

## Rekonstrukce Svinovských mostů v Ostravě – dopravní terminál

Ing. Tichý Jiří, VŠB-TU Ostrava,

Ing. Navrátilová Margita, Ostravské komunikace, a.s.

Dopravní uzel Svinov, zprvu jen uzel železniční dopravy, se postupně rozvíjel především na základě podmínek, které dostaly základ zprovozněním tehdejší „**Severní dráhy (parostrojní dráhy) císaře Ferdinanda**“ z Vídně do Haliče v tomto úseku to bylo dne 1. května 1947. Na tuto dráhu byla postupně ve Svinově v roce 1872 napojena „Moravsko-slezská ústřední dráha“ z Olomouce přes Krnov do Opavy a pak místní elektrické tramvajové dráhy, a to v roce 1907 dráha „Moravská Ostrava – Hulváky – Svinov“ a v roce 1911 místní dráha „Svinov – Klimkovice“. Tím v podstatě vznikl ve Svinově významný dopravní uzel, pro tu dobu nejvýkonnější pozemní dopravy – železniční, v regionu. Postupem doby, jak se funkčně začleňoval Svinov do organismu rozvíjejícího se města a rozvíjely se další druhy dopravy, zvyšovala se i dopravní úloha tohoto dopravního uzlu. V 70. a 80. letech minulého století zde dosahoval **denní obrat cestujících v železniční dopravě okolo 40 tisíc** a uzel začal plnit dominantní úlohu v regionální osobní dopravě.

Postupný nárůst individuální automobilové dopravy ve městě, a to jak vnitřní, tak i především vnější vyvolával potřebu jejího omezení systémovými opatřeními zejména ve vztahu k centru a vybraným oblastem města. Z tohoto důvodu, a návazně na již existující dopravní význam, byl dopravní uzel Svinov vybrán v rámci zpracování Generálního dopravního plánu města Ostravy v roce 1996 jako jeden ze záchytných **přestupních uzlů především vnější dopravy města**. Hlavně mělo jít o posílení přestupních vazeb mezi IAD vnější a MHD včetně veřejné osobní dopravy (VOD) integrované.

Na celkové řešení byly vypracovány urbanistická a dopravní studie, které měly za úkol definovat funkční rozložení ploch a objektů a úlohu dopravy v daném území.

Průběh vývoje intenzit individuální automobilové dopravy v dané lokalitě na profilu ulice Opavské – sil. II/479 je zřejmý z tabulky 1.

Rok	Intenzita voz za 16 hod	Poznámka
1975	17 315	
1985	12 475	rekonstrukce komunikace
1990	23 501	
1995	30 172	
2000	35 004	
2005	40 192	
2010	45 184	

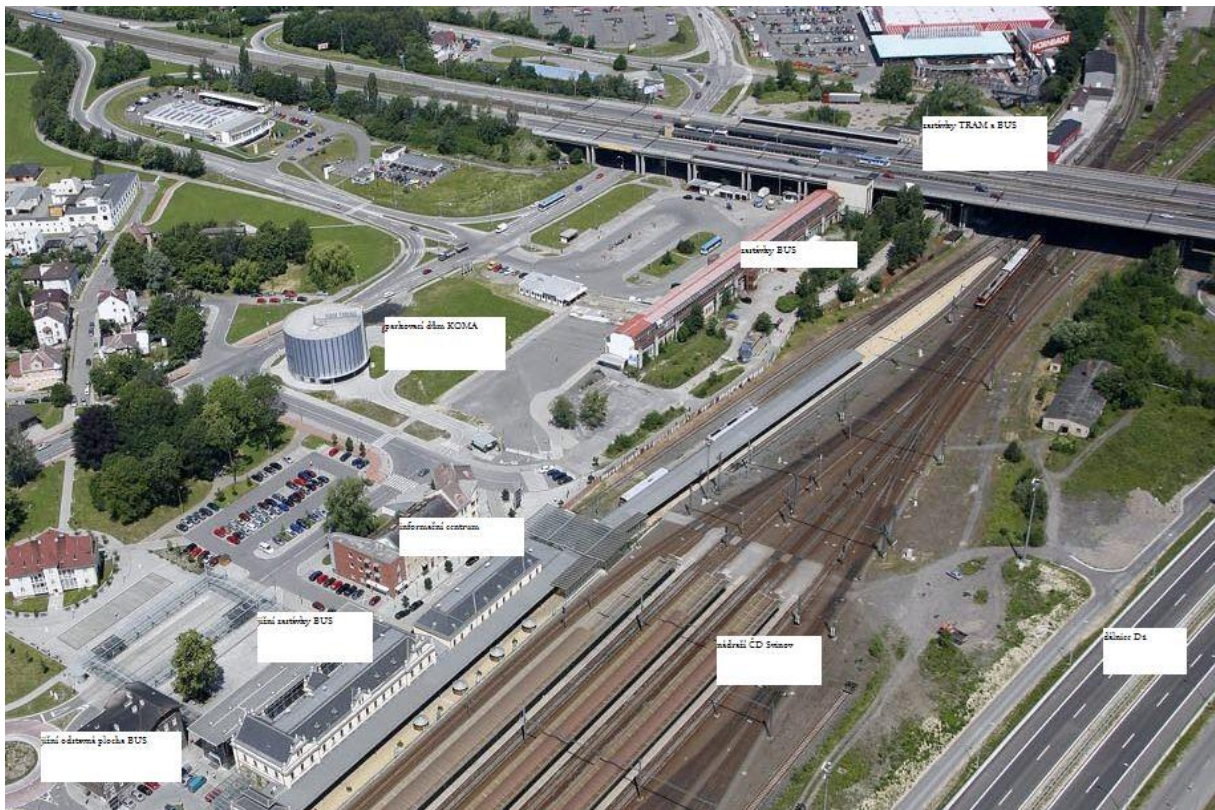
Tab. 1 Vývoj denních intenzit IAD na ulici Opavské v úseku Svinov – Nová Ves

**Provedení rekonstrukce uzlu bylo rozděleno do dvou časových i investičních etap.** Důvodů pro rozdělení bylo více. Především se jednalo o vytvoření alespoň uspokojivých podmínek pro účastníky mistrovství světa v ledním hokeji při jejich příjezdu do Ostravy. Vzhledem k časovým možnostem pro realizaci rozsahu výstavby celého terminálu, nevyřešené vlastnické vztahy k dotčeným pozemkům a technickou náročnost opravy silničních mostů v trase silnice II. třídy č. 479 (ulice Opavské) v místě terminálu byla výstavba terminálu rozdělena na zmíněné dvě etapy schopné samostatného provozu.

### První etapa

Byla realizována v období srpen 2004 – červen 2006 za finanční účasti Statutárního města Ostravy a Českých drah v celkovém objemu 580,6 mil. Kč. Obsahem této etapy byla rekonstrukce plochy

vlakového nádraží včetně mimoúrovňových přístupů cestujících na nástupiště, rekonstrukce hlavní výpravní budovy ČD, vybudování parkovišť včetně přístupových komunikací, jižní části autobusových zastávek linek městské a příměstské integrované autobusové dopravy a jižní odstavňové plochy těchto linek. Součástí výstavby bylo také zřízení informačního centra integrované osobní dopravy se střediskem pro řidiče městské i příměstské autobusové dopravy. Z provozního hlediska tím byly vytvořeny podmínky pro ukončení autobusových linek příměstské integrované osobní dopravy především z opavské oblasti regionu a vybraných linek MHD. Parkovací kapacity byly následně doplněny o parkovací objekt o kapacitě 100 míst pro osobní vozidla provozovaný jeho investorem firmou KOMA.



Obr. 1 První etapa rekonstrukce terminálu Svinov – stávající stav

Lze konstatovat, že tím vznikla **prvá etapa dopravního terminálu** s již existujícími přestupními vazbami regionálními z IAD příměstské na VOD železniční a městskou autobusovou a tramvajovou (tedy systém P + R). Je však bohužel nutno uvést, že z hlediska provozně organizačního, tj. zejména uznávání jízdních dokladů jako parkovacích lístků a naopak včetně cenových výhod vzájemného propojení, tento systém příliš podporován nebyl a není.

### Druhá etapa

Ta je v současné době v realizaci a její uvedení do provozu se předpokládá na jaře roku 2013. Na financování se podílí dva subjekty, a to Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj. Celkové náklady na realizaci byly projektantem odhadnuty ve výši 800 mil. Kč. Z nichž 615 mil. Kč jsou náklady Statutárního města Ostravy (**obsahují demolice pěšího pláta, prodloužení ul. Peterkovy, dobudování severní části autobusových zastávek, rozšíření nástupních ploch zastávek tramvají na mostech a vybudování pěšího pláta a eskalátorů z ul. Peterkovy na zastávky na mostech**) a 185 mil. Kč jsou

náklady Moravskoslezského kraje (**oprava obou silničních mostů na ul. Opavské sil. II/479, výstavba dvou okružních křižovatek v místech napojení silničních ramp na ulici Bíloveckou silnicí III. třídy a homogenizace této komunikace**).

Celková realizace druhé etapy je dále rozdělena do dvou časových fází, kdy v první fázi rekonstrukce bude probíhat prodloužení dnes slepé ulice Peterkovy (ukončena u podchodu ČD) směrem pod Svinovské mosty až k ulici Bílovecké do místa křižovatky se severní silniční rampou ulice Opavské. Takto dostavěná ulice Peterkova budou sloužit jako objízdná trasa, při rekonstrukci ulice Bílovecké a výstavby obou okružních křižovatek na této komunikaci. K prodloužení Peterkovy dochází z důvodu vybudování severní části bezbariérového autobusového terminálu pod Svinovskými mosty (zastávky a odstavné plochy pro autobusy příměstských integrovaných linek, především z oblasti Nového Jičína a autobusy městské hromadné dopravy). Zároveň s činností budování tohoto dopravního propojení, bude docházet i k rekonstrukci kanalizace, která je umístěna pod ulicí Peterkovou. Následně bude zrušena stávající plocha autobusových zastávek mezi pěším platem a ulicí Bíloveckou.

Druhou fází je samotná rekonstrukce prostoru autobusových a tramvajových zastávek na Svinovských mostech a přístupů k těmto zastávkám. Ve spojitosti s touto činností, bude docházet i k rekonstrukci povrchu vozovek jednotlivých jízdních pásů a to nejprve směrem do centra města a následně pro směr do Poruby. Automobilová doprava bude v tomto období svedena na aktuálně nerekonstruovanou část mostů. Součástí této rekonstrukce je i vybudování bezbariérových přístupů na jednotlivá nástupiště a to pomocí eskalátorů a výtahů z autobusových zastávek v prostoru ulice Peterkovy.

Konečné řešení druhé etapy je zřejmé z obrázku č. 2.

Dokončením a zprovozněním druhé etapy rekonstrukce terminálu Svinov dojde ke **kompletaci a propojení dopravní nabídky individuální automobilové a veřejné osobní hromadné železniční i silniční dopravy** v oblasti stavebně technické.

