

pravních sítí na přírodu, zásady a možnosti spolupráce mezi jednotlivými dotčenými orgány, experty i veřejností při řešení problematiky fragmentace. Kapitola 5 dává řešení fragmentace do vztahu k hodnocením EIA a SEA.

Kapitola 6 poskytuje návod jak integrovat komunikace a zmírňující opatření (především průchody) do okolní krajiny. Obsahuje řadu doporučení, které se týkají výšky náspů, přizpůsobení komunikací úrovni terénu, četnosti křižovatek, zářezů, ekologických mostů, odvodnění, křížení s vodními toky, používání vegetace a dalších doprovodných opatření (např. zákaz změn ve využívání půdy a lovu v okolí průchodů).

Nejrozsáhlejší je kapitola 7, která se podrobně zabývá jednotlivými typy průchodů pro faunu, jejich klasifikací a také hustotou, vzájemnými vzdálenostmi aj., pomůže tedy při úvahách kde a jak průchody stavět či rekonstruovat. Kapitola 8 nastiňuje možnosti kompenzace ztráty přirozených lokalit výstavbou dopravních cest. Kapitola 9 obsahuje návody proč a jak monitorovat užívání průchodů živočichy včetně možných monitorovacích metod a metod inventarizace přejitých živočichů.

V současné době je hotov 4. návrh, jehož text je k dispozici v anglické verzi u autora článku. Konečná verze by měla být k dispozici v polovině roku 2003. Z předchozího textu je vidět, že okruh uživatelů v ČR by mohl být velmi široký: investorské a projekční organizace, zpracovatelé EIA, SEA a biologických hodnocení, pracovníci ústřední i okresní (krajské) státní správy. Proto předpokládáme - v rámci činnosti IENE po skončení akce COST - aplikaci metodiky do podmínek ČR. Vhodný by byl např. společný metodický pokyn MDS a MŽP. ■

Komise navrhuje integraci programů EGNOS a GALILEO

Komise přijala návrh usilující o integraci programu EGNOS do programu GALILEO. Podle evropské komisařky pro dopravu a místopředsedkyně Komise Loyoly de Palacio je EGNOS schopný evropský systém satelitní radionavigace, který může pomoci zlepšit služby poskytované satelity GPS. Jeho pronikání na trh lze usnadnit prostřednictvím programu GALILEO díky jeho rychlému vývoji a širokému využití satelitní navigace zejména v dopravě, zemědělství, rybářství a telekomunikacích. Nehledě na technické prolínání obou programů navrhuje Komise podřídit EGNOS dohledu ze strany společného podniku GALILEO.

(Zdroj: Internet - Rapid Latest Documents IP/03/417, 20.3.2003)
(Datis-odis) ■

Význam trasy I/35 (R35) v české silniční síti

Ing. Arch. Milan Körner

Po ustavení krajů jsou již v některých případech pořizovány územně plánovací dokumentace (zatím jako ÚP VÚC) pro celá území krajů. Dokumentace pro Pardubický kraj je ve fázi projednávání konceptu, zpracovává se dokumentace pro kraj Liberecký. V novém stavebním zákoně se předpokládá zpracovávání tzv. „Zásad územního rozvoje“ pro území krajů. ÚPD krajů zahrnuje oproti dřívějším ÚP VÚC již poměrně rozsáhlé území, postihující velký rozsah nadřazených dopravních sítí, a tedy ve většině případů i koncepci dlouhých souvislých tahů. Vliv nadřazených silničních koridorů na vývoj osídlení je nepopiratelný, hledání tras však dnes více akcentuje nepochybně významnou ochranu přírody než optimalizaci vazeb v území. V úrovni územně plánovací dokumentace krajů (dnes schvalované jejich zastupitelstvy) by měly být v rovnováze „rozvojové“ i „ochranářské“ přístupy. Vedení nových tras (v potřebných budoucích parametrech) v řadě případů znamená nutnost vyhledání nových koridorů. Nejvýznamnější úsek trasy R35 by měl být územně stabilizován v ÚP VÚC Pardubického kraje.

Silnice I/35 patří k nejdelším tahům v české silniční síti. Začíná v Libereckém kraji v prostoru Hrádku nad Nisou na hranicích Saska a končí ve Zlínském kraji na přechodu Bumbálka na hranicích Slovenska, v krátkém úseku Lipník nad Bečvou - Hranice je vedena po dnešní trase I/47. Její východní úsek (od Valašského Meziříčí) byl součástí druhé nejdelší Československé trasy I/18, která vedla od Losině u Plzně po Michalovce na Slovensko.

Trasa I/35 umožňuje propojení tří krajských měst Liberce, Hradce Králové a Olomouce, významnou dopravní páteří je dále pro kraje Pardubický a Zlínský.

V úseku od Bílého Kostela nad Nisou po hranice Slovenska je silnice I/35 (R35) součástí doplněného tahu evropské sítě E 442. Význam této trasy v jejích jednotlivých úsecích je výrazně odlišný. V úseku Hradec Králové / Pardubice - Hranice je trasa I/35 (R35) součástí nejvýznamnějšího koridoru osídlení v ČR, který západním směrem vede na Prahu a Drážďany (D11, D8) a východním směrem na Ostrov s pokračováním do polských aglomerací Krakova a Katovic.

V současné době jsou v kapacitních parametrech jen úseky Mohelnice - Olomouc, Přáslavice - Lipník nad Bečvou a Turnov - Stráž nad Nisou, ve výstavbě je obchvat Olomouce.

Chybějící kapacitní propojení (D11 a R35) Poděbrady - Hradec Králové / Pardubice - Mohelnice lze považovat za nejvýznamnější deficit v české silniční síti, neboť dálkové vazby, spojení dvou nejvýznamnějších aglomerací ČR, Pražské a Ostravské, je dnes vedeno přes Brno s využitím delších, ale existujících komunikací D1 a R46.

Úsek Hradecko pardubická aglomerace - Mohelnice

Rozhodující úsek trasy R35 je na území dnešního Pardubického kraje. Ve východní části tohoto území existuje více nižších regionálních center bez významné dominance některého z nich. Zrušení okresních úřadů a přesunutí některých kompetencí na města, která jsou obce-mi s rozšířenou působností, tuto situaci v podstatě potvrdilo. Města Svitavy a Česká Třebová mají více než 17 tisíc obyvatel, Ústí nad Orlicí cca 15 tisíc obyvatel. Ostatní města v tomto území oscilují okolo 10 tisíc obyvatel. Realizace nové dálkové (kapacitní) trasy může znamenat výrazný rozvojový impuls pro některá města a stagnaci resp. depresi pro města jiná. Obsluha osídlení by však měla být pojmána komplexně, tedy i s ohledem na význam železniční dopravy.

Polohově nejvýznamnější potenciál v tomto území má druhé největší město Moravská Třebová (17,0 tis. obyvatel), které leží téměř v těžišti mezi městy Ústí nad Orlicí, Litomyšl, Svitavy a Lanškroun. Největším městem jsou Svitavy (17,6 tis. obyvatel), turisticky nejatraktivnějším cílem je nesporně Litomyšl (10,5 tis. obyvatel).

Významným faktorem ve výběru výsledné varianty by měla být i reálná možnost etapizace výstavby. Vzhledem k výhledovému významu trasy by neměly být sledovány záměry na rozsáhlé přeložky v koridorech, které neumožňují dostavbu na budoucí potřebné parametry, respektive využití podstatných částí těchto investic.

Z tohoto pohledu lze za velice problematický považovat dlouhý jihozápadní obchvat Vysokého Mýta. Již vzhledem k žádoucí spolupráci blízkých měst Vysokého Mýta a Chocně je vhodné, aby nová trasa byla vedena mezi nimi a vytvářela pro obě města srovnatelné podmínky napojení.

Vzhledem k tomu, že se jedná o trasu republikového významu, mělo by být sledováno její pokud možno nejkratší vedení mezi hradecko-pardubickou aglomerací

a Mohelnici. Z hlediska aktuálnosti výstavby lze doporučit pořadí:

0. Semice – Opatovice (úsek by měl být budován současně s dálnicí D11, umožňuje propojení na komunikační osu hradecko-pardubické aglomerace, silnici I/37)

1. Opatovice – Holice
2. Holice – Zámrsk
3. Mohelnice – Třebovice
4. Třebovice – Litomyšl
5. Zámrsk – Litomyšl.

Tato strategie předpokládá možnosti částečného využívání uvažovaného severního obchvatu Litomyšle.

Součástí řešení silnice R35 musí být i napojení regionálních center na budoucí trasu, stávající silnice II. třídy nejsou ve většině případů, zejména svými vstupy do centrálních částí měst, vhodnými přívaděči.

Úsek Hradec Králové – Turnov

Západní část trasy I/35 představuje úsek mezi Hradcem Králové a Turnovem. Diskuse jsou vedeny zejména o průchody mezi Jičínem a Turnovem (CHKO Český ráj), kde jsou obavy z kapacitního profilu.

Systémově není vhodná varianta přes Sobotku a Mnichovo Hradiště, neboť pro regionální i nadregionální vazby (Hradec Králové – Liberec) se jedná o značné prodloužení cest.

Významnější je však otázka potřeby kapacitní trasy. Na rozdíl od úseku (Poděbrady) – Semice – Mohelnice, který je součástí koridoru osídlení republikového významu, se zde jedná jen o úroveň regionální, neboť podstatně významnější jsou radiální vazby krajských měst Liberce a Hradce Králové k hlavnímu městu Praze než jejich vazby vzájemně. Současné zatížení (do cca 8 tisíc voz./24 hod.) v úseku Turnov – Jičín neodůvodňuje potřebu kapacitní trasy ani v dlouhodobém výhledu. Budoucí vývoj dopravních vazeb v tomto území (CHKO Český ráj) je potřebné sledovat v širších souvislostech. Zde je nutné uvažovat nejen o postupně přestavované trase I/9 – Jiřikov I/38 – Česká Lípa – Mladá Boleslav s pokračováním na Kolín – Jihlavu a Vídeň, ale i o možném konkurenčním západovýchodním propojení v koridoru D8 – Litoměřice – Zahrádky (I/15) – Mladá Boleslav (I/38) s pokračováním na Jičín (I/16).

Vzhledem k dynamickému rozvoji prostoru Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště lze předpokládat další nárůst zatížení v koridoru R10, ale i na dalších silnicích, zejména na I/16 východním směrem. Úsek I/16 Mladá Boleslav – Jičín – Úlibice, je též hlavní přístupovou trasou z Prahy do Krkonoš (Vrchlabí, Špindlerův Mlýn). Tento úsek přenášející též radiální vazby je výrazně

více zatěžován než úsek Jičín – Turnov přenášející jen vazby tangenciální, je tedy žádoucí uvažovat o jeho výhledovém zkapacitnění.

Vzdálenost Nový Bor – Jičín ve variantách přes Liberec – Turnov (I/13, R35) a Českou Lípu – Mladou Boleslav (I/9, I/38, I/16) je v podstatě totožná, rozhodující pro volbu bude celková upravenost trasy a podíl kapacitních úseků.

Zřejmě lze předpokládat rozložení zátěže, nadregionální vazby nebudou v tangenciálních směrech představovat významnější podíl. Vazby České Lípy na Liberec zřejmě budou slabší než její vazby na Mladou Boleslav a Prahu.

Východní úsek – spojení na Slovensko

Dosud mimo větší zájem je východní část trasy I/35. V úseku Lipník nad Bečvou – Běloutín je možná peáž s budoucí dálnicí D47 a v úseku Běloutín – Palačův s trasou R48. V kapacitním profilu (S 22,5) je uvažován úsek od Palačova po Valašské Meziříčí s pokračováním profilem S 11,5 po Dolní Bečvu a dále profilem S 9,5 na hranice Slovenska.

V současné době není v české koncepci silniční sítě mezi střední Moravou a severozápadním Slovenskem uvažována žádná silnice vyšší kategorie. Stejný profil jako I/35 má i trasa I/49 vedená od Zlína. Výjimkou je spojení Ostrava – Žilina (I/11) sledované výhledově v parametrech S 22,5.

Tento přístup nelze výhledově považovat za vyhovující, neboť mezi severním a jižním přechodem (Mosty u Jablunkova, Břeclav), které jsou od sebe vzdáleny cca 200 km, bude nutné dohodnout další hlavní koridor umožňující propojení dálniční sítě obou republik. V tomto koridoru by měla být vedena i hlavní evropská trasa E50.

Význam trasy I/35 v mezinárodním kontextu

Vzhledem k existenci trasy E40 Drážďany – Görlitz – Vratislav – Katovice – Krakov, která až na menší úseky v Polsku vytváří již dnes souvislou dálniční trasu, nelze předpokládat převedení dálkových západovýchodních vazeb na české území. Význam části silnice R35 je především v možnosti převedení severojižní trasy E65 spojující Balt (Štětín) přes Legnici s Brnem a Bratislavou ze současného nevhodného vedení přes Prahu do koridoru přes Trutnov – Hradec Králové (R11) – Svitavy – Brno (R43). Toto řešení znamená výrazné zkrácení trasy.

Samozřejmě toto vedení bude kvalitní až po vybudování podstatných úseků silnic v tomto koridoru a to jak na české, tak i na polské straně. Současný úsek Jelenia

Góra – Turnov nemá základní předpoklady pro vedení silnice této kategorie. Úsek D(R)11 Hradec Králové – Trutnov – Královec by pochopitelně umožňoval i vedení evropské trasy E67 Praha – Wrocław, která je dnes od Jaroměře vedena přes Náchod a Klodzsko.

Význam trasy E35 je též pro spojení Prahy s Krakovem a Katovicemi (dnes E442 a E462).

Vzhledem k tomu, že historické spojení Praha – Hradec Králové – Ostrava – Český Těšín je dosud značeno jako I/11, bylo by žádoucí zvážit, zda v podstatě nejvýznamnější (z hlediska obsluhy území) západovýchodní česká „dálková silnice“ by neměla mít jednotné značení D (R) 11. Součástí této trasy by mimo stávajícího pasportového značení D11 Praha – Sedlice byly i současné pasportové trasy R35 Sedlice – Lipník nad Bečvou, D47 Lipník nad Bečvou – Běloutín a R48 Běloutín – Český Těšín. Existující značení některých dálkových tahů v české silniční síti je málo systémové a bylo by proto vhodné jej přehodnotit.

Závěry

Osídlení se v českém prostoru vyvíjí již více než 1 000 let, je tedy nezbytné jej považovat za významnou hodnotu území. Uspořádání dopravních sítí je především ovlivněno existující a v podstatě téměř neměnnou sídelní strukturou, na zatížení těchto sítí se nejvíce podílejí regionální vazby. Ve sjednocující se Evropě poroste i význam vazeb nadregionálních. Pro souvislé cesty na delší vzdálenosti lze předpokládat vyšší využívání železniční dopravy, která může nabídnout výraznou úsporu času. Nejvýznamnější český koridor osídlení je pochopitelně „vybaven“ i hlavní železniční páteří (Praha – Česká Třebová – Přerov – Ostrava), která je v současné době modernizována. I když dokončovaná modernizace nesplňuje na řadě úseků rychlostní standard hlavních evropských tratí (nad 160 km/hod.), je trať významným přínosem pro dálkové i regionální vazby. Vzhledem k charakteru sídelní struktury, která zahrnuje větší množství slabých regionálních center, je role silniční dopravy pro realizaci vazeb relativně blízkých center nezastupitelná. Vzhledem ke vzájemné vzdálenosti (většinou do 100 km) nadregionálních center (krajských měst) dominuje silniční doprava i v meziregionálních vazbách.

Koridor silnice R35 je svým významem v síti ČR mimořádným modelovým příkladem a skutečností, že rozhodující deficity jsou na území jediného Pardubického kraje, by měly být výzvou ke skutečně komplexnímu řešení této problematiky.

(Mapka k textu viz III. str. obálky) ■