

VÝZNAM DÁLNIČNÍ SÍŤI D1 V OSÍDLENÍ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE ČESKÉ REPUBLIKY

Milan Körner

Druhého června 2005 došlo zřejmě k největšímu kolapsu v české dopravní síti. Na dálnici D1 cca 50 km od Prahy (v místě opravy mostu) havaroval kamion a obnovení provozu trvalo více než 8 hodin, vytvořila se kolona o délce kolem 13 km. Týž den na stejné dálnici došlo v důsledku havárií mezi Jihlavou a Brnem k několika dalším zácpám.

Odhad jen na ztrátách času řidičů a cestujících představuje „škodu“ minimálně 30 mil. Kč. Celková ztráta zahrnující i důsledky opožděných dodávek ve výrobě a službách, nezbytnost opakovaných jednání aj., byla nepochybně výrazně vyšší.

Tato zdaleka ne první a zřejmě ani poslední havarijní situace rozpoutala rozsáhlou diskusi o stavu D1 a možnostech řešení nevyhovujícího stavu. Mimo zcela nesmyslných nápadů, jako je rozšíření dálnice na 3 pruhy v každém směru, snad pozitivním výsledkem může být shoda názorů o potřebě urychlení výstavby nejvýznamnějšího chybějícího úseku v české „dálniční“ síti Poděbrady – Mohelnice. To znamená zásadní posun v přístupu od operativy a regionálních zájmů ke koncepčnímu řešení.

Dopravní význam

Dálnice D1 se začala stavět v roce 1967. První úsek do Mirošovic (21 km) byl zprovozněn v roce 1971, celá trasa do Brna (vč. pokračování na Bratislavu) v roce 1980. Následně byl realizován úsek do Vyškova, čímž se s využitím trasy R46 umožnilo souvislé spojení do Olomouce. V úseku Praha – Holubice je D1 součástí hlavní evropské trasy E50. Specifikem této západovýchodní trasy je, že v úseku východně od Ambergu (s výjimkou úseku Plzeň – Praha) a příměstského území Brna prochází řídké osídleným územím (Český Les, Českomoravská vrchovina, Chřibý, Bílé Karpaty).

S výjimkou Jihlavy se v blízkosti dálnice D1 nenacházejí významnější regionální centra. Dálnice D1 v dlouhém úseku od Mirošovic po Velkou Bíteš je tedy především dálkovou trasou. V tomto úseku vykazuje ve srovnání se západoevropskými dálnicemi výrazně nižší hodnoty v zatížení (v roce 2000 cca 28 tis. voz./24 hod. ve srovnání s často přesahovanou hodnotou 50 tis. voz./24 hod.). V posledních dvou letech došlo k poměrně významnému nárůstu zatížení. Na úsecích západně od Pávova (MÚK s trasou I/38) stoupl zatížení na téměř 35 tis. voz./24 hod. a na úsecích východně (profil Velké Meziříčí) na cca 33 tis. voz./24 hod. (Údaje z automatů ŘSD přepočtené na průměrné denní intenzity 2005). Na západním úseku se jedná o nárůst cca 25 % a na východním úseku o cca 18 % oproti stavu 2000. Vyšší dynamika západní části souvisí i s rozšiřováním makroregionálního vlivu hl. m. Prahy. Velmi vysoký je však podíl kamionové dopravy. Toto zatížení je způsobeno tím, že naprostá většina dálkových vazeb v ČR ve směru západ-

východ je soustředěna do tohoto jediného dálničního koridoru.

