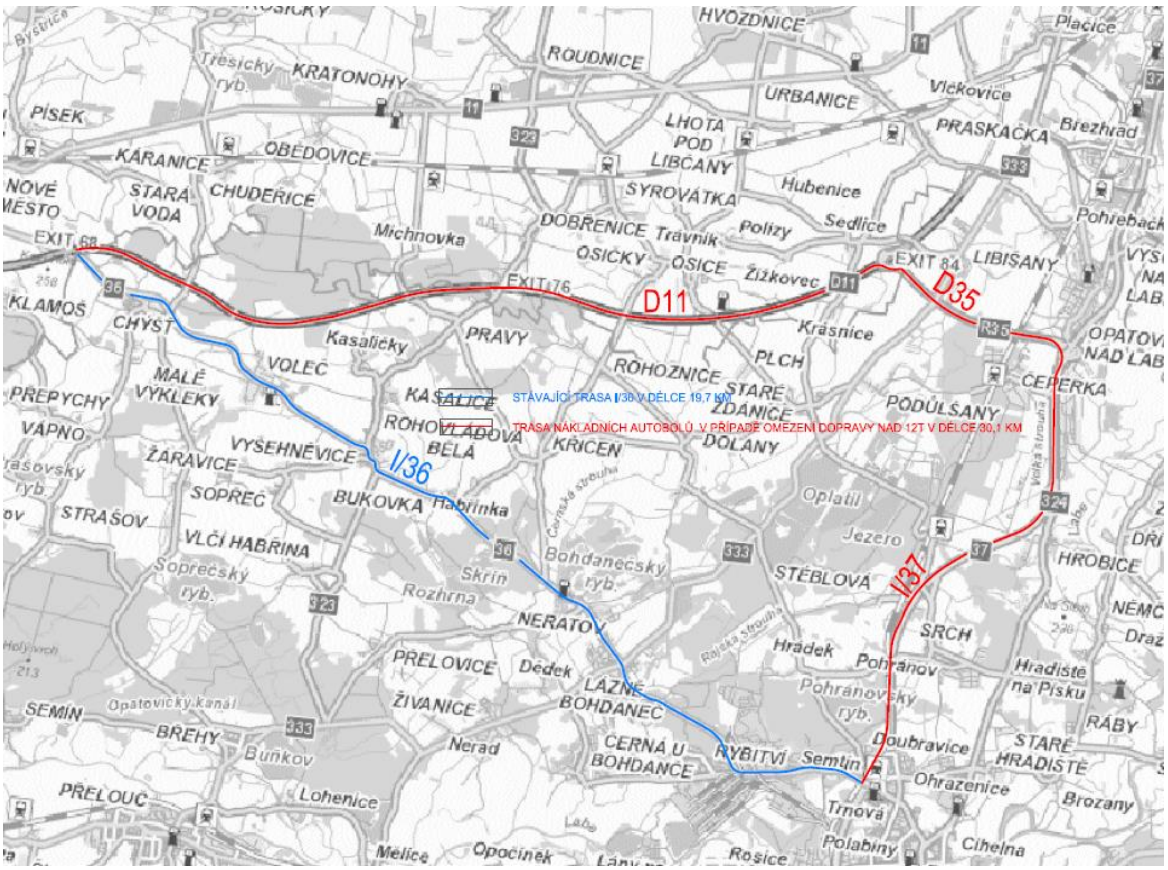
7 ZÁVĚR

Platná právní úprava obecného užívání pozemních komunikacích tedy nikterak po převodu silnice na kategorii II. třídy nebrání stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Důvody pro stanovení jsou patrné ve směrovém průzkumu, který je součástí této dokumentace.

Místní úprava provozu na PK je vydávána formou řádně odůvodněného opatření obecné povahy, ke kterému lze v souladu se správním řádem uplatnit připomínky či písemné námitky, popř. lze podle soudního řádu správního podat návrh na zahájení řízení o zrušení opatření obecné povahy.

Stávající trasa tranzitní a zdrojové/cílové nákladní dopravy nad 12t přes I/36 po ose Chýšť – Voleč – Rohovládova Bělá – Bukovka – Lázně Bohdaneč – Rybitví – Pardubice by po stanovení místní úpravy provozu byla přesunuta na D11, D35 a I/37.

Délka stávající trasy Chýšť – Pardubice po I/36 je 19,7 km. Délka trasy Chýšť – Pardubice přes D11, D35 a I/37 je 30,1 km.

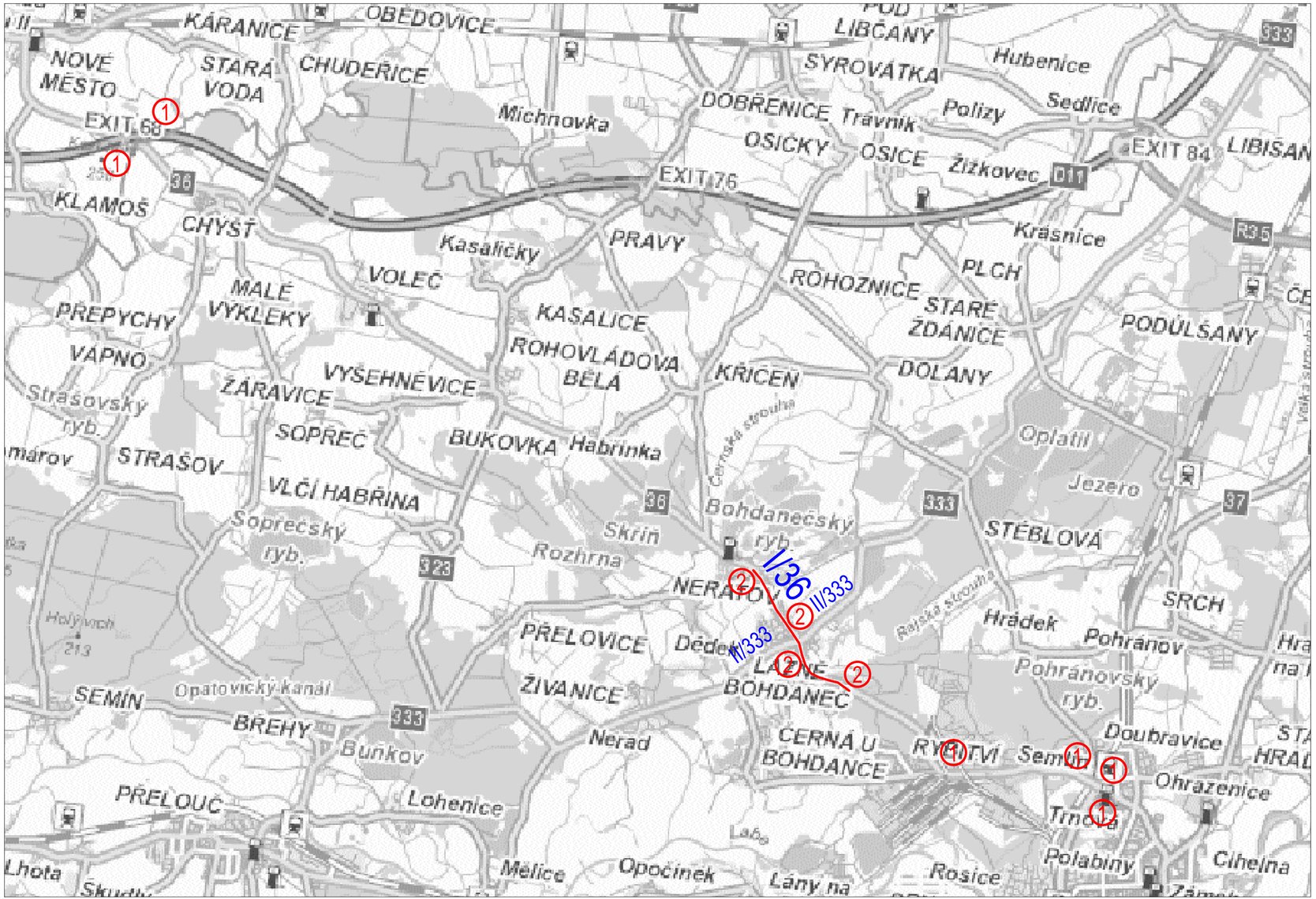


Obrázek 2 - Trasy nákladních automobilů

Tato místní úprava provozu by musela být zavedena až po dostavbě vratné větve křižovatky MÚK Doubravice (J. Související projekty na řešeném úseku), aby nedocházelo ke kolapsu dopravy a byla připravena adekvátní trasa pro obslužnost průmyslové oblasti Semtín a Rybitví ze silnice I/37.

Nicméně musíme se zamyslet na dodržování tohoto zákazu ze stran řidičů s kterým by souvisela nutnost častých kontrol dodržování tohoto opatření ze stran Policie ČR a Obecní policie.

Další otázkou je také vymahatelnost daných přestupků a dokázání podle mého názoru nepřesné definice „dopravní obsluhy", která je zakotvena v zákoně.



1

2

1 IP22 - Změna organizace dopravy - osazení na místech pro upozornění změny místní úpravy provozu. Umístění na vhodných místech, zejména na D11, II/333, I/37 a v ul. Poděbradská před MÚK Doubravice

2 B4 + E5 + E13

Uzavíraná oblast - omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12t

PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Horný	Kontroloval: Ing. Michal Horný
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL

S CELKOVOU HMOTNOSTÍ NAD 12 T - VAR. A

Obsah výkresu: DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

PRODIN

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	Č. výkresu

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:	Část dokumentace	Č. výkresu
OMEZENÍ PRŮJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL	**E.**	**2**

OMEZENÍ PRŮJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lání Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Omezení průjezdu tranzitních nákladních vozidel

2 ÚVOD

Tato část studie „I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie" se zabývá problematikou řešení omezení tranzitní nákladní dopravy nad 12 t projíždějící řešeným úsekem silnice I/36. Ze směrového průzkumu je patrné, že tranzitní nákladní doprava tvoří určité % zastoupení těžké nákladní dopravy v řešeném úseku. Z místního šetření je nutné poznamenat, že v nočních hodinách se % zastoupení tranzitní nákladní dopravy enormně zvyšuje a velice tím zatěžuje obce na trase (Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá, Bukovka, Lázně Bohdaneč) negativními vlivy nákladní dopravy jako jsou hluk, vibrace atd.

Dne 31.12. 2015 nabyl účinnosti zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Tato novela vnesla do zákona o pozemních komunikacích nový §24a, který zavádí pravidla pro omezování tranzitní nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy.

O zařazení pozemní komunikace do jedné z kategorií rozhoduje příslušný správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Pro dálkovou a mezistátní dopravu jsou pak zákonem o pozemních komunikacích určeny dálnice a silnice I. třídy, na nichž je omezování tranzitní nákladní dopravy na základě jejich určení vyloučeno.

Jedinou možností pro omezení vjezdu tranzitní nákladní dopravy nad 12 t je tedy převod silnice na nižší kategorii, a to konkrétně na kategorii II. třídy (viz. I. Návrh účelového uspořádání dotčených silnic vyřazením úseku silnice I/36). Po převodu silnice by měla označení II/355.

Po možném převodu silnice do krajské silniční infrastruktury by tedy nic nebránilo tomu, aby bylo na základě zákona o provozu na PK upraveno užívání pozemní komunikace. Jednou z možností je stanovení místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích na základě ustanovení §77 zákona o PK.

3 MÍSTNÍ ÚPRAVA PROVOZU NA PK

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními.

Místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví

1) Dálnice
    - Stanovení vydává: Ministerstvo dopravy
    - Po písemném vyjádření: Ministerstva vnitra

2) Silnice I. třídy
    - Stanovení vydává: Krajský úřad
    - Po písemném vyjádření: Příslušného orgánu Policie ČR (Krajské ředitelství PČR)
3) Silnice II.a III. třídy a místní komunikace
    - Stanovení vydává: Úřad obce s rozšířenou působností
    - Po písemném vyjádření: Příslušného orgánu Policie ČR (Územní odbor Krajského ředitelství)

Z uvedeného plyne, že po převodu řešeného úseku I/36 na silnici II. třídy, konkrétně pak na II/355 by místní úpravu stanovoval Magistrát města Pardubice – Odbor dopravy po vyjádření Krajského ředitelství policie Pardubického kraje – Územní odbor Pardubice. Silniční správní úřad zpravidla stanoví místní či přechodnou úpravu na pozemní komunikaci na základě žádosti správce či vlastníka pozemní komunikace nebo Policie ČR. Obecně ale může silniční úřad reagovat na jakýkoli podnět.

Z dikce citovaného ustanovení §77 zákona o PK nevyplývají žádné další podmínky, za kterých lze takto místní úpravu stanovit, kromě výše uvedeného písemného vyjádření Policie ČR. Toto písemné vyjádření nemusí být podle zákona o provozu na PK nutně souhlasné. Silniční správní úřad tedy může stanovit místní úpravu provozu i v případě nesouhlasného stanoviska.

Způsob, jakým lze na pozemních komunikacích stanovovat místní úpravu provozu upřesňuje ustanovení §78 odst. 2 zákona o provozu na PK. Stanoví, že dopravní značky se smějí užívat jen takovým způsobem, jak je nezbytné pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem. Právní úprava týkající se stanovování místní úpravy provozu na pozemních komunikacích vychází z předpokladu, že umístění dopravních značek nemůže být samoúčelné či dokonce šikanózní, musí být racionální a opodstatněný.

V tomto případě se jedná o opodstatněný návrh místní úpravy vzhledem k situaci a existujícím adekvátním náhradním trasám po dálnicích a silnici I. třídy.

4 PŘEDPISY V DANÉ PROBLEMATICE

Legislativní úprava provedena zákonem č. 268/2015 Sb., který mj. vložil do zákona o pozemních komunikacích nové ustanovení §24a, které nabylo účinnosti dne 31.prosince 2015:

- Na jeho základě lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž největší hmotnost činí 12 tun a více, a to stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích (viz kap. 3. Stanovení místní úpravy provozu na PK)

- Stanovení lze vydat pouze za podmínky, že je možné využít jinou vhodnou trasu, za takovou trasu se ovšem považuje i trasa vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Tato podmínka je v námi řešeném případě splněna. Adekvátní vhodná trasa je po D11, D35 a I/34 viz. příloha.

- Za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče.

- Za tranzit se nepovažuje ani užití takto označené silnice složkami integrovaného záchranného systému a její užití nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu.

4.1 Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- §5 odst. 2, kde je definováno rozdělení silnic do jednotlivých tříd
- §19 odst. 1 Obecné užívání
- §24a – Omezení vjezdu některých vozidel

4.2 Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

- § 61 – Obecná, místní a přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích
- §77 – Místní a přechodová úprava provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích
- § 78 odst. 2 – Užití dopravních značek, světelných signálů, dopravních zařízení a provozních informací
- §125c odst. 1 písm. k – Jiné porušení povinností

4.3 Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

- Příloha 3 - Zákazové značky

4.4 TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

5 SANKCE

Za spáchání dopravního přestupku „Jiná porušení povinností" nejsou v rámci bodového hodnocení řidičů přičítány žádné body. Přestupek je možné vyřešit na místě v blokovém řízení udělením pokuty do 2000,- Kč. V případě zahájení správního řízení hrozí sankce 1500 – 2500.

Definice přestupku „Jiné porušení povinnosti", včetně sankcí a počtu bodů pro bodové hodnocení, je uvedena v následující tabulce.

Přestupek (zkrácené znění)	**Jiné porušení povinností**
Přestupek	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona
Počet bodů v bodovém systému	0
Bloková pokuta	do 2000,- Kč
Pokuta ve správním řízení nebo trest v trestním řízení	1.500 – 2.500
Zákaz činnosti	---
Paragraf	§ 125c / 1k)

Obrázek 1 - Tabulka konkrétního přestupku

6 NÁVRH OMEZENÍ VJEZDU NÁKLADNÍCH VOZIDEL

V rámci této studie jsou navrženy varianty úpravy organizace dopravy pro zmírnění negativních vlivů provozu těžké nákladní dopravy. Jedná se o dvě varianty omezení tranzitní dopravy na řešeném úseku I/36 a to konkrétně v úseku od křižovatky s I/11 v Novém Městě až mimoúrovňovou křižovatka I/36 s I/37 (MÚK Doubravice)

a) Omezení vjezdu tranzitní nákladní dopravy nad 12t v obou směrech (Nové Město – MÚK Doubravice)

b) Omezení vjezdu tranzitní nákladní dopravy nad 12t v jednom směru (Nové Město – MÚK Doubravice)

Jedná se o osazení svislého dopravního značení na stávající silnici I/36 resp. II/355. Jak je uvedeno výše, pro navržení této úpravy provozu je dle výše popsané legislativy nutný převod silnice na nižší kategorii. V případě převodu do II. třídy bude označena II/355.

Obrázek 2 - Úsek se zákazem vjezdu tranzitní nákladní dopravy v obou směrech

Obrázek 3 - Zjednosměrnění úseku pro tranzitní nákladní dopravu

Navržené úpravy jsou charakterizovány následující opatřeními:

- Osazením svislých dopravních značek B4+E14 na začátku, resp. konci řešeného úseku budoucí silnice II/355, kde je navržen zákaz průjezdu nákladní tranzitní dopravy
- Pro upozornění na zákaz nacházející se za křižovatkou je možné tuto sestavu použít spolu s dodatkovou tabulkou E7a „Směrová šipka pro směr přímo" nebo E7b „Směrová šipka pro odbočení". Výše uvedenou sestavu je možné také vložit do odpovídajících informativních značek, které vyjadřují způsob řazení do jízdních pruhů před křižovatkou (např. na I/37)
- Osazením přechodné dopravní značky IP22 „Změna organizace dopravy". Osazení na veškerých místech, kde je nutné upozornit na změnu organizace dopravy. Zejména na D11, I/11, II/333, I/37, v ul. Poděbradská před MÚK Doubravice atd. Umístění těchto značek musí být navrženo dle platných technických podmínek. Navržení IP22 je v rámci této studie navrženo pouze orientačně, pro stanovení místní úpravy provozu by musel být návrh rozpracován detailněji. Dále by pak muselo být upraveno veškeré stávající svislé dopravní značení dotčené změnami provozu.

B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12t

E14 – Text „TRANZIT"

IP22 – Změna organizace výstavby

Orientační návrh dopravního značení je naznačen v příloze.

7 POSTUP SPRÁVNÍHO ORGÁNU PŘI OMEZOVÁNÍ TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Příslušné správní orgány postupují při stanovení v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o silničním provozu a správního řádu. S účinností od 31. prosince 2015 je pro stanovení místní úpravy provozu, které je prováděno zákazovou značkou, nutné postupovat podle části šesté správního řádu a vydat opatření obecné povahy. V případě stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích se bude toto opatření vydávat typicky na návrh tzv. navrhovatele.

7.1 Řízení o návrhu

Návrh opatření obecné povahy s odůvodněním správní orgán po projednání s dotčenými orgány (§77 odst. 2 zákona o PK) doručí veřejnou vyhláškou podle §25 správního řádu, kterou vyvěsí na své úřední desce a na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se opatření obecné povahy týká, to však jen tehdy, vztahuje-li se stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce.

V rámci veřejné vyhlášky vyzve příslušný správní orgán dotčené osoby, aby k návrhu opatření obecné povahy podávaly připomínky nebo námitky.

Návrh opatření obecné povahy musí být zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů.

Není-li vzhledem k rozsahu návrhu možno zveřejnit jej na úřední desce v úplném znění, musí být na úřední desce uvedeno, o jaké opatření obecné povahy jde, čích zájmů se přímo dotýká a kde a v jaké lhůtě se lze s návrhem seznámit. Úplné znění návrhu včetně odůvodnění však musí být i v takovém případě zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. Dobu a místo konání veřejného projednání správní orgán oznámí na úřední desce nejméně 15 dnů předem. Hrozí-li nebezpečí z prodlení, je možné tuto dobu zkrátit; nestanoví-li zákon jinak, musí zkrácená doba činit nejméně 5 dní.

K návrhu opatření obecné povahy může kdokoliv, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky. Správní orgán je povinen se připomínkami zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v jeho odůvodnění.

Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, nebo, určí-li tak správní orgán, i jiné osoby, jejichž oprávněné zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, (v případě místní úpravy provozu na pozemních komunikací jím bude vždy vlastník pozemní komunikace) mohou podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.

O námitkách rozhoduje správní orgán, který opatření obecné povahy vydává. Jestliže by vyřízení námitky vedlo k řešení, které přímo ovlivní oprávněné zájmy některé osoby jiným způsobem než návrh opatření obecné povahy, a není-li změna zjevně též v její prospěch, zjistí správní orgán její stanovisko. Rozhodnutí o námitkách, které musí obsahovat vlastní odůvodnění, se uvede jako součást odůvodnění opatření obecné povahy.

7.2 Vydání opatření obecné povahy

Opatření obecné povahy správní orgán oznámí veřejnou vyhláškou a obdobně jako u návrhu jej zveřejní na své úřední desce. Na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejíchž správních obvodů se opatření obecné povahy týká, jej zveřejní jen tehdy, vztahuje-li se stanovení k provozu v zastavěném území dotčené obce nebo může-li stanovením dojít ke zvýšení hustoty provozu v zastavěném území dotčené obce.

Opatření obecné povahy musí obsahovat odůvodnění, pro jehož obsah se přiměřeně použijí ustanovení správního řádu, které se týkají odůvodnění rozhodnutí, a doplní se další povinné náležitosti. Odůvodnění tak bude obsahovat důvody pro vydání opatření obecné povahy, podklady pro jeho vydání, úvahy, kterými se správní orgán řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, a informace o tom, jak se správní orgán vypořádal s připomínkami dotčených osob. Jako součást odůvodnění se uvádí také rozhodnutí o námitkách dotčených osob s vlastním odůvodněným.

Opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky a nelze proti němu podat žádný opravný prostředek Správní řád však připouští možnost posouzení souladu opatření obecné povahy s právními předpisy v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat do 3 let od účinnosti opatření.

Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal.

8 ZÁVĚR

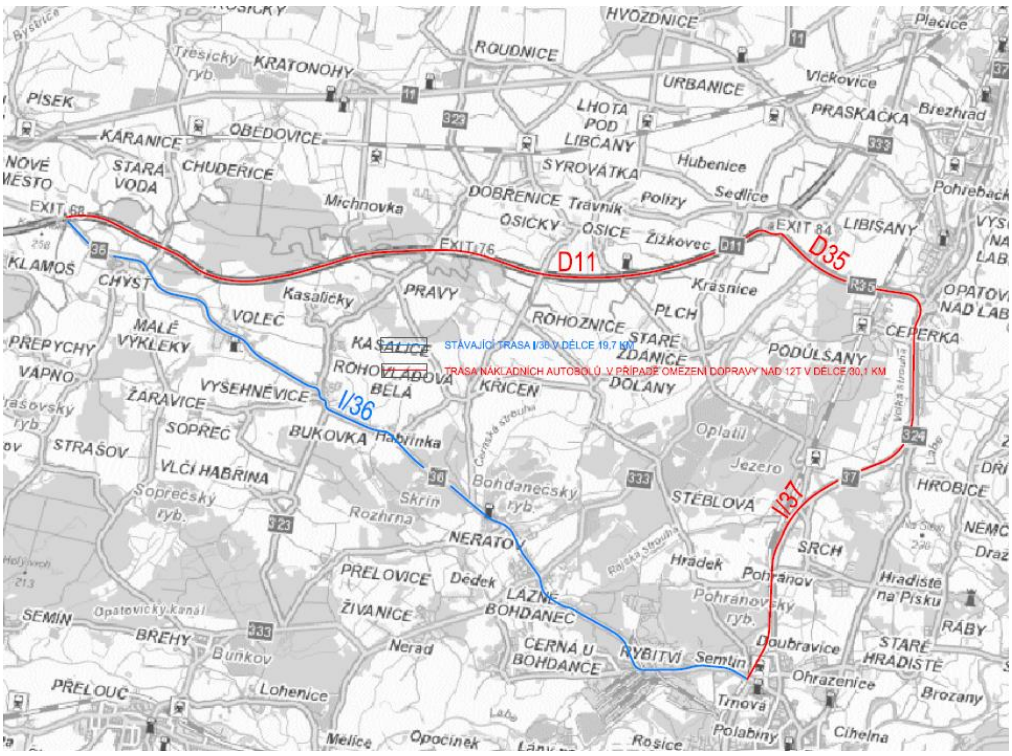
Platná právní úprava tedy nikterak po převodu silnice na kategorii II. třídy nebrání stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Důvody pro toto stanovení jsou patrné z výše popsaného a z přílohy D. Směrový průzkum.

Místní úprava provozu na PK je vydávána formou řádně odůvodněného opatření obecné povahy, ke kterému lze v souladu se správním řádem uplatnit připomínky či písemné námitky, popř. lze podle soudního řádu správního podat návrh na zahájení řízení o zrušení opatření obecné povahy.

Stávající trasa tranzitní nákladní dopravy nad 12t přes I/36 po ose (Nové Město) - Chýšť – Voleč – Rohovládova Bělá – Bukovka – Lázně Bohdaneč – Rybitví – Pardubice by po stanovení místní úpravy provozu byla přesunuta na D11, D35 a I/37.

Omezení vjezdu nákladních tranzitních vozidel je uvažováno na úseku Nové Město (I/36 s I/11) po MÚK Doubravice (I/36 s I/37).

Délka stávající trasy Nové Město – Pardubice po I/36 je 22,197 km. Délka trasy Chýšť – Pardubice přes D11, D35 a I/37 je 30,1 km.



Obrázek 1 - Trasy nákladních automobilů

Tato místní úprava provozu by musela být zavedena až po dostavbě vratné větve křižovatky MÚK Doubravice (popis je součástí této studie), aby nedocházelo ke kolapsu dopravy a byla připravena adekvátní trasa pro obslužnost významné průmyslové oblasti Semtín a Rybitví ze silnice I/37.

Podívejme se ještě na definici tranzitní dopravy zakotvenou v ustanovení §24a a to konkrétně na tento odstavec: „*Za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče*". Ze směrového průzkumu, který byl proveden je jasně patrný vliv průmyslové oblasti Semtín a Rybitví. Tuto dopravu do průmyslové oblasti, ale nemůžeme považovat v rámci I/36 za tranzitní, ale za zdrojovou, resp. cílovou. Zákaz popsaný v této kapitole by byl tedy vymahatelný pouze pro nákladní dopravu, která tímto úsekem projíždí a nemá vykládku ani nakládku v průmyslové oblasti Semtín a Rybitví. Toto platí pro obě varianty, jak už pro omezení tranzitní dopravy obousměrně či pouze jednosměrně se zákazem vjezdu z dálnice D11.

Generální projektant:

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

Akce:

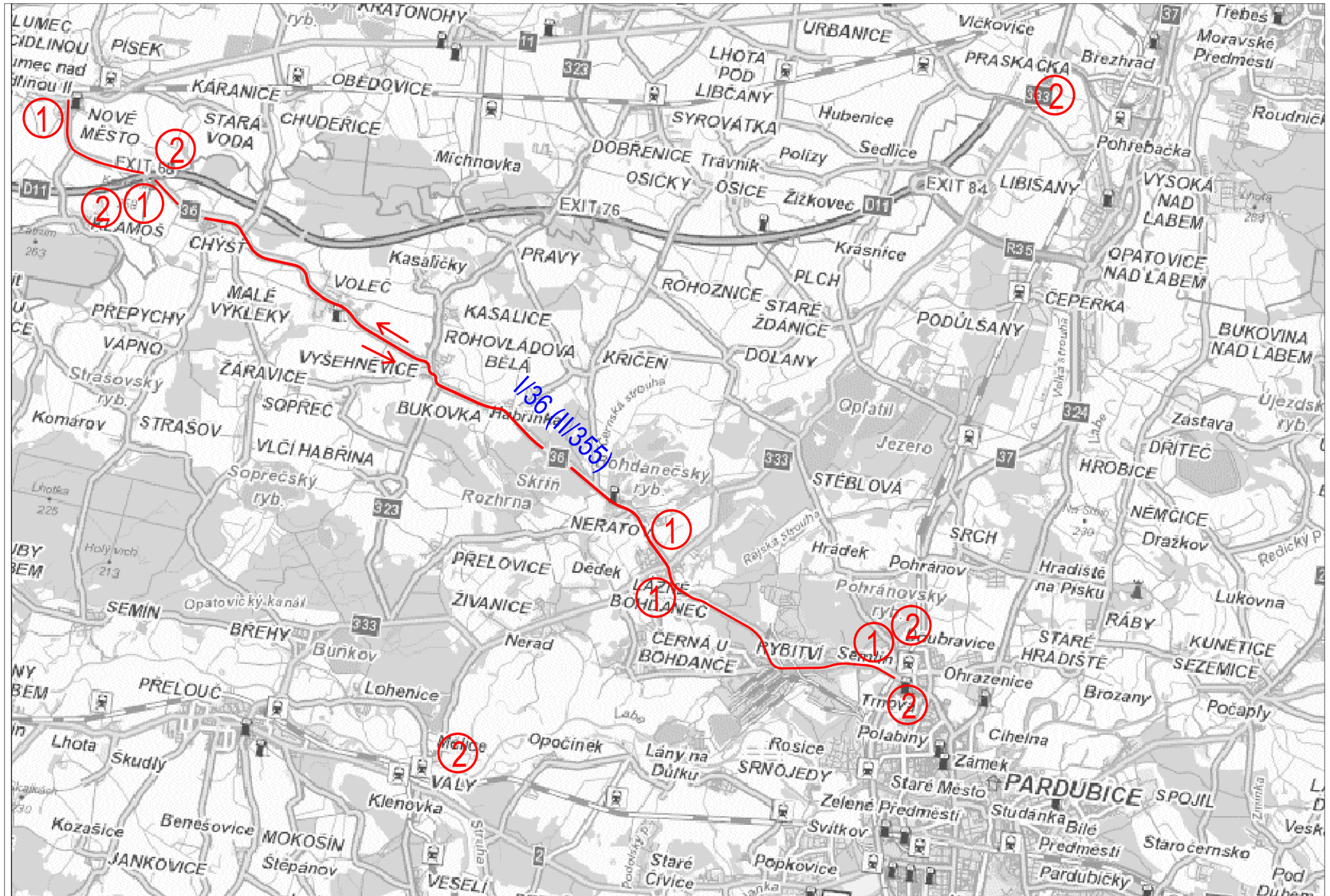
I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

OMEZENÍ PRŮJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL - PŘÍLOHY

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**2.1**



IP22

B4

E14

1

2

pozn.: umístění DZ IP22 je pouze orientační. V dalším stupni dokumentace by muselo být přesně stanoveno a umístěno

UZAVÍRANÁ OBLAST - OBOUSMĚRNÉ OMEZENÍ VJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T

PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Horný	Kontroloval: Ing. Michal Horný
Kraj: Pardubický	Tratový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

OBOUSMĚRNÉ OMEZENÍ VJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T

Formát	3 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	Č. výkresu
E.	2.1

Obsah výkresu:

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ - VAR. A

IP22

B4

E14

1

2

pozn.: umístění DZ IP22 je pouze orientační. V dalším stupni dokumentace by muselo být přesně stanoveno a umístěno

UZAVÍRANÁ OBLAST - JEDNOSMĚRNÉ OMEZENÍ VJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T

PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Hornýš	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

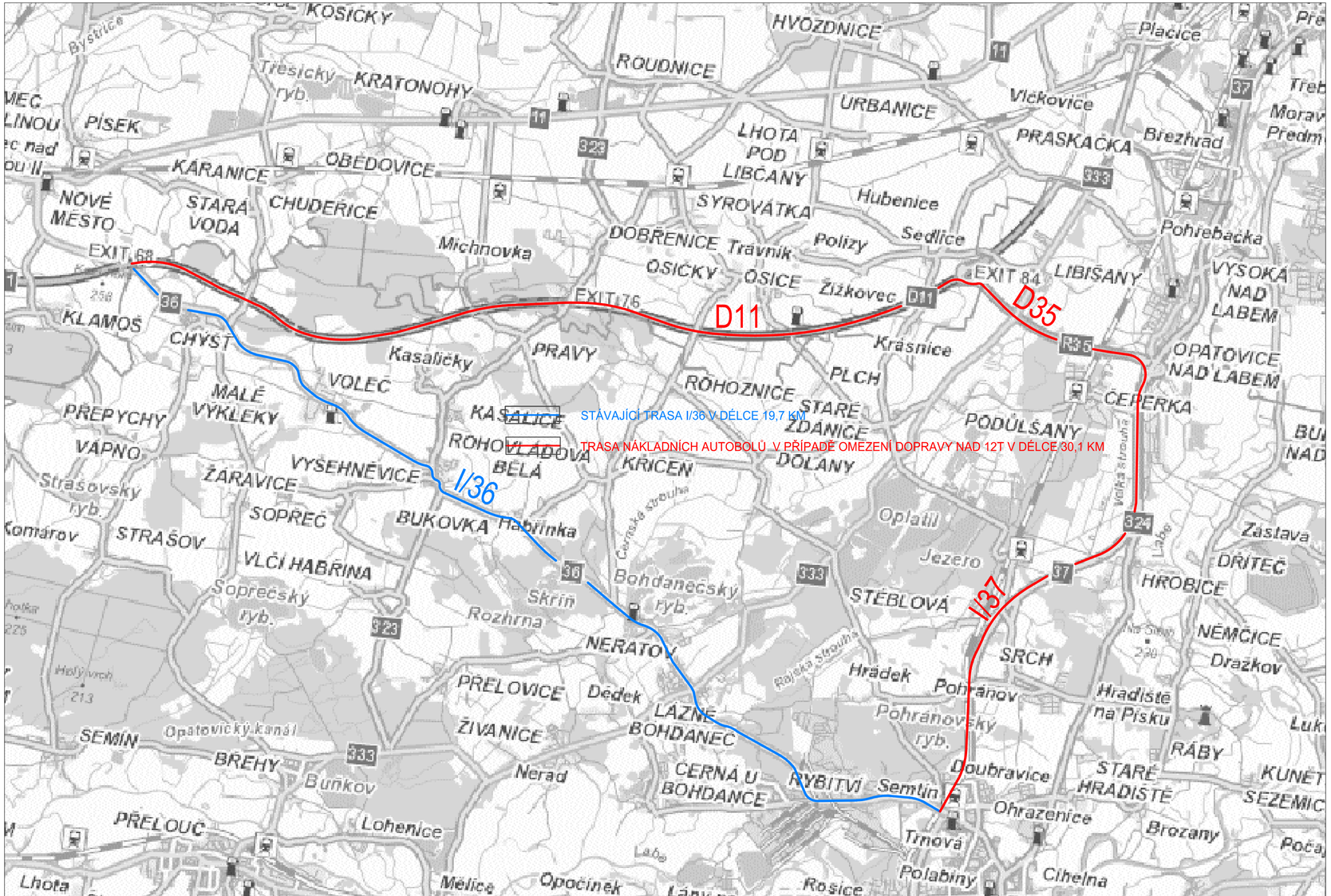
Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

JEDNOSMĚRNÉ OMEZENÍ VJEZDU TRANZITNÍCH NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 12T

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	E.
Č. výkresu	2.2

Obsah výkresu: DOPRAVNÍ ZNAČENÍ - VAR. B



STÁVAJÍCÍ TRASA I/36 V DÉLCE 19,7 KM

TRASA NA + NS V PŘÍPADĚ OMEZENÍ DOPRAVY NAD 12T V DÉLCE 30,1 KM

PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Horný	Kontroloval: Ing. Michal Horný
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

OMEZENÍ NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ NAD 12T

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250

Obsah výkresu: PŘEHLEDNÁ SITUACE

Část dokumentace	Č. výkresu
A.	2.2

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

VÝKONOVÉ ZPOPLATNĚNÍ SILNICE I/36

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**3**

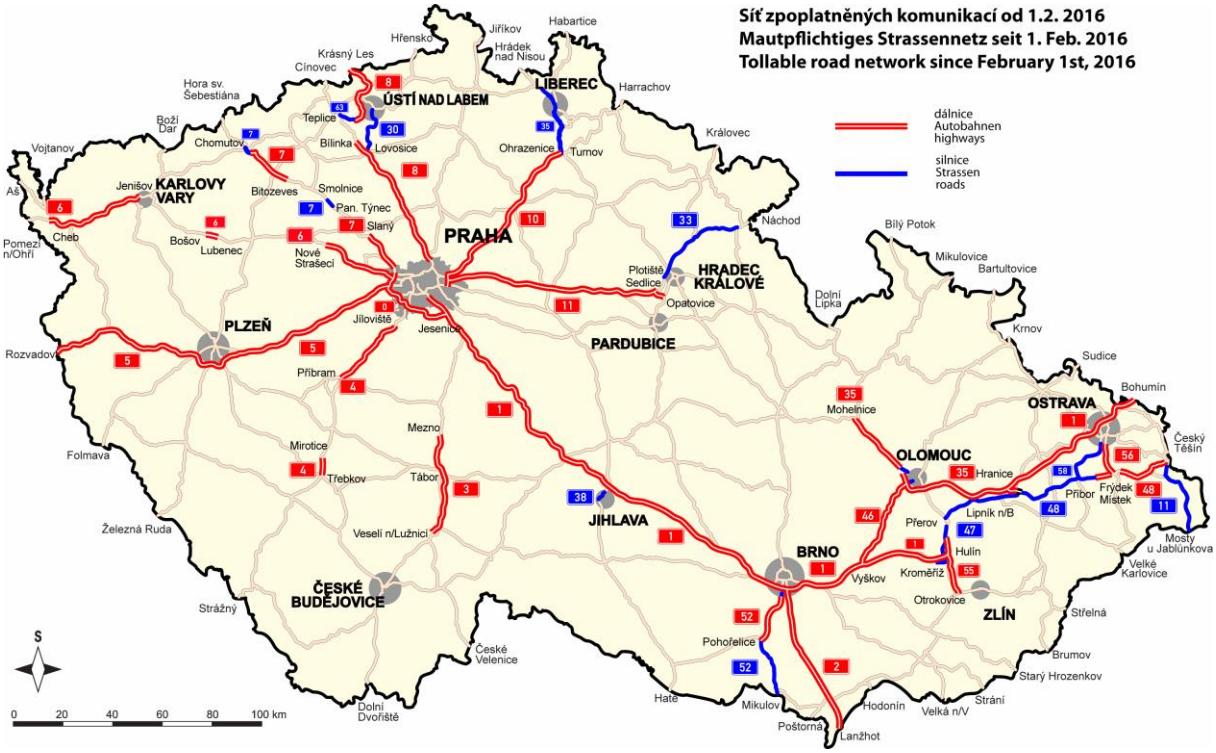
VÝKONOVÉ ZPOPLATNĚNÍ SILNICE I/36

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Výkonové zpoplatnění silnice I/36

Zpoplatnění silnic a dálnic v ČR vychází obecně ze zákona 13/1997 sb. v platném znění spolu s prováděcími předpisy.

V České republice bylo elektronické mýtné pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun zavedeno od 1. ledna 2007 novelou Zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) na 970 kilometrech dálnic a silnic pro motorová vozidla, kde je vybudováno asi 178 mýtných bran. Od 1. ledna 2008 se začalo platit na 200 kilometrech silnic I. třídy, které svým charakterem nahrazují chybějící tranzitní dálnice. Ke konci roku 2014 tak bylo v provozu celkem 265 mýtných bran na 1400 kilometrech, z toho 47 je kontrolních. Vlastníkem mýtného systému je Česká republika, konkrétně Ministerstvo dopravy ČR, které k provozování a správě mýta zmocnilo Ředitelství silnici a dálnic. Příjmy z výběru mýtného plynou do Státního fondu infrastruktury.



Obrázek 1 - Síť zpoplatněných komunikací

Od 1. ledna 2010 se povinnost platit elektronické mýtné začala vztahovat na všechna vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. Sazby jsou u dálnic od 1,67 do 5,30 Kč/km v závislosti na ekologické kategorii vozidla a počtu náprav (v pátek od 15.00 hod. do 21.00 pak od 2,12 do 8,1 Kč/km). Na silnicích první třídy pak od 0,79 do 2,55 Kč/km (v pátek od 15.00 hod. do 21.00 pak od 1,00 do 3,90 Kč/km).

Z výše uvedeného vyplývá, že elektronické mýto – výkonové zpoplatnění neslouží apriori pro směrovou regulaci těžké dopravy (pouze částečně časové usměrnění).

Mýtný systém vlastní pro stát Ministerstvo dopravy ČR, provoz mýta a výběr mýtných poplatků pak zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD). Odhalováním a sankciováním neplatičů se zabývají speciálně vybavené mobilní jednotky Generální ředitelství cel.

Mýtný systém se od spuštění v roce 2007 postupně vyvíjí a rozšiřuje. Každý z jeho uživatelů je povinně vybaven elektronickou jednotkou komunikující s mýtným systémem. Za uživatele jsou považováni provozovatelé zpoplatněných vozidel a jejich řidiči. Od okamžiku evidování v mýtném systému je uživatel povinen dodržovat povinnosti stanovené zákonem 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákonů č.80/2006 Sb., č.347/2009 Sb. a č. 196/2012 Sb. a souvisejícími prováděcími předpisy. Mýtné je účtováno za pomoci palubní jednotky zcela automaticky bez zásahu řidiče, který je pouze informován akustickým signálem.

Jak již bylo uvedeno výše, elektronické mýto – výkonové zpoplatnění neslouží apriori pro směrovou regulaci těžké dopravy (pouze částečně časové usměrnění). Průzkumem ani simulací nebylo možné odhadnout dopad zřízení výběru mýta na silnici I/36. Lze dovozovat, že provoz vozidel nad 3,5 t by se v daném úseku snížil, ovšem nelze přesně stanovit o jaké poměrné množství. Počet vozidel, které by daným úsekem neprojížděly z důvodu platby mýta by byl silně závislý na výši zpoplatnění daného úseku, což nelze v době zpracování této studie předjímat či odhadovat.

Jisté však je, že by se na daném úseku musela dobudovat infrastruktura pro výběr mýta. Přičemž odhadujeme nutnost výstavby až 4 ks mýtných bran (3 ks v případě nezpoplatnění příjezdu od silnice I/37 do průmyslové zóny Semtín).

V současné době probíhá vývoj EETS – Hybridní mýtný systém kompatibilní s ostatními evropskými státy. Evropská služba elektronického mýtného (EETS) je iniciativa EU, jejímž cílem je zjednodušit platbu mýtného pro dopravce v EU. EETS by měla umožnit průjezd zeměmi EU s jedinou palubní jednotku a vyúčtování na jednu fakturu. Funkci lze přirovnat k mobilnímu roamingu – dopravce získá po uzavření smlouvy s jedním poskytovatelem jednu palubní jednotku, funkční ve všech zemích. Finanční zúčtování proběhne také přes „domácího" poskytovatele, se kterým má smlouvu a jedno sumární vyúčtování.

I v ČR by měl proběhnout posun ve výberu mýta, kdy lze čekat tendence přejít od současného systému na systém satelitní. Což bude znamenat posun při plošném zpoplatnění provozu vozidel na komunikacích obecně.

Nejen s ohledem na výše uvedenou skutečnost nelze v tuto chvíli doporučit propracovávat variantu výkonového zpoplatnění silnice I/36.

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:
POSOUZENÍ POTŘEBNOSTI VÝSTAVBY OBCHVATU LÁZNĚ BOHDANEČ

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**4**

POSOUZENÍ POTŘEBNOSTI VÝSTAVBY OBCHVATU LÁZNĚ BOHDANEČ

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Posouzení potřebnosti výstavby obchvatu Lázně Bohdaneč

2 POPIS FÁZE EIA

V současné době je zpracována Dokumentace záměru podle §8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na akci: „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – Obchvat. Dokumentace byla zpracována firmou TRANSCONSULT s.r.o. v roce 2010.

V oznámení, zpracovaném podle přílohy č. 3 k zákonu 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (Transconsult s.r.o., Hradec Králové, 11/2008), byla přeložka silnice I/36, obchvat Lázní Bohdaneč, posuzována ve čtyřech navržených variantách.

Varianta A – červená

Varianta B – zelená

Varianta C – modrá

Varianta D – fialová

V závěru oznámení je uvedeno následující:

„Pořadí vhodnosti jednotlivých navržených variant záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat" z hlediska vlivů na životní prostředí je následující:

1.Varianta A – červená

2. Varianta B – zelená

3. Varianta D – fialová

4. Varianta C – modrá

Vhodnější než samotná varianta A je kombinace variant B a A. Vedení obchvatu v km 0,0 až cca 3,3 ve stopě varianty B a od cca km 3,3 po konec v Rybitví ve stopě varianty A zajistí jeho vedení, co nejdále od obytné zástavby, aniž by se zhoršil vliv na ostatní posuzované složky životního prostředí.

V rámci zjišťovacího řízení, provedeného podle §7 zákona č. 100/2001 Sb., obdržel Krajský úřad Pardubického kraje sedm vyjádření a stanovisek dotčených správních úřadů. Jednalo se o vyjádření následujících subjektů:

- Krajského úřadu Pardubického kraje,
- Krajské hygienické stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích,
- České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Hradec Králové,
- Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany horninového a půdního prostředí
- Obce Černá u Bohdanče

- Obce Neratov
- Obce Rybitví
- Města Lázně Bohdaneč (doporučeno správnímu úřadu po ukončení zjišťovacího řízení).

Vyjádření k jednotlivým variantám v průběhu zjišťovacího řízení

vyjadřující se subjekt	varianta A (červená)	varianta B (zelená)	varianta C (modrá)	varianta D (fialová)
KÚ Pardubického kraje	nejvhodnější	-	nesouhlasí	-
KHS Pardubického kraje	-	-	-	-
ČIŽP Hradec Králové	vhodná	vhodná kombinace B, A	-	-
MŽP	-	-	-	-
Rybitví	-	vhodná	-	vhodná
Neratov	-	-	zásadní nesouhlas	-
Černá u Bohdanče	nejvhodnější	-	-	zcela nepřijatelná
Lázně Bohdaneč	z hlediska variant nejednoznačné vyjádření			

Závěr zjišťovacího řízení podle §7 zákona č. 100/2001 Sb., vydaný Krajským úřadem Pardubického kraje, odborem životního prostředí a zemědělství dne 16.4.2009 (č.j KrÚ 54221-13/2008/OŽPZ/MV) uvádí:

Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle §7 citovaného zákona došel příslušný orgán k závěru, že záměr „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat" podléhá posuzování dle citovaného zákona. Pokud bude oznamovatel (žadatel) pokračovat v přípravě záměru, předloží příslušnému úřadu dokumentaci ve smyslu ustanovení § 8 odst. 1 zákona. Náležitosti dokumentace a výčet jejich povinných příloh stanoví příloha č. 4 k zákonu. V dokumentaci budou zohledněny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky uvedené ve vyjádřeních dotčených správních orgánů, které jsou přílohou tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Závěr zjišťovacího řízení se k variantám nevyjadřuje. Neuvádí žádné pořadí vhodnosti variant či doporučení některé z nich.

Na základě dosavadních výsledků výše popsaného procesu posuzování vlivů záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat" na životní prostředí byly do dalšího posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění zařazeny varianty A a B.

Varianta C byla z dalšího posuzování vyřazena z důvodů výsledků oznámení (z hlediska významně negativních vlivů na flóru a faunu zejména mezi Neratovem a Lázněmi Bohdaneč se v oznámení umístila na posledním 4. místě), z důvodu záporného vyjádření Krajského úřadu Pardubického kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a zásadního nesouhlasu obce Neratov.

Varianta D byla z dalšího posuzování vyřazena z důvodů výsledků oznámení (3.místo v pořadí vhodnosti variant) a záporného vyjádření obce Černá u Bohdanče.

2.1 Údaje o záměru

2.1.1 Základní údaje

2.1.2 Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat

Podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění je záměr zařazen do kategorie II, bodu 9.1 „Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)", kdy posuzování těchto záměrů zajišťují příslušné orgány kraje.

2.1.3 Kapacita (rozsah) záměru

Začátek řešeného úseku je oproti stavu posuzovanému v oznámení přesunut ze silnice I/36 na silnici III/3238 v prostoru západně od Bohdanečského rybníka. Důvodem této změny je výsledek procesu posuzování vlivů na životní prostředí navazujícího záměru „Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11", kdy bylo příslušným úřadem vydáno souhlasné stanovisko k variantě B záměru, která je vedena od křižovatky silnic I/36 a III/3238 právě v trase stávající silnice III/3238 směrem na Křičeň a dále do MÚK Dobřenice na dálnici D11.

Za stávající stykovou křižovatkou silnic I/36 a III/3238 v prostoru mezi Bohdanečským rybníkem a sádkami Rybářství Bohdaneč na severozápadním okraji města je obchvat veden v trase stávající silnice I/36 a následně se pravým obloukem stáčí na jih do prostoru západně od Lázní Bohdaneč a východně od místní části Dědek, levostranným obloukem se stáčí na jihovýchod mezi zástavbu Lázní Bohdaneč a bývalý zemědělský areál a dále do prostoru zahrádkářské kolonie mezi hřbitovem a levým břehem Rajské strouhy. Do trasy stávající silnice III/32225 se stáčí levostranným obloukem v prostoru mezi Černou u Bohdanče a Rybitvím a v trase III/32225 pokračuje až na konec řešeného úseku ve stykové křižovatce stávající silnice I/36 a III/32225 v Rybitví.

Návrhová kategorie:

úsek Lázně Bohdaneč – Rybitví S 11,5/80

úsek Rybitví – Semtín MS 2c 13/9,25/70

Změna kategorie je provedena v průsečné křižovatce na vjezdu do Rybitví, kde extravilánová silnice kategorie S 11,5/80 přechází na intravilánovou kategorii MS 2c 13/9,25/70 se souběžným pruhem pro pěší a cyklisty a zastávkami MHD. Šířka jízdních pruhů 3,50 m je zachována.

2.1.4 Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Pardubický
Obec:	Lázně Bohdaneč, Černá u Bohdanče, Rybitví
Katastrální území:	Lázně Bohdaneč, Černá u Bohdanče, Rybitví

2.1.5 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Jedná se o novostavbu silnice I. třídy v kategorii S 11,5/80 (začátek úseku – Rybitví) a MS 2c 13/9,25/70 (úsek Rybitví – Semtín).

Kumulace s jinými záměry se nepředpokládá.

2.1.6 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Potřebnost a naléhavost stavby vyplývá z dopravní funkce a zatížení stávající silnice I/36, které se po zprovoznění dálnice D11 ještě výrazně zvýšilo. Současný stav silnice I/36 s průjezdem Lázní Bohdaneč je na hranici únosnosti z hlediska kapacity, bezpečnosti dopravy a obyvatel i vlivů provozu na životní prostředí. Záměr tak řeší zcela nevyhovující stav na části trasy I/36 v úseku mezi dálnicí D11 a městem Pardubice a umožní vymístění zbytné dopravy z lázeňského města.

Ve vazbě na zprovoznění R35 v úseku MÚK Sedlice (D11) – MÚK Opatovice (I/37) a dostavbu I/37 v úseku Opatovice nad Labem – Pardubice na čtyřpruh kategorie S 22,5/100, lze předpokládat dílčí přerozdělení dopravní zátěže (zejména nákladní dopravy) z I/36 na R35 a I/37. Nezpůsobí však žřejmě žádný výrazný pokles intenzit dopravy a naléhavost vymístění silnice I/36 z Lázní Bohdaneč zůstane i nadále v platnosti.

Výhledově bude silnice I/36 spojnicí dálnice D11 a rychlostní silnice R35 s napojovacími body v MÚK Dobřenice (D11) a MÚK Časy (R35) a bude plnit funkci připojovací komunikace aglomerace města Pardubice na nadřazenou silniční síť ČR ve směru východním (R35) i západním (D11).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny není reálné vedení obchvatu Lázní Bohdaneč na severovýchod od města. Takto vedený obchvat by se dostal do konfliktu s Bohdanečským rybníkem (národní přírodní rezervace, ptačí oblast, evropsky významná lokalita, nadregionální biocentrum, významný krajinný prvek), nadregionálním biocentrem Bohdaneč, ochranným pásmem I. a II. stupně přírodních léčivých zdrojů peloidů a vod lázeňského místa Lázně Bohdaneč, technickou památkou Opatovický kanál a významnými krajinnými prvky (lesy, rašeliniště, vodní toky, rybník).

Jediné možné vedení obchvatu je jihozápadně od Lázní Bohdaneč.

Při tomto vedení obchvatu dojde k následujícím střetům s ochranou přírody a krajiny a kulturních hodnot:

– významný krajinný prvek – lesy, vodní toky,

– registrovaný významný krajinný prvek Alej k Neratovu,

– nadregionální biokoridor Polabský luh – Bohdaneč,

– lokální biokoridory,

– lokální biocentrum,

– ochranné pásmo II. stupně přírodních léčivých zdrojů peloidů a vod lázeňského místa Lázně Bohdaneč,

– technická kulturní památka Opatovický kanál.

Koridor pro stavbu obchvatu se v maximální možné míře vyhýbá obytné zástavbě a plní tak svůj hlavní smysl vymístit tranzitní dopravu z centra Lázní Bohdaneč. Pokud se v některém úseku k obytné zástavbě přiblíží, lze zabránit překročení platných hygienických limitů hluku ve venkovním prostředí realizací vhodných protihlukových opatření.

2.1.6.1 Posuzované varianty

Z původně v oznámení posuzovaných čtyř variant (A, B, C, D) přeložky silnice I/36, obchvatu Lázní Bohdaneč, jsou v předkládané dokumentaci posuzovány varianty dvě.

Varianta A (červená) je téměř v celé délce totožná s variantou posuzovanou v oznámení. Jedinou změnou je lokální změna vedení trasy v prostoru mezi Černou u Bohdanče a Rybitvím, kde v levostranném oblouku přechází do původní trasy C (modré). Tím se trasa mírně oddálí od Černé u Bohdanče a dochází i ke zlepšení parametrů směrového oblouku (původní R=450 m je zvětšen na R=750 m).

Varianta B (zelená) je, obdobně jako v případě varianty A, téměř v celé délce totožná s variantou B posuzovanou v oznámení. Jedinou změnou je lokální změna vedení trasy v pravostranném oblouku v prostoru západně od Lázní Bohdaneč, kde trasa krátce přechází do původní trasy D (fialové). Tím se trasa mírně oddálí od zástavby Lázní Bohdaneč o cca 30 m a poloměr oblouku se zvětší z R=350 m na R=375 m.

Geometrie tras posuzovaných variant (směrové a výškové řešení) byla navržena na podkladě vytvořeném z mapových listů základní mapy ČR 1: 5 000.

Popis posuzovaných variant

Obě varianty začínají ve stejném bodě na silnici III/3238 před stykovou křižovatkou se silnicí I/36 severozápadně od Lázní Bohdaneč. Shodný je i konec variant v prostoru stávající stykové křižovatky silnic I/36 a III/32225 v Rybitví, která bude přestavěna na okružní křižovatku.

Varianta A (červená)

Trasa obchvatu se ze silnice III/3238 odpojuje levostranným obloukem o poloměru R=550 m a prochází mezi rybníky na severozápadním okraji Lázní Bohdaneč, následně se pravostranným obloukem R=300 m stáčí na jih do

prostoru mezi Lázně Bohdaneč a Novinsko a protisměrným levostranným obloukem R=900 m prochází mezi „Pazdernou" a bývalým zemědělským areálem, kde úrovňově kříží silnici II/333. Od hranice zastavitelného území pro bytovou výstavbu v Lázních Bohdaneč je trasa obchvatu vzdálena 250 až 300 m. Dále trasa pokračuje pravostranným a levostranným obloukem (R=1200 m a R=900 m) do prostoru pod hřbitovem na levém břehu Rajské a Černské strouhy, kde prochází zahrádkářskou kolonií. Následujícím pravostranným obloukem R=800 m a levostranným obloukem R=750 m se trasa obchvatu I/36 zapojuje do stopy stávající silnice III/32225, kterou využívá až do konce řešeného úseku v km 6,691 (střed okružní křižovatky).

Varianta B (zelená)

Počáteční úsek s odpojením ze silnice III/3238 a využitím úseku stávající I/36 je shodný s variantou A. Křížení Opatovického kanálu na okraji Lázní Bohdaneč je však již navrženo v jiném místě pravostranným obloukem o poloměru R=375 m. Za tímto obloukem trasa, stejně jako varianta A, pokračuje na jih a levostranným obloukem R=500 m pokračuje v souběhu s variantou A (ve vzdálenosti 75 až 90 m) do místa křížení Rajské strouhy. Po průchodu zahrádkářskou kolonií na levém břehu Černské strouhy se pravostranným obloukem R=600 m stáčí na jih, prochází lesním porostem a následným levostranným obloukem R=450 m se napojuje do stopy III/32225, kterou obdobně jako varianta A využívá až do konce úseku. Střed okružní křižovatky obchvatu se stávající silnicí I/36 v Rybitví je v km 6,832.

Charakter a účel stavby odpovídá programu MD ČR č. 327 110 Výstavba a obnova silnic I. třídy, podprogramu č. 327 111 Výstavba obchvatů sídel a nových silnic I. třídy.

2.1.7 Popis technického a technologického řešení záměru

Třída pozemní komunikace (PK):		Silnice I. třídy
Návrhová kategorie:	S 11,5/80	úsek Lázně Bohdaneč – Rybitví
	MS 2c 13/9,25/70	úsek Rybitví – Semtín

Změna kategorie je provedena v průsečné křižovatce na vjezdu do Rybitví, kde extravilánová silnice kategorie S 11,5/80 přechází na intravilánovou kategorii MS 2c 13/9,25/70 se souběžným pruhem pro pěší a cyklisty a zastávkami MHD. Šířka jízdních pruhů 3,50 m je zachována.

Označení PK: I/36

Při návrhu směrového a výškového vedení trasy přeložky silnice I/36 a ostatních souvisejících silnic jsou dodrženy platné normy a předpisy, zejména:

ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic,

ČSN 736102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích, ČSN 736110 Projektování místních komunikací.

Základní příčné uspořádání silnice I/36

Kategorie S 11,5/80

jízdní pruhy	2 x 3,50	...7,00 m
vodící proužky	2 x 0,25	...0,50 m
zpevněná krajnice	2 x 1,50	...3,00 m
nezpevněná krajnice	2 x 0,50	...1,00 m
volná šířka		11,50 m

Kategorie MS 2c 13/9,25/70

jízdní pruhy	2 x 3,50	...7,00 m
vodící proužky	2 x 0,25	...0,50 m
zpevněná krajnice	0,25 + 0,50	...0,75 m
nezpevněná krajnice	1 x 0,50	...0,50 m
bezpečnostní odstup	1 x 0,50	...0,50 m
hlavní dopravní prostor		9,25 m
zelený pás	1 x 0,50	...0,50 m
pruh pro chodce a cyklisty	1 x 3,0	...3,00 m
bezpečnostní odstup	1 x 0,25	...0,25 m
prostor místní komunikace		13,00 m

Dotčené komunikace

Mezi dotčené pozemní komunikace jsou zařazeny stávající silnice zapojené do křižovatek obchvatu silnice I/36.

III/3238 Lázně Bohdaneč – Křičeň

Silnice s šířkou vozovky 5,5 - 6,0 m. V záměru „Přeložka silnice I/36 v úseku Lázně Bohdaneč – D11" je navrženo rozšíření silnice III/3238, společně se silnicí III/3236 Křičeň – Pravy a obchvatem obce Křičeň, s cílem vytvořit kapacitní a bezkolizní napojení I/36 do MÚK Dobřenice dálnice D11.

III/0361 Lázně Bohdaneč – Neratov

Silnice s šířkou vozovky 4,5 - 5,0 m.

II/333 Lázně Bohdaneč – Přelouč

Silnice s šířkou vozovky 6,5 - 7,0 m odpovídající šířkovému uspořádání kategorie S 7,5 (v některých úsecích S 9,5).

III/32225 Rybitví – Černá u Bohdanče – II/333

Silnice s šířkou vozovky 5,5 - 6,0 m v úseku mezi Rybitvím a II/333 a 6,5 - 7,0 m v průjezdním úseku Rybitvím.

Související komunikace

Místní komunikace (MK) k obytným domům „Na Sádkách" – příjezdová komunikace k rodinným domkům šířky 2,5 - 3,0 m bude přeložkou I/36 přerušena a na III/0361 napojena novým mostem přes Opatovický kanál.

MK Dědek – II/333 – ve vazbě na změnu napojení III/322 25 na II/333 se provede i nové připojení MK šířky cca 3,0 m na II/333 (do nové průsečné křižovatky na II/333).

MK Lázně Bohdaneč – Černá u Bohdanče – výstavbou přeložky I/36 bude stávající MK s asfaltovým povrchem šířky cca 3,0 m přerušena a využívána pro přístup k zahrádkám a na okolní pozemky buď od Lázní Bohdaneč, nebo od Černé u Bohdanče.

MK v Rybitví – stávající místní a účelové komunikace zajišťující připojení okolní zástavby (obytné i průmyslové) na III/32225.

Mosty

Prostorové uspořádání mostů bude v souladu s ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. Zatěžovací třída mostů v trase I/36 bude „A" podle ČSN 73 6203 Zatížení mostů (1986) včetně změny a) 08/1988 a změny b) 11/1988.

Most přes Opatovický kanál pro napojení MK na III/0361 bude navržen na zatěžovací třídu B.

V obou variantách trasy přeložky silnice I/36 jsou navrženy mosty přes Opatovický kanál, Černskou strouhou, Rajskou strouhu a ostatní menší vodoteče, případně meliorační příkopy v území.

Polohové a výškové umístění mostních objektů je dáno směrovým a výškovým vedením trasy převáděné silnice I/36 a splněním požadavků na prostorové řešení pod mostem s ohledem na charakter překonávaných vodotečí.

Šířkové uspořádání na mostech odpovídá převáděné silnici kategorie S11,5 s volnou šířkou mezi lícem svodidlových zábradlí 11,50 m. Šířka prostoru mezi rubem svodidlového zábradlí a hranou římsy mostu bude závislá na délce mostu, umístění protihlukové stěny apod.

V zásadě se předpokládá výstavba mostů s nosnou konstrukcí z předpjatého betonu (monolitického nebo spraženého) nebo ze železobetonu (deskové nebo klenbové mosty). Spodní stavba mostů bude monolitická železobetonová se založením na vrtaných velkoprůměrových pilotách podle předpokládaných základových poměrů s vysokou hladinou podzemní vody.

Uspořádání vodotečí a jejich břehů pod mosty bude upraveno tak, aby byla zajištěna průchodnost pod mosty pro živočichy vodní i suchou cestou.

Přehled navržených mostů v trase I/36

most	varianta – staničení (km)	
	A	B
jednopolový most přes výpust Bohdanečského rybníka o rozpětí 8,0 m	1,162	1,147
jednopolový most přes Opatovický kanál o rozpětí 15,0 m	1,200	1,186
jednopolový most přes Brožovku o rozpětí 6,0 m	2,536	2,617
jednopolový most přes Rajskou strouhu o rozpětí 10,0 m	3,194	3,227
jednopolový most přes rameno Rajské strouhy o rozpětí 4,0 m	3,254	3,274
jednopolový most přes vodoteč o rozpětí 4,0 m	4,289	4,342
jednopolový most přes vodoteč o rozpětí 6,0 m	4,795	4,937
počet mostů (ks)	7	7
celkové rozpětí mostů (m)	53	53

V trase stávající silnice I/36 budou upraveny mosty přes Černskou strouhu a výpust z Bodanečského rybníka cca v km 0,600 a 0,660 obou variant.

Mosty mimo trasu I/36

Mimo trasu obchvatu I/36 je navržen most přes Opatovický kanál, který umožní napojení přerušené místní komunikace ze silnice III/0361 Lázně Bohdaneč – Neratov k rodinným domkům Rybářství šířky 3,0 m. Šířka mostu o rozpětí 15,0 m mezi obrubníky bude 4,0 m, mezi zábradlím 6,0 m.

Dalším mostem mimo I/36 je most na přeložce III/322 25 přes Brožovku před jejím zaústěním do Černské strouhy u bývalého zemědělského areálu. Šířkové uspořádání jednopolového mostu o rozpětí 6,0 m bude odpovídat převáděné komunikaci kategorie S 7,5/60.

Související objekty

V trase průjezdního úseku Rybitvím musí být zachovány zastávky MHD pro linku č. 18 Pardubice - Semtín - Černá u Bohdanče.

Zároveň byl v průběhu zpracování vyhledávací studie uplatněn požadavek na návrh sdruženého pruhu pro pěší a cyklisty v souběhu s trasou průjezdního úseku přeložky silnice I/36 Rybitvím na straně k obytné zástavbě (vlevo ve směru staničení). Na konci řešeného úseku se napojí na stávající cyklostezku Lázně Bohdaneč - Semtín - Pardubice, přechod přes I/36 ve směru na Černou u Bohdanče je uvažován v průsečné křižovatce přeložky I/36 s III/322 25 (připojení Černé u Bohdanče) a nové místní komunikace do průmyslové zóny Lázní Bohdaneč na jižním okraji města.

Výškové řešení

Výškové řešení variant trasy vychází z členitosti zájmového území, výškového uspořádání stávajících dotčených silnic a z vysoké úrovně podzemní vody. Na základě doporučení předběžného geotechnického průzkumu nejsou v žádné variantě navrhovány zářezy.

S ohledem na členitost (rovinatost) území jsou ve variantách A a B navrženy podélné sklony v rozsahu od 0,008 % do 0,929 %.

Křižovatky

Požadavky na vzdálenost křižovatek a jejich uspořádání určují ČSN 73 6001 Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Podle ČSN 73 6101, tab. 21, je nejmenší dovolená vzdálenost křižovatek na směrově nerozdělených silnicích I. třídy 2,0 km. Podle čl. 11.2 normy lze tuto vzdálenost v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých aglomerací snížit až o 50 %, tj. na minimální vzdálenost 1,0 km.

Podle ČSN 76 6110, tab. 2, je nejmenší vzdálenost křižovatek sběrných, směrově rozdělených i nerozdělených komunikací funkční skupiny B (průtahy silnic I. třídy) 150 m.

Ustanovení ČSN 73 6110 lze aplikovat na průjezdní úsek Rybitvím v trase stávající III/322 25, pro zbývající část obchvatu platí ustanovení ČSN 73 6101.

Přehled navržených křižovatek

V obou variantách jsou navrženy úrovňové křižovatky (stykové, průsečné, okružní).

V trase přeložky I/36 jsou ve všech stykových a průsečných křižovatkách navrženy samostatné pruhy pro levá a pravá odbočení.

<u>Varianty A a B</u>

Styková křižovatka se stávající silnicí I/36 - km 0,343

Styková křižovatka je shodná pro varianty A i B. Stávající nevhodný úhel připojení je odstraněn úpravou stávající trasy I/36, která se napojuje pod úhlem 75° směrovým obloukem R = 75 m.

Přeložka silnice I/36 je rozšířena o samostatný pruh pro levé a pravé odbočení.

Poznámka: Variantně lze stykovou křižovatku nahradit tříramennou okružní křižovatkou, která by zároveň plnila funkci zpomalovacího prvku před vjezdem do Lázní Bohdaneč od D11.

Průsečná křižovatka přeložky I/36 se silnicí III/0361

Varianta A - km 1,176

Varianta B - km 1,164

Průsečná křižovatka ve směrovém oblouku R = 300 m (A) nebo R = 375 m (B) je navržena s pruhy pro levé i pravé odbočení a s připojovacím pruhem ve směru na Křičeň. Křižovatka vyžaduje stavební úpravy III/0361 (směrové vedení, rozšíření) a výstavbu nového přemostění Opatovického kanálu pro napojení přerušené MK k obytné zástavbě Na Sádkách.

Z důvodu rozhledových poměrů v křižovatce bude nutné vykácet stromy na vnitřní i vnější straně oblouku I/36.

Průsečná křižovatka přeložky I/36 a II/333

Varianta A - km 2,706

Varianta B - km 2,735

Průsečná křižovatka jihozápadně od „Pazderny" s pruhy pro odbočení vpravo i vlevo a s připojovacími pruhy z II/333 na I/36.

Na II/333 jsou navrženy samostatné pruhy pro odbočení vlevo na I/36. Ze směru od Lázní Bohdaneč je nutné při prostorovém řešení zohlednit připojení stávající zástavby.

Při celkovém řešení křižovatky musí být respektována cyklostezka Lázně Bohdaneč - Živanice vedená vlevo podél II/333 (cyklostezka byla dokončena v r. 2006).

Styková křižovatka přeložky I/36 s III/32225

Varianta A - km 4,650

Varianta B - km 4,700

Styková křižovatka s nově připojenou silnicí III/32225 v kategorii S 7,5/60 od Černé u Bohdanče. V trase přeložky silnice I/36 jsou navrženy pruhy pro odbočení vpravo i vlevo.

Poznámka: Výhledově je možné stykovou křižovatku přestavět na průsečnou, a umožnit tak připojení průmyslové zóny Lázní Bohdaneč novou místní komunikací (není součástí záměru).

V průjezdním úseku Rybitvím (v trase původní III/32225) jsou navrženy křižovatky pro napojení okolní zástavby (obytné i průmyslové) a pro obě varianty jsou shodné.

Průsečná křižovatka ve vjezdu do Rybitví

Varianta A - km 5,504

Varianta B - km 5,647

Průsečná křižovatka s pruhem pro odbočení vlevo ze směru od Lázní Bohdaneč a protilehlým ochranným ostrůvkem s přechodem pro chodce. V křižovatce se mění příčné uspořádání silnice z extravilánové kategorie S 11,5/80 na intravilánovou kategorii MS 2c 13/9,75/70.

Pruhy pro pravé odbočení a připojovací pruhy nejsou uvažovány.

Styková křižovatka s MK z Rybitví

Varianta A - km 6,196

Varianta B - km 6,340

Styková křižovatka s pruhem pro odbočení vlevo ze směru od Lázní Bohdaneč a protilehlým ochranným ostrůvkem s přechodem pro chodce zajišťuje připojení soustředěné bytové zástavby na přeložku I/36.

Okružní křižovatka na konci úseku

Střed okružní křižovatky je koncem staničení obou navržených variant.

Varianta A - km 6,691

Varianta B - km 6,832

Vnější průměr 4 ramenné okružní křižovatky je 42,0 m, šířka jednopruhového okružního pásu je 7,0 m, šířka přejízdného středového prstence je 2,5 m, tzn. že průměr středového ostrůvku je 11,5 m.

Všechny vjezdy a výjezdy křižovatky jsou jednopruhové s usměrněním směru jízdy ostrůvky. Pro směr Semtín - Rybitví (ve směru původní I/36) a Rybitví - Černá u Bohdanče jsou navrženy přímé objízdné pruhy vedené mimo okružní pás. Dvě ramena křižovatky tvoří stávající silnice I/36, třetí silnice III/32225 (řešená přeložka I/36) a čtvrté napojení výrobního areálu Rybitví.

V žádné variantě přeložky silnice I/36 nejsou navrhována obslužná zařízení. Jejich případná výstavba bude předmětem podnikatelské činnosti jiných investorů v dohodě s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

Všechny navržené varianty přeložky silnice I/36 vyžadují úpravu a přeložky silnice III/32225 v úseku od silnice II/333 po její napojení na stávající I/36 v Rybitví.

2.2 Porovnání variant řešení záměru

Varianta A (červená)

Trasa obchvatu se ze silnice III/3238 odpojuje levostranným obloukem o poloměru R=550 m a prochází mezi rybníky na severozápadním okraji Lázní Bohdaneč, následně se pravostranným obloukem R=300 m stáčí na jih do prostoru mezi Lázně Bohdaneč a Novinsko a protisměrným levostranným obloukem R=900 m prochází mezi „Pazdernou" a bývalým zemědělským areálem, kde úrovňově kříží silnici II/333. Od hranice zastavitelného území pro bytovou výstavbu v Lázních Bohdaneč je trasa obchvatu vzdálena 250 až 300 m. Dále trasa pokračuje pravostranným a levostranným obloukem (R=1200 m a R=900 m) do prostoru pod hřbitovem na levém břehu Rajské a Černské strouhy, kde prochází zahrádkářskou kolonií. Následujícím pravostranným obloukem R=800 m a levostranným obloukem R=750 m se trasa obchvatu I/36 zapojuje do stopy stávající silnice III/32225, kterou využívá až do konce řešeného úseku v km 6,691 (střed okružní křižovatky).

Varianta B (zelená)

Počáteční úsek s odpojením ze silnice III/3238 a využitím úseku stávající I/36 je shodný s variantou A. Křížení Opatovického kanálu na okraji Lázní Bohdaneč je však již navrženo v jiném místě pravostranným obloukem o poloměru R=375 m. Za tímto obloukem trasa, stejně jako varianta A, pokračuje na jih a levostranným obloukem R=500 m pokračuje v souběhu s variantou A (ve vzdálenosti 75 až 90 m) do místa křížení Rajské strouhy. Po

průchodu zahrádkářskou kolonií na levém břehu Černské strouhy se pravostranným obloukem R=600 m stáčí na jih , prochází lesním porostem a následným levostranným obloukem R=450 m se napojuje do stopy III/32225, kterou obdobně jako varianta A využívá až do konce úseku. Střed okružní křižovatky obchvatu se stávající silnicí I/36 v Rybitví je v km 6,832.

Varianta nulová

Nulová varianta znamená zachování stávajícího stavu i ve výhledu. Město Lázně Bohdaneč zůstává bez obchvatu, a veškerá tranzitní doprava, včetně dopravy směřující na dálnici D11 přes Chýšť či Dobřenice, se přemísťuje po stávající silnici I/36.

Posouzení vlivu výše uvedených variant silnice I/36 na dílčí složky životního prostředí bylo provedeno v jednotlivých kapitolách části D.I této dokumentace. V následující tabulce jsou tak přehledně shrnuty vlivy variant na obyvatelstvo, ovzduší, hlukovou situaci, vodu, půdu, horniny, faunu, flóru, ekosystémy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky:

Vhodnost variant z hlediska jejich vlivů na posuzované složky životního prostředí											
Pořadí vhodnosti	*Obyvatelstvo*	*Ovzduší*	*Hluk*	*Voda*	*Půda*	*Horniny*	*Fauna*	*Flóra*	*Ekosystémy*	*Krajina*	*Majetek a památky*
1.	A	B do A	B	Nulová	Nulová	Nulová	Nulová	Nulová	Nulová	Nulová	Nulová
2.	B	A	B do A	A, B	B	A, B	A	A do B	A	A, B	A, B
3.	Nulová	Nulová	A do B	A, B	A	A, B	B	úprava A	B	A, B	A, B

Co se týká celkového pořadí vhodnosti variant jako takových (v ucelené podobě), z výše uvedeného vyplývá, že nejvhodnější je varianta A, následuje varianta B a nejméně vhodné je zachování stávajícího stavu, tj. varianta nulová.

Větší vliv aktivních variant na přírodní složky životního prostředí oproti nulové variantě je jednoznačně převýšen negativním vlivem nulové varianty na obyvatelstvo (bezpečnost, hluk, imise). Vlivy záměru na přírodní složky životního prostředí nelze považovat za závažné. V posuzovaném zemědělsky obhospodařovaném území s fragmenty přírodě blízkých lokalit nedojde realizací obchvatu k zásadní újmě na těchto složkách. Vzhledem k této skutečnosti a ke skutečnosti, že hustý automobilový provoz na silnici I/36 již nyní ohrožuje bezpečnost obyvatel Lázní Bohdaneč a generuje vůči nejbližší obytné zástavbě nadlimitní hladinu hluku, lze považovat zakonzervování stávajícího stavu bez realizace obchvatu Lázní Bohdaneč za nevhodné. Z tohoto důvodu je odůvodněné preferovat realizaci obchvatu Lázní Bohdaneč před nulovou variantou.

Jako celkově nejpříznivější řešení obchvatu Lázní Bohdaneč lze však označit kombinaci, případně drobnou modifikaci aktivních variant záměru.

Doporučená varianta

Z hlediska životního prostředí je nejvhodnější vedení obchvatu Lázní Bohdaneč ve variantě A v úseku cca km 0–1,700, ve variantě B v úseku cca km 1,700–3,800 a ve variantě A v úseku cca km 3,800–6,691, s úpravou trasy cca v km 4,300–4,510.

Úsek km 0 – 1,700 ve variantě A je doporučen proto, že přes její větší blízkost obytné zástavbě není rozdíl mezi variantami A a B z hlediska vlivů na obyvatelstvo významný (jsou od sebe vzdáleny maximálně 45 m, nejbližší obytnou zástavbu lze podlimitně ochránit ve variantě B i A protihlukovými stěnami vhodných rozměrů), a zároveň proto, že varianta A oproti variantě B zasahuje méně hluboko (blíže k okraji) do chráněné aleje ve směru na Neratov a cennějších porostů při aleji a Opatovickém kanálu. U varianty A lze v tomto místě předpokládat jednak zásah do hodnotné vegetace a zároveň faunisticky cenné lokality na menší ploše oproti variantě B, jednak menší narušení celistvosti vegetačního komplexu a aleje jako souvislého stromořadí, a tedy i menší snížení přírodních a estetických hodnot.

Úsek km 1,700 – 3,800 ve variantě B je doporučen proto, že tato varianta je až o cca 75 m více vzdálena od okrajové zástavby Lázní Bohdaneč než varianta A, přičemž se nedostává do významnější blízkosti zástavby Neratova (Novinsko) a osady Dědek. Toto vedení je příznivější z hlediska vlivů na obyvatelstvo. Z hlediska přírodních složek životního prostředí jsou rozdíly mezi aktivními variantami v tomto úseku prakticky nevýznamné. V místě průchodu zahrádkářskou kolonií na konci úseku je varianta B příznivější než varianta A vzhledem k ohleduplnějšímu výškovému řešení (menší násyp).

Úsek km 3,800 – 6,691 v mírně upravené variantě A je doporučen zejména vzhledem k menším vlivům varianty A na obyvatelstvo Černé u Bohdanče a Rybitví (varianta A je příznivější než varianta B z hlediska vlivů imisí, hluk z dopravy lze v obou variantách ošetřit vůči zástavbě Černé u Bohdanče i Rybitví vhodnými protihlukovými stěnami– je to otázka jejich polohy a rozměrů). Z pohledu ochrany přírody je nejvýznamnější průchod silnice I/36 menším lesním komplexem severovýchodně od Černé u Bohdanče – v tomto případě je naopak mírně příznivější varianta B (varianta A protíná lokální biocentrum ÚSES s cennějšími porosty). To je důvodem doporučení mírné úpravy trasy varianty A, kterou je vhodné vést po přilehlé enklávě zemědělské půdy namísto průchodu hodnotným porostem cca v km 4,300–4,510.

2.3 Závěr

Předložená dokumentace, zpracovaná podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, v rozsahu přílohy č. 4, se zabývá hodnocením vlivů záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat" na životní prostředí.

Navrhovaná stavba bude mít pozitivní vliv na značný počet obyvatel žijících zejména podél stávající silnice I/36 v Lázních Bohdaneč (snížení hlukové zátěže, imisí z dopravy a vysokého rizika dopravních nehod a úrazů), přičemž svým vedením (po kompenzaci nepříznivých vlivů) významně negativně neovlivní žádnou jinou obec.

Při realizaci navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí nelze předpokládat významnější negativní vlivy ani na povrchovou a podzemní vodu, horninové prostředí a přírodní zdroje, faunu, flóru, ekosystémy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky.

V posuzovaném zemědělsky obhospodařovaném území s fragmenty přírodě blízkých lokalit nedojde realizací obchvatu k zásadní újmě na přírodních složkách životního prostředí. Vzhledem k této skutečnosti a ke skutečnosti, že hustý automobilový provoz na silnici I/36 již nyní ohrožuje bezpečnost obyvatel Lázní Bohdaneč a generuje vůči nejbližší obytné zástavbě nadlimitní hladinu hluku, lze považovat zakonzervování stávajícího stavu bez realizace obchvatu Lázní Bohdaneč za nevhodné. Z tohoto důvodu je odůvodněné preferovat realizaci obchvatu Lázní Bohdaneč před nulovou variantou.

Pořadí vhodnosti jednotlivých posuzovaných variant záměru „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat" z hlediska vlivů na životní prostředí je následující:

1. varianta A (červená),
2. varianta B (zelená),
3. varianta nulová (zachování stávajícího stavu).

Jako celkově nejpříznivější řešení obchvatu Lázní Bohdaneč lze však označit kombinaci, případně drobnou modifikaci aktivních variant záměru.

Nejvhodnější je vedení obchvatu Lázní Bohdaneč ve variantě A v úseku cca km 0–1,700, ve variantě B v úseku cca km 1,700–3,800 a ve variantě A v úseku cca km 3,800–6,691, s úpravou trasy cca v km 4,300–4,510.

Na základě celkového posouzení vlivů stavby na životní prostředí, popsaných a posouzených v jednotlivých kapitolách této dokumentace, lze stavbu „Silnice I/36 Lázně Bohdaneč – obchvat" doporučit k realizaci ve výše uvedené kombinaci variant A a B při respektování dříve citovaných opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

3 POSOUZENÍ POTŘEBNOSTI VÝSTAVBY OBCHVATU LÁZNÍ BOHDANEČ

Obě navržené varianty začínají ve stejném bodě na silnici III/3238 před stykovou křižovatkou se silnicí I/36 severozápadně od Lázní Bohdaneč. Shodný je i konec variant v prostoru stávající stykové křižovatky silnic I/36 a III/32225 v Rybitví, která bude přestavěna na okružní křižovatku. Záměr popsaný v této studii je zapracován v územním plánu města Lázně Bohdaneč, kde je vymezen koridor obchvatu jako veřejně prospěšná stavba. V současné době neprobíhají žádné další projektové přípravy.

Na projekt obchvatu navazuje další záměr, a to přeložka trasy I/36.. Jedná se o propojení MÚK Pravy s plánovaným obchvatem města Lázně Bohdaneč. Přeložka je také vedena jako prospěšná stavba a je zanesena v ÚP Křičně a ÚP Pravech.

Výstavbou samotného obchvatu Lázně Bohdaneč by došlo ke snížení intenzit dopravy ve městě, nicméně neřeší situaci v dalších obcích na trase I/36 zatížených dopravou (Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá a Bukovka). Pro řešení problému by tedy bylo nutné realizovat oba záměry najednou.

Dále je nutno podotknout, že po výstavbě čtyřpruhové silnice I/37 by vznikly pro obslužnost území dvě souběžné komunikace. Z těchto faktů je možné konstatovat, že výstavba přeložky silnice I/36 v úseku MÚK Pravy – Rybitví, není pro řešení daného problému nezbytná a záměr nemá s ohledem na potřebné investice a časový horizont kýžený přínos.

Význam daného záměru by ale vzrost s možnou návazností napojení areálu plánovaného přístavu na tuto přeložku komunikace I/36 podle zásad územního rozvoje. V současné době, ale zatím není definitivně rozhodnuto, zda bude obchodní přístav umístěn na levém či pravém břehu řeky Labe. Není tedy v současné době možné vyvozovat souvislosti potřeby výstavby obchvatu s obchodním přístavem na Labi.

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

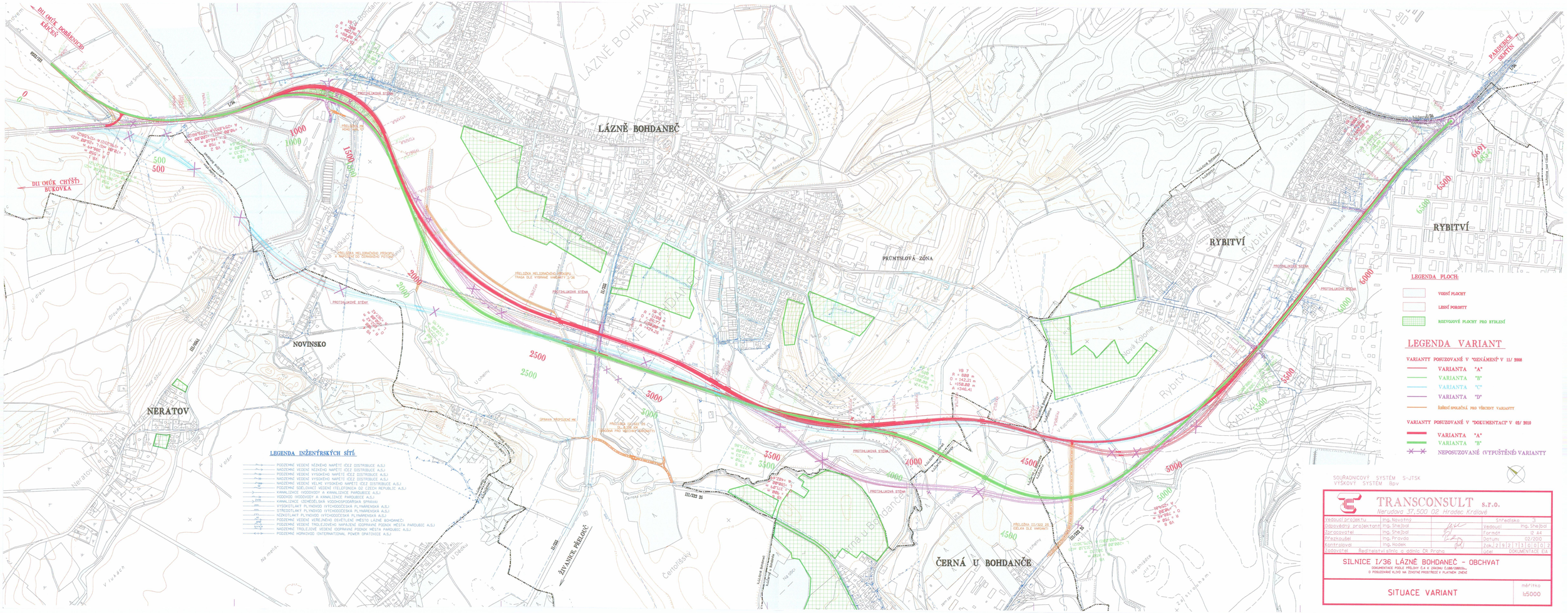
I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

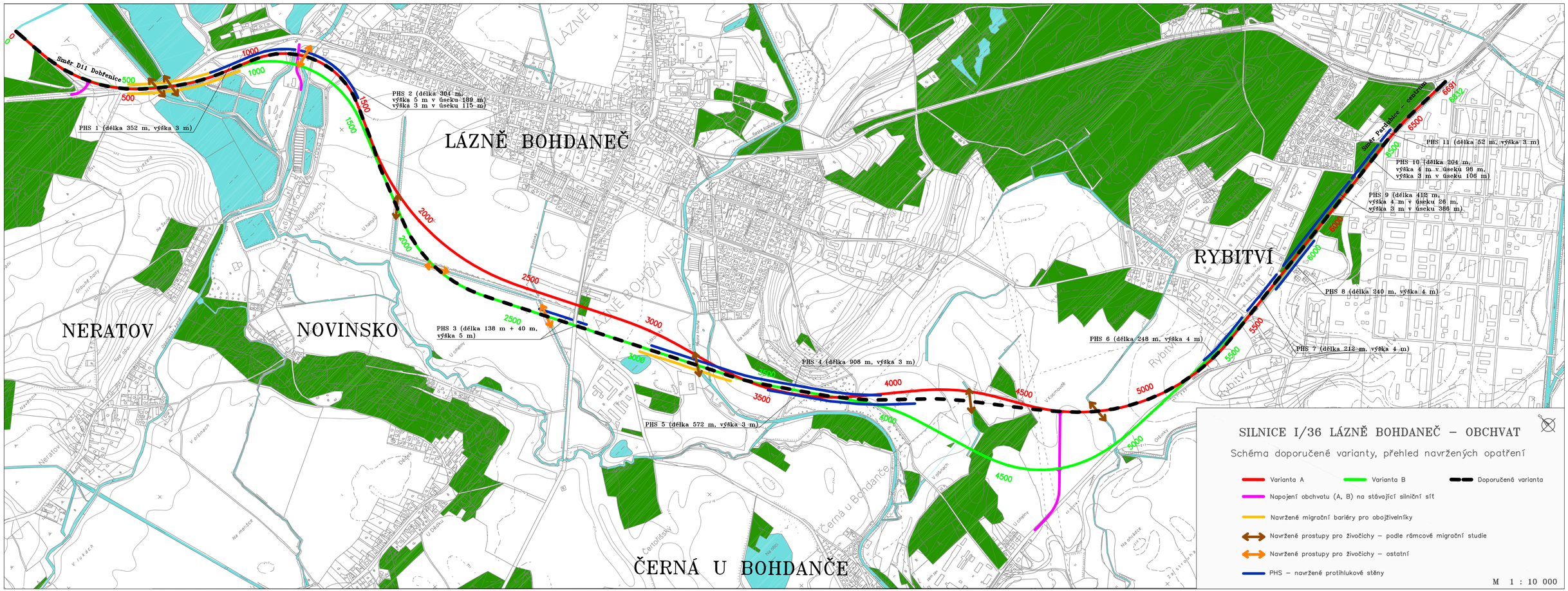
Obsah výkresu:

POSOUZENÍ POTŘEBNOSTI VÝSTAVBY OBCHVATU LÁZNĚ BOHDANEČ - PŘÍLOHY

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**4.1**



LÁZNĚ BOHDANEČ
NOVINSKO
NERATOV
RYBITVÍ
ČERNÁ U BOHDANČE
PRŮMYSLOVÁ ZÓNA
DII (MÚK DOBŘENICE) KŘIČEŇ
DII (MÚK CHÝŠŤ) BUKOVKA
PARDUBICE SEMTÍN
ŽIVANICE, PŘELOUČ
LEGENDA PLOCH:
VODNÍ PLOCHY
LESNÍ POROSTY
ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ
LEGENDA VARIANT
VARIANTY POSUZOVANÉ V "OZNÁMENÍ" V 11/ 2008
VARIANTA "A"
VARIANTA "B"
VARIANTA "C"
VARIANTA "D"
ŘEŠENÍ SPOLEČNÁ PRO VŠECHNY VARIANTY
VARIANTY POSUZOVANÉ V "DOKUMENTACI" V 02/ 2010
VARIANTA "A"
VARIANTA "B"
NEPOSUZOVANÉ (VYPUŠTĚNÉ) VARIANTY
LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ:
SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv
TRANSCONSULT s.r.o.
Nerudova 37, 500 02 Hradec Králové
Vedoucí projektu Ing. Novotný
Středisko 3
Odpovědný projektant Ing. Shejbal
Vedoucí Ing. Shejbal
Zpracovatel Ing. Shejbal
Formát 2 A4
Přezkoušel Ing. Pravda
Datum: 02/2010
Kontroloval Ing. Hadek
Zak. 2 9 2 7 3 0 0 0 2
Zadavatel Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha
Účel DOKUMENTACE EIA
SILNICE I/36 LÁZNĚ BOHDANEČ - OBCHVAT
DOKUMENTACE PODLE PŘÍLOHY Č.4 K ZÁKONU Č.100/2001Sb.,
O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ZIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V PLATNÉM ZNĚNÍ
SITUACE VARIANT
měřítko 1:5000


LÁZNĚ BOHDANEČ
NERATOV
NOVINSKO
ČERNÁ U BOHDANČE
RYBITVÍ
Směr D11 Dobřenice
Směr Pardubice - centrum
PHS 1 (délka 352 m, výška 3 m)
PHS 2 (délka 304 m,
výška 5 m v úseku 189 m)
výška 3 m v úseku 115 m)
PHS 3 (délka 138 m + 40 m,
výška 5 m)
PHS 4 (délka 908 m, výška 3 m)
PHS 5 (délka 572 m, výška 3 m)
PHS 6 (délka 248 m, výška 4 m)
PHS 7 (délka 212 m, výška 4 m)
PHS 8 (délka 240 m, výška 4 m)
PHS 9 (délka 412 m,
výška 4 m v úseku 26 m,
výška 3 m v úseku 386 m)
PHS 10 (délka 204 m,
výška 4 m v úseku 98 m,
výška 3 m v úseku 106 m)
PHS 11 (délka 52 m, výška 3 m)
SILNICE I/36 LÁZNĚ BOHDANEČ – OBCHVAT
Schéma doporučené varianty, přehled navržených opatření
Varianta A
Varianta B
Doporučená varianta
Napojení obchvatu (A, B) na stávající silniční síť
Navržené migrační bariéry pro obojživelníky
Navržené prostupy pro živočichy – podle rámcové migrační studie
Navržené prostupy pro živočichy – ostatní
PHS – navržené protihlukové stěny
M 1 : 10 000

LÁZNĚ BOHDANEČ

RYBITVÍ

NOVINSKO

NERATOV

DĚDEK

ČERNÁ U BOHDANČE

Směr D11 Dobřenice

Směr Pardubice – centrum

SILNICE I/36 LÁZNĚ BOHDANEČ – OBCHVAT

Dokumentace podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

ZÁKRES POSUZOVANÝCH VARIANT DO LETECKÉHO SNÍMKU

Varianta A

Varianta B

napojení obchvatu (A, B) na stávající silniční síť

M 1 : 20 000

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

NÍZKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**5**

NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lání Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Nízkorychlostní vážení na trase silnice I/36

2 ÚVOD

S rostoucím objemem nákladní dopravy a s rostoucí hmotností vozidel se zvýšil jejich vliv na opotřebení mostů, povrchů pozemních komunikací a dalších dopravních staveb. Bylo proto započato s měřením hmotností nákladních vozidel pomocí různých druhů vážících technologií. Tato část studie se zabývá nízkorychlostním vážením vozidel na řešeném úseku I/36.

Ze zkušeností vyplývá (platí i u nízkorychlostního vážení), že je snaha řidičů nákladních vozidel se měření hmotnosti vyhnout. Při nízkorychlostním měření v Pardubickém kraji uskutečněném v říjnu roku 2016 bylo z 57 vážených vozidel 41 přetížených, což je dosti alarmující číslo.

Ze směrového průzkumu, který je součástí studie můžeme konstatovat, že těžká nákladní doprava v řešeném úseku je složena ze zdrojové/cílové dopravy průmyslové oblasti Semtín a z tranzitní dopravy, která pouze řešenou oblastí projíždí. Při zavedení pravidelných kontrol nízkorychlostního vážení by to tedy v tomto případě teoreticky znamenalo částečný přesun nákladní tranzitní a cílové dopravy ze silnice I/36 procházející obcemi na dálnici D11, D35 a následně na silnici pro motorová vozidla I/37. Trasa přes D11, D35 a I/37 je o cca 10 km delší, a proto si v současné době dopravci jak už jedoucí do průmyslové zóny Semtín nebo tranzit zkracují cestu přes silnici I/36.

3 KONTROLNÍ VÁŽENÍ VOZIDEL

Zákony č. 347/2009 Sb. a 268/2015 Sb., kterým se změnil zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikací do značné míry změnily dosavadní způsob provádění kontrolního vážení vozidel v ČR. Na znění tohoto zákona pak navazuje prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb, novelizovaná předpisy č. 288/2012 Sb. a č. 338/2015 Sb.

V současné době je v zákoně č. 13/1997 Sb. definováno kontrolní vážení vozidel v ustanovení §38a až §38d. Podle tohoto zákona se rozlišují dvě kategorie kontrolního vážení:

a) Kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu – „vysokorychlostní kontrolní vážení"
b) Kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen **„nízkorychlostní kontrolní vážení"**)

4 NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ

. Jak je uvedeno v zákoně č. 13/1997 Sb. při provádění nízkorychlostního kontrolního vážení vozidla dochází k odklonu vozidla z provozu.

Právní úprava vysokorychlostního vážení je v novele zákona obsažena v nově doplněných ustanoveních §38a, §38b a §38c.

Nízkorychlostní kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnost na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla a kontrolu největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav.

- Řidič vozidla je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení.
- Zajížďka k technickému zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, nesmí být delší než 16 kilometrů.

Nízkorychlostní kontrolní vážení:

a) zajišťuje v součinnosti s Policií České republiky nebo s celními úřady
   1) na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jim pověřená osoba a
   2) na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jim pověřená osoba
b) provádí Policie České republiky nebo celní úřady samostatně.

5 SOUVISEJÍCÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY A TECHNICKÉ STANDARTY

5.1 *Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích*

- *§38a, §38b, §38b* – nízkorychlostní kontrolní vážení
- *§42a, §42b, §43* – správní delikty

5.2 Vyhláška 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

- *§51b* – Náležitosti dokladu o výsledu nízkorychlostním kontrolního měření
- *Příloha č. 10 bod 1* – Vzor dokladu o nízkorychlostním vážení

5.3 Vyhláška 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

- §37 - největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení
- §39 - největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav

5.4 Zákon č.505/1990 Sb., Zákon o metrologii

- Část II. – požadavky související se schvalováním typů měřidel
- Část III. – požadavky s ověřováním a kalibrací měřidel

5.5 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů¨

- §5 odst. 4 písm. b) umožnuje dálkový a nepřetržitý přístup k údajům z registru silničních vozidel krajským úřadům a obecním úřadům obcí s rozšířenou působností v rozsahu nezbytném pro účely provádění kontroly a vedení řízení o správním deliktu podle tohoto zákona, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silničním provozu

6 NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁHY

6.1 Nízkorychlostní vážení přenosnými vahami

Jednou z možností nízkorychlostního vážení je vážení vozidel pomocí mobilních silničních vah. Při tomto typu kontrolního vážení je nejprve proveden výběr kontrolního stanoviště, což bývají odstavné plochy, jako jsou odpočívky a veřejná parkoviště, případně i prostory správce komunikace.

Výběr tohoto stanoviště je založen na požadavcích pro samotné kontrolní měření. Zásadní je dostatečný prostor vážení, adekvátní sklonové poměry a povrch a dále prostor pro následné odstavení přetížených vozidel. Obecně musí být při výběru takového stanoviště přihlédnuto i k parametrům a požadavkům výrobce dané váhy.

Realizace samotného kontrolního vážení je započata výběrem vozidla ke kontrole, které je následně zastaveno a navedeno na místo kontrolního vážení, přičemž zajížďka, kterou musí kontrolované vozidlo vykonat nesmí být delší než 16 km, včetně zpáteční cesty na původní komunikaci, kde bylo vozidlo zastaveno. Řidič vozidla je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Následně je již samotným měřením ověřováno dodržování hodnot a rozměrů stanovených ve vyhlášce č.341/2014 Sb. v §37 a §39. Je-li výsledkem tohoto kontrolního vážení zjištěno dodržení stanovených hodnot, je řidiči pouze předán doklad o výsledku kontrolního vážení a vozidlo může pokračovat v další jízdě.

Je-li výsledkem kontrolního vážení zjištěno, že kontrolované vozidlo svými rozměry nebo celkovou hmotností přesahuje povolené hodnoty, může řidič pokračovat v další jízdě pouze na základě povolení ke zvláštnímu užívání a za podmínky, že vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Zjistí-li se při nízkorychlostním vážení, že nejvyšší povolená hmotnost na nápravu překračuje míru stanovenou zvláštním právním předpisem, nesmí řidič pokračovat v jízdě. V obou jmenovaných případech se jedná o deliktní jednání jak samotného řidiče, tak i provozovatele vozidla. Tento přestupek je definován v zákoně 13/1997 Sb. v §42a (4)c), že řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při nízkorychlostním kontrolním vážením hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Obrázek 1 - Mobilní souprava pro nízkorychlostní vážení

Obrázek 2 - Provádění kontrolního nízkorychostního vážení

6.2 Nízkorychlostní vážení – vážící stanice

Další z možností kontrolního vážení je na stanovišti vážící stanice. Jedná se o úřední vážení vozidel na pevném stanovišti. Existují různé konfigurace a metody předvýběru nákladních vozidel z dopravního proudu. Druhy předvýběru jsou následující:

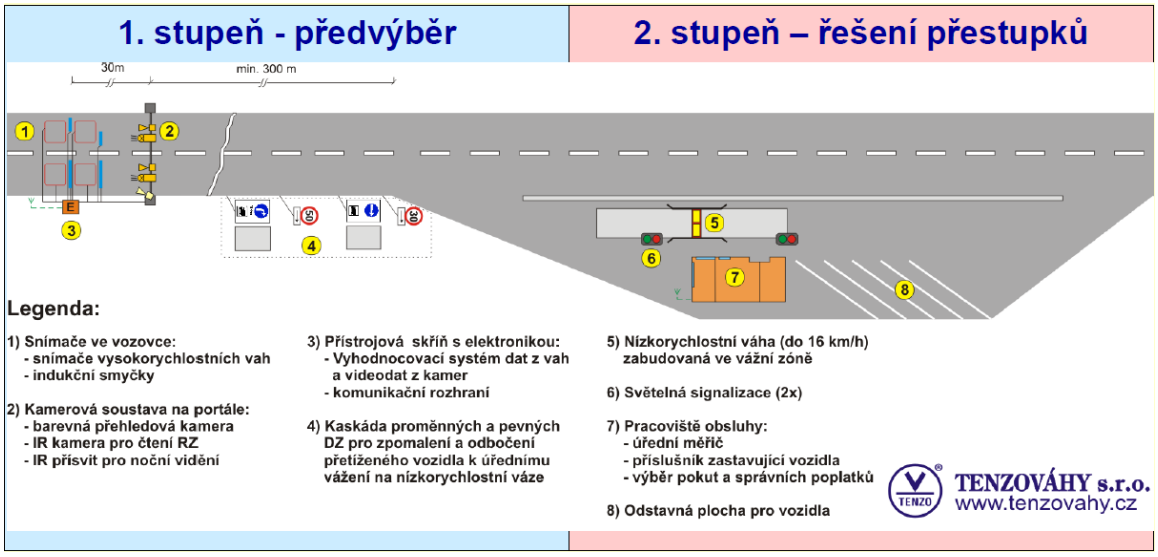
- Předvýběr pomocí vysokorychlostních vah + odklon vozidla pomocí proměnného dopravního značení
- Odklon vozidla pomocí proměnného dopravního značení

6.2.1 Předvýběr pomocí vysokorychlostních vah + odklon vozidla pomocí proměnného dopravního značení

První stupeň automatické vážící stanice tohoto typu zahrnuje systém WIM pro měření hmotností nákladních vozidel bez snížení rychlosti. Vozidla jsou při přejezdu přes senzory zabudované v asfaltovém souvrství změřena (celková hmotnost, hmotnost jednotlivých náprav a rychlost vozidla). Zároveň jsou pořízeny snímky vozidla kamerou a zapsána registrační značka, čímž je vozidlo jednoznačně identifikováno. Při překročení parametrů dle platné legislativy jsou data odeslána na datový server stanice a aktivována sestava proměnných dopravních značek, která vozidla odkloní na k úřednímu vážení.

Druhým stupněm je zařízení pro samotné úřední měření předvybraných vozidel z dopravního proudu. Technickým základem tohoto měření jsou nízkorychlostní váhy. Vážení je doplněno systémem kamer, které poskytují jednoznačnou identifikace vozidla. Veškerá data z kamer jsou jsou kompletována a ukládána do databáze.

V případě prokázání překročení limitů pomocí nízkorychlostních jsou data odeslány na hlavní terminál, kde jsou přestupky zpoplatněny.



PREKROČENÝ
LIMIT
+ [redacted] t

CONTAINEX

CONTAINEX

6.2.2 Odklon vozidla pomocí proměnného dopravního značení

Výběr vozidel z dopravního proudu je realizován pomocí proměnného dopravního značení. V případě, že je měřící stanoviště v provozu a je možné zde provádět nízkorychlostní měření jsou nákladní vozidla odkloněna z trasy pomocí proměnného dopravního značení. Každé nákladní vozidlo je tedy v době obslužného provozu stanice převáženo na nízkorychlostních kontrolních vahách. V případě překročení hodnot stanovených zvláštním předpisem je vozidlo odstaveno a následují příslušné další úkony.

7 NÁLEŽITOSTI DOKLADU O VÝSLEDKU NÍZKORYCHLOSTNÍHO KONTROLNÍHO VÁŽENÍ

Doklad musí obsahovat:

a) Datum, čas a místo provedeného nízkorychlostního vážení
b) Výrobce a typové označení váhy, na níž bylo provedeno nízkorychlostní kontrolní vážení, včetně výrobního čísla a data platnosti ověření tohoto stanového měřidla podle zvláštního předpisu
c) údaj o největší povolené hmotnosti vozidla, údaj o největší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav vozidla, údaj o okamžité hmotnosti vozidla, případně údaj o okamžité hmotnosti připadající na příslušnou nápravu vozidla a dále údaje o měření rozměrů vozidla a jeho nákladu vyplývající ze zvláštního právního předpisu
d) výsledek měření okamžité hmotnosti na nápravu a skupinu náprav vozidla a okamžité hmotnosti vozidla,
e) zjištěné překročení největší povolené hmotnosti vozidla na nápravu a skupinu náprav v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu po odečtení relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu a zjištěné překročení největší povolené hmotnosti vozidla v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu po odečtení relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu,
f) zjištěné překročení rozměrů vozidla anebo nákladu vyplývající ze zvláštního právního předpisu
g) jméno, popřípadě jména, příjmení, datum narození, adresa místa trvalého nebo jiného pobytu anebo bydliště v cizině a státní příslušnost řidiče vozidla,
h) státní poznávací značku, tovární značku a typ vozidla, rozlišovací značku státu registrace vozidla,
i) stav počítadla ujetých kilometrů vozidla při příjezdu na kontrolní místo,

j) označení provozovatele vozidla nebo tažného vozidla soupravy (název, sídlo, identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, jde-li o právnickou osobu nebo fyzickou osobu podnikatele; jméno, popřípadě jména, příjmení, rodné číslo, bylo-li přiděleno, jinak datum narození, adresa místa trvalého nebo jiného pobytu anebo bydliště v cizině, jde-li o fyzickou osobu),

k) jméno, popřípadě jména, příjmení a podpis příslušného zástupce vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby, který se zúčastnil nízkorychlostního kontrolního vážení,

l) jméno, popřípadě jména a příjmení osoby provádějící nízkorychlostní kontrolní vážení,

m) písemné vyjádření řidiče vozidla k obsahu dokladu spolu s jeho podpisem,

n) evidenční označení povolení zvláštního užívání (bylo-li vydáno dle § 25 zákona),

o) způsob úhrady nákladů spojených s nízkorychlostním kontrolním vážením,

p) datum a čas vyhotovení dokladu,

q) označení odesílatele nákladu (název, sídlo, identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, jde-li o právnickou osobu nebo fyzickou osobu podnikatele; jméno, popřípadě jména, příjmení, adresa místa trvalého nebo jiného pobytu anebo bydliště v cizině, jde-li o fyzickou osobu).

„Příloha č. 10 k vyhlášce č. 104/1997 Sb.

1. Vzor dokladu nízkorychlostního kontrolního vážení

Doklad o výsledku nízkorychlostního kontrolního vážení

Dne …… v ……hod. bylo provedeno na …… (kategorie pozemní komunikace, kontrolní stanoviště) v místě…… nízkorychlostní kontrolní vážení na vahách výrobce/typové označení …… výrobního čísla ……,ověření tohoto stanoveného měřidla je platné do……

Byly zjištěny tyto údaje:

Jméno, popřípadě jména a příjmení řidiče:…… Datum narození: ……..
Místo pobytu[1]: …… Státní příslušnost: ……
Státní poznávací značka vozidla: ……
Tovární značka a typ vozidla……Rozlišovací značka státu: ……
Stav počitadla ujetých kilometrů vozidla: ……

Provozovatel vozidla:
Název/jméno, popřípadě jména a příjmení[2]:……..
Sídlo/místo pobytu[1,2]: ……..
IČO/rodné číslo nebo datum narození[2]:……

Odesílatel nákladu:
Název/jméno, popřípadě jména a příjmení[2]:……
Sídlo/místo pobytu[1,2]: ……..
IČO:……

Evidenční označení povolení zvláštního užívání *(bylo-li vydáno)*……

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na nápravu	Překročeno o …… tj.…% připadající na nápravu
Č. 1 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 2 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 3 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 4 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 5 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 6 …… kg	…… kg	…… kg ……

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na sk.náprav	Překročeno o ……tj.…% připadající na skupinu náprav
Č. 1 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 2 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 3 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 4 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 5 …… kg	…… kg	…… kg ……
Č. 6 …… kg	…… kg	…… kg ……

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost vozidla	Překročeno o …… tj.…% vozidla
…… kg	…… kg	…… kg ……

Zjištěné rozměry vozidla včetně nákladu …… …… ……

Překročeno: ……

Kontrolní vážení provedl (*jméno, popřípadě jména a příjmení*):

……Podpis……

Kontrolního vážení se účastnil: *(jméno, popřípadě jména a příjmení příslušného zástupce vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):*
……Podpis……

Způsob úhrady nákladů spojených s nízkorychlostním kontrolním vážením ……..

Vyjádření řidiče vozidla k obsahu dokladu: ……..

Podpis řidiče a potvrzení převzetí jednoho výtisku dokladu: ……..

Doklad o provedeném nízkorychlostním kontrolním vážení vyhotoven dne …… v …… hod.

8 SPRÁVNÍ DELIKTY

V řízení z moci úřední, jehož výsledkem může být rozhodnutí o uložení příslušné sankce, postupuje silniční správní úřad podle příslušných právník předpisů. Projednává-li přestupek, postupuje zejména podle zákona o pozemních komunikacích, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Na řízení o správním deliktu provozovatele vozidla se použije především zákon o pozemních komunikacích a zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

9 NÁVRH UMÍSTĚNÍ WIM NA ŘEŠENÉM ÚSEKU SILNICE I/36

9.1 Návrh umístění mobilního stanoviště

V rámci této studie je navrženo místo pro možnost provádění nízkorychlostního vážení pomocí mobilních vah. V okolí řešeného úseku silnice I/36 se nachází sídlo Středisko správy a údržby dálnic SSÚD 14 Pravy. V tomto areálu, kde mimo jiné sídlí i Policie ČR je dostatek adekvátních ploch pro možnost vážení.

Místo taktéž vyhovuje i na požadavky dané ze zákona o maximální délce odklonu měřeného vozidla z původní trasy silnice I/36. *Viz zákon 13/1997 Sb. §38b (1) Řidič vozidla je povinen na výzvu policisty nebo celníka podrobit vozidlo nízkorychlostnímu kontrolnímu vážení. Zajížďka k technickému zařízení na nízkorychlostní kontrolní vážení, včetně cesty zpět na pozemní komunikaci, nesmí být delší než 16 kilometrů.*

V příloze A.4.1 je patrné umístění stanoviště a příjezdová trasa ze silnice I/36. Odklon nákladních vozidel by probíhal ze silnice I/36 v obci Rohovládova Bělá, přes Kasalice a Pravy do SSÚD 14, kde by probíhalo měření.

9.2 Návrh umístění vážící stanice

V příloze 5.2. Přehledná situace – vážící stanice je navrženo vhodné místo pro umístění automatické vážící stanice s předvýběrem pomocí proměnného dopravního značení.

10 ZÁVĚR

Ve výše uvedeném textu této kapitoly nízkorychlostního vážení jsou popsány dvě varianty řešení dané problematiky. Jedná se o provádění mobilního vážení na trase I/36 v areálu SSÚD 14 Pravy a vybudování vážící automatické stanice poblíž obce Chýšť.

Primárně není nízkorychlostní vážení nákladních vozidel určeno k usměrňování a odklon dopravy na jiné pozemní komunikace, ale má hlavně sloužit jako nástroj k ochraně pozemních komunikací a objektů před nežádoucími účinky přetížených nákladních vozidel. Nicméně je zřejmé, že obava řidičů z kontrolního vážení existuje a nákladní vozidla jezdí v mnoha případech přetížená. V praxi to znamená, že při zahájení kontroly pomocí mobilních vah najednou vymizí projíždějící vozidla, neboť řidiči se prostřednictvím vysílaček vzájemně upozorní na možné „nebezpečí". Při provádění častých kontrol na tomto úseku by obava řidičů nákladních vozidel vzrůstala a lze konstatovat, že by se tomuto úseku vyhýbaly a používaly trasu po ose D11, D35 a I/37, která je v současné době o 10,4 km delší, a navíc s nutností placení mýta. Při posledním kontrolním měření, které probíhalo v Pardubickém kraji v říjnu roku 2016 bylo váženo 57 nákladních vozidel a z toho bylo 41 přetížených, což je dosti alarmující číslo.

Závěrem doporučuji realizaci častých kontrol vážení nákladních vozidel na možném místě SSÚD Pravy ve spolupráci organizací ŘSD, Policie ČR a případně s Centrem služeb pro silniční dopravu, která také vlastní patřičná zařízení pro provádění měření. Poznatky, případný směrový průzkum a sčítání intenzit při provádění mobilního vážení by mohlo vést k důvodům pro vybudování úseku pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel v řešené oblasti(viz. kap. E.4 Vysokorychlostní vážení).

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

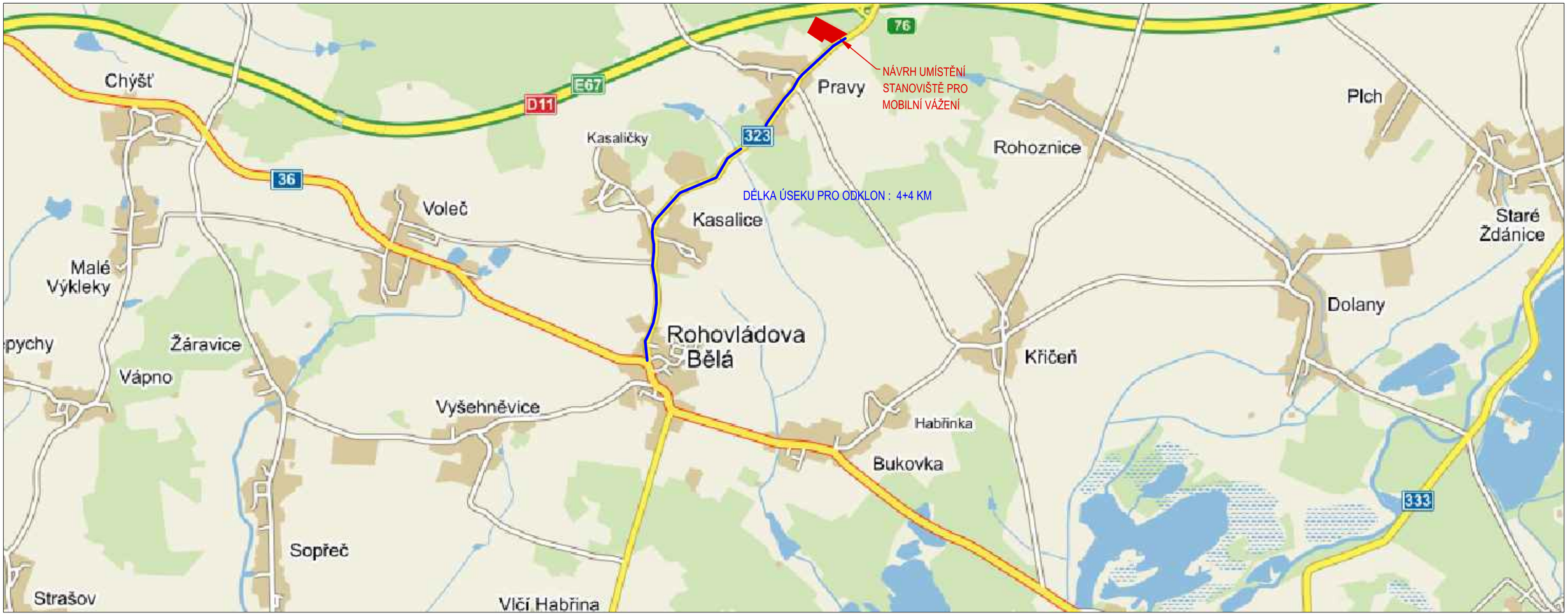
I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

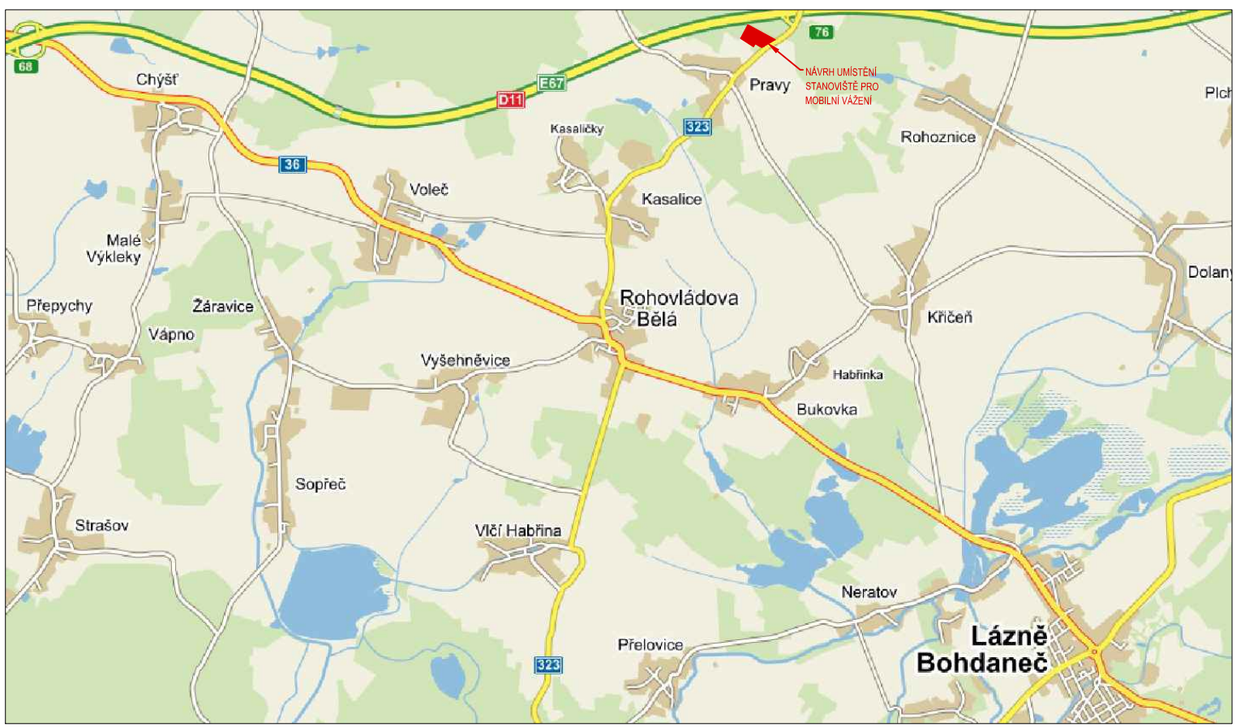
Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

NÍZKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ - PŘÍLOHY

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**5.1**





PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Horný	Kontroloval: Ing. Michal Horný
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

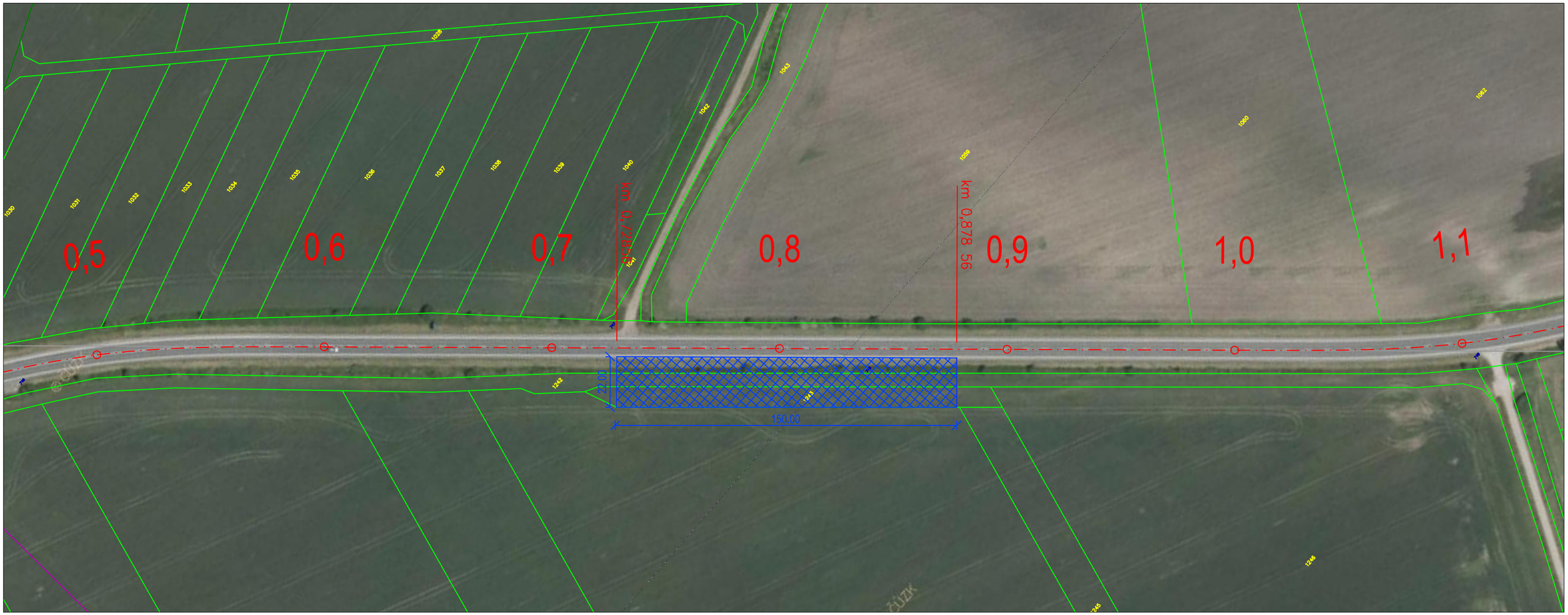
NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ

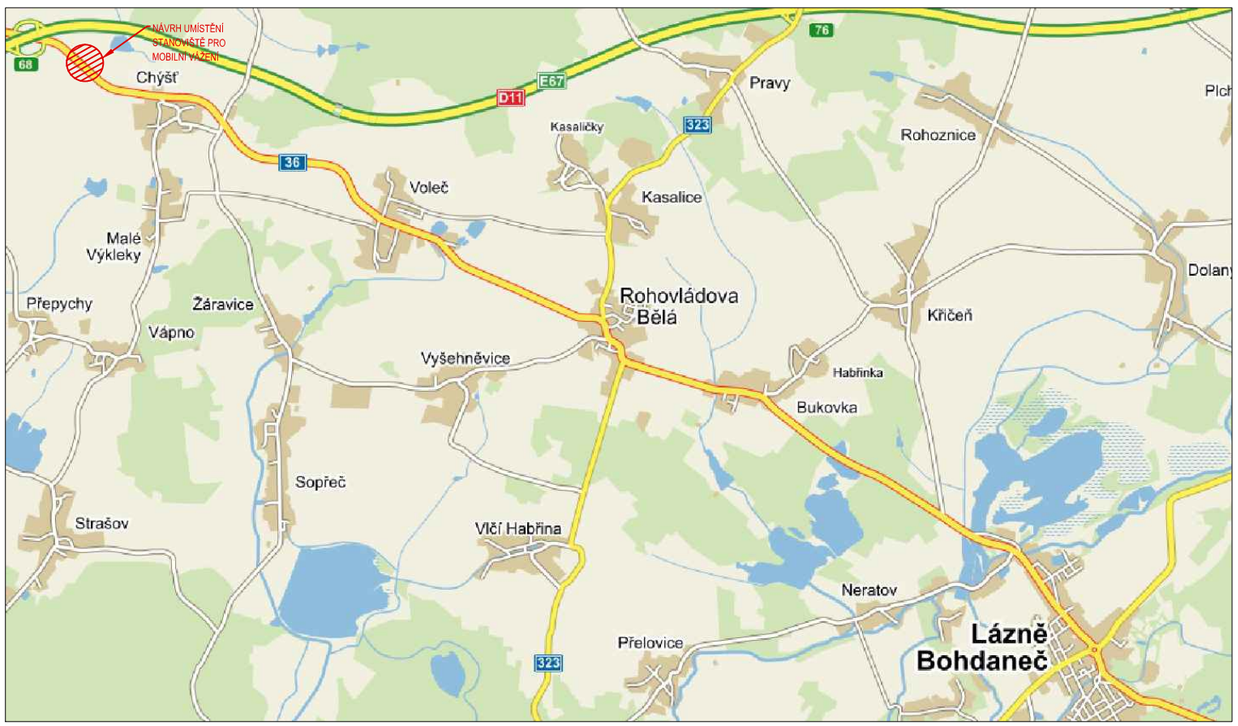
STANOVIŠTĚ MOBILNÍHO VÁŽENÍ

Obsah výkresu: PŘEHLEDNÁ SITUACE

PRODIN

Formát	2 A4		
Datum	11/2016		
Účel	ST		
Č. zakázky	3110-16-004		
Změna		Č. kopie	
Měřítko	1:250		
Část dokumentace	A.	Č. výkresu	4.1





Dotčené pozemky:
1242 - Obec Chýšť, č.p 57, 533 16 Chýšť
1243 - Obec Chýšť, č.p 57, 533 16 Chýšť
1363 - Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Horný	Kontroloval: Ing. Michal Horný
Kraj: Pardubický	Trať ový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ

UMÍSTĚNÍ VÁŽÍCÍ STANICE

Obsah výkresu:

PŘEHLEDNÁ SITUACE

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	A.
Č. výkresu	4.2

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**6**

VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ VOZIDEL

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lání Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Vysokorychlostní vážení na trase silnice I/36

2 ÚVOD

S rostoucím objemem nákladní dopravy a s rostoucí hmotností vozidel se zvýšil jejich vliv na opotřebení mostů, povrchů pozemních komunikací a dalších dopravních staveb. Bylo proto započato s měřením hmotností nákladních vozidel pomocí různých druhů vážících technologií. Nevýhodou stacionárních i mobilních pracovišť oproti vysokorychlostnímu vážení je nutnost zastavit i nepřetížené vozidlo, omezená kapacita a nutnost odklonu vozidla z trasy na odpovídající plochu pro realizaci měření. Dalším krokem tedy bylo navržení vážení, které je schopné určit hmotnost vozidla bez nutnosti odklonu – vážení vozidel za jízdy.

Tato část studie proveditelnosti se zabývá technologií, legislativní úpravou, významem, popisem a dopadem řešení situace nákladní dopravy na silnici I/36 pomocí instalace vysokorychlostního (dynamického) vážení na trase silnice I/36 v řešeném úseku. Systém vysokorychlostního vážení vozidel je nástrojem, který umožní kontrolovat a regulovat hmotnost převáženého nákladu, chránit mostní objekty, pozemní komunikace a efektivněji plánovat možné opravy komunikací. Do jisté míry je i nástrojem k částečnému omezení intenzit těžké nákladní dopravy řešeným úsekem. Ze zkušeností vyplývá (platí i u nízkorychlostního vážení), že je snaha řidičů přetížených nákladních vozidel se měření hmotnosti vozidel vyhnout. Při nízkorychlostním měření v Pardubickém kraji uskutečněném v říjnu roku 2016 bylo z 57 vážených vozidel 41 přetížených, což je dosti alarmující číslo.

Ze směrového průzkumu, který byl proveden můžeme konstatovat, že těžká nákladní doprava v řešeném úseku je složena ze zdrojové/cílové dopravy průmyslové oblasti Semtín a z tranzitní dopravy, která pouze řešenou oblastí projíždí. V tomto případě by to tedy teoreticky znamenalo částečný přesun nákladní tranzitní a cílové dopravy ze silnice I/36 procházející obcemi na dálnici D11 a následně na silnici pro motorová vozidla I/37. Trasa přes D11 a I/37 je o cca 10 km delší, a proto si v současné době dopravci jak už jedoucí do průmyslové zóny Semtín nebo tranzit zkracují cestu přes silnici I/36.

Vysokorychlostní vážení – WIM lze tedy uplatnit pro následující účely:

- Snížení nákladů na opravy a údržbu komunikací
- Snížení nehod a kongescí
- Snížení následků dopravních nehod
- K automatickému sledování těžké nákladní dopravy na silniční síti ČR
- Do budoucna možnost propojení WIM s mýtným systémem.
- K automatickému postihu vozidel překračujících povolené hmotnosti, bez nutnosti jejich zastavení
- Možnost využití ke zkvalitnění výuky a vzdělávání studentů univerzit

Zavedením vysokorychlostních vah by měla být zaručena nižší míra překračování hmotnostního limitu nákladními vozidly. Postihováním těchto přečinů bude docíleno vyšší bezpečnosti provozu a zejména nižších nákladů na provoz a údržbu komunikací.

3 KONTROLNÍ VÁŽENÍ VOZIDEL

Zákony č. 347/2009 Sb. a 268/2015 Sb., kterým se změnil zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikací do značné míry změnily dosavadní způsob provádění kontrolního vážení vozidel v ČR. Na znění tohoto zákona pak navazuje prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb, novelizovaná předpisy č. 288/2012 Sb. a č. 338/2015 Sb.

V současné době je v zákoně č. 13/1997 Sb. definováno kontrolní vážení vozidel v ustanovení §38a až §38d. Podle tohoto zákona se rozlišují dvě kategorie kontrolního vážení:

a) Kontrolní vážení vozidla nepřenosnými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla z provozu – **„vysokorychlostní kontrolní vážení"**

b) Kontrolní vážení vozidla všemi jinými technickými zařízeními, než jaká jsou uvedena v písmenu a) výše, při kterém dochází k odklonění vozidla z provozu (dále jen „nízkorychlostní kontrolní vážení")

4 VYSOKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ

Vysokorychlostní (dynamické) kontrolní váhy jsou technická zařízení sloužící k zjištění okamžité hmotnosti silničního vozidla, hmotnosti na jeho nápravách, popř. dalších hmotnostních parametrů vozidla, a to přímo za jízdy na jeho trase. V praxi se také můžeme setkat se zkratkou WIM – „weigh-in-motion" což v překladu znamená – vážení vozidel za jízdy.

Vysokorychlostní váhy jsou napevno zabudovány do pozemní komunikace, takže řidiči vozidla zpravidla ani není známo, že je kontrolní vážení prováděno. Při provádění kontrolního vážení vozidla vysokorychlostními vahami tak nedochází k odklonu vozidla z původně zamýšlené trasy jako u nízkorychlostního kontrolního vážení prováděného podle dosavadní právní úpravy kontrolního vážení na stojících vozidlech mobilními vahami. K najetí na tyto váhy musí být vozidlo zpravidla odkloněno mimo dosavadní trasu.

Právní úprava vysokorychlostního vážení je v novele zákona obsažena v nově doplňených ustanoveních §38a a §38d.

- Vysokorychlostní kontrolní vážení **zajišťuje**:
  1) na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba a
  2) na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba
- Vysokorychlostní kontrolní vážení zahrnuje kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, kontrolu největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidla, další hmotnostní poměry vozidla.
- Odesílatel nesmí v dokladech, které vydal k přepravované zásilce, uvést nižší hmotnost zásilky, než je její skutečná hmotnost

- Řidič vozidla je povinen vždy podrobit vozidlo vysokorychlostnímu kontrolnímu vážení, které je prováděno na trase vozidla, bez ohledu na to, je-li řidič obeznámen s místem, kde dochází k vysokorychlostnímu vážení
- Zjistí-li se při vysokorychlostním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, vystaví vlastník pozemní komunikace nebo kraj, nebo jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení vážní lístek, který doručí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působnostní, v jehož správním obvodu bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno
- Obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví na základě vážního lístku doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o správním deliktu a jeho řidiči spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku

5 SOUVISEJÍCÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY A TECHNICKÉ STANDARDY

5.1 Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- *§38a, §38d* – umožnění provádět kontrolní měření pomocí vysokorychlostních vah
- *§42a, §42b, §43* – správní delikty

5.2 Vyhláška 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

- *§51c* – Náležitosti dokladu o výsledu vysokorychlostního kontrolního měření
- *§51d – Vážní lístek*

5.3 Vyhláška 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

- §37 - největší povolené hmotnosti silničních vozidel, zvláštních vozidel a jejich rozdělení
- §39 - největší povolené rozměry vozidel a jízdních souprav

5.4 Zákon č.505/1990 Sb., Zákon o metrologii

- Část II. – požadavky související se schvalováním typů měřidel
- Část III. – požadavky s ověřováním a kalibrací měřidel

5.5 Vyhláška č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření

- §3 – náležitosti certifikátu a značky schválení typu
- §6 – vzor úřední značky a v příloze č.2 náležitosti ověřovacího listu

5.6 Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu

- Stanovuje v příloze dobu platnosti ověření vah pro vysokorychlostní kontrolní vážení vozidel

5.7 Veřejná vyhláška, Český metrologický institut, Opatření obecné povahy číslo: 0111-OOP-C010-10 č.j. 0313/003/10/Pos., kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel : „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu"

- Definuje: Metrologické požadavky, technické požadavky, značení měřidla, schvalování typu měřidla, ověření, …

5.8 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů¨

- §5 odst. 4 písm. b) umožnuje dálkový a nepřetržitý přístup k údajům z registru silničních vozidel krajským úřadům a obecním úřadům obcí s rozšířenou působností v rozsahu nezbytném pro účely provádění kontroly a vedení řízení o správním deliktu podle tohoto zákona, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silničním provozu

5.9 Metodika pro navržení a provoz systémů kontrolního vážení za pohybu (WIM), CDV

5.10 Dokumenty Mezinárodní organizace pro zákonnou metrogii

5.11 COST 323 výsledek evropské spolupráce ve vědeckém a technickém výzkumu v oblasti vážení silničních vozidel za pohybu (WIM)

6 VYSOKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁHY

Vysokorychlostní kontrolní váhy slouží pro detekci vozidel překračující povolené hmotností limity. Automatické systémy vah dokáží měřit:

- hmotnosti jednotlivých kol, náprav a celkovou hmotnost vozidla pomocí indukčních smyček v kombinaci s různými druhy senzorů
- rozměry vozidla (rozvor, délka, výška, šířka)
- rychlost vozidla

- snímky vozidla a následné rozpoznání státní poznávací značky

Nutné je se zaměřit na účel měření, které chceme na daném úseku provádět. Pro různé verze systému je vyžadována různá přesnost měřících zařízení. Druhy měření jsou následující:

- vážení vozidel za jízdy pro statistiku dopravního proudu
- vážení vozidel za jízdy pro předselekci přetížených vozidel
- **vážení vozidel za jízdy pro automatické pokutování přetížených vozidel**

6.1 Vážení vozidel za jízdy pro statistiku dopravního proudu

Tento systém je nejméně náročný na instalaci a finanční náročnost. Pracuje s velkou nepřesností měření a slouží pouze pro orientační údaje, které můžou sloužit pro informace o dopravním proudu vozidel, které mohou být použity jako vstupní podklady pro budování silniční sítě, plány oprav komunikace atd.

6.2 Vážení vozidel za jízdy pro předselekci přetížených vozidel

Předselekce je systém, který slouží pro vybrání přetíženého vozidla z dopravního proudu. Systém vysokorychlostního vážení detekuje přetížené vozidlo a následně informuje mobilní policejní hlídku. Tato vysokorychlostní váha neodpovídá kritériím pro stanovené měřidlo dle platných právních předpisů a proto není možné automatické pokutování. Hlídka provede kontrolní nízkorychlostní měření pomocí vah opatřených příslušným certifikátem Českého metrologického institutu.

Obrázek 1 - Metoda před selekce vozidel

6.3 Vážení vozidel za jízdy pro automatické pokutování přetížených vozidel

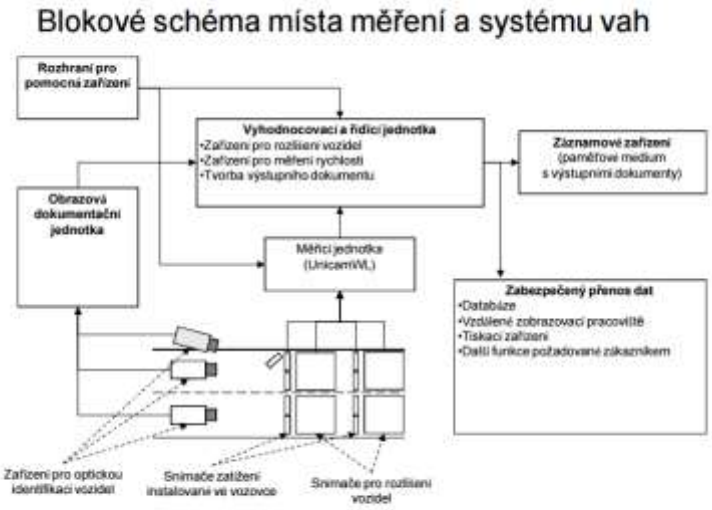
Vážení vozidel za jízdy pro systém automatického pokutování přetížených vozidel musí být prováděn stanoveným měřidlem, které musí splňovat určitá kritéria. Náležitosti, pojmy, definice, systém povolování a všechny legislativní postupy jsou uvedeny v následujích předpisech:

- Zákon č.505/1990 Sb., Zákon o metrologii
- Vyhláška č. 262/2000 Sb., kterou se zajišťuje jednotnost a správnost měřidel a měření
- Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu
- Veřejná vyhláška, Český metrologický institut, Opatření obecné povahy číslo: 0111-OOP-C010-10 č.j. 0313/003/10/Pos., kterým se stanovují metrologické a technické požadavky na stanovená měřidla, včetně metod zkoušení pro schválení typu a pro ověřování stanovených měřidel : „váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel za pohybu"

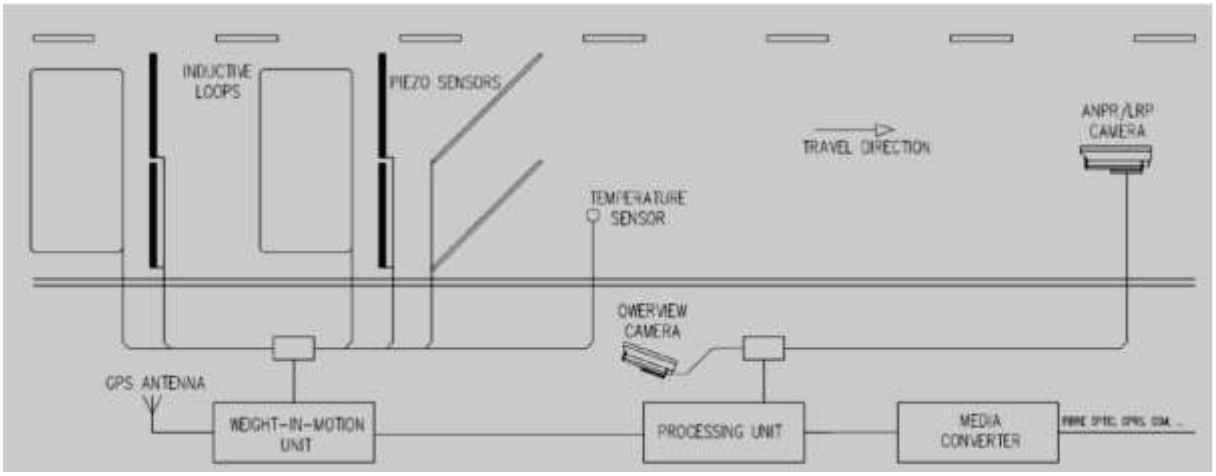
Po instalaci vysokorychlostní váhy (stanovené měřidlo) se provede prvotní ověření přesnosti a funkčnosti vah vážením za jízdy v silničním provozu v místě instalace vah pomocí referenčních vozidel. Toto vážení provede Český metrologický institut. Po splnění kritérií, které jsou definované v zákonných předpisech je možno provádět na této váze automatického pokutování.

Zjistí-li se při vysokorychlostním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, vystaví vlastník pozemní komunikace nebo kraj, nebo jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení vážní lístek, který doručí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působnostní, v jehož správním obvodu bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví na základě vážního lístku doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o správním deliktu a jeho řidiči spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku



Obrázek 2 - Blokové schéma místa měření a systému vah



Obrázek 3 - Konfigurace systému WIM

6.4 Senzory používané pro WIM Systém

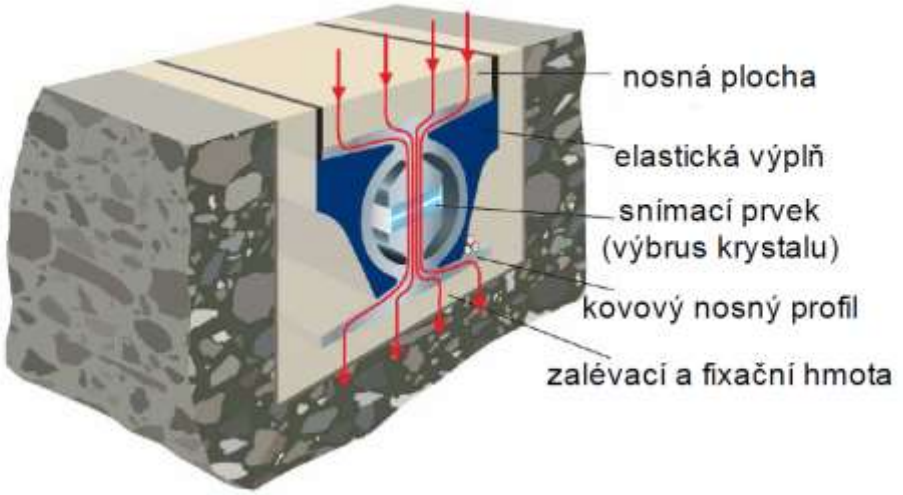
Systémy pro vážení vozidel se skládají ze senzorů vložených do povrchu vozovky doplněných nejčastěji o indukční smyčky. Ty slouží pro stanovení rychlosti vozidla a pro stanovení délky vozidla. Signál ze senzorů, který je vyvolán přejezdem pneumatiky po jeho povrchu, je ve vyhodnocovacím zařízení převáděn na hmotnosti. Je možné zjišťovat hmotnost jednotlivých kol, náprav i celkovou hmotnost vozidla.

Senzorů pro vysokorychlostní vážení existuje celá řada. Liší se zejména rozdílným principem sběru dat. Důsledkem toho je, že jsou velké rozdíly v cenách a v jejich přesnosti. Každý senzor tedy může být použit podle

toho, jaký typ aplikace je investorem požadován. Je třeba zdůraznit, že hlavním problémem pro tyto aplikace je nutnost jejich dlouhodobé spolehlivosti a přesnosti, a to ve venkovním prostředí. To znamená expozici vysokým změnám teplot, cyklickému zatížení a dalším atmosférickým vlivům.

Druhy senzorů používaných pro WIM:

- Tenzometrické senzory (deskové, úzké tenzometrické senzory, senzory pro mostní WIM)
- Kapacitní senzory
- Optický senzor
- Tlakové senzory
- Hydraulický senzor
- Mikrovlnný senzor
- Piezoelektrcké senzory (piezo-polymer, piezo-keramický a piezo křemenný senzor



Obrázek 4 – Příklad piezoelektrického senzoru pro WIM

6.5 Přesnost senzorů

Druh měření	Vhodnost užití	Třídy přesnosti: Interval spolehlivosti pro δ(%)						
		A(5)	B+(7)	B(10)	C(15)	D+(20)	D(25)	E
1. Celková hmotnost	>3,5t	5	7	10	15	20	25	>25
2. Skupina náprav	>1,0t	7	10	13	18	23	28	>28
3. Jednotlivá náprava	>1,0t	8	11	15	20	25	30	>30
4. náprava ze skupiny	>1,0t	10	14	20	25	30	35	>35
Rychlost	>30km/h	2	3	4	6	8	10	>10
Vzdálenost náprav		2	3	4	6	8	10	>10
Celkový tok		1	1	1	3	4	5	>5

Obrázek 5 - Třídy přesnosti

Použití	Třída
Statistika	D+(20),D(25)
Předvýběr	B(10), C(15)
Přestupky	A(5), B+(7)

Obrázek 6 - Třídy přesnosti stanovené pro konkrétní použití

Pro přímý postih v ČR je stanovena přesnost, která je kombinací tříd A(5) a B+(7), kdy je pro hmotnost nápravy přípustná odchylka ±11% a pro celkovou hmotnost vozidla pak ±5%.

7 POŽADAVKY NA UMÍSTĚNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍHO VÁŽENÍ

Kvalita parametrů místa pro umístění stanice WIM ovlivňuje přesnost výsledků měření dynamických sil. Charakteristiky silniční komunikace tvoří geometrické prvky, povrchové vlastnosti vozovek, únosnost vozovek a skladba konstrukce vozovky. Z výše uvedeného pak vyplývají požadavky na kvalitu konstrukce pozemní komunikace a na aktuální stav vozovky v místě navrhované stanice WIM

7.1 Umístění vysokorychlostní váhy

Stanice WIM není vhodné umísťovat:

- v úsecích častých akcelerací, decelerací nebo předjíždění
- v úsecích s častými dopravními zácpami

7.2 Požadavky na kontrolní stanoviště

Základem přípravy výběru a posouzení kontrolního stanoviště je počáteční pasportizace, která musí obsahovat všechny následující parametry: geometrické prvky, povrchové vlastnosti, průhyb, tuhost apod. Tyto parametry přímo ovlivní třídy kvality místa vysokorychlostního vážení a v důsledku i třídu přesnosti měření stanice WIM.

Základní požadavky na kontrolní stanoviště pro umístění vysokorychlostních kontrolních vah jsou obsaženy v Opatření obecné povahy č. 01111-OOP-C010-10, který vydal Český metrologický institut (ČMI).

Vlastnosti vozovky pozemní komunikace přímo ovlivňují dynamické chování jedoucího vozidla a tím i přesnost měření systému WIM. Jsou to především tyto faktory:

- geometrické prvky (podélný sklon, příčný sklon, poloměr oblouků)
- povrchové vlastnosti vozovky (rovinatost, vyjeté koleje a další povrchové poruchy)
- únosnost vozovek (průhyb)
- skladba konstrukce vozovky (tuhost)
- nutnost pravidelné údržby (sníh, znečištění, poškození)

7.2.1 Geometrické prvky

Geometrické charakteristiky pozemní komunikace v blízkosti stanic WIM musí umožnit plynulou jízdu stálou rychlostí tak, aby průjezd stanicí WIM nebyl dodatečně ovlivněn ještě dalšími negativními faktory zvyšující dynamické účinky vozidla.

Na úseku minimálně 50m před a 25m za snímači zatížení musí splňovat následující požadavky stanovené ČMI

- Podélný sklon vozovky musí být ≤ 1% a konstantní
- Příčný sklon vozovky musí být ≤ 3 % a neměnný
- Poloměr zakřivení podélné osy vozovky musí být ≥ 1000m

7.2.2 Povrchové vlastnosti vozovky

Povrchové vlastnosti vozovek jako například vyjeté koleje a nerovnosti vozovky také negativně ovlivňují dynamiku jízdy vozidel a tím i přesnost měření WIM stanic. V důsledku změn povrchových vlastností vozovek v čase mohou být ovlivněny jak signály senzorů WIM, tak i jejich kalibrační faktory a v jejich důsledku jsou pak výsledky měření hmotností zkresleny.

- Vozovka musí být bez nerovností
- Hloubka vyjetých kolejí nesmí být větší než 4mm

Místa WIM stanic se podle vlastností a stavu povrchu vozovky rozdělují do 3 tříd kvality

- Třída I – doporučena pro potřebu přesného měření hmostností
- Třída II – je s výhradami akceptovatelná
- Třída III – ačkoli v COST 323 je tato třída uvedena jako „vyhovující", na základě praktických zkušeností pro potřeby přesného měření hmostností zcela nevhodná a proto není v následující tabulce uvedena

			Třídy kvality míst pro WIM stanice	
			I velmi dobré	II dobré
vyjeté koleje měřeno pod 3 m latí		max. hloubka vyjetých kolejí [mm]	≤ 4	≤ 7
	tuhá vozovka	průhyb (10^{-2} mm)	(≤ 5)	(≤ 10)
průhyb staticky 130 kN-náprava	polotuhá vozovka	průhyb (10^{-2} mm) rozdíl (10^{-2} mm) vpravo-vlevo	≤ 15 ± 3	≤ 20 ± 5
	asfaltový kryt	průhyb (10^{-2} mm) rozdíl (10^{-2} mm) vpravo-vlevo	≤ 20 ± 4	≤ 35 ± 8
	netuhá vozovka	průhyb (10^{-2} mm) rozdíl (10^{-2} mm) vpravo-vlevo	≤ 30 ± 7	≤ 50 ± 10
průhyb dynamicky 50 kN	polotuhá vozovka	průhyb (10^{-2} mm) Rozdíl (10^{-2} mm) vpravo-vlevo	≤ 10 ± 2	≤ 15 ± 4
	asfaltový kryt	průhyb (10^{-2} mm) rozdíl (10^{-2} mm) vpravo-vlevo	≤ 15 ± 3	≤ 25 ± 6
	netuhá vozovka	průhyb (10^{-2} mm) rozdíl (10^{-2} mm) vpravo-vlevo	≤ 20 ± 5	≤ 35 ± 7
rovinatost	IRI Index APL	Index (m/km) hodnocení (SW; MW; LW)	0 - 1,3 9 - 10	1,3 - 2,6 7 - 8

Obrázek 7 . Požadavky na vlastnosti vozovky (COST 323)

7.2.3 Skladba konstrukce vozovky

Při výběru místa pro stanici WIM je nutné vzít v úvahu následující doporučení:

- V konstrukci pozemní komunikace v blízkosti stanice WIM se nesmí nacházet tuhé zóny jako například kanály, nebo prostupy pod vozovkou, podzemní vedení a podobně
- Kvalitní spojení jednotlivých vrstev konstrukce pozemní komunikace je nezbytné; senzory WIM musí být instalovány pouze do homogenních vrstev a dilatační spáry musí ležet mimo stanici WIM;
- V blízkosti senzorů se nesmí vyskytovat žádné poruchy povrchu vozovky (trhliny, výtluky a podobně)
- Senzory nesmí být instalovány tam, kde může docházet k nežádoucím dynamickým efektům

8 KONTROLNÍ ZAŘÍZENÍ

8.1 Požadavky na stanici WIM

Přístroje a vybavení pro potřebu dynamického vážení vozidel stanoví kolové, nápravové a celkové hmotnosti jednotlivých vozidel v běžném provozu prostřednictvím senzorů instalovaných do vozovky pozemní komunikace.

Systém by měl být na principu plně modulární konstrukce, tzn. Každý jízdní pruh by měl disponovat separátní jednotkou pro zpracování dat z WIM senzorů.

Dodávka stanice WIM zahrnuje následující:

1) Dodávku a instalaci senzorů pro měření kolových, nápravových a celkových hmotností včetně připojení
2) Dodávku a instalaci indukčních smyček včetně všech připojení, nebo systému se stejnou nebo podobnou funkcí
3) Dodávku a instalaci senzorů pro detekci jízdy v odstavném pruhu (v případě požadavku)
4) Rychlost a kategorie vozidel musí být měřena ve všech pruzích
5) Dodávku a kompletní montáž skříně elektroniky včetně jejího napojení na el. síť a uzemnění
6) Instalaci a napojení komunikačních jednotek pro zajištění přenosu fat podle pokynu vlastníka stanice WIM
7) Dodávku a instalaci elektroniky WIM včetně jejího příslušenství a SW pro sběr a vyhodnocení signálů WIM senzorů (kompletní instalaci elektroniky do skříně)
8) Instalaci a a napojení senzorů na vyhodnocovací elektroniku
9) Propojení stanice WIM a zajištění plynulého přenosu dat v požadovaných intervalech
10) Kalibraci systému stanice WIM dle dispozic dodavatele

11) Předání stanice WIM objednateli, včetně včetně:
    - Kontrolních jízd, které budou provedeny dle dispozic odběratele; typ vozidel, jejich počet, počet přejezdů a rychlost přejezdů budou zajištěny a provedeny v souladu s požadavky ČMI (OOP)
    - Kompletní projektové dokumentace každé stanice WIM
    - Popis systému a detailních návodů k použití pro všechny dodané komponenty (v českém jazyce)
    - Proškolení pracovníků odběratele z obsluhy systému
    - Ověření funkce spojení a prokázání funkčnosti celého systému WIM, včetně přenosu dat
12) Termíny instalace a předání, které musí být nahlášeny odběrateli s předstihem min, 10 dnů
13) Zástupci odběratele musí být umožněn neomezený přístup na stavbu v průběhu celé realizace, kalibrace a předávání stanice WIM
14) Zajištění plného provozu stanice v případě krátkodobého výpadku dodávky elektrického proudu
15) Předávací protokol musí obsahovat následující body:
    - Údaje o použitých vozidlech (hmotnosti – kola, nápravy, celková; vzdálenost náprav, celková délka, kategorie vozidla)
    - Výše uvedené údaje získané stanicí WIM ze všech kontrolních jízd
    - Vyhodnocení naměřených údajů
    - Potvrzení zástupce dodavatele a potvrzení zástupce odběratele
16) Pokud nebude při předávacích zkouškách dosaženo požadovaných výsledků, budou všechny následující předávací zkoušky organizovány na náklady dodavatele
17) V některých případech může dodávka obsahovat také elektrickou a komunikační přípojku
18) SW pro lokální /vzdálený dohled WIM stanice

    Pokud systémy pro vysokorychlostní kontrolní vážení splňují požadavky stanovené Českým metrologickým institutem v OOP, vydá ČMI certifikát o schválení typu měřidla

8.2 Požadované informace o výsledku dynamického vážení v jízdním pruhu

Stanice pro vysokorychlostní kontrolní vážení je schopna poskytnout údaje o hmotnosti jedoucích vozidel a informace o vozidle samém.

8.2.1 Informace o hmotnosti jedoucích vozidel

- Zatížení na nápravu a největší dovolená chyba pro zatížení na nápravu a na skupinu náprav stanovená vážením za jízdy
- Celková hmotnost a největší dovolená chyba pro hmotnost vozidla stanovená vážením za jízdy

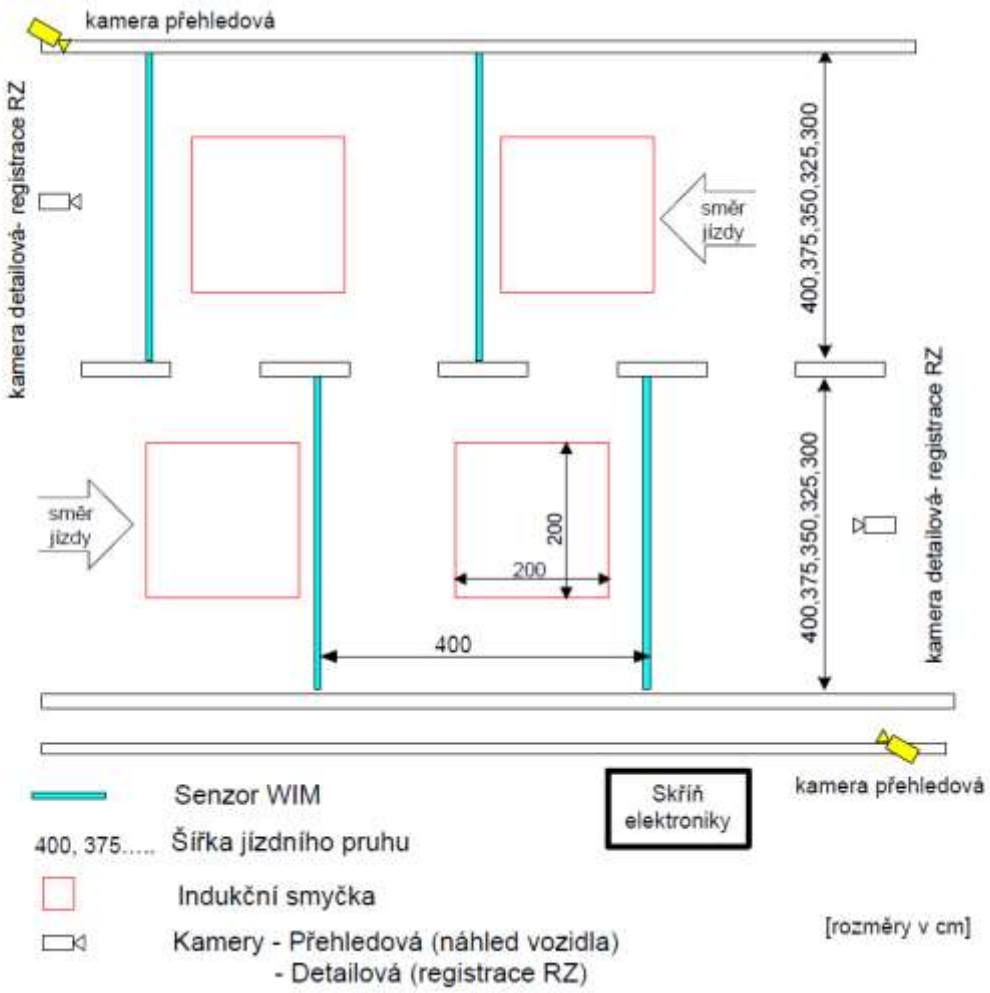
8.2.2 Informace o vozidle

- Druh a kategorie vozidla, podle vyhlášky č.341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemní komunikacích
- Počet náprav
- Vzdálenost jednotlivých náprav (cm)
- Vzdálenost první a poslední nápravy (cm)
- Celková délka (cm)
- Rychlost vozidla (km/hod)
- Časový odstup po sobě následujících vozidel čelo – čelo (s)
- Časový odstup po sobě následujících vozidel čelo – záď (s)
- Datum (den, měsíc, rok) a čas (s rozlišením na sekundy) průjezdu vozidla
- Průběžné číslování projetých vozidel
- Směr jízdy
- Přejezd vozidla mezi dvěma jízdními pruhy včetně detekce hmotnosti (platí na vícepruhové dálnici, rychlostní silnici a na směrově nerozdělené dvou a více pruhové pozemní komunikaci)
- Informace o nestandartním průjezdu vozidla přes senzory WIM (decelerace, akcelerace, zatáčení)
- Detekce vozidel jedoucích v protisměru

8.3 Instalace senzorů a indukčních smyček stanice WIM

Půdorys uspořádaní stanice WIM. Senzory a indukční smyčky musí být na vybraných úsecích pozemních komunikací instalovány podle následující konfigurace (viz. obr.).

V případě instalace stanice WIM v průběhu novostavby, nebo rekonstrukce pozemní komunikace, musí být indukční smyčky instalovány do vozovky ještě před položením obrusné vrstvy vozovky. Vlastní senzory pak budou instalovány do obrusné vrstvy vozovky. V případě výše uvedeného postupu, musí být zajištěna časová koordinace pokládky smyček se zaměřením jejich polohy a instalace senzorů dle pokynů vedení stavby.



Obrázek 8 - Příklad schématu stanice WIM

8.4 Tolerance hmotnosti, délky, rychlosti v ČR

Český metrologický institut stanovil v OOP požadavky na zkoušky přesnosti vah vážením za jízdy v místě vážení. Provádí se formou prvotního ověření a následného ověření.

Při prvotním ověření se provádí:

a) Vizuální prohlídka
b) Funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu
c) Zkoušky pracovní rychlosti
d) Zkouška blokování zařízení pro rozlišení vozidel

Při následném ověřování vah se provádí:

a) Vizuální prohlídka

b) Funkční zkoušky vážením za jízdy na místě v silničním provozu

Doba platnosti ověření je jeden rok. Tato lhůta vychází z vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů.

Měřené výsledky hmotností pro minimálně 95% všech vozidel, která projedou přes stanici WIM, musí vyhovovat následujícím tolerancím:

- Celková hmotnost vozidel >3,5t ±5%
- Hmotnost samostatné nápravy >1t ±11%
- Rychlost ±2 km/h

Systém WIM musí být schopen změřit běžné vícenápravové vozidlo v rychlostním intervalu (v min a v max.) stanoveném na základě certifikátu ČMI vydaného pro každou stanici kontrolního vážení WIM.

9 VZORY CERTIFIKÁTŮ

9.1 Certifikát o schválení měřidla

Schvalování typu měřidla provádí Český metrologický institut. Zjišťuje, zda měřidlo bude schopno plnit funkci, pro kterou je určeno. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud je měřidlo v souladu s požadavkem stanoveným opatřením obecné povahy.

Na základě technických zkoušek a dalších zjištění Český metrologický institut vydá certifikát, že měřidlo jako typ schvaluje, a přidělí mu značku schválení typu.

Český metrologický institut

Certifikát o schválení typu měřidla

č. 0111-CS-C013-11

Český metrologický institut podle zákona o metrologii č. 505/1990 Sb. ve znění pozdějších předpisů

schvaluje

váhy pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel typ UnicamWIM

při dodržení technických údajů a podmínek, uvedených v příloze tohoto certifikátu.

Značka schválení typu: **TCM 128/11 - 4831**

Žadatel: [redacted]
110 00, Praha 1
Česká republika
IČ: 27836878

Výrobce: **CAMEA, spol. s r.o.**
Česká republika

Platnost do: **5. května 2021**

Poučení o odvolání
Proti tomuto certifikátu lze do 15 dnů od jeho doručení podat u Českého metrologického institutu odvolání k Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví.
Popis měřidla
Základní charakteristiky, schválené podmínky, speciální podmínky, výsledky přezkoušení doplněné o popisy, nákresy a schémata, určení míst pro umístění úředních značek jsou dány v protokolu o technické zkoušce, který je nedílnou součástí tohoto certifikátu a má celkem 14 stran.

Brno, 6. května 2011

RNDr. Pavel Klenovský
generální ředitel ČMI

Obrázek 9 - Ceftifikát o schválení měřidla

9.2 Potvrzení o ověření stanoveného měřidla

Ověřením stanoveného měřidla se potvrzuje, že stanovené měřidlo má požadované metrologické vlastnosti. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud je měřidlo v souladu s požadavkem stanoveným OOP.

Ověřené stanovené měřidlo opatří Český metrologický institut nebo autorizované metrologické středisko úřední značkou nebo vydá ověřovací list anebo použije obou těchto způsobů.

Český metrologický institut
Okružní 31, 638 00 Brno
tel. +420 545 555 111, fax +420 545 222 728, www.cmi.cz

Pracoviště: Oblastní inspektorát Brno, Okružní 31, 638 00 Brno
tel. +420 545 555 111, fax. +420 545 555 183

POTVRZENÍ O OVĚŘENÍ STANOVENÉHO MĚŘIDLA

Datum vydání: [redacted]
List 1 ze 1 listů
Zákazník: [redacted]
250 88 Čelákovice

Měřidlo: Váha pro kontrolní vysokorychlostní vážení silničních vozidel
výrobce: CROSS Zlín, a.s., Louky 297, 762 02 Zlín
typ: CrossWIM
výrobní číslo: 31/2013
specifikace: Max 20 000 kg (zatížení na nápravu)
Max ≥ 48 000 kg (hmotnost vozidla)
Největší dovolená chyba pro hmotnost vozidla ≤ 5%
Největší dovolená chyba pro zatížení na náprava a skupina náprav ≤ 11%

Vlastník měřidla: [redacted]

Použité etalony: Pracovní váhy pro vážení vozidel třídy přesnosti III1 podle ČSN EN 45501 (sériové číslo 5349, 5350). Váhy mostové pro vážení silničních vozidel třídy přesnosti III podle ČSN EN45501 e = 20 kg, Max = 60t.

Datum provedení: 13. 08. 2013
Místo provedení: [redacted]

Výsek o výsledku: Měřidlo má požadované metrologické vlastnosti a v souladu s § 9, odst. 2 zákona č. 505/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a § 6 vyhlášky č. 262/2000 Sb., v platném znění, bylo opatřeno úředním značkami.

Doba platnosti ověření je stanovena vyhláškou č. 345/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Platnost ověření zaniká v případech uvedených v § 7, odst. 2 vyhlášky č. 262/2000 Sb. v platném znění.

Ověření provedl: Zástupce ředitele ČMI OI Brno

Ing. Ivan Kříž

Český metrologický institut

Ing. Ivan Kříž

Toto potvrzení nesmí být bez písemného souhlasu ověřující laboratoře rozmnožováno jinak než v celkovém počtu listů.
Potvrzení o ověření stanoveného měřidla se vydává jako odpovědný doklad na základě zvláštního pověření zákazníka.

Obrázek 10 - Potvrzení o ověření stanoveného měřidla

10 NÁLEŽITOSTI DOKLADU O VÝSLEDKU VYSOKORYCHLOSTNÍHO VÁŽENÍ

Doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení je co do obsahu stanoven vyhláškou č. 104/1997 Sb. v § 51c. Doklad musí obsahovat následující údaje:

a) Datum, čas a místo provedeného vysokorychlostního kontrolního vážení

b) Výrobce a typové označení váhy, na níž bylo provedeno vysokorychlostní kontrolní vážení, včetně výrobního čísla a data platnosti ověření tohoto stanoveného měřidla podle zvláštního právního předpisu

c) Údaj o největší povolené hmotnosti vozidla, údaj o největší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav vodila, údaj o okamžité hmotnosti vozidla, případně údaj o okamžité hmotnosti připadající na příslušnou nápravu vozidla vyplývající ze zvláštního právního předpisu

d) Výsledek měření okamžité hmotnosti na nápravu a skupinu náprav vozidla a okamžité hmotnosti vozidla

e) Zjištěné překročení největší povolené hmotnosti na nápravu a skupinu náprav v kilogramech a procentech podle zvláštního právního předpisu po odečtení relativní chyby měření stanovené na základě zvláštního právního předpisu a zjištěné překročení největší povolené hmotnosti v kilogramech a procentech podle zvláštního předpisu

f) Státní poznávací značku vozidla nebo tažného vozidla soupravy, tovární značku a typ vozidla, rozlišovací značku státu registrace tažného vozidla, státní poznávací značku přípojného vozidla, tovární značku a typ vozidla, rozlišovací značku registrace přípojného vozidla

g) Fotografii vozidla nebo tažného vozidla soupravy a jeho státní poznávací značky

h) Označení provozovatele vozidla nebo tažného vozidla soupravy (název, sídlo, identifikační číslo osoby, bylo-li přiděleno, jde-li o právnickou osobu nebo fyzickou osobu podnikatele; jméno, popřípadě jména, příjmení, rodné číslo, bylo-li přiděleno, jinak datum narození, adresa místa trvalého nebo jiného pobytu anebo bydliště v cizině, jde-li o fyzickou osobu)

i) Označení vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuj-li vážení, nebo jím pověřené osoby, který provedl vysokorychlostní kontrolní vážení

j) Jméno, popřípadě jména, příjmení a podpis oprávněné osoby vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby

k) Způsob úhrady nákladů spojených s vysokorychlostním kontrolním vážením

l) Datum a čas vyhotovení dokladu

2. Vzor dokladu vysokorychlostního kontrolního vážení

Doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení

Dne ..... v ..... hod. bylo provedeno na ..... (kategorie pozemní komunikace) ..... v km ..... vysokorychlostní kontrolní vážení na váze pro vysokorychlostní kontrolní vážení výrobce/typové označení ..... výrobního čísla .....

Byly zjištěny tyto údaje:
Státní poznávací značka vozidla nebo tažného vozidla soupravy: .....
Tovární značka a typ vozidla ..... Rozlišovací značka státu: .....
Státní poznávací značka přípojného vozidla: .....
Tovární značka a typ vozidla ..... Rozlišovací značka státu: .....

Provozovatel vozidla:
Název/jméno popřípadě jména a příjmení[2]: .....
Sídlo/místo pobytu[1],[2]: .....
IČO/rodné číslo nebo datum narození2: .....

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na nápravu	Překročeno o ..... tj ... % připadající na nápravu
Č. 1 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 2 ..... kg	..... kg	..... kg.....
Č. 3 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 4 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 5 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 6 ..... kg	..... kg	..... kg .....

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost na sk.náprav	Překročeno o ..... tj ... % připadající na sk. náprav
Č. 1 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 2 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 3 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 4 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 5 ..... kg	..... kg	..... kg .....
Č. 6 ..... kg	..... kg	..... kg .....

Okamžitá hmotnost	Největší povolená hmotnost vozidla	Překročeno o ..... tj ... % vozidla
..... kg	..... kg	..... kg .....

Fotodokumentace z místa provedení vysokorychlostního kontrolního vážení:

Fotografie vozidla nebo tažného vozidla soupravy a jeho státní poznávací značky: .....
Fotografie přípojného vozidla a jeho státní poznávací značky: .....
Vysokorychlostní kontrolní vážení provedl (označení vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby) : .....

Osoba vydávající tento doklad (jméno popřípadě jména, příjmení, a podpis oprávněné osoby vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

..... Podpis: .....

Způsob úhrady nákladů spojených s vysokorychlostním kontrolním vážením .....

Doklad o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení vyhotoven dne ..... v ..... hod.

Poznámky:
1) místem pobytu se rozumí adresa místa trvalého nebo jiného pobytu anebo bydliště v cizině
2) vyplní se odpovídající údaje s ohledem na to, zda jde o právnickou osobu nebo fyzickou osobu podnikatele nebo jde-li o fyzickou osobu

Obrázek 11 - Vzor dokladu vysokorychlostního vážení

11 POSTUP PŘI ZJIŠTĚNÍ PŘEKROČENÍ STANOVENÝCH HODNOST VYSOKORYCHLOSTNÍM KONTROLNÍM VÁŽENÍM

Vysokorychlostní kontrolní vážení ze zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích podle §38a odst. (4) zajišťuje:

a) na silnicích I. třídy kraj ve svém územním obvodu se souhlasem vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba a
b) na ostatních pozemních komunikacích vlastník pozemní komunikace nebo jím pověřená osoba

Dále je v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v §38d zakotveno následující:

- zjistí-li se při vysokorychlostním kontrolním vážení překročení hodnot stanovených zvláštním právním předpisem, vystaví vlastník pozemní komunikace nebo kraj, zajišťuje-li vážení podle §38a odst. 4 písm. a), nebo jimi pověřená osoba zajišťující vysokorychlostní kontrolní vážení vážní lístek, který doručí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo vysokorychlostní kontrolní vážení provedeno
- obecní úřad obce s rozšířenou působností vystaví na základě vážního lístku doklad, který doručí provozovateli vozidla spolu s oznámením o zahájení řízení o správním deliktu a jeho řidiči spolu s oznámením o zahájení řízení o přestupku

3. Vzor vážního lístku vysokorychlostního kontrolního vážení

Vážní lístek z vysokorychlostního kontrolního vážení

Dne ..... v ..... hod. bylo provedeno na ..... (kategorie a číslo pozemní komunikace)
v km ..... vysokorychlostní kontrolní vážení na váze pro vysokorychlostní kontrolní
vážení výrobce/typové označení ..... výrobního čísla ..... ověření tohoto
stanoveného měřidla je platné do.....

Byly zjištěny tyto údaje:
Státní poznávací značka vozidla nebo tažného vozidla soupravy: .....
Tovární značka a typ vozidla ..... Rozlišovací značka státu: .....
Státní poznávací značka připojného vozidla: .....
Tovární značka a typ vozidla ..... Rozlišovací značka státu: .....

Okamžitá hmotnost připadající na nápravu		Největší povolená hmotnost na nápravu		Překročeno o ..... tj ... %		
Č. 1	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 2	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 3	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 4	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 5	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 6	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....

Okamžitá hmotnost připadající na sk. náprav		Největší povolená hmotnost na sk.náprav		Překročeno o ..... tj ... %		
Č. 1	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 2	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 3	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 4	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 5	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....
Č. 6	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....

Okamžitá hmotnost vozidla		Největší povolená hmotnost vozidla		Překročeno o ..... tj ...%		
	..... kg	.....	kg	.....	kg	.....

Fotodokumentace z místa provedení vysokorychlostního kontrolního vážení:

Fotografie vozidla nebo tažného vozidla soupravy a jeho státní poznávací značky: .....
Fotografie přípojného vozidla a jeho státní poznávací značky: .....

Vysokorychlostní kontrolní vážení provedl (označení vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby): .....

Osoba vydávající tento vážní lístek (jméno popřípadě jména, příjmení, a podpis oprávněné osoby vlastníka pozemní komunikace nebo jím pověřené osoby nebo kraje, zajišťuje-li vážení, nebo jím pověřené osoby):

..... Podpis: .....

Vážní lístek o výsledku vysokorychlostního kontrolního vážení vyhotoven dne .....
v ..... hod.

Obrázek 12 - Vzor vážního lístku

12 SPRÁVNÍ DELIKTY

V řízení z moci úřední, jehož výsledkem může být rozhodnutí o uložení příslušné sankce, postupuje silniční správní úřad podle příslušných právník předpisů. Projednává-li přestupek, postupuje zejména podle zákona o pozemních komunikacích, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Na řízení o správním deliktu provozovatele vozidla se použije především zákon o pozemních komunikacích a zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

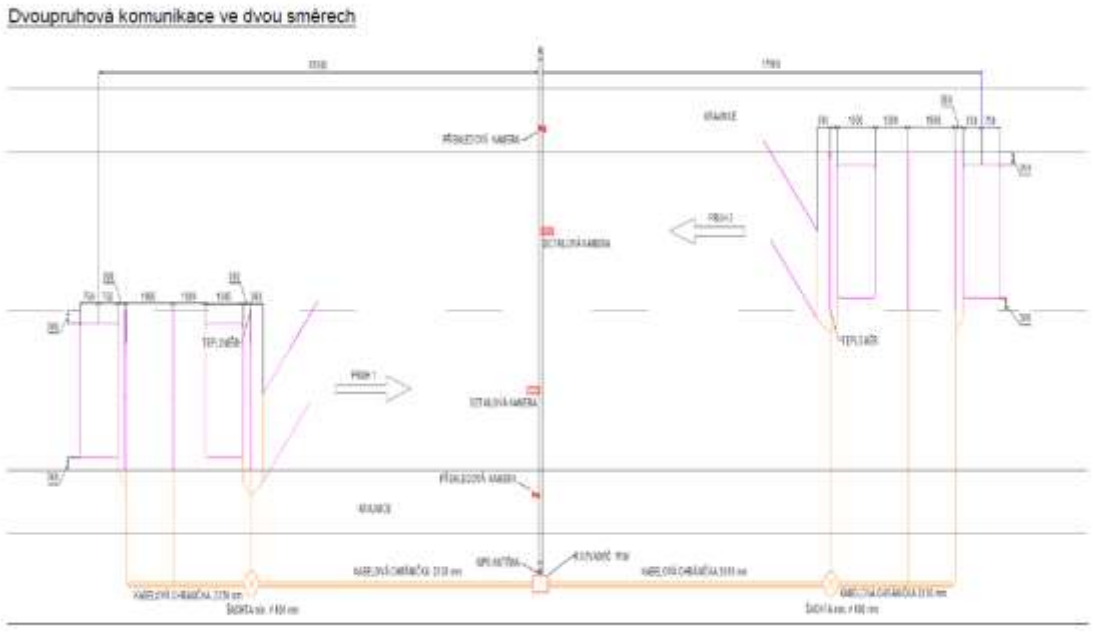
Dle zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v §45a odst. (4) písm. e) se řidič vozidla dopustí přestupku tím, že vozidlo překročí při vysokorychlostním kontrolním vážení hodnoty stanovené zvláštním právním předpisem.

Přestupek (zkrácené znění)	**Přetížený kamion nebo autobus**
Přestupek	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu
Počet bodů v bodovém systému	0
Bloková pokuta	do 15000,- Kč
Pokuta ve správním řízení nebo trest v trestním řízení	do 500.000,- Kč
Zákaz činnosti	---
Paragraf	§ 42 a/4 c) 13/1997 Sb.

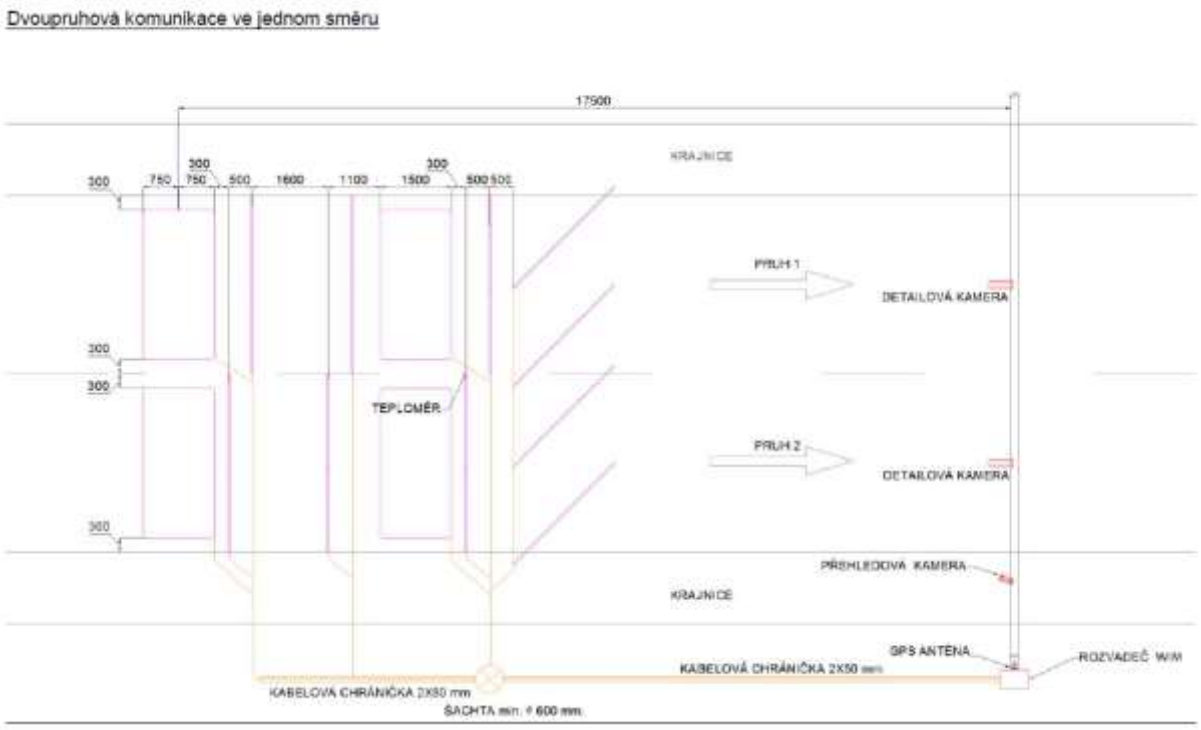
Obrázek 13 - Tabulka konkrétního přestupku

13 VZOROVÉ VARIATY PRO PŘÍMÝ POSTIH PŘETÍŽENÝCH VOZIDEL

Níže uvedené konfigurace senzorů jsou určeny pro stanice budované za účelem přímého postihu přetížených vozidel. Vybavení se skládá ze tří řad senzorů, doplněných indukčními smyčkami, teplotními senzory a dalšími senzory. Pro instalaci v řešené lokalitě doporučuji použití nejvyšší možné konfigurace daného výrobce.



Obrázek 14 - Příklad konfigurace WIM pro dvoupruhovou komunikaci



Obrázek 15 - Příklad konfigurace systému pro dvoupruhovou komunikaci v jednom směru

14 NÁVRH UMÍSTĚNÍ WIM NA ŘEŠENÉM ÚSEKU SILNICE I/36

V rámci této studie jsou navrženy dvě varianty pro umístění systému pro vysokorychlostní vážení – WIM.

- První varianta umístění stanoviště pro WIM je mezi Exitem 68 z dálnice D11 a obcí Chýšť. V rámci této studie se místo nachází ve staničení v km 1,478 00.
- Druhá varianta umístění stanoviště pro WIM je mezi obci Rohovládova Bělá a obcí Bukovka. V rámci této studie se nachází ve staničení v km 8,446 80.

Konkrétní umístění je obsaženo v přílohách A.2.1 a A.2.2 – Přehledná situace a v přílohách A.3.1 a A.3.2 – Detail umístění.

15 ZÁVĚR

Primárně není výstavba technologie pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel určena jako nástroj k usměrňování a odklonu dopravy na jiné pozemní komunikace, ale má hlavně sloužit k ochraně pozemních komunikací a objektů před nežádoucími účinky přetížených nákladních vozidel. Nicméně je zřejmé, že obava řidičů z kontrolního vážení existuje a nákladní vozidla jezdí v mnoha případech přetížená. V praxi to znamená, že

při zahájení kontroly pomocí mobilních vah najednou vymizí projíždějící vozidla, neboť řidiči se prostřednictvím vysílaček vzájemně upozorní na možné „nebezpečí". Před instalací vysokorychlostního vážení doporučuji tyto teze ověřit častými kontrolami na stanovišti mobilního nízkorychostního vážení (viz. E.5 Nízkorychlostní vážení).

Při návrhu konkrétní stanice by se měl objednatel řídit kritérii, které jsou popsány v odstavci *8.1 Požadavky na stanici WIM* obsažené v této studii a obecně dotčenými předpisy, které jsou uvedeny v kap. *5 Související právní předpisy a standardy*. Pro instalaci vysokorychlostních vah doporučuji volit nejvyšší dostupnou kategorii, která je daným výrobcem nabízena. Tato nejvyšší jakost zajistí podstatně vyšší přesnost měření i v závislosti na stárnutí vozovky. Technologie musí mít Certifikát o schválení typu měřidla viz kapitola 9.1 této studie.

Velmi orientační cena je 2 000 000,- za jeden jízdní pruh (cena pouze za technologii). K této ceně je nutné připočítat faktory jako jsou typ portálu, výkopové práce, elektrické přípojky atd.

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

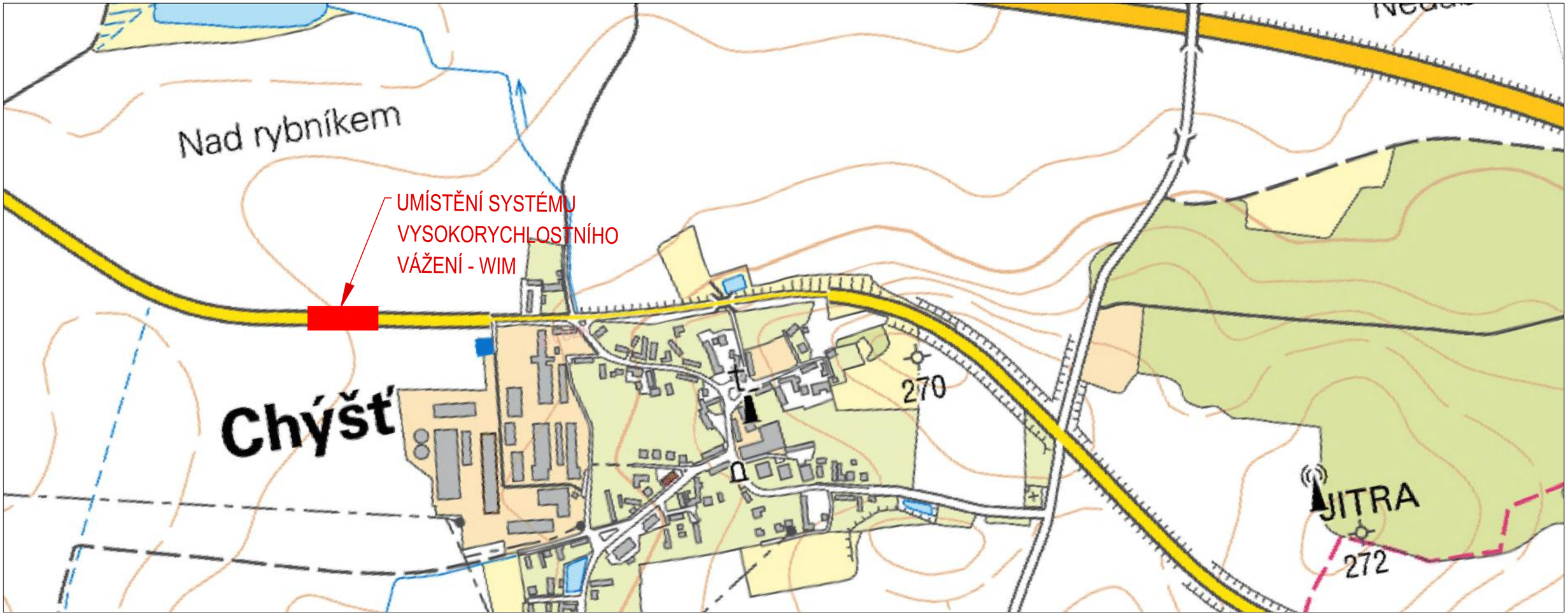
Akce:

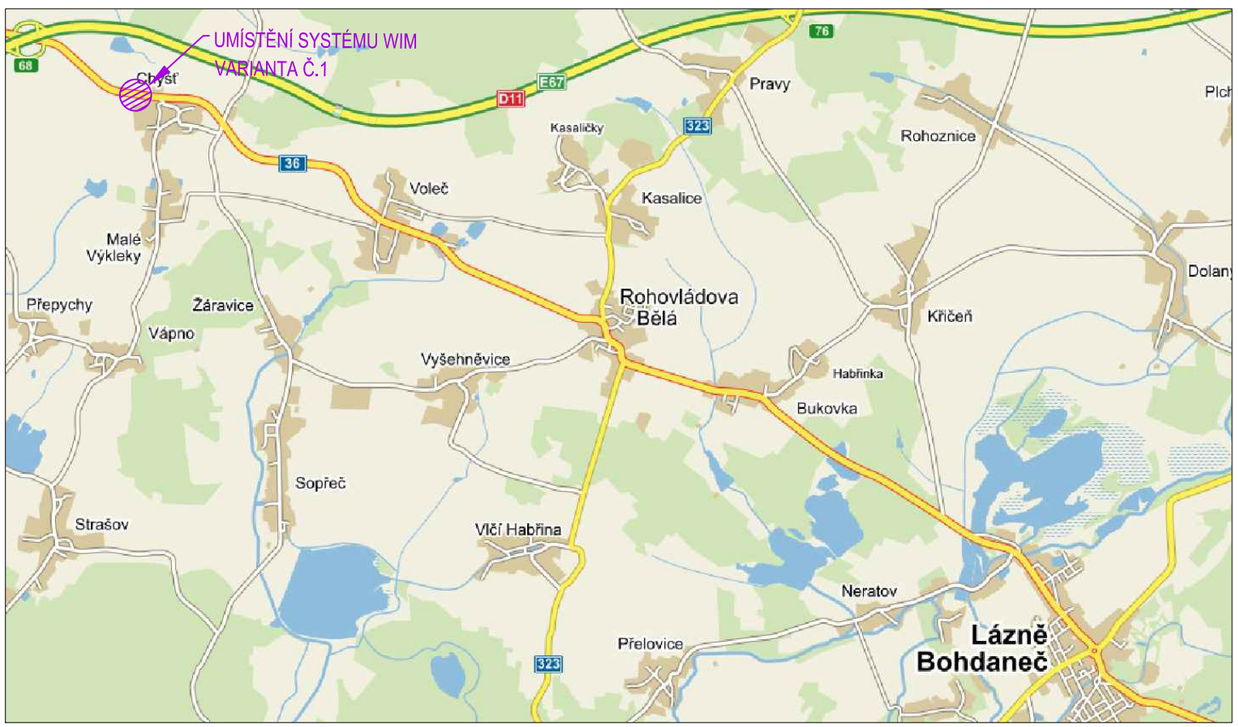
I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:
VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ - PŘÍLOHY

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**6.1**





PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Hornýš	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ

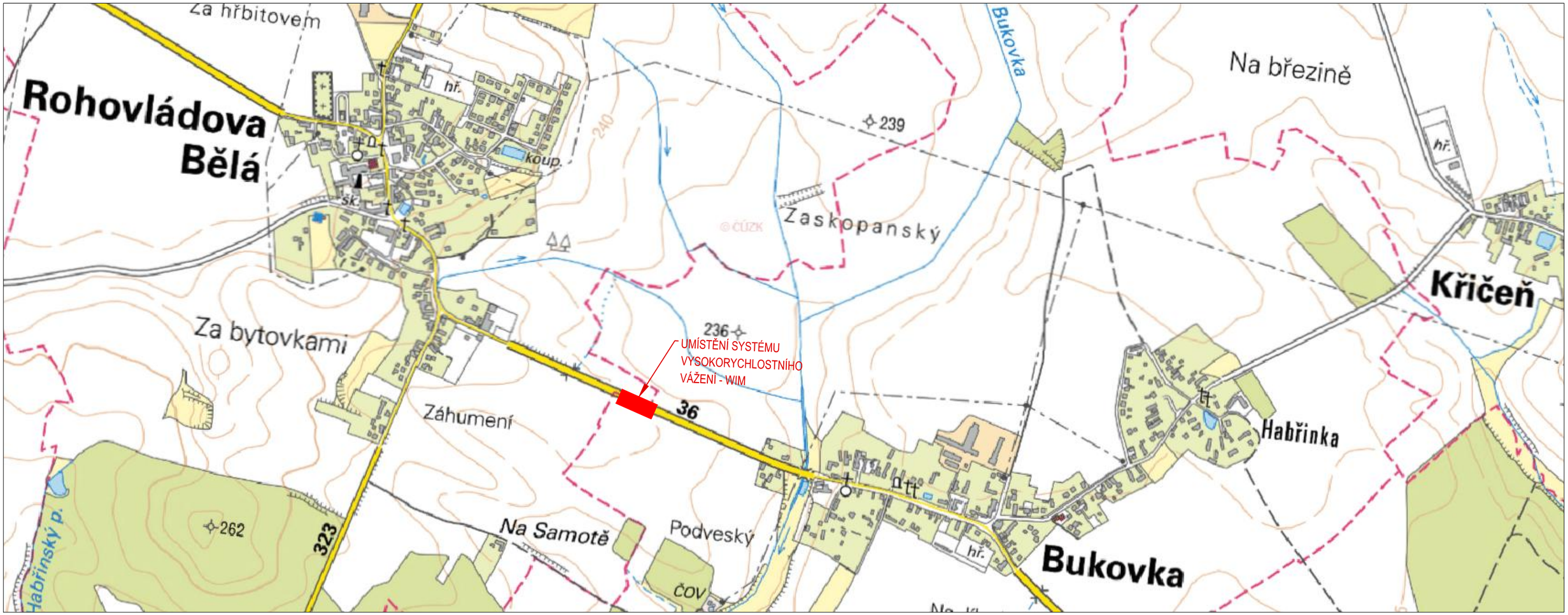
UMÍSTĚNÍ - VARIANTA 1

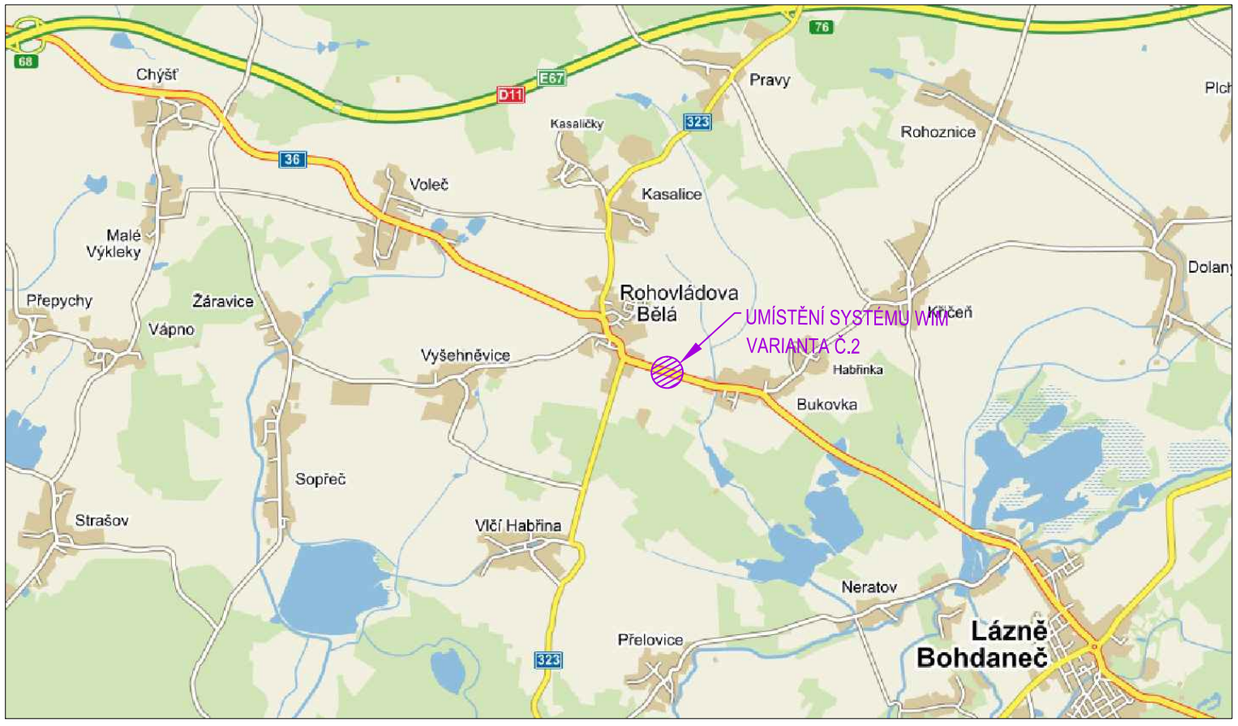
Obsah výkresu:

PŘEHLEDNÁ SITUACE

PRODIN

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	E.6
Č. výkresu	1.1





PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Hornýš	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ

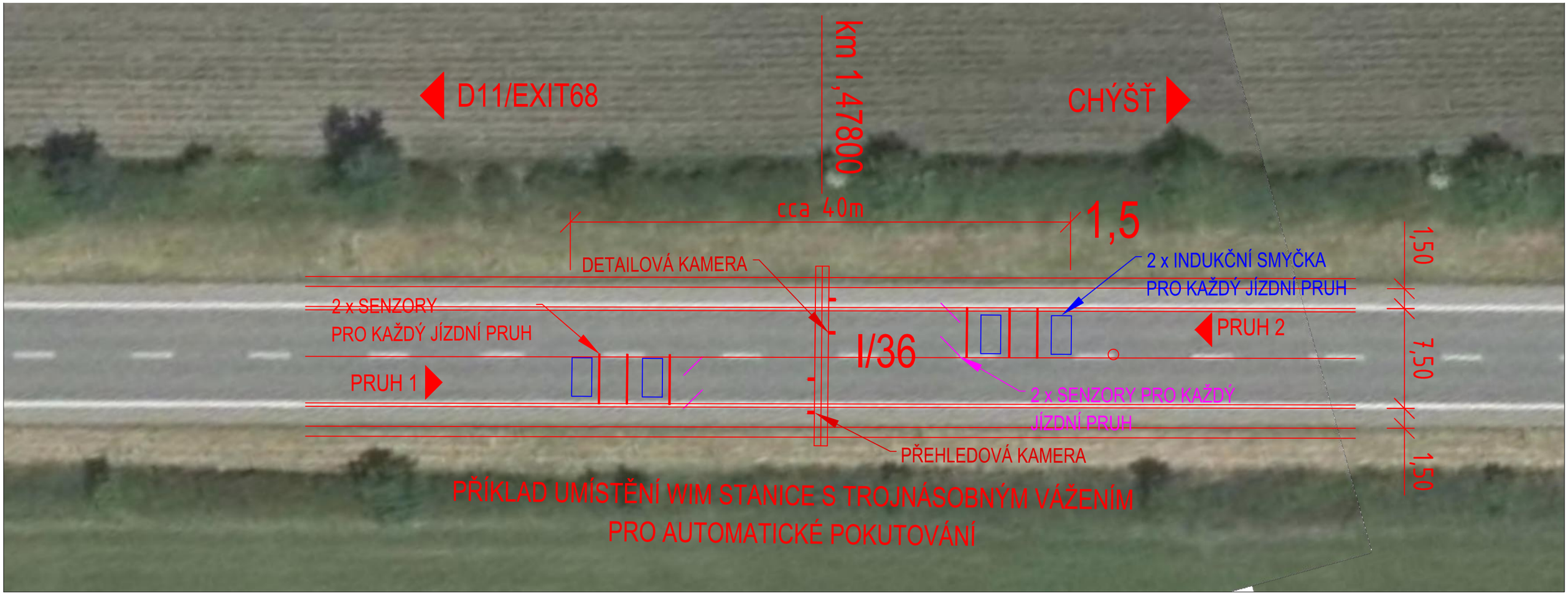
UMÍSTĚNÍ - VARIANTA 2

Obsah výkresu:

PŘEHLEDNÁ SITUACE

PRODIN

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	Č. výkresu
E.6	1.2



PŘÍKLAD UMÍSTĚNÍ WIM STANICE S TROJNÁSOBNÝM VÁŽENÍM
PRO AUTOMATICKÉ POKUTOVÁNÍ

PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Hornýš	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš
Kraj: Pardubický	Trať ový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE

VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ

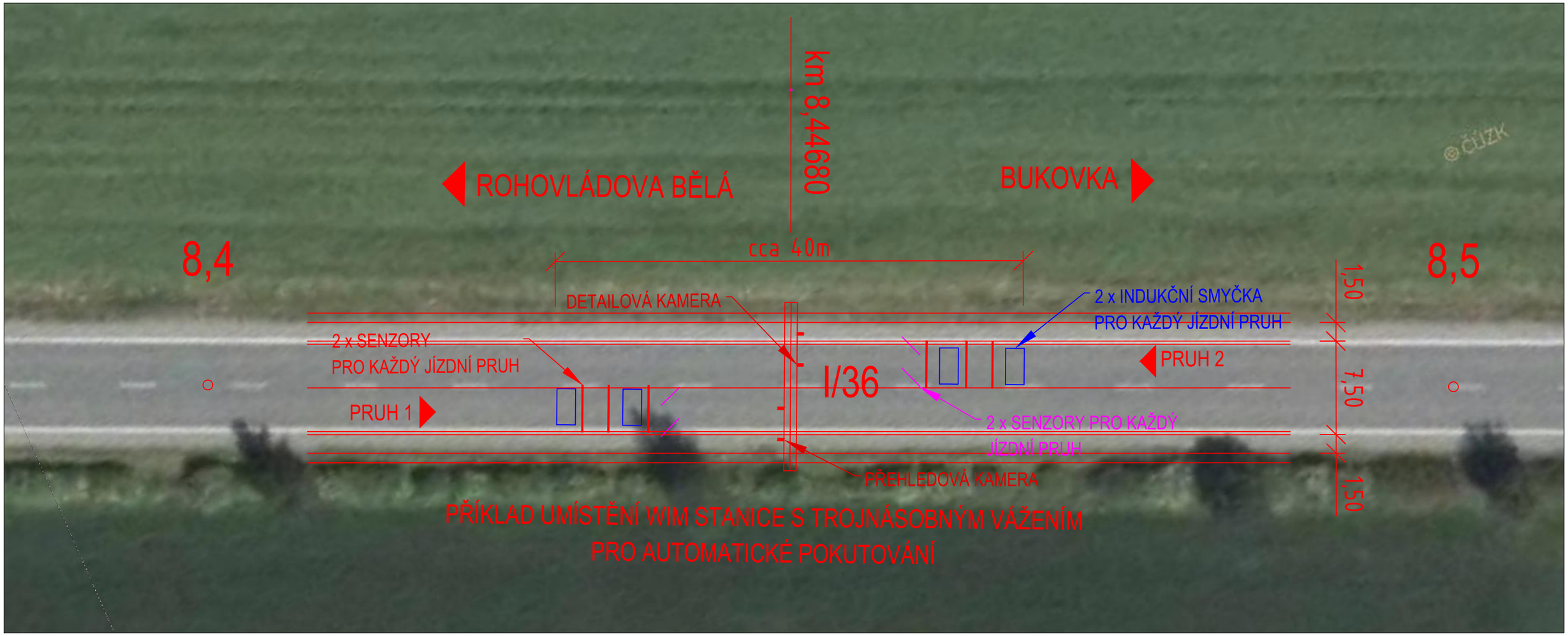
UMÍSTĚNÍ - VARIANTA 1

Obsah výkresu:

DETAIL UMÍSTĚNÍ

PRODIN

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	E.6
Č. výkresu	2.1



PRODIN

Vypracoval: Bc. Martin Hudec	Zodp. projektant: Ing. Michal Hornýš	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš
Kraj: Pardubický	Traťový úsek/Obec: I/36	
Investor: ŘSD, Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice		
Akce: I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY,STUDIE VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ UMÍSTĚNÍ - VARIANTA 2		
Obsah výkresu: DETAIL UMÍSTĚNÍ		

PRODIN

Formát	2 A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	1:250
Část dokumentace	E.6
Č. výkresu	2.2

Generální projektant:

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**7**

ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Zklidnění dopravy

2 ÚVOD

Zklidňování dopravy směřuje k vytvoření takových komunikací, po kterých budou motorová vozidla jezdit pomaleji a méně často než před zklidněním.

Nákladní dopravu v řešeném úseku I/36 lze rozdělit na zdrojovou/cílovou a průjezdní. Zdrojová doprava má zdroj/cíl převážně v průmyslové oblasti Semtín a Rybitví. Tranzitní doprava tuto komunikaci využívá jako propojku komunikací D11 a I/37. Cílem je tedy odklonit zejména nákladní dopravu z řešeného úseku, která prochází obcemi Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá, Bukovka, Rybitví a městem Lázně Bohdaneč na komunikace D11, D35 a I/37, které prochází převážně nezastavěným územím.

3 NAVRŽENÉ ZKLIDŇUJÍCÍ PRVKY

3.1 Vjezdy do obcí

Na vjezdech do obce je nezbytné zabránit přenosu vysokých rychlostí z extravilánu do obce. Vhodné jsou tedy navržená opatření, a to vjezdové ostrůvky pro snižování rychlosti. Jedná se o fyzický ostrůvek, který zabezpečí oboustranné vychýlení jízdního pruhu. Boční posun osy jízdního pruhu je navržen o celou šířku jízdní pruhu. Osázením ostrůvků a okrajů vozovky keři nebo vhodnými stromy je možné dosáhnout umocnění účinku. Důležité je pro případné další stupně dokumentace navrhnutí příčného sklonu v místě vychýlení tak, aby nedocházelo k převrácení nákladních souprav. Do dalšího stupně je také nutnost navržení veřejného osvětlení pro zajištění adekvátní viditelnosti ostrůvku.

Technické parametry

Umístění:	Na vjezdu do obce, v těsné blízkosti za DZ „IZ4a „Obec“
Rozměry:	Délka: 85m; šířka: 17,2m
Nutné bezpečností prvky:	Střední dělící ostrůvek, veřejné osvětlení
Doporučené zvýrazňující prvky:	Značkovací oka, dopravní knoflíky, nápisy a symboly na vozovce, ukazatel okamžité rychlosti, zdrsnění povrchu vozovky

Vliv na bezpečnosti dopravy

Účastník provozu	Klady	Zápory
Motorové vozidlo	Regulace rychlosti na hodnotu	Možné riziko dopravní kolize

	blížící se nejvyšší dovolené rychlosti	
	Lepší identifikace začátku obce (jiného dopravního režimu)	
Cyklista		Možné riziko dopravní kolize

Způsob povolovacího procesu

Typ	Způsob povolení
Stavební úprava	ÚŘ stavební úřad
	SŘ komunikace – speciální stavební úřad
	SŘ osvětlení – stavební úřad
	Stanovení dopravního značení – silniční správní úřad

Budoucí správce

Část	Správce
Vozovka	Správce komunikace
Střední dělící ostrůvek	Správce komunikace
Veřejné osvětlení	Obec

3.2 Křižovatky

V rámci zklidnění dopravy jsou navrženy okružní křižovatky. Nahrazení stávajících průsečných a stykových křižovatek křižovatkami okružními zajistí zvýšení bezpečnosti silničního provozu a to díky:

- Nízkým jízdním rychlostem, které jsou důsledkem fyzických bariér (zakřivení dráhy v důsledku malého poloměru)
- Jednoduchému principu zařazování se do nadřazeného proudu – vozidla nadřazeného proudu projíždějí pouze z jednoho směru, zařazování probíhá pouze do jednoho směru
- Menšímu počtu konfliktních bodů oproti ostatním typům úrovňových křižovatek
- Přehlednosti, pochopitelnosti dopravní situace, malé náročnosti dopravního manévrování, nízko-stresovému prostředí;

3.3 Přehled zklidňujících prvků na řešeném úseku I/36

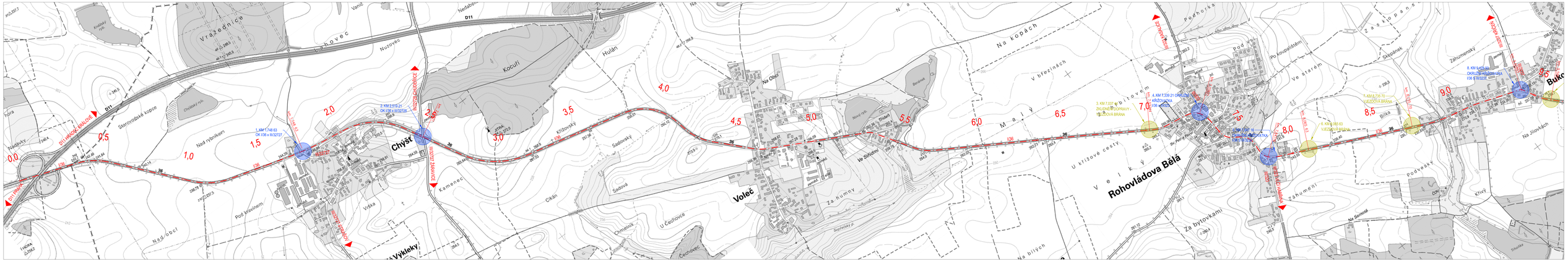
1) Km 1,748 63 – Okružní křižovatka I/36 x III/32727
2) Km 2,519 21 – Okružní křižovatka I/36 x III/32728 var. A; Km 2,496 31 Okružní křižovatka I/36 x III/32728 var. B
3) Km 7,037 44 – Vjezdová brána s oboustranným vychýlením jízdních pruhů – Rohovládova Bělá I.
4) Km 7,339 21 – Okružní křižovatka I/36 x III/323
5) Km 7,847 16 – Okružní křižovatka I/36 x III/323
6) Km 8,065 63 – Vjezdová brána s oboustranným vychýlením jízdních pruhů – Rohovládova Bělá II.
7) Km 8,735 70 – Vjezdová brána s oboustranným vychýlením jízdních pruhů – Bukovka I.
8) Km 9,429 93 – Okružní křižovatka I/36 s III/32727
9) Km 9,588 79 – Vjezdová brána s oboustranným vychýlením jízdních pruhů – Bukovka II.
10) Km 11,760 69 – Okružní křižovatka I/36 x III/3238
11) Km 12,624 30 – Okružní křižovatka I/36 x III/0361

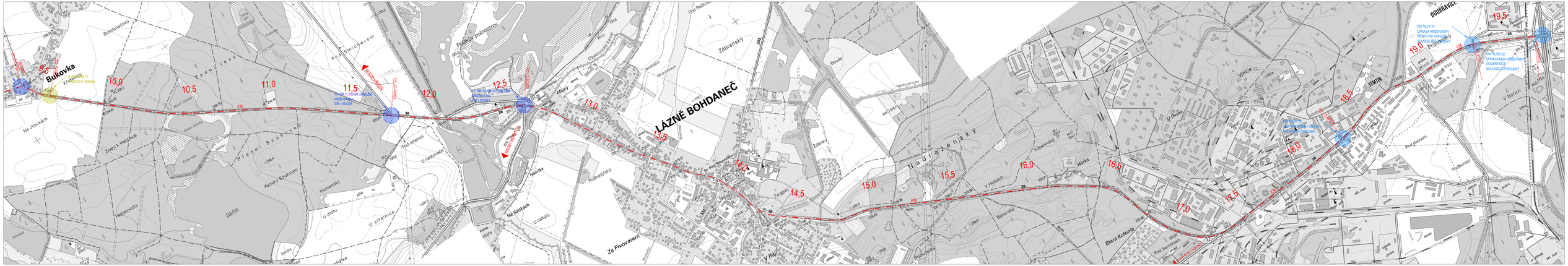
4 ZÁVĚR

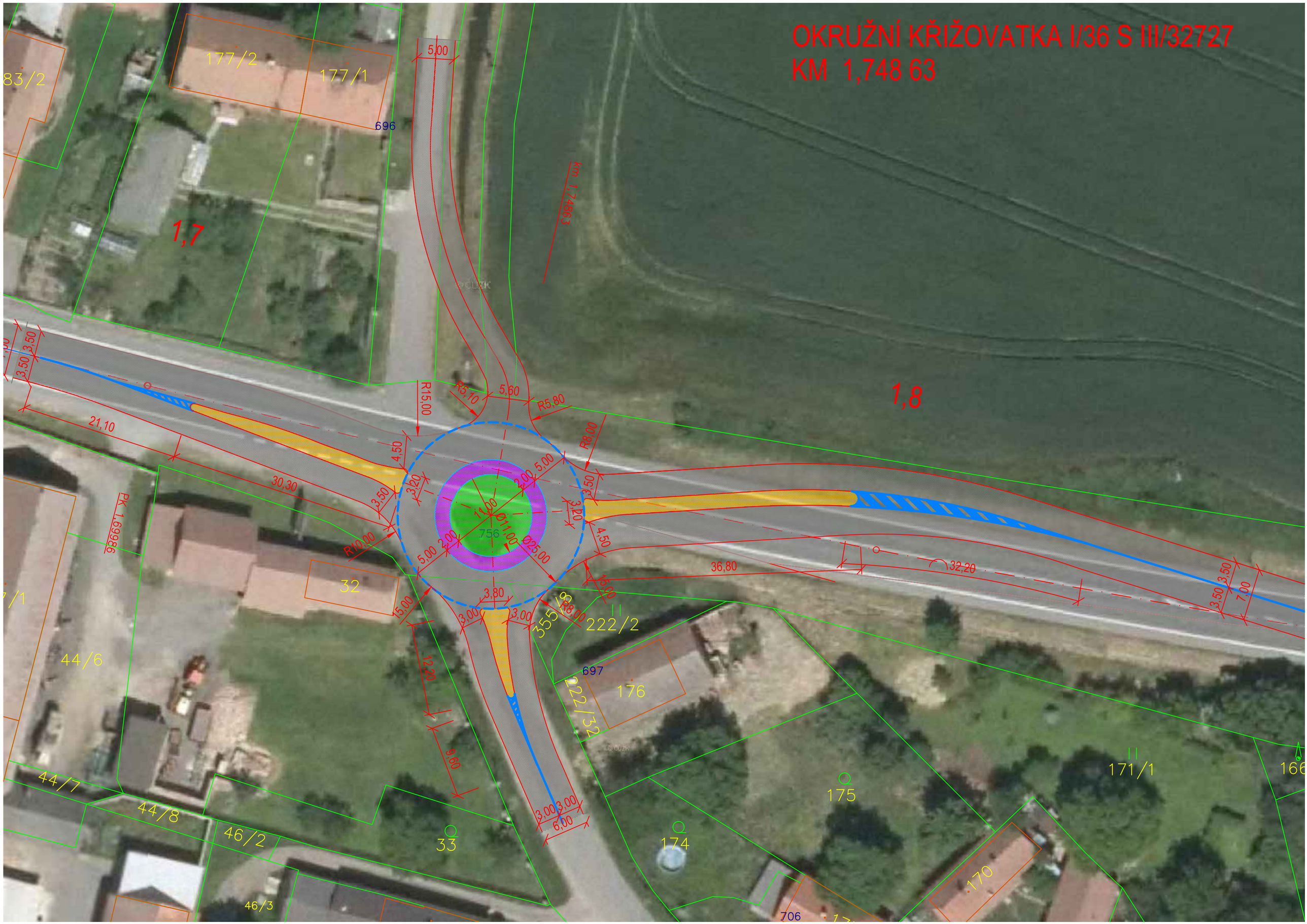
V této kapitole jsou rozpracovány zklidňující prvky, které mají vést ke zvýšení bezpečnosti a dále jako nástroj k omezení průjezdu nákladní dopravy tímto úsekem.

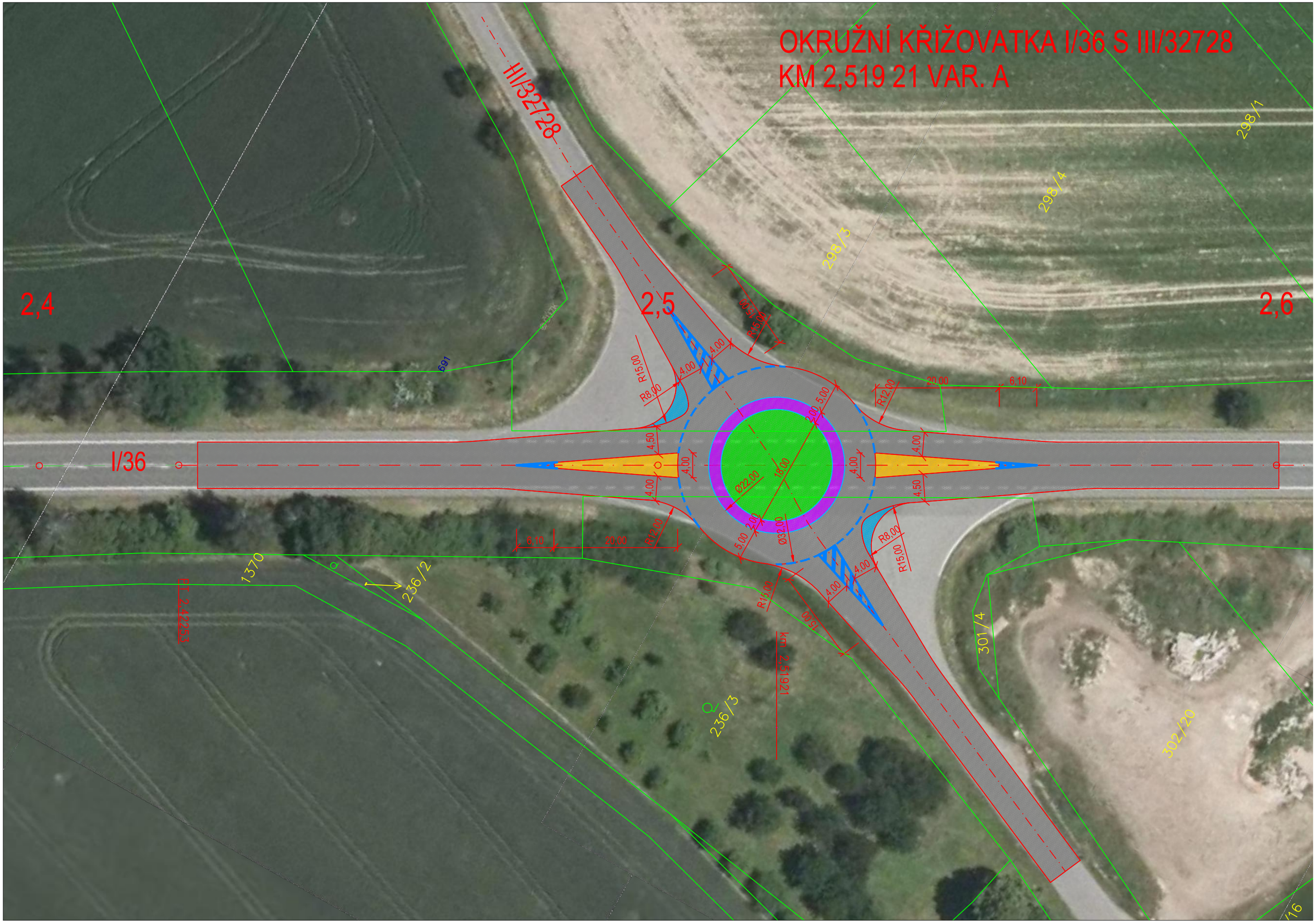
Navržené stavební prvky ovlivňují dopravní chování díky nutnosti snížit rychlost jízdy. Pro řidiče nákladních vozidel by to tedy znamenalo snižování rychlosti, rozjíždění, směrové manévrování, atd., což by z řešeného úseku komunikace udělalo méně lukrativní trasu pro nákladní dopravu než doposud (vyšší spotřeba PHM, časová náročnost = menší lukrativnost trasy v porovnání s D11 a I/37)

V nynější době volí řidiči nákladních vozidel tuto trasu, která je dostačně široká, s abcencí zklidňujících prvků než aby využívali D11, D35 a následně I/37. Možným důvodem využívání této trasy je i absence vratné větve křižovatky MÚK Doubravice, která zejména v ranní a odpolení špičce tvoří „špunt" pro odbočení z I/37 do směru průmyslové zóny Semtín a Rybitví. Před realizací navržených prvků je tedy nutné pro vytvoření adekvátních podmínek obsluzností průmyslové zóny výstavba vratné větve MÚK Doubravice.

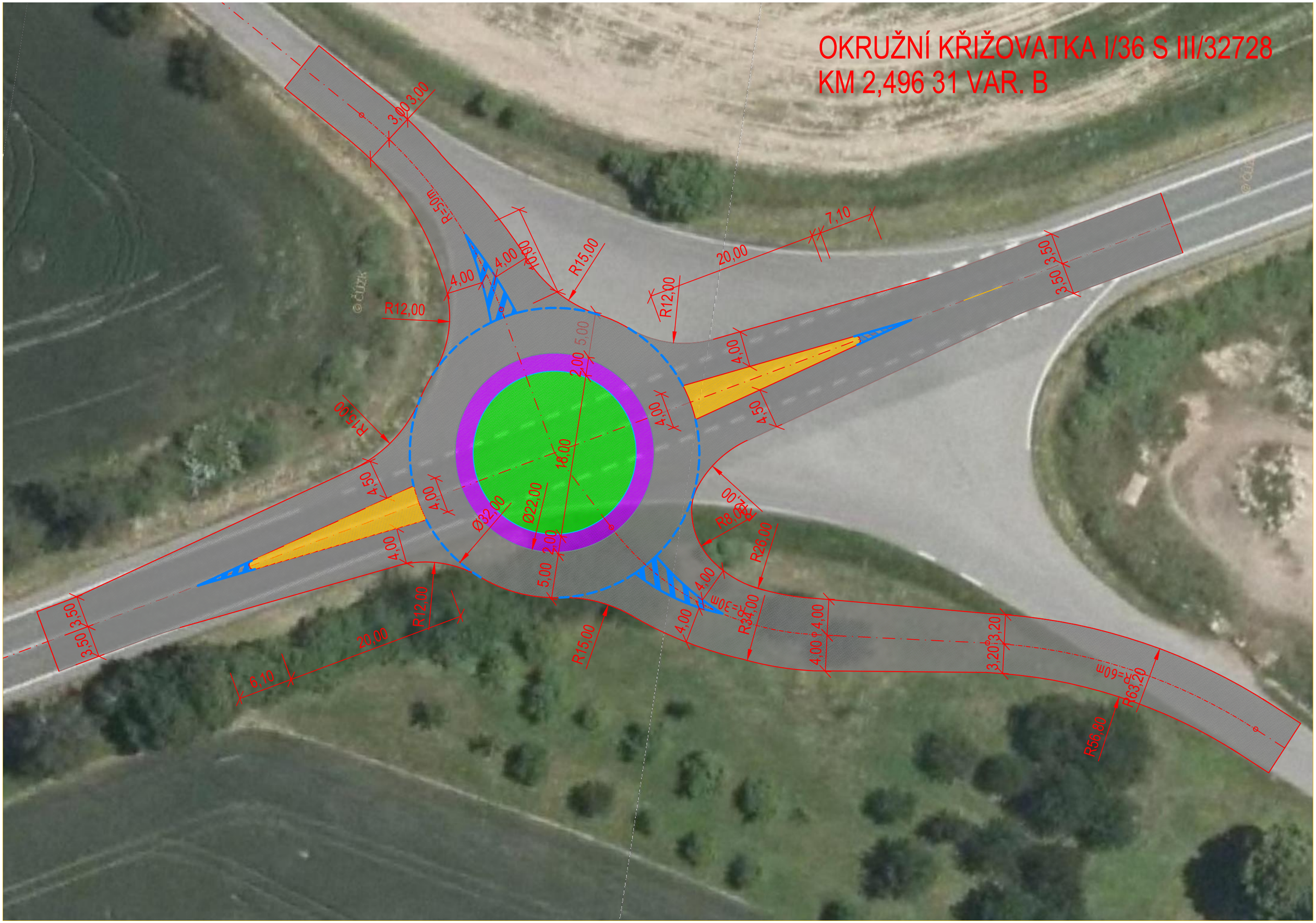

Chýšť
Voleč
Rohovládova Bělá
Bukovka
0,0
0,5
1,0
1,5
2,0
2,5
3,0
3,5
4,0
4,5
5,0
5,5
6,0
6,5
7,0
7,5
8,0
8,5
9,0


LÁZNĚ BOHDANEČ
Bukovka
10,0
10,5
11,0
11,5
12,0
12,5
13,0
13,5
14,0
14,5
15,0
15,5
16,0
16,5
17,0
17,5
18,0
18,5
19,0
19,5


OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/32727
KM 1,748 63
1,7
1,8
177/2
177/1
83/2
696
5,00
km 1,7486,3
R15,00
R5,10
5,60
R5,80
R8,00
21,10
30,30
4,50
3,50
3,20
2,00
5,00
11,00
Ø11,00
Ø25,00
756
R10,00
5,00
2,00
36,80
32,20
3,50
7,00
15,00
3,80
3,00
3,00
355/8
R8,00
222/2
697
176
222/32
12,20
9,60
3,00
3,00
6,00
32
44/6
44/7
44/8
46/2
46/3
33
174
175
171/1
170
706
PK 1,69986


OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/32728
KM 2,519 21 VAR. A
III/32728
I/36
2,4
2,5
2,6
298/1
298/3
298/4
301/4
302/20
236/2
236/3
1370
Ø22,00
Ø32,00
R15,00
R8,00
R12,00
20,00
6,10
4,00
4,50
5,00
18,00
2,00
km 2,51921

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/32728
KM 2,496 31 VAR. B



VJEZDOVÁ BRÁNA - ROHOVLÁDOVA BĚLÁ
KM 7,037 44

ROHOVLÁDOVÁ BĚLÁ

km 7,03744

7,0

7,1

20,00

15,00

18,30

5,00

18,10

20,00

R69,80

30,00

7,00

V4 - 0,250m
V1a - 0,125m
V13a
V4 - 0,250m

R2,00

R63,50

V4 - 0,250m

3,60
3,50
3,50
14,20
3,60

+15CM

+15CM

R2,00

R73,00

V13a
V4 - 0,250m
V1a - 0,125m

7,00

V4 - 0,250m

V4 - 0,250m

2,00

0,50

1233

ROHOVLÁDOVÁ BĚLÁ

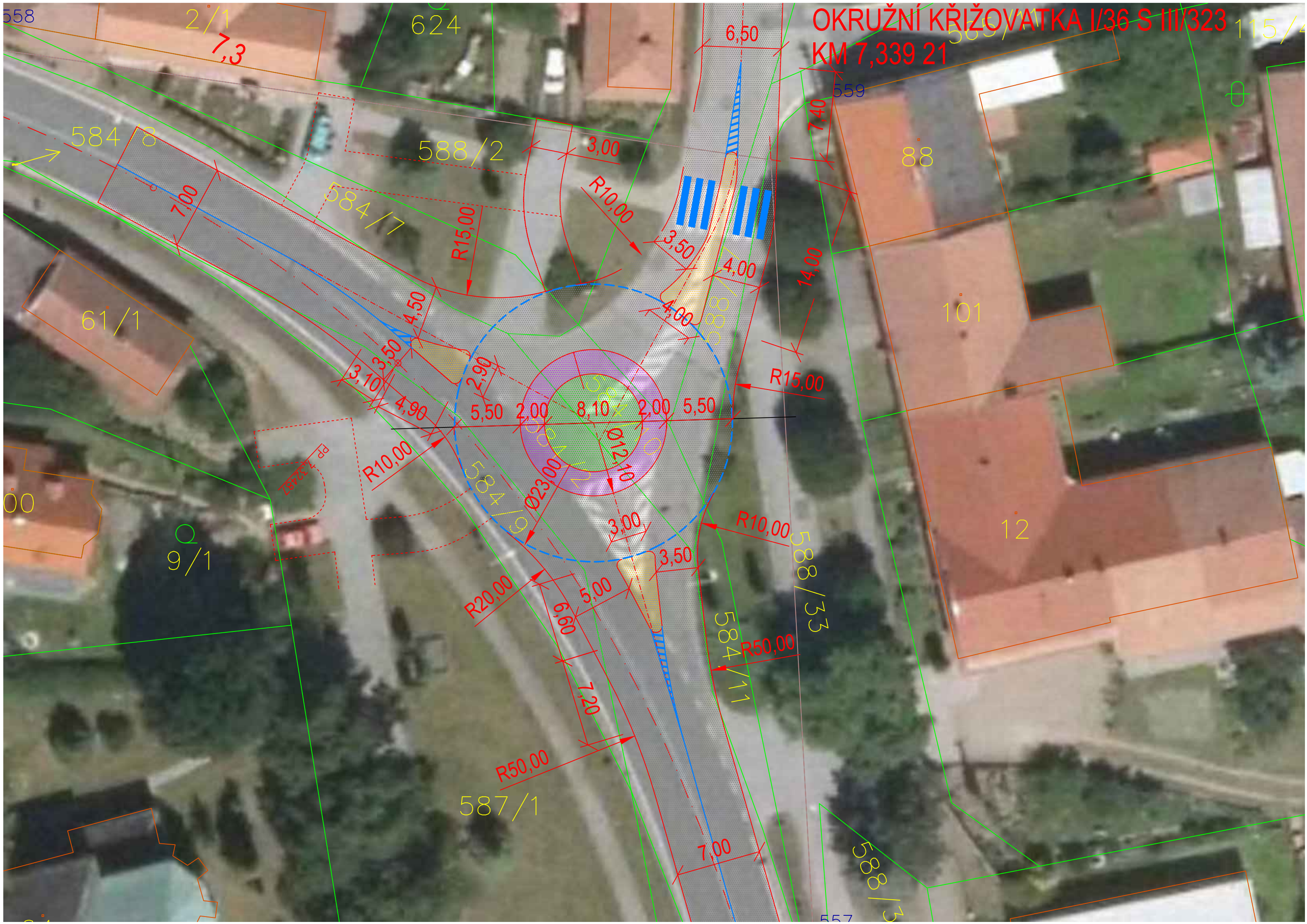
IP 7,01291

PK 7,06291

KP 7,09476

461/2

441/


OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/323
KM 7,339 21
558
2/1
624
7,3
6,50
559
584/8
588/2
3,00
7,40
88
7,00
584/7
R10,00
R15,00
3,50
4,00
14,00
61/1
4,50
4,00
101
3,50
3,10
2,90
R15,00
4,90
5,50
2,00
8,10
2,00
5,50
R10,00
Ø12,10
Ø23,00
584/9
3,00
R10,00
12
9/1
3,50
588/33
R20,00
5,00
6,60
584/11
R50,00
7,20
R50,00
587/1
7,00
588/3

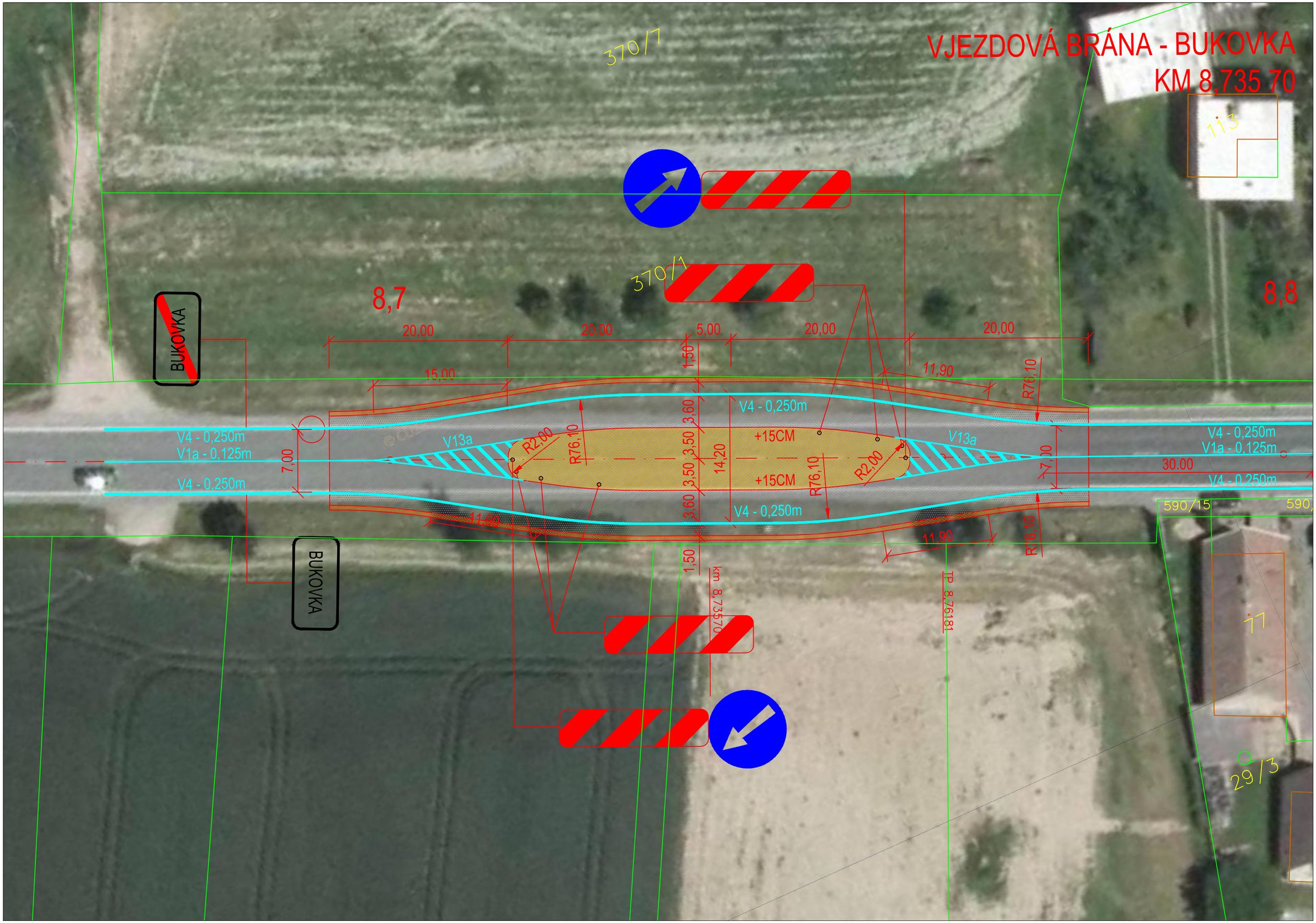
OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/323
KM 7,847 16
584/25
609
584/27
63/4
66/3
66/4
65
229
610
584/31
66/5
62
584/32
608
263/2
263/1
264
262/2
590/2
538
584/26
27/2
103
536
7,9
R10,00
R8,00
R15,00
Ø23,00
Ø13,00
4,00
4,50
2,80
3,00
2,00
5,00
10,00

VJEZDOVÁ BRÁNA - ROHOVLÁDOVA BĚLÁ
KM 8,065 63

265/5
265/9
265/11
1102
111
8,0
265/10
265/12
8,1
584/29
34

20,00
20,00
5,00
20,00
20,00
15,00
1,50
11,90
R30,10
ROHOVLÁDOVA BĚLÁ

V2b 1,5/1,5/0,250m
V2a 3,0/6,0/0,125m
V4 - 0,250m
V4 - 0,250m
V1a - 0,125m
V4 - 0,250m
7,00
V13a
R2,00
R76,10
3,60
3,50
3,50
3,60
14,20
+15CM
+15CM
V4 - 0,250m
V13a
R76,10
R2,00
V4 - 0,250m
V1a - 0,125m
V4 - 0,250m
7,00
30,00
11,90
R76,10
1,50
8,0656
ROHOVLÁDOVA BĚLÁ

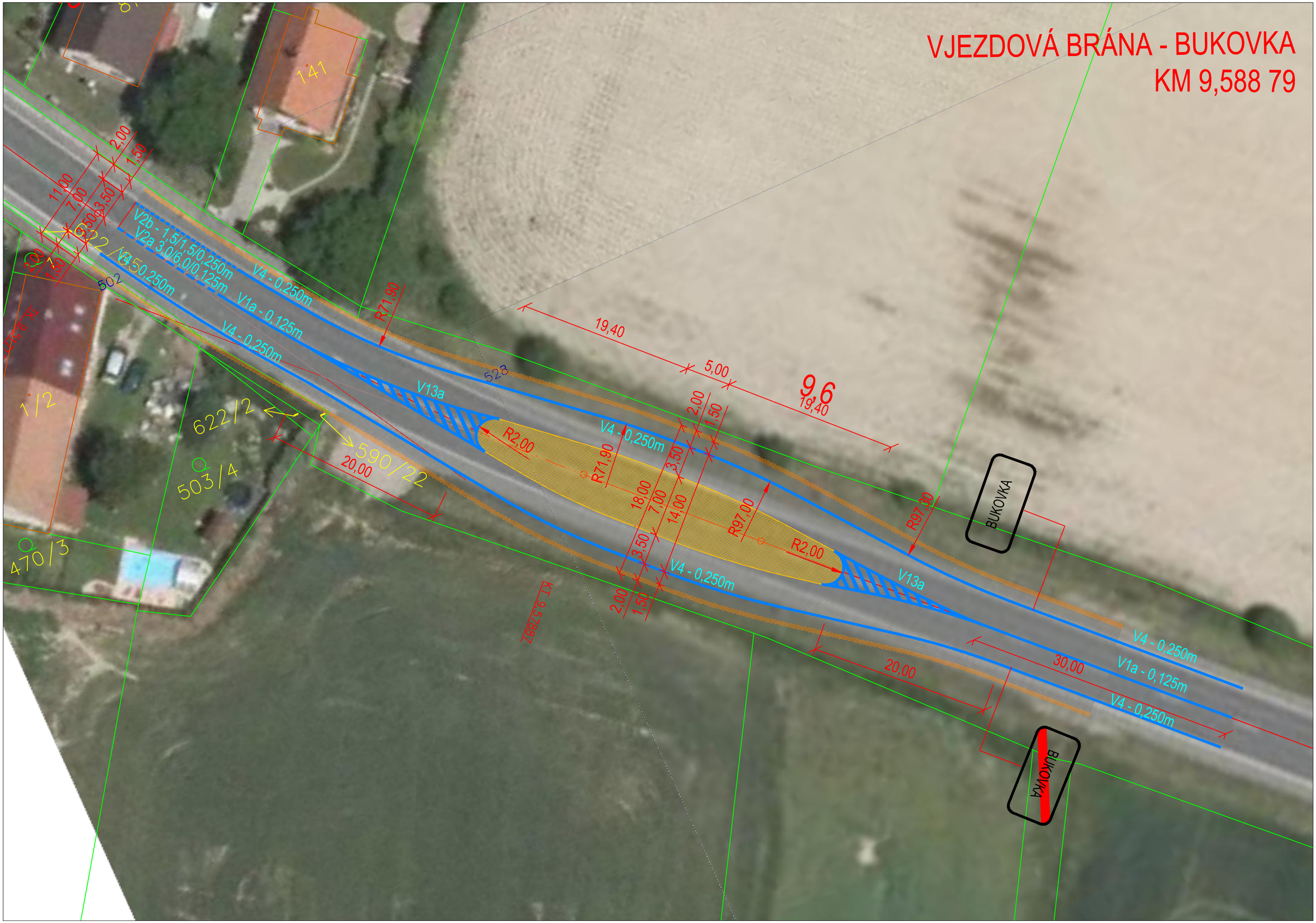


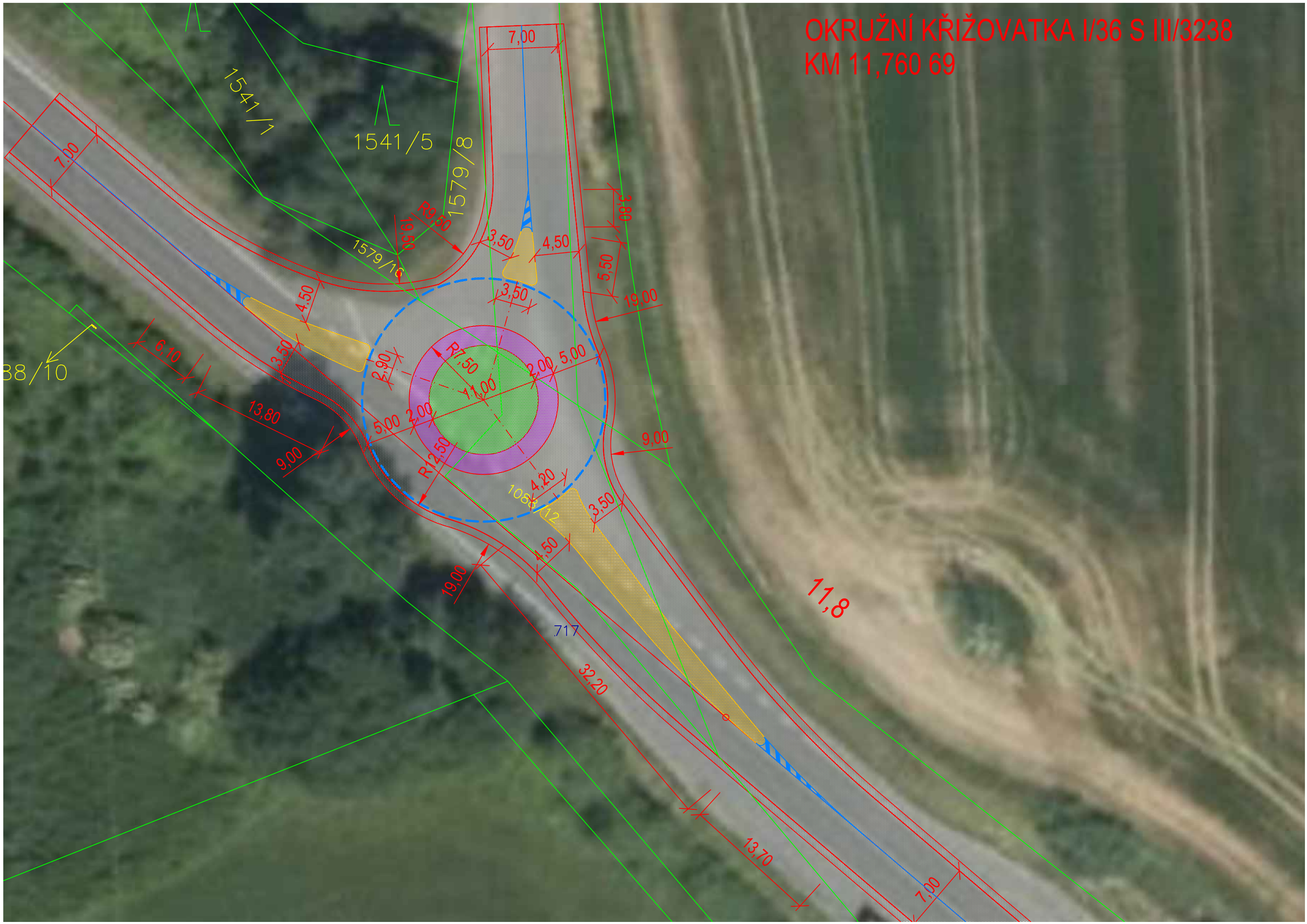
VJEZDOVÁ BRÁNA - BUKOVKA
KM 8,735 70
370/7
370/1
8,7
8,8
BUKOVKA
BUKOVKA
20,00
20,00
5,00
20,00
20,00
15,00
11,90
11,90
11,90
1,50
3,60
3,50
3,50
3,60
1,50
14,20
7,00
7,00
30.00
R2,00
R2,00
R76,10
R76,10
R76,10
R76,10
V4 - 0,250m
V1a - 0,125m
V4 - 0,250m
V4 - 0,250m
V4 - 0,250m
V4 - 0,250m
V4 - 0,250m
V1a - 0,125m
V4 - 0,250m
V13a
V13a
+15CM
+15CM
km 8,73570
TP 8,76181
590/15
590/
113
77
29/3

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/32727
KM 9,429 93

136
32/2
52
592/23
592/10
592/25
592/17
592/9
592/11
592/24
527
592/20
622/7
622/33
622/35
622/64
622/9
503
53
75
625
7/1
4
469/2
622/8
622/3
456/4
469/3
469/5
7/3
3
2
590/6
590/5
54
469/4
55
590/20
503/5

VJEZDOVÁ BRÁNA - BUKOVKA
KM 9,588 79




OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/3238
KM 11,760 69
1541/1
1541/5
1579/8
1579/16
1088/12
717
11,8
7,00
3,80
3,50
4,50
5,50
19,00
R9,50
19,50
4,50
3,50
6,10
3,50
2,90
R7,50
11,00
2,00
5,00
13,80
5,00
2,00
9,00
R12,50
4,20
3,50
4,50
19,00
32,20
13,70
7,00

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA I/36 S III/0361
KM 12, 624 30

© ČÚZK

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

ÚPRAVA SMĚROVÉHO ZNAČENÍ MÚK CHÝŠŤ

Část dokumentace	Č. výkresu
E.	**8**

ÚPRAVA SMĚROVÉHO ZNAČENÍ MÚK CHÝŠŤ NA D11

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Úprava směrového značení MÚK Chýšť na dálnici D11

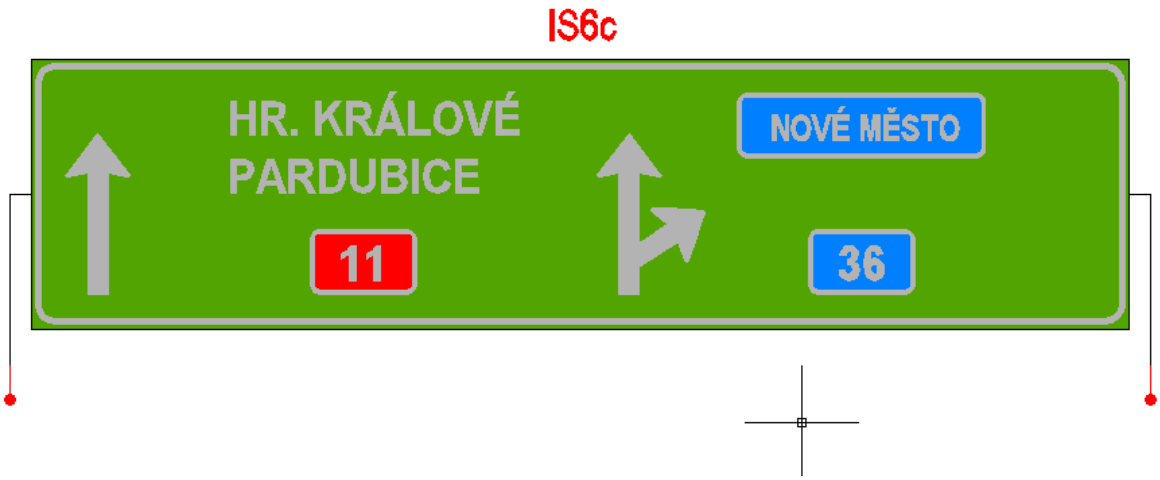
Pro maximální směrování vozidel jedoucích po trase D11 – Pardubice doporučujeme přeznačit směrové značení mimoúrovňové křižovatky Chýšť na D11 takto:

2000 m před odbočením

1500 m před odbočením

1000 m před odbočením

Začátek odbočovacího pruhu



V místě odbočení rampy MÚK

IS6e

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

VÝKAZY VÝMĚR A VLASTNICTVÍ POZEMKŮ POD KOMUNIKACÍ

Část dokumentace	Č. výkresu
F.	

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Chýšť [575097]							**Katastrální území**: Chýšť [655686]	
1	1363	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	352	68593	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	68529,26
2	183/1	Nováková Milada	280	700	Ze souřadnic v S-JTSK	zastavěná plocha a nádvoří	-	6,87

Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Nováková Milada, č. p. 51, 53316 Chýšť

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastní - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Voleč [575992]							**Katastrální území**: Voleč [784796]	
1	1390	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	88	39175	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	39133,73
2	1369/2	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	88	71	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	71,05
3	1/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	88	15	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	14,92
4	663/1	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	88	10872	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	10866,01
5	1209	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	88	7019	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	7009,95

Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastní - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Rohovládova Bělá [575551]							**Katastrální území**: Rohovládova Bělá [740446]	
1	1258	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	16319	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	16314,51
2	584/2	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	3135	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	3072,24
3	584/8	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	7	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	4,86
4	584/9	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	181	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	181,27
5	584/33	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	3	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	2,78
6	584/14	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	36	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	35,89
7	584/16	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	302	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	285,23
8	584/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	1540	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	1540,12
9	584/18	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	105	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	104,66
10	584/19	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	15	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	15,11
11	584/21	Obec Rohovládova Bělá	10005	115	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	31,84
12	584/23	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	510	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	509,98

13	584/27	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	29	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	29,44
14	584/31	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	79	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	78,67
15	69/4	Obec Rohovládova Bělá	10005	31	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	manipulační plocha	1,39
16	584/32	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	332	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	332
17	584/4	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	1375	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	1375,37
18	1108	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	340	7038	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	7032,72

Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Obec Rohovládova Bělá, č. p. 32, 53343 Rohovládova Bělá

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Bukovka [574830]							**Katastrální území**: Bukovka [616125]	
1	622/57	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	21019	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	21013,54
2	622/59	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	33	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	33,28
3	622/60	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	76	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	76,46
4	622/38	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	9	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	8,57
5	622/62	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	244	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	241,1
6	622/35	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	611	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	609,94
7	622/65	Ředitelství silnic a dálnic ČR	334	22	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	21,87
8	622/6	Správa a údržba silnic Pardubice	361	944	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	943,84

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Správa a údržba silnic Pardubice, Doubravice 98, 53354 Pardubice

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Lázně Bohdaneč [574767]							**Katastrální území**: Lázně Bohdaneč [606171]	
1	1088/1	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	41945	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	41870,27
2	1088/12	Pardubický kraj	1288	300	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	299,91
3	1088/14	Město Lázně Bohdaneč	10001	6341	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	6341,12
4	1088/20	Město Lázně Bohdaneč	10001	194	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	194,19
5	1088/11	Česká republika (2)	1573	566	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	565,85
6	1088/7	Česká republika (3)	1866	729	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	728,52
7	1088/15	Česká republika (1)	10002	2289	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	2277,85
8	1088/16	Česká republika (1)	10002	22	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	22,08
9	1088/21	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	3340	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	3330,76
10	1088/17	Česká republika (1)	10002	1935	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	1934,84
11	1088/8	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	1178	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	1167,05
12	1088/22	Mlateček Josef	416	2575	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	2574,82
13	1088/18	Česká republika (1)	10002	3429	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	3428,13
14	1088/13	Pardubický kraj	1288	157	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	157,39
15	1088/23	Česká republika (4)	857	418	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	417,78
16	1121/18	Česká republika (1)	10002	42	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	42,21
17	1121/17	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	120	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	120,12
18	1121/20	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	8	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	7,99
19	1121/19	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	107	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	107,32
20	1088/29	Česká republika (1)	10002	4	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	jiná plocha	3,53
21	1121/1	Město Lázně Bohdaneč	10001	12851	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	12844,11
22	1088/28	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	3	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	jiná plocha	3,33
23	1082/6	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	1403	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	1402,96

24	1082/8	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	301	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	301,15
25	1082/7	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	1346	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	1345,7
26	1082/9	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	32	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	31,84
27	1031/16	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	879	Graficky nebo v digitalizované mapě	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	242,14
28	1083/11	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	28	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	28,31
29	1083/14	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	89	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	89,29
30	1083/7	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	4987	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	4987,11
31	1083/10	Město Lázně Bohdaneč	10001	18	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	18,42
32	1083/9	Město Lázně Bohdaneč	10001	9	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	8,86
33	1083/8	Město Lázně Bohdaneč	10001	69	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	69,14
34	1083/15	Město Lázně Bohdaneč	10001	677	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	676,8
35	1083/4	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	249	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	241,62
36	1083/3	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	23124	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	23037,19
37	1083/18	Česká republika, Státní pozemkový úřad	10002	1525	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	1524,37
38	2094	Ředitelství silnic a dálnic ČR	1866	674	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	673,84

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Město Lázně Bohdaneč, Masarykovo nám. 1, 53341 Lázně Bohdaneč
Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice
Česká republika (1): Příslušnost hospodařit s majetkem státu: Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3
Česká republika (2): Příslušnost hospodařit s majetkem státu: Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové
Česká republika (3): Příslušnost hospodařit s majetkem státu: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Mlateček Josef, adresa neznámá
Česká republika (4): Příslušnost hospodařit s majetkem státu: Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 50003 Hradec Králové
Česká republika (4): Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 50003 Hradec Králové
Česká republika, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3
Česká republika, Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastní - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Pardubice [555134]							**Katastrální území**: Semtín [747386]	
1	387	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	90	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	90,13
2	386	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	1642	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	1640,87
3	198/5	Statutární město Pardubice	10001	3561	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	22,47
4	385/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	8	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	7,67
5	385/1	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	1047	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	1046,79
6	198/4	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	1688	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	1159,41
7	385/2	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	680	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	678,19
8	199/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	7133	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	7120,05
9	210/1	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	16252	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	16227,17
10	174/8	Česká republika, Ministerstvo obrany, Agentura hospodaření s nemovitým majetkem MO	10	594	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	69,2
11	165/13	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	38	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	35,28

12	16/22	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	16	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	16,05
13	16/21	K.A.L.T. Logistic s.r.o.	541	380	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	76,8
14	16/23	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	141	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	138,28
15	210/8	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	77	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	76,68
16	210/9	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	508	7009	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	7009,42
17	376/3	Statutární město Pardubice	10001	877	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	ostatní komunikace	2,42

Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice
K.A.L.T. Logistic s.r.o., K Raškovci 807, Kolín V, 28002 Kolín

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastní - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra m2	Určení výměry	Druh pozemku	Stavba/způsob využití	Zabraná plocha [m2]
Obec: Rybitví [575593]							**Katastrální území**: Rybitví [743852]	
1	910/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	374	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	374,05
2	910/1	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	377	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	377,21
3	910/2	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	23	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	22,65
4	911/6	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	3707	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	3706,87
5	911/5	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	4915	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	4912,4
6	911/2	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	3	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	ostatní komunikace	3,35
7	911/9	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	463	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	462,73
8	911/7	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	1321	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	1320,85
9	198	Česká republika, Lesy České republiky, s.p.	581	377	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	jiná plocha	3,77
10	911/8	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	108	Graficky nebo v digitalizované mapě	ostatní plocha	silnice	107,78
11	911/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR	966	932	Ze souřadnic v S-JTSK	ostatní plocha	silnice	932,37

Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha
Česká republika, Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové

Generální projektant:

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

FINANČNÍ NÁROČNOST Z HLEDISKA POŘÍZENÍ PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ A NÁSLEDNÉ REALIZACE

Část dokumentace	Č. výkresu
G.	

FINANČNÍ NÁROČNOST Z HLEDISKA POŘÍZENÍ PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ A NÁSLEDNÉ REALIZACE

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Finanční náročnost z hlediska pořízení projektových dokumentací a následné realizace

1 ORIENTAČNÍ PROJEKTOVÉ A REALIZAČNÍ NÁKLADY

Název	Projektové náklady	Realizační náklady
Omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12t do města Lázně Bohdaneč	80 000,-	200 000,-
Směrové značení na MÚK Chýšť	170 000,-	700 000,-
Omezení průjezdu nákladních tranzitních nákladních vozidel	30 000,-	50 000,-
Vysokorychlostní vážení	200 000,-	5 000 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/32727 – km 1,748 63	ST+DUR+DSP+PDPS= 360 000,-	10 100 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/32728 – km 2,519 21 – var. A	ST+DUR+DSP+PDPS= 320 000,-	8 500 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/32728 – km 2,519 21 – var. B	ST+DUR+DSP+PDPS= 380 000,-	10 800 000,-
Vjezdová brána – km 7,037 44	ST+DUR+DSP+PDPS= 100 000,-	2 000 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/323 – km 7,339 21	ST+DUR+DSP+PDPS= 390 000,-	9 200 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/3234– km 7,847 16	ST+DUR+DSP+PDPS= 400 000,-	9 400 000,-
Vjezdová brána – km 8,735 70	ST+DUR+DSP+PDPS= 100 000,-	2 000 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/3237– km 9,428 93	ST+DUR+DSP+PDPS= 410 000,-	9 800 000,-
Vjezdová brána – km 9,588 79	ST+DUR+DSP+PDPS= 100 000,-	2 000 000,-
Okružní křižovatka I/36 x IIII/3238 – km 11,760 69	ST+DUR+DSP+PDPS= 370 000,-	9 000 000,-
Okružní křižovatka I/36 x III/0361– km 12,624 30	ST+DUR+DSP+PDPS= 370 000,-	9 000 000,-

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

STANOVENÍ ROČNÍCH NÁKLADŮ NA ZIMNÍ A LETNÍ ÚDRŽBU

Část dokumentace	Č. výkresu
H.	

STANOVENÍ ROČNÍCH NÁKLADŮ NA ZIMNÍ A LETNÍ ÚDRŽBU

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Stanovení ročních nákladů na zimní a letní údržbu

2 ÚVOD

V následující tabulce jsou uvedeny roční náklady na zimní a letní údržbu silnice I/36. Jedná se o úsek celkové délky 19,7 km. Celková orientační cena za roční údržbu této silnice 2 331 364,-. Při výpočtu bylo vycházeno z podkladů SÚS na základě přepočtu podle odpovídající délky úseku silnice I. třídy. Roční náklady jsou tudíž pouze orientační.

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

NÁVRH ÚČELOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOTČENÝCH SILNIC VYŘAZENÍM ÚSEKU SILNICE I/36

Část dokumentace	Č. výkresu
I.	

NÁVRH ÚČELOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOTČENÝCH SILNIC VYŘAZENÍM ÚSEKU I/36

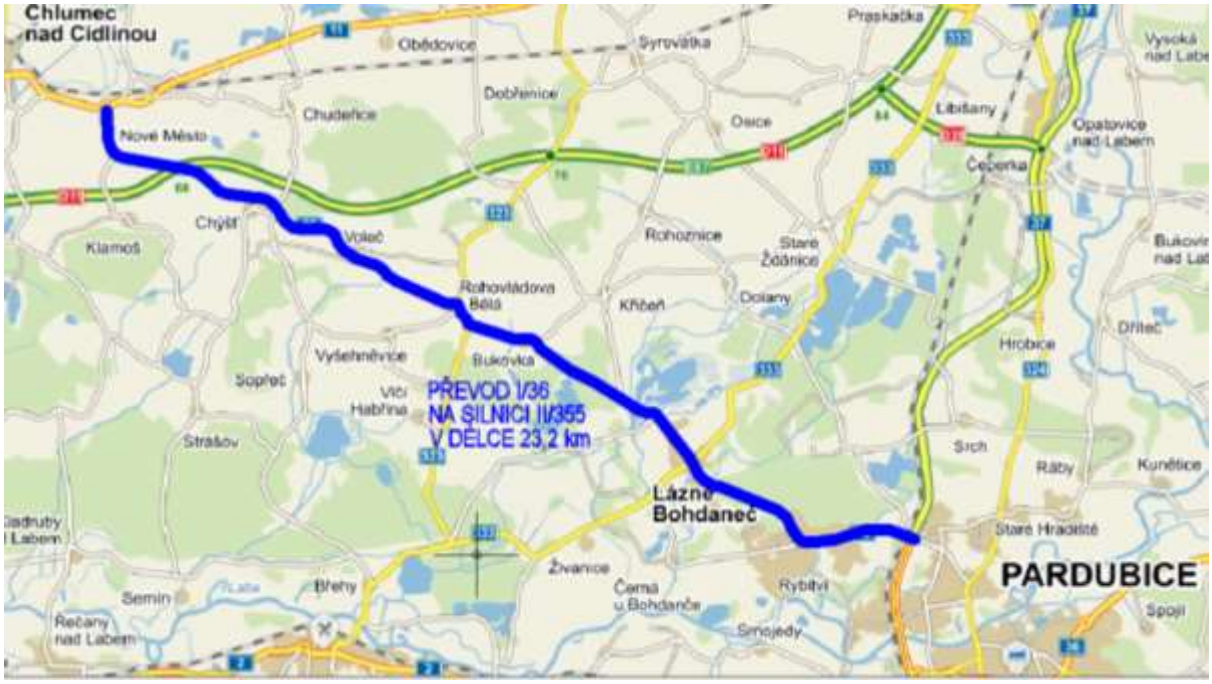
IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Návrh účelového uspořádání dotčených silnic vyřazením úseku silnice I/36

Při návrhu rekategorizace silnice I. třídy č. 36 bylo vycházeno ze stávajícího stavu silniční sítě.

Pokud by se řešený úsek silnice I/36 měl přeznačovat a rekategorizovat na silnici II. třídy, tak logickým označením tohoto úseku silnice II/355.

Přičemž délka převáděného úseku je 23,2 km. A nachází se mezi křižovatkou se stávající silnicí I/11 a MÚK Doubravice – v dnešní době křížení I/36 a I/37.



Obrázek 1 - Vyznačení převáděného úseku

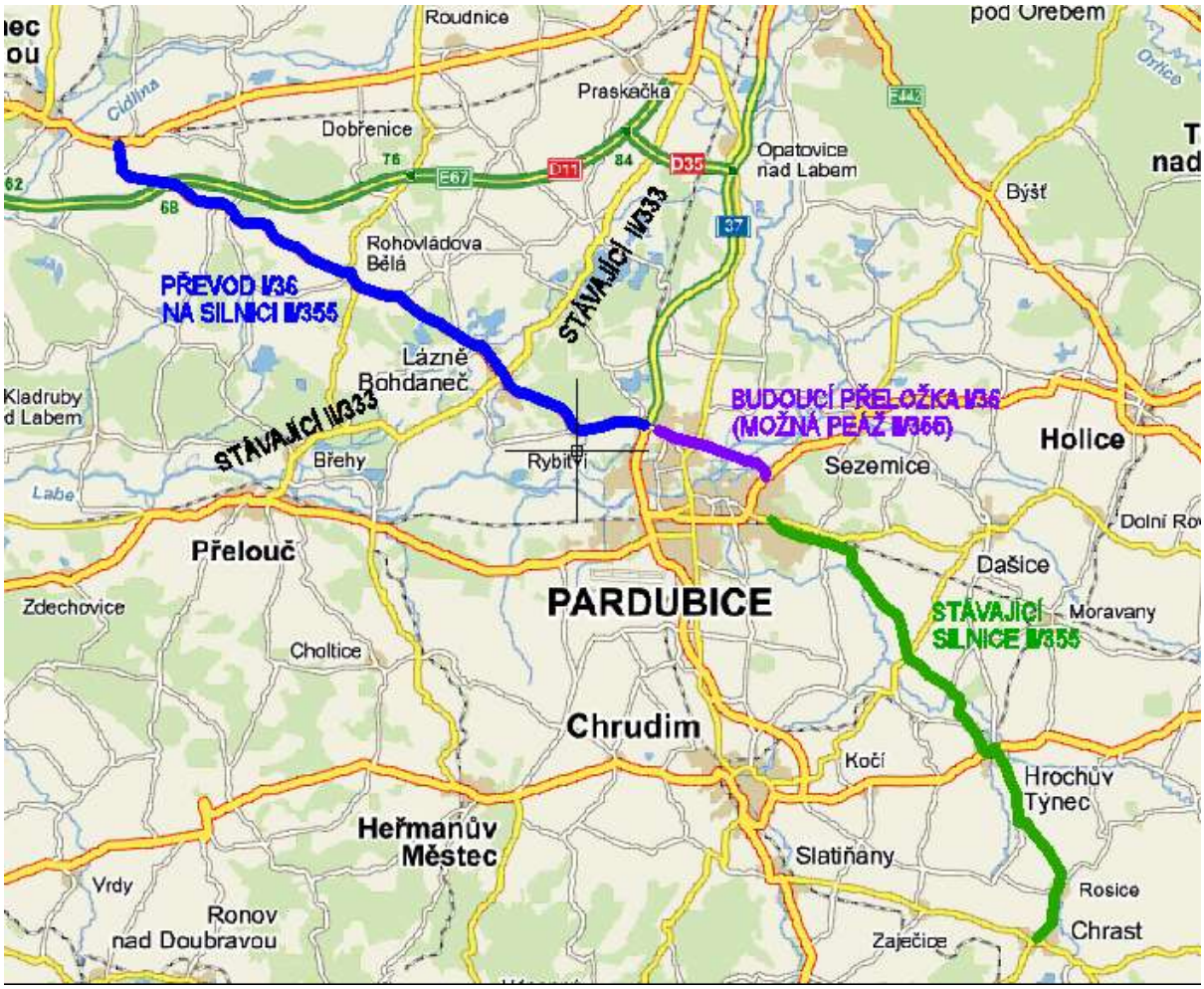
Převedením by vznikl ucelený úsek silnice II. třídy, který by začínal na křižovatce se stávající silnicí II/11. Dle zjištěných skutečností se má tato komunikace po dostavbě dálnice D11 převádět do vlastnictví a správy Královéhradeckého kraje. Dostavba dálnice je uvažována na konci roku 2017. Následně tedy dojde k převedení a přetřídění daného úseku I/11 na silnici II. třídy. Dle pravidla v ČR by se mělo jednat o silnici II/611. Přesný termín převodu zatím není znám.

Ve věci převedení silnice I/36 na II/355 je potřeba zmínit skutečnost, že stávající silnice II/355 je vedena z Pardubic (křižovatka s II/322) přes Hrochův Týnec, Chrast, Holetín do Hlinska (křížení s I/34).

V současné době je dále připravována přeložka silnice I/36 v úseku MÚK Doubravice – Dubina v Pardubicích. Pokud by převod proběhnul po dobudování přeložky, tak tento úsek přeložky se stane logickým peážním vedením trasy silnice II/355.

Stávající silnice II/333 nebude převodem dotčena a v jejím vedení nebude prováděno změn.

Pozn: V minulosti byla silnice I/36 vedena z Pardubic právě v trase dnešní II/355 na Hrochův Týnec. Poté došlo k převedení právě na II/355 a I/36 je vedena z Pardubic přes Sezemice na Holice, jako propojka Pardubic se silnicí I/35.



Obrázek 2 - Schéma vedení silnice II/355 po uvažovaném převodu

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

SOUVISEJÍCÍ PROJEKTY NA ŘEŠENÉM ÚSEKU

Část dokumentace	Č. výkresu
J.	

SOUVISEJÍCÍ PROJEKTY NA ŘEŠENÉM ÚSEKU

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Související projekty na řešeném úseku

1 ÚVOD

V této kapitole jsou uvedeny stávající vypracované nebo v současné době realizované projekty na řešeném úseku silnice I/36. Jedná se o následující dopravní stavby:

1) Zastávka MHD Semtín – hlavní brána, vč. nasvícení – PD
2) Úprava křižovatky silnic I/36 a III/3239 v Pardubicích – Doubravice
3) GL Park Pardubice – Semtín
4) I/37 MÚK Doubravice – odbočovací pruh
5) Stezka pro chodce a cyklisty podél sil. I/36, Bukovka – Rohovládova Bělá

1.1 Zastávka MHD Semtín – hlavní brána, vč. nasvícení – PD

Součástí přílohy této kapitoly je B.2 Situace stavby koordinační, z které je patrné umístění a technické řešení. Jedná se o vybudování zastávek MHD, přechodu pro chodce vč. nasvícení a bezbariérových stavebních úprav. Realizací projektu dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu a chodců v řešené lokalitě.

Obrázek 1 - Umístění stavby

1.2 Úprava křižovatky silnic I/36 a III/3239 v Pardubicích – Doubravice

1.2.1 Stávající stav

Projekt řeší úpravu stávající kapacitně nevyhovující úrovňové křižovatky silnice I/36 s III/3239. Stávající křižovatka je řešena jako styková, kdy silnice I/36 je označena jako hlavní komunikace a větev silnice III/3239 jako vedlejší. Dopravní proudy v křižovatce nejsou kanalizovány pomocí fyzických směrovacích ostrůvků. Ve stávajícím stavu se jedná o křižovatku neřízenou.

1.2.2 Nový stav

Nový návrh počítá s využitím stávajícího zpevněných ploch křižovatky, okolních komunikací a stezky.

Je navrženo usměrnění dopravy pomocí stavebních úprav a dopravního značení, uvažuje se s vybudováním nových autobusových zastávek, úpravou cyklostezky apod.

Provoz na křižovatce bude řízen světelným signalizačním zařízením.

Zvýšení bezpečnosti nemotoristické dopravy bude zajišťovat nasvětlený přechod pro chodce s dělícím ostrůvkem, separovaná stezka pro pěší a cyklisty, přístupové chodníky k autobusovým zastávkám atd.

Kategorijní uspořádání komunikace odpovídá S 9,5 / 50 s dopravním zklidněním. Základní šířka jízdních pruhů činí 3,50 m, v místech dopravně-zklidňovacích opatření 3,25 m.

1.2.3 Základní údaje o stavbě

ROZSAH STAVBY	:	Plocha stavby – cca 4800 m^2 Návrh úpravy křižovatky obsahuje osazení světelného signalizačního zařízení, vybudování zastávek MHD, vybudování bezpečného místa pro přecházení a zároveň tím vyvolané stavební úpravy vozovky, stezky pro pěší a cyklisty, veřejného osvětlení, atd. Stavba je členěna na následující stavební objekty: SO 101 Komunikace a zpevněné plochy SO 401 Úprava VO SO 402 Světelné signalizační zařízení
DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU A SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	:	Návrh je řešen s ohledem na příslušné předpisy, vyhlášky a platné ČSN, požadavky investora, objednatele a dalších dotčených orgánů. Do projektové dokumentace byly zapracovány požadavky dotčených orgánů, které byly známé v době realizace projektové dokumentace.
VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY NA OKOLÍ	:	Předmětná stavba není věcně ani časově vázána na okolní výstavbu.

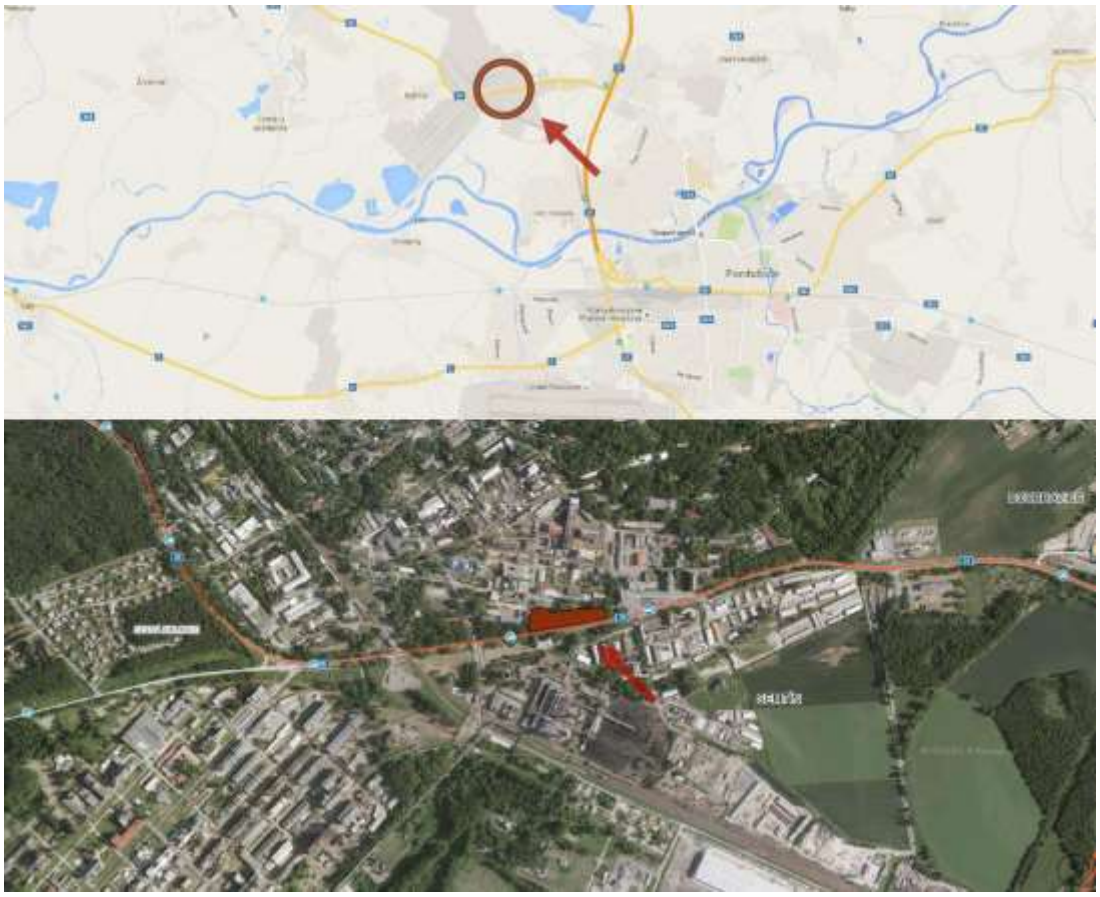
	Ovšem vzhledem k denním intenzitám silniční dopravy v řešeném úseku je nutné zkoordinovat případná další omezení provozu na páteřní silniční síti Města Pardubice.
PŘEDPOKLÁDNÁ LHŮTA VÝSTAVBY :	Přesný termín výstavby není v době zpracování dokumentace znám. Předpokládá se délka výstavby v době trvání 3 měsíce.
POPIS POSTUPU VÝSTAVBY	Výstavba je předpokládána s částečným omezení provozu. Vzhledem k uspořádání křižovatky je možné provést výměnu obrub a přídlažby při usměrnění provozu ze tří do dvou jízdních pruhů. Při pokládce nové obrusné vrstvy je předpokládáno omezení provozu na polovinu vozovky – provoz na semafory. Montáž světelné signalizace a veřejného osvětlení nebude dopravu a provoz křižovatky výrazně omezovat.

Součástí přílohy této kapitoly je D.01 Koordinační situace stavby, z které je patrné umístění a technické řešení. Realizací toho projektu dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Obrázek 2 - Umístění stavby

1.3 GL Park Pardubice – Semtín

Jedná se výstavbu nového areálu v průmyslové zóně Semtín. Výstavbou toho projektu dojde ke vzrůstu zdrojové/cílové nákladní dopravy průmyslové zóny Semtín



Obrázek 3 - Umístění stavby

1.4 I/37 MÚK Doubravice – odbočovací pruh

1.4.1 Předmět stavby

Předmětem stavby je doplnění stávající mimoúrovňové křižovatky silnic I/36 a I/37 (MÚK Pardubice) o vratnou větev pro směr Hradec Králové (I/37) – Pardubice, Trnová (I/36) s připojením na silnici I/36 pravým odbočením. Podmínkou pro návrh řešení je zachování stávajících mostů evid. č. 36-009 a 36-009 A v trase silnice I/36 přes silnici I/37 (součást MÚK) a železniční trať č. 031 Pardubice – Hradec Králové.

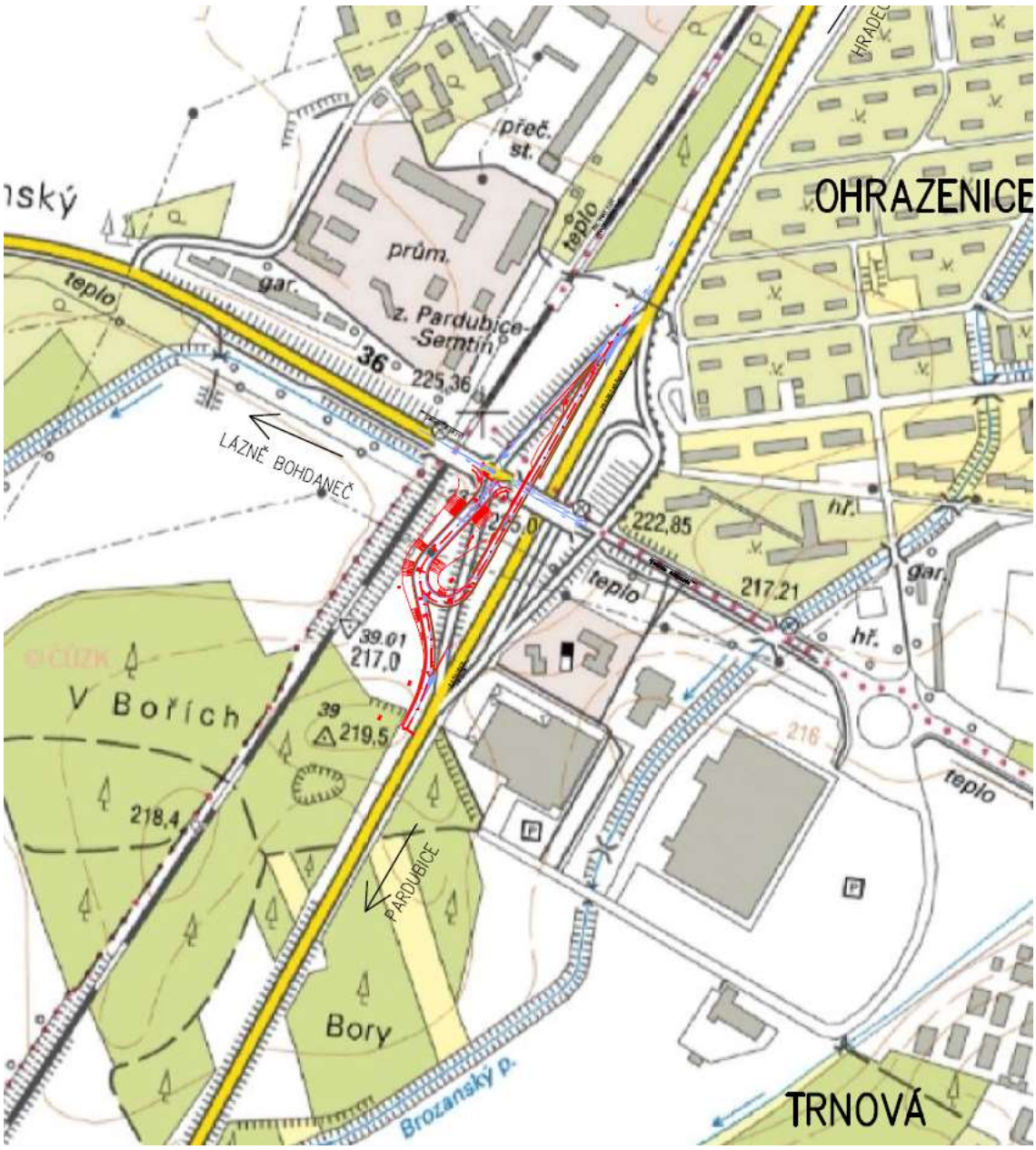
1.4.2 Rozsah stavby

Dopravní závada stávající MÚK Doubravice silnic I/36 a I/37, levé odbočování na nadjezdu silnice I/36 přes silnici I/37 ze směru od Hradce Králové do Pardubic – Trnové, bude nahrazena novou vratnou a připojovací větví, umožňují ve všech směrech mimoúrovňové křižovatky pouze pravá připojování a odbočování.

Začátek vratné větve ze směru od Hradce Králové je ve stávajícím odbočovacím pruhu výstupní větvě Hradec Králové – Lázně Bohdaneč/Pardubice, konec v napojení na silnici I/36 v prostoru mezi mosty (nadjezdu) přes železniční trať č. 030 Pardubice – Hradec Králové a silnici I/37. Celková délka připojovací větve je 0,1415 km.

1.4.3 Zdůvodnění stavby

Současnému, ale zejména budoucímu dopravnímu významu neodpovídá tvar křižovatky. Čtyřpruhová silnice I/37 kategorie S 22,5/100(80) je vedena v podjezdu pod mostem silnice I/36 kategorie S 11,5/80. Propojení obou silnice je 4 rampami s křižnými body na nadjezdu silnice I/36. Odbočení ve směru Pardubice(I/37ú – Lázně Bohdaneč (I/36), bylo dodatečně doplněno o vratnou větev a tím bylo odstraněno levé odbočování na rampě Pardubice (I/37) – Trnová (I/36). Levé odbočování Hradec Králové (I/37) – Pardubice, (I/36) je v současné době dopravní závadou. Nápravou tohoto stavu je doplnění křižovatky o další vratnou větev pro směr Hradec Králové (I/37) – Trnová (I/36) s připojením na I/36 pravým odbočením.



Obrázek 4 - Umístění stavby

Předpokládaná realizace projektu je v roce 2017–2018. V souvislosti s touto stavbou bych podotknul její velký význam s ohledem na tuto studii.

1.5 Stezka pro chodce a cyklisty podél sil. I/36, Bukovka – Rohovládova Bělá

V současné době je zpracovávána studie na stezku pro chodce a cyklisty podél silnice I/36. Investorem této akce je obec Bukovka. V rámci této studie jsou navrženy vjezdové brány u obcí Bukovka a Rohovládova Bělá, které úzce souvisí s řeším zklidnění dopravy v této studie silnice I/36.

Obrázek 5 - Umístění stavby

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

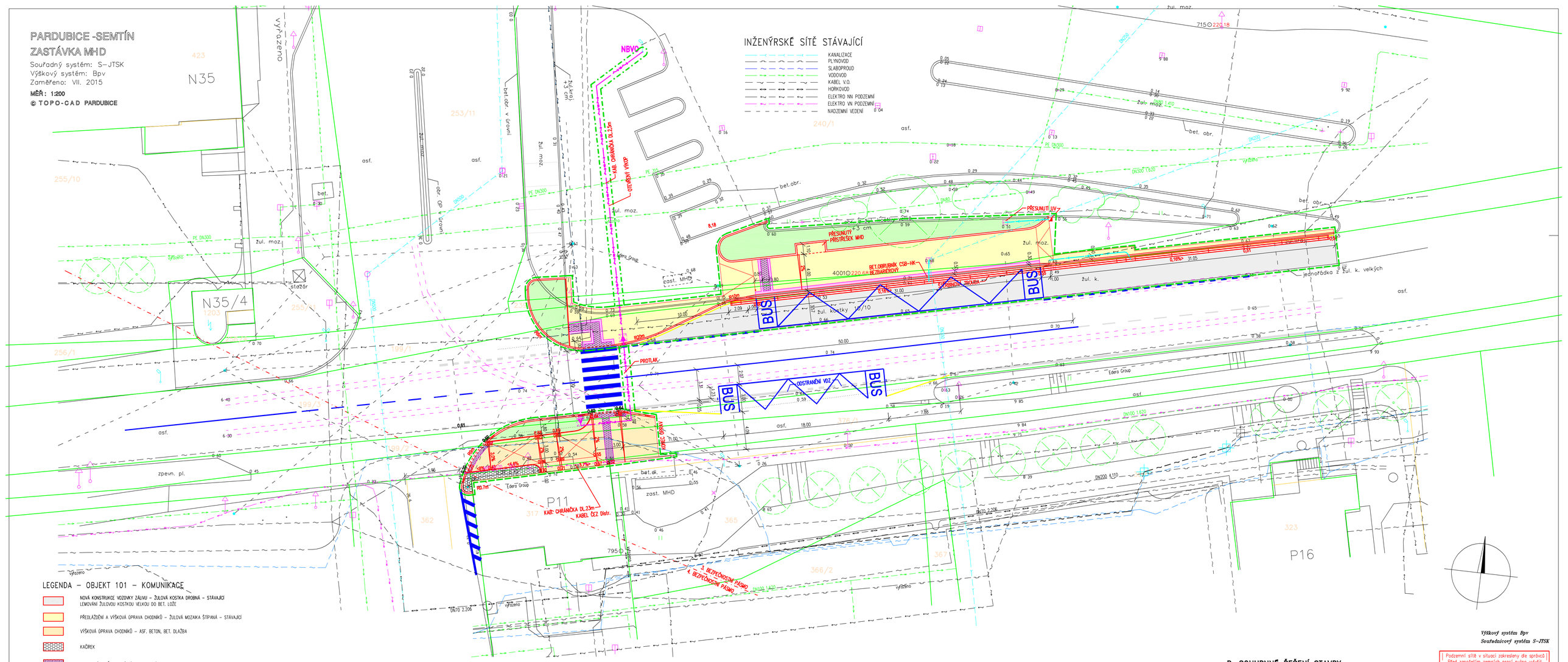
I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:

SOUVISEJÍCÍ PROJEKTY NA ŘEŠENÉM ÚSEKU- PŘÍLOHY

Část dokumentace	Č. výkresu
J.	**1**



Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK

Podzemní sítě v situaci zakresleny dle správců
Před započetím zemních prací nutno vytýčit

B. SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY

ZODP. PROJEKTANT	PROFESE	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL
stavební část	doprava	Ing. R. Loukota	
.			

© TOPO-CAD
PARDUBICE • tel: 466 616 317

OBEC	PARDUBICE – SEMTÍN	KRAJ	PARDUBICKÝ
INVESTOR	STATUTÁRNÍ MĚSTO PARDUBICE, PERNŠTÝNSKÉ NÁM. 1, 530 21 PARDUBICE, IČ: 00274046		

FORMÁT	8 x A4
DATUM	IV. 2016
STUPEŇ	DPS
ČÍS. ZAKÁZKY	
ČÍS. KOPIE	
ČÍS. ARCHIVNÍ	

ZASTÁVKA MHD SEMTÍN – HLAVNÍ BRÁNA, VČ. NASVÍCENÍ – PD
STAVEBNÍ ÚPRAVY

SITUACE STAVBY KOORDINAČNÍ

MĚŘÍTKO	ČÍS. VÝKR.
1:200	B.2

LEGENDA STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ:

- KANALIZAČNÍ ŘAD
- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
- PLYNOVODNÍ ŘAD
- SDĚLOVACÍ VEDENÍ PODZEMNÍ
- VODOVODNÍ ŘAD
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ PODZEMNÍ
- HORKOVODNÍ ŘAD

LEGENDA:

- KOMUNIKACE - POVRCH ŽIVIČNÝ
- ZELEŇ
- CHODNÍKY ZE ZÁMKOVÉ DLAŽBY -ŠEDÉ
- PLOCHY ZE ŽULOVÉ DLAŽBY (VYDLÁŽDĚNÍ PŘÍKOPOVÝCH ODTOKŮ)
- STEZKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY - POVRCH ŽIVIČNÝ S ČERVENÝM NÁTĚREM
- DLAŽBA PRO NEVIDOMÉ - HMATNÉ PÁSY - TYP SLEPECKÝ HOLAND
- NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE - DRŤ FRAKCE 4/22
- OBRUBA SILNIČNÍ PODSÁDKA 10 CM
- OBRUBA PARKOVÁ PODSÁDKA 0 CM
- MÍSTO SNÍŽENÉ OBRUBY (SILNIČNÍ) PODSÁDKA 2 CM
- VODÍCÍ PÁSEK - DVOULINKA ZE ŽULOVÝCH KOSTEK DO BETONU
- ELEKTRICKÁ PŘÍPOJKA SSZ

! ZÁKRES INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ JE POUZE INFORMATIVNÍ PŘED ZAHÁJENÍM VEŠKERÝCH STAVEBNÍCH PRACÍ JE NUTNO TYTO SÍTĚ PŘESNĚ VYTYČIT !

ZMĚNA Č.1
DLE POŽADAVKU ŘSD - ZASTÁVKA MHD SMĚR DO CENTRA S KRYTEM ŽIVIČNÝM A ODDĚLENÍM ZA POMOCÍ VODOROVNÉHO ZNAČENÍ A TZV. "KOČIČÍCH OČÍ"

Vypracoval: Michal Hornyš	Zodp. projektant: Ing. Michal Hornyš	PRODIN	
Kraj: Pardubice	Obec: Pardubice	Formát	6 x A4
Investor: Správa a údržba silnic Pardubického kraje		Datum	09/2008
Akce: ÚPRAVA KŘIŽOVATKY SILNIC I/36 A III/3239 V PARDUBICÍCH - DOUBRAVICE		Účel	ZDS
		Č. zakázky	3110-08-033
		Změna	Č. kopie
		Měřítko 1:250	
Obsah výkresu: KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY		Část dokumentace D	Č. výkresu .01

Generální projektant:

PRODIN

PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:	Zodp. projektant:	Kontroloval:
Bc. Martin Hudec	Ing. Michal Hornýš	Ing. Michal Hornýš

Kraj:	Traťový úsek/Obec:
Pardubický/Královéhradecký kraj	Nové Město - Pardubice

Investor:
ŘSD Správa Pardubice, Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02

PRODIN

Akce:

I/36 PŘEVOD SIL. DO KRAJSKÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY, STUDIE

Formát	A4
Datum	11/2016
Účel	ST
Č. zakázky	3110-16-004
Změna	Č. kopie
Měřítko	

Obsah výkresu:
ZÁVĚR

Část dokumentace: **K.**

Č. výkresu

ZÁVĚR

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV STUDIE	:	**I/36 převod sil. do krajské silniční infrastruktury, studie**
OBJEDNATEL	:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Pardubice Hlaváčkova 902, 530 02 Pardubice 530 02
PROJEKTANT	:	Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161 Vypracoval: Bc. Martin Hudec +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz
STUPEŇ PD		Studie (ST)
CHARAKTER STUDIE		Studie proveditelnosti vyřazení silnice I/36 v úseku Pardubice, most 36-009 až Nové Město u Chlumce n. C., OK do krajské silniční sítě za účelem omezení provozu těžké nákladní dopravy přes centrum Lázní Bohdaneč
ČÁST DOKUMENTACE		Závěr

1 DÍLČÍ ZÁVĚRY JEDNOTLIVÝCH ŘEŠENÍ

1.1 Směrový průzkum

Z provedeného směrového průzkumu můžeme jasně konstatovat významný vliv silnice I/36 pro nákladní dopravu s intenzitami vybraných skupin (nákladních vozidel s přístupnou celkovou hmotností nad 3,5t a nákladních souprav nad 12 t) od 800 voz/24hod až po 1650 voz/24hod (v úseku významné průmyslové oblasti Semtín a Rybitví).

Přiložené pentlogramy (D. Směrový průzkum) jasně znázorňují vliv průmyslové oblasti jako výrazný zdroj/cíl nákladní dopravy. U nákladních vozidel nad 3,5t je nárůst intenzity přibližně 4 – násobný. U nákladních souprav nad 12 t je v tomto úseku naopak pokles intenzity přibližně 5násobný.

Při zkoumání výsledků směrového průzkumu je opět patrný vliv průmyslové oblasti. Ve směru A (D11 – Pardubice) projede z Chýště na OK Lázně Bohdaneč 70 % nákladních automobilů (NA+NS) a do Pardubic dojede pouze 23 %. Na úseku Lázně Bohdaneč – Pardubice to je 29 %.

V opačném směru B (Pardubice – D11) projede z Pardubic na OK Lázně Bohdaneč cca 10 % přičemž se tato hodnota až k D11 výrazně nezmění. (velké zastoupení NA ovlivňuje % přesnosti u NS). Na úseku Lázně Bohdaneč – Chýšť to je 58 %. V tomto směru je patrné, že NA pokrývají svými trasami velkou oblast a % zastoupení průjezdu oblasti na vzdálenějším úseku je větší (9%) než na bližším úseku (7%).

Na základě tohoto směrového průzkumu jsou dále navrženy varianty dané problematiky. Lze říci, že stěžejní problém spočívá v zásobování průmyslové oblasti Semtín a Rybitví. Pro upřesnění průzkumu je ale nutné dodat, že v nočních hodinách se % zastoupení tranzit/průmyslová zóna mění a výrazně převažuje tranzitní doprava.

1.2 Omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 t do města Lázně Bohdaneč

Platná právní úprava obecného užívání pozemních komunikacích tedy nikterak po převodu silnice na kategorii II. třídy nebrání stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Důvody pro stanovení jsou patrné ve směrovém průzkumu, který je součástí této dokumentace.

Místní úprava provozu na PK je vydávána formou řádně odůvodněného opatření obecné povahy, ke kterému lze v souladu se správním řádem uplatnit připomínky či písemné námitky, popř. lze podle soudního řádu správního podat návrh na zahájení řízení o zrušení opatření obecné povahy.

Stávající trasa tranzitní a zdrojové/cílové nákladní dopravy nad 12 t přes I/36 po ose Chýšť – Voleč – Rohovládova Bělá – Bukovka – Lázně Bohdaneč – Rybitví – Pardubice by po stanovení místní úpravy provozu byla přesunuta na D11, D35 a I/37.

V případě omezení vjezdu nákladních vozidel do města Lázně Bohdaneč na silnici II/333 není nutný převod silnice na nižší třídu.

Délka stávající trasy Chýšť – Pardubice po I/36 je 19,7 km. Délka trasy Chýšť – Pardubice přes D11, D35 a I/37 je 30,1 km.

Tato místní úprava provozu by musela být zavedena až po dostavbě vratné větve křižovatky MÚK Doubravice (J. Související projekty na řešeném úseku), aby nedocházelo ke kolapsu dopravy a byla připravena adekvátní trasa pro obslužnost průmyslové oblasti Semtín a Rybitví ze silnice I/37.

Nicméně musíme se zamyslet na dodržování tohoto zákazu ze stran řidičů s kterým by souvisela nutnost častých kontrol dodržování tohoto opatření ze stran Policie ČR a Obecní policie.

Další otázkou je také vymahatelnost daných přestupků a dokázání podle mého názoru nepřesné definice „dopravní obsluhy", která je zakotvena v zákoně.

1.3 Omezení průjezdu tranzitních nákladních vozidel

Dne 31.12. 2015 nabyl účinnosti zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Tato novela vnesla do zákona o pozemních komunikacích nový §24 a, který zavádí pravidla pro omezování tranzitní nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy.

Po převodu na silnici II. třídy je tedy možné na tomto úseku omezit průjezd tranzitní dopravy řešeným úsekem.

Místní úprava provozu na PK je vydávána formou řádně odůvodněného opatření obecné povahy, ke kterému lze v souladu se správním řádem uplatnit připomínky či písemné námitky, popř. lze podle soudního řádu správního podat návrh na zahájení řízení o zrušení opatření obecné povahy.

Stávající trasa tranzitní nákladní dopravy nad 12 t přes I/36 po ose (Nové Město) - Chýšť – Voleč – Rohovládova Bělá – Bukovka – Lázně Bohdaneč – Rybitví – Pardubice by po stanovení místní úpravy provozu byla přesunuta na D11, D35 a I/37.

Omezení vjezdu nákladních tranzitních vozidel je uvažováno na úseku Nové Město (I/36 s I/11) po MÚK Doubravice (I/36 s I/37).

Délka stávající trasy Nové Město – Pardubice po I/36 je 22,197 km. Délka trasy Chýšť – Pardubice přes D11, D35 a I/37 je 30,1 km.

Tato místní úprava provozu by musela být zavedena až po dostavbě vratné větve křižovatky MÚK Doubravice (popis je součástí této studie), aby nedocházelo ke kolapsu dopravy a byla připravena adekvátní trasa pro obslužnost významné průmyslové oblasti Semtín a Rybitví ze silnice I/37.

Podívejme se ještě na definici tranzitní dopravy zakotvenou v ustanovení §24 a, a to konkrétně na tento odstavec: „*Za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče*". Ze směrového průzkumu, který byl proveden je jasně patrný vliv průmyslové oblasti Semtín a Rybitví. Tuto dopravu do průmyslové oblasti, ale nemůžeme považovat v rámci I/36 za tranzitní, ale za zdrojovou, resp. cílovou. Zákaz popsaný v této kapitole by byl tedy vymahatelný pouze pro nákladní dopravu, která tímto úsekem projíždí a nemá vykládku ani nakládku v průmyslové oblasti Semtín a Rybitví. Toto platí pro obě varianty, jak už pro omezení tranzitní dopravy obousměrně či pouze jednosměrně se zákazem vjezdu z dálnice D11.

1.4 Zpoplatnění silnice I/36

Elektronické mýto – výkonové zpoplatnění neslouží apriori pro směrovou regulaci těžké dopravy (pouze částečně časové usměrnění). Průzkumem ani simulací nebylo možné odhadnout dopad zřízení výběru mýta na silnici I/36. Lze dovozovat, že provoz vozidel nad 3,5 t by se v daném úseku snížil, ovšem nelze přesně stanovit o jaké poměrné množství. Počet vozidel, které by daným úsekem neprojížděly z důvodu platby mýta by byl silně závislý na výši zpoplatnění daného úseku, což nelze v době zpracování této studie předjímat či odhadovat.

Jisté však je, že by se na daném úseku musela dobudovat infrastruktura pro výběr mýta. Přičemž odhadujeme nutnost výstavby až 4 ks mýtných bran (3 ks v případě nezpoplatnění příjezdu od silnice I/37 do průmyslové zóny Semtín).

V tuto chvíli tedy nelze doporučit propracovávat variantu výkonového zpoplatnění silnice I/36.

1.5 Posouzení potřebnosti výstavby obchvatu Lázně Bohdaneč

Obě navržené varianty začínají ve stejném bodě na silnici III/3238 před stykovou křižovatkou se silnicí I/36 severozápadně od Lázní Bohdaneč. Shodný je i konec variant v prostoru stávající stykové křižovatky silnic I/36 a III/32225 v Rybitví, která bude přestavěna na okružní křižovatku. Záměr popsaný v této studii je zapracován v územním plánu města Lázně Bohdaneč, kde je vymezen koridor obchvatu jako veřejně prospěšná stavba. V současné době neprobíhají žádné další projektové přípravy.

Na projekt obchvatu navazuje další záměr, a to přeložka trasy I/36. Jedná se o propojení MÚK Pravy s plánovaným obchvatem města Lázně Bohdaneč. Přeložka je také vedena jako prospěšná stavba a je zanesena v ÚP Křičně a ÚP Pravech.

Výstavbou samotného obchvatu Lázně Bohdaneč by došlo ke snížení intenzit dopravy ve městě, nicméně neřeší situaci v dalších obcích na trase I/36 zatížených dopravou (Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá a Bukovka). Pro řešení problému by tedy bylo nutné realizovat oba záměry najednou.

Dále je nutno podotknout, že po výstavbě čtyřpruhové silnice I/37 by vznikly pro obslužnost území dvě souběžné komunikace. Z těchto faktů je možné konstatovat, že výstavba přeložky silnice I/36 v úseku MÚK Pravy – Rybitví, není pro řešení daného problému nezbytná a záměr nemá s ohledem na potřebné investice a časový horizont kýžený přínos.

Význam daného záměru by ale vzrost s možnou návazností napojení areálu plánovaného přístavu na tuto přeložku komunikace I/36 podle zásad územního rozvoje. V současné době, ale zatím není definitivně rozhodnuto, zda bude obchodní přístav umístěn na levém či pravém břehu řeky Labe. Není tedy v současné době možné vyvozovat souvislosti potřeby výstavby obchvatu s obchodním přístavem na Labi.

1.6 Nízkorychlostní vážení

Primárně není nízkorychlostní vážení nákladních vozidel určeno k usměrňování a odklon dopravy na jiné pozemní komunikace, ale má hlavně sloužit jako nástroj k ochraně pozemních komunikací a objektů před nežádoucími účinky přetížených nákladních vozidel. Nicméně je zřejmé, že obava řidičů z kontrolního vážení existuje a nákladní vozidla jezdí v mnoha případech přetížená. V praxi to znamená, že při zahájení kontroly pomocí mobilních vah najednou vymizí projíždějící vozidla, neboť řidiči se prostřednictvím vysílaček vzájemně upozorní na možné „nebezpečí". Při provádění častých kontrol na tomto úseku by obava řidičů nákladních vozidel vzrůstala a lze konstatovat, že by se tomuto úseku vyhýbaly a používaly trasu po ose D11, D35 a I/37, která je v současné době o 10,4 km delší, a navíc s nutností placení mýta. Při posledním kontrolním měření, které probíhalo v Pardubickém kraji v říjnu roku 2016 bylo váženo 57 nákladních vozidel a z toho bylo 41 přetížených, což je dosti alarmující číslo.

Závěrem doporučuji realizaci častých kontrol vážení nákladních vozidel na možném místě SSÚD Pravy ve spolupráci organizací ŘSD, Policie ČR a případně s Centrem služeb pro silniční dopravu, která také vlastní patřičná zařízení pro provádění měření. Poznatky, případný směrový průzkum a sčítání intenzit při provádění mobilního vážení by mohlo vést k důvodům pro vybudování úseku pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel v řešené oblasti (viz. kap. E.4 Vysokorychlostní vážení).

1.7 Vysokorychlostní vážení

Primárně není výstavba technologie pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel určena jako nástroj k usměrňování a odklonu dopravy na jiné pozemní komunikace, ale má hlavně sloužit k ochraně pozemních komunikací a objektů před nežádoucími účinky přetížených nákladních vozidel. Nicméně je zřejmé, že obava řidičů z kontrolního vážení existuje a nákladní vozidla jezdí v mnoha případech přetížená. V praxi to znamená, že

při zahájení kontroly pomocí mobilních vah najednou vymizí projíždějící vozidla, neboť řidiči se prostřednictvím vysílaček vzájemně upozorní na možné „nebezpečí".

Před instalací vysokorychlostního vážení doporučuji tyto teze ověřit častými kontrolami na stanovišti mobilního nízkorychostního vážení (viz. E.5 Nízkorychlostní vážení).

Při návrhu konkrétní stanice by se měl objednatel řídit kritérii, které jsou popsány v odstavci *8.1 Požadavky na stanici WIM* obsažené v této studii a obecně dotčenými předpisy, které jsou uvedeny v kap. *5 Související právní předpisy a standardy*. Pro instalaci vysokorychlostních vah doporučuji volit nejvyšší dostupnou kategorii, která je daným výrobcem nabízena. Tato nejvyšší jakost zajistí podstatně vyšší přesnost měření i v závislosti na stárnutí vozovky. Technologie musí mít Certifikát o schválení typu měřidla viz kapitola 9.1 této studie.

Velmi orientační cena je 2 000 000,- za jeden jízdní pruh (cena pouze za technologii). K této ceně je nutné připočítat faktory jako jsou typ portálu, výkopové práce, elektrické přípojky atd.

1.8 Zklidnění dopravy

Navržené stavební prvky ovlivňují dopravní chování díky nutnosti snížit rychlost jízdy. Pro řidiče nákladních vozidel by to tedy znamenalo snižování rychlosti, rozjíždění, směrové manévrování, atd., což by z řešeného úseku komunikace udělalo méně lukrativní trasu pro nákladní dopravu než doposud (vyšší spotřeba PHM, časová náročnost = menší lukrativnost trasy v porovnání s D11 a I/37)

V nynější době volí řidiči nákladních vozidel tuto trasu, která je dostačně široká, s abcencí zklidňujících prvků, než aby využívali D11, D35 a následně I/37. Možným důvodem využívání této trasy je i absence vratné větve křižovatky MÚK Doubravice, která zejména v ranní a odpolení špičce tvoří „špunt" pro odbočení z I/37 do směru průmyslové zóny Semtín a Rybitví. Před realizací navržených prvků je tedy nutné pro vytvoření adekvátních podmínek obslužností průmyslové zóny výstavba vratné větve MÚK Doubravice.

1.9 Úprava směrového značení MÚK Chýšť

Pro maximální směřování vozidel jedoucích po trase D11 doporučujeme v co nejbližší možné době přeznačit směrové značení mimoúrovňové křižovatky Chýšť dle uvedené přílohy.

2 ZÁVĚR

Vzhledem na fakta obsažené v této studii v současné době nedoporučuji převod silnice I/36 na komunikaci nižší kategorie. V prvotním období by měla být snaha nákladní dopravu vyloučit bez nutnosti převodu silnice do kategorie II. třídy. Bezpodmínečně nutná je v současné době úprava směrového značení na dálnici D11 a výstavba vratné větve mimoúrovňové křižovatky v Doubravicích. Tímto se zajistí adekvátní přístup do průmyslové oblasti Semtín a Rybitví z komunikace I/37.

Dále bych doporučil přistoupit na systémové nízkorychlostní vážení na řešeném úseku. Ve studii je navrženo místo ve vlastnictví ŘSD, které by ve spolupráci s Policií ČR a CSPSD sloužilo jako stanoviště pro mobilní vážení (SSÚD Pravy). Na základě prováděných kontrol je potřeba sledovat, zda dochází k poklesu intenzit nákladních vozidel při provádění kontrol a ze zjištěných dat dále postupovat. Po ověření těchto tezí může dojít na zhotovení technologie vysokorychlostního vážení. V nejbližší době je také nutné přistoupit k projektové přípravě a následné realizaci zklidňujících prvků, které hrají významnou roli v řešení daného problému.

Obecně se jeví jako nejjednodušší možnost převod silnice do kategorie II. třídy a zavedení omezení vjezdu nákladních vozidel pomocí svislých dopravních značek. V této souvislosti bych ale poukázal na problematické aspekty, které jsou následující:

- Pod nynější komunikací I/36 se nacházení pozemky, které nejsou ve vlastnictví státu. Před převodem by tedy mělo proběhnout majetkoprávní vypořádání.
- Otázkou je také následná vymahatelnost a dodržování zavedeného zákazu, jehož právní definice je dle mého názoru nepřesně zakotvena

Problematika vymahatelnosti zákazu vjezdu „Tranzit" a zákazu vjezdu „Mimo dopravní obsluhy" je detailně popsána v příslušných kapitolách této studie. Převod silnice I/36 na silnici II. třídy není vyloučen. Ovšem před osazením zákazových značek pro kamiony (ať „tranzit" nebo „mimo dopravní obsluhu") je nutné provést právní rozbor vymahatelnosti, spolu s projednáním s Policií ČR, dopravním inspektorátem, krajským úřadem a dalšími dotčenými orgány.

O případném převodu by rozhodovalo Ministerstvo dopravy, jelikož silnice I/36 prochází ve směru od Nového Města také přes Královéhradecký kraj. Přičemž přeřazení na silnici II. třídy musí proběhnout i v navazujícím úseku D11 – Nové Město (cca 3 km, nachází se v Královéhradeckém kraji). V neposlední řadě v souladu s převáděním silnice I/11 na II/611 po dostavbě D11 do Hradce Králové.

Z výše uvedeného vyplývá, že převod silnice I/36 na silnici II. třídy, spolu se stanovením zákazu vjezdu pro těžká nákladní vozidla – v souladu se zákonem – nezaručí v plné míře odstranění těžké dopravy z Lázní Bohdaneč a navazujících obcí. Proto je doporučeno komunikaci v první fázi nepřevádět a započít s realizací jiných nástrojů pro snižování těžké dopravy z řešené trasy.

V Pardubicích, 2016

Vypracoval: Bc. Martin Hudec. Ing. Michal Hornýš

Prodin a.s.

Jiráskova 169

530 02 Pardubice