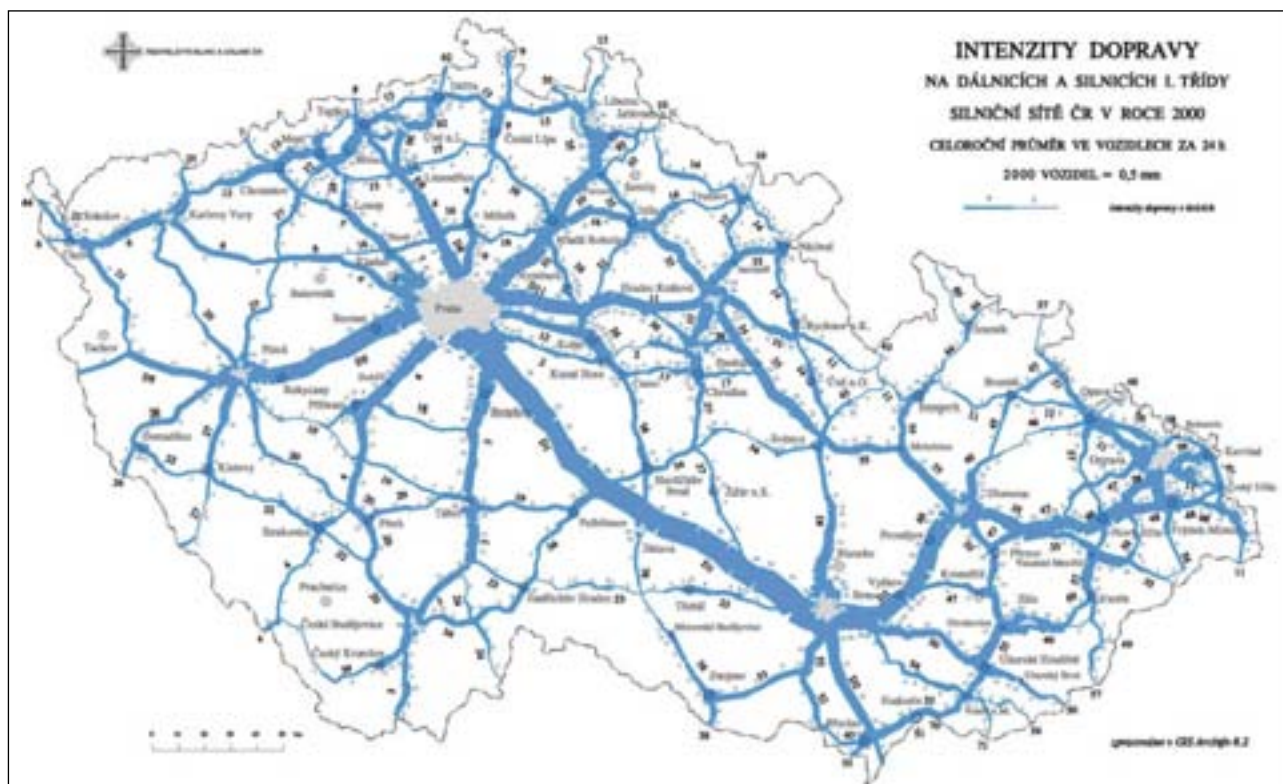
Západně od Prahy je tranzitní doprava z D1 rozdělována zejména do směrů D5 (Plzeň), D8 (Ústí n. L.), v menším rozsahu též do směrů R6 (Karlovy Vary) a R7 (Chomutov). S výjimkou D5 však ostatní trasy mají jen krátké kapacitní úseky. Změnu lze předpokládat v souvislosti s propojením dálnice D8 a saské dálnice A17 v roce 2006, kdy s výjimkou úseku Lovosice-Řehlovice se bude jednat o souvislé spojení.

Východně od Brna je doprava rozdělována do více směrů: R46 – Olomouc, Ostrava, I/50 – Uherské Hradiště, Trenčín, D2 – Břeclav, Bratislava a R52 Mikulov, Vídeň.

Výrazně nejsilnější je zatížení v koridoru Brno – Olomouc (po Vyškov D1), naopak relativně slabé je v koridoru dálnice D2, přestože se jedná o ucelenou trasu pokračující dále na Budapešť. Po dokončení úseku D1 Vyškov – Kroměříž lze předpokládat přenesení částí vazeb směrem k Brnu do tohoto koridoru.



Pramen: Economic Commission for Europe (UN/ECE) "Census of Motor Traffic 2000".



Pramen: Ředitelství silnic a dálnic ČR.

V řešení problematiky D1 by měl být upřednostňován systémový přístup vycházející z optimalizace celé nadřazené silniční sítě. Ten spočívá v tom, že investice jsou vkládány do úseků, které vykazují jak krátkodobý, tak zároveň dlouhodobý přínos. Základním problémem dálnice D1 je, že přenáší dálkové dopravní vazby, které by měly být realizovány jinými koridory. Jedná se zejména o propojení olomoucké a ostravské aglomerace na hlavní město Prahu (v úrovni republikové) a propojení Prahy a Vídně v úrovni nadnárodní. Významnější je úroveň republiková, a to jak objemem vazeb, tak schopností samostatného řešení.

V roce 2006 by měla být dokončena dálnice D11 do Hradce Králové a rozeštavěny dva úseky trasy R35 Sedlice – Opatovice a Křelov – Slavonín. Aby trasa R35 byla schopna přenášet významnější část vazeb Olomouc – Praha, je potřebné dokončit úseky Opatovice – Zámorsk a Mohelnice – Moravská Třebová a na stávající silnici I/35 realizovat minimálně obchvat Litomyšle. Již po těchto stavbách by měl být tento koridor atraktivnější než trasa přes Brno, samozřejmě žádoucí je urychlit výstavbu celé trasy R35.

Dálnici D1 v prostoru brněnské aglomerace může dále ulehčit (nikoliv

však významně) přestavba silnice I/38 Jihlava – Znojmo. Tato trasa představuje nejkratší spojení Praha – Vídeň. Urychlit by se měla dostavba obchvatu Jihlavy a výstavba obchvatů Moravských Budějovic, Znojma a některých dalších menších sídel.

Výstavbou výše uvedených úseků lze předpokládat výrazné snížení zatížení D1 v prostoru brněnské aglomerace. To neznamená, že by zde výhledově nemělo být sledováno zlepšení parametrů D1. Za větší prioritu než zkapacitnění D1 lze však v tomto území považovat realizaci R43.

Významnou příčinou kolapsu D1 v červnu 2005 je též stav silniční sítě v širším koridoru dálnice. Vznik závažné havárie a následné uzavření trasy dálnice nelze vyloučit. Problémem trasy D1 je, že v dlouhém úseku Mirošovice – Jihlava nelze převést za této situace dopravu na souběžnou („doprovodnou“) trasu. Zvláště v prostoru Středního Posázaví je kvalita silniční sítě (vč. tras zařazených do II. třídy) velmi nízká, v podstatě neumožňuje využití pro kamiony. Proto v uvedeném havarijním případě došlo k naprosté dysfunkci silniční sítě v poměrně širokém okolí kritického místa.

Vztah k osídlení

Z hlediska významu v osídlení je role dálnice D1 oproti dopravní funkci výrazně odlišná. Již byla zmíněna nízká hustota osídlení a absence větších měst v jejím koridoru. Trasa byla koncipována jako nejkratší spojení dvou velkých měst Prahy a Brna a tudíž nekopírovala tradiční koridor osídlení vedený přes významná (historická i současná) města Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod a Jihlavu. V podstatě jen Jihlava a do jisté míry i Havlíčkův Brod, z menších měst pak Humpolec a Pelhřimov mají na D1 přijatelné napojení. Směrem dále na Brno D1 již kopíruje trasu původní silnice I/2. Regionální vazby jsou v prostoru Jihlavy především v příčných směrech ve vztahu k D1, realizovány zejména trasou I/38 a několika silnicemi II. třídy.

Napojení měst na stávající mimoúrovňové křižovatky (MÚK) je v podstatě vyhovující až na kvalitu přivaděčů. Doporučit lze doplnění MÚK Měšín se silnicí II/352, která by umožnila přímé napojení severovýchodní části krajského města Jihlavy a posílila by mikroregionální osu Jihlava – Polná.

Za osu osídlení (nižšího řádu) lze dálnici D1 považovat v úseku východně od Velkého Meziříčí a v souslednosti

s prodloužením do prostoru Kroměříže pak zejména v úseku Rosice – Brno – Vyškov – Kroměříž.

Hlavní západovýchodní osa osídlení je z Prahy vedena přes aglomerace, resp. města Kolín/Kutná Hora/ Poděbrady – Hradec Králové/Pardubice – Litomyšl/Česká Třebová – Svitavy – Moravská Třebová – Mohelnice – Olomouc – Nový Jičín – Frýdek Místek na Český Těšín.

V západní části je z hlediska silniční dopravy tato osa obsluhována trasami D11 a I/12 do Kolína s pokračováním I/2 do Pardubic, ve východní části pak trasami R35 a R48.

Na rozdíl od koridoru dálnice D1 je v tomto koridoru vedena i hlavní železniční trať Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Ostrava.

Vzhledem k významu této osy v osídlení České republiky je obtížně zdůvodnitelné oddalování výstavby kapacitní trasy. Je škoda, že plánování a realizace dopravních sítí v ČR jsou více ovlivňovány „regionálními“ prioritami než celkovým republikovým přínosem.

Urbanizační efekt dálnice D1 je přes její pětadvacetiletou existenci dosud poměrně nízký, výjimkou jsou pouze příměstská území Prahy a Brna, i zde však byl výraznější rozvoj až po roce 1990.

V souvislosti s dokončováním dálnice D8 a s prodloužením dálnice D11 do prostoru hradecko-pardubické aglomerace již dochází k výrazně zvýšenému zájmu o investice v těchto koridorech. Zatím se tak děje zejména v příměstském území hlavního města Prahy. Sídelní a demografický potenciál obou koridorů, významných aglomerací ústecko-teplické a hradecko-pardubické i propojení na významné středoevropské regiony Drážďan a Vratislavi jsou předpokladem dynamického vývoje podél těchto dálnic.

Zlepšení dopravního napojení jižní Moravy na Vídeň a Ostravska na Kato-vicko bude znamenat i určité přesunutí východozápadních tranzitních vztahů s cíli či zdroji v zemích západní Evropy do koridorů jižně (E60) a severně (E40) od území České republiky.

Tyto skutečnosti nesnižují význam dálnice D1 v republikové a středoevropské silniční síti, neboť ten je zejména v ose Berlín – Drážďany –

Osídlení v koridoru dálnice D1 (vzdálenost do 10 km)

Město	počet obyv. (tis.)	vzdálenost od D1 (km)	připojení MÚK (km)
Praha	1 165,6	0	–
Říčany	11,3	4	11
Mnichovice	2,3	3	21
Sázava	3,8	9	34
Vlašim	12,2	10	49
Zruč nad Sázavou	4,9	5	56
Humpolec	10,9	2	90
<i>Pelhřimov</i>	<i>16,5</i>	<i>13</i>	<i>90</i>
Jihlava	50,1	8	112
<i>Havlíčkův Brod</i>	<i>24,4</i>	<i>17</i>	<i>112</i>
Polná	5,0	10	119
Velké Meziříčí	11,8	2	146
Velká Bíteš	4,8	2	162
Rosice	5,3	4	182
Brno	369,6	4	194, 196
Modřice	3,9	3	194
Šlapanice	6,3	3	203
Slavkov u Brna	5,9	6	210
Rousínov	5,0	2	216
Vyškov	22,3	3	226, 230
Ivanovice na Hané	2,9	2	236
Němčice	2,1	3	224
Kojetín	6,4	3	232
Kroměříž	29,1	2	237

Poznámka: města uvedená kurzívou jsou od dálnice D1 vzdálena více než 10 km.

Praha – Brno – Bratislava – Budapešť nezastupitelný.

Cílem strategie dostavby a přestavby české silniční sítě by měla být optimalizace dopravních vazeb ve vztahu k osídlení. Silniční síť, i když má v současné době největší význam, je součástí širšího systému dopravních sítí a zařízení. Ve střednědobém výhledu lze i v České republice předpokládat širší uplatnění železniční dopravy v meziregionálních a nadnárodních spojeních. Dosud realizovaná „modernizace“ tranzitních koridorů ve velkém rozsahu nedosáhla požadované rychlosti pro hlavní evropské tratě (160 km/hod.) a existují i modernizované úseky nedosahující 120 km/hod. Prakticky nedošlo k přestavbě velkých železničních uzlů. Bez odstranění těchto nedostatků je konkurenční schopnost železnice málo reálná.

Česká dálniční a silniční síť potřebuje nový, systémový přístup. Ten by mimo jiné mohl znamenat i výrazné změny v číslování hlavních tahů, které by odpovídaly jejich skutečnému významu. Tím by se odstranilo

i absurdní označení D47 či R55 vyvolávající představy o velkém počtu silnic této kategorie. Vzhledem k blízkým parametrům a stejnému režimu lze většinu současných „rychlostních“ silnic převést do kategorie dálnic. V tomto novém systému lze doporučit, aby dálnice D11 vedla z prostoru Hradce Králové na Olomouc a Český Těšín (Polsko) a dálnice D1 z Kroměříže přes prostor Zlína na Slovensko. Toto systémové řešení nemusí znamenat, že úsek mezi Zlínskou aglomerací a aglomerací Povážské Bystrice musí být sledován v kapacitních parametrech. Měla by však být do tohoto koridoru převedena hlavní evropská trasa E50 směřující dále na Žilinu, Poprad a Prešov.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
AURS, s.r.o.*

Prameny:
Economic Commission for Europe (UN/ECE)
“Census of Motor Traffic 2000”.
Ředitelství silnic a dálnic ČR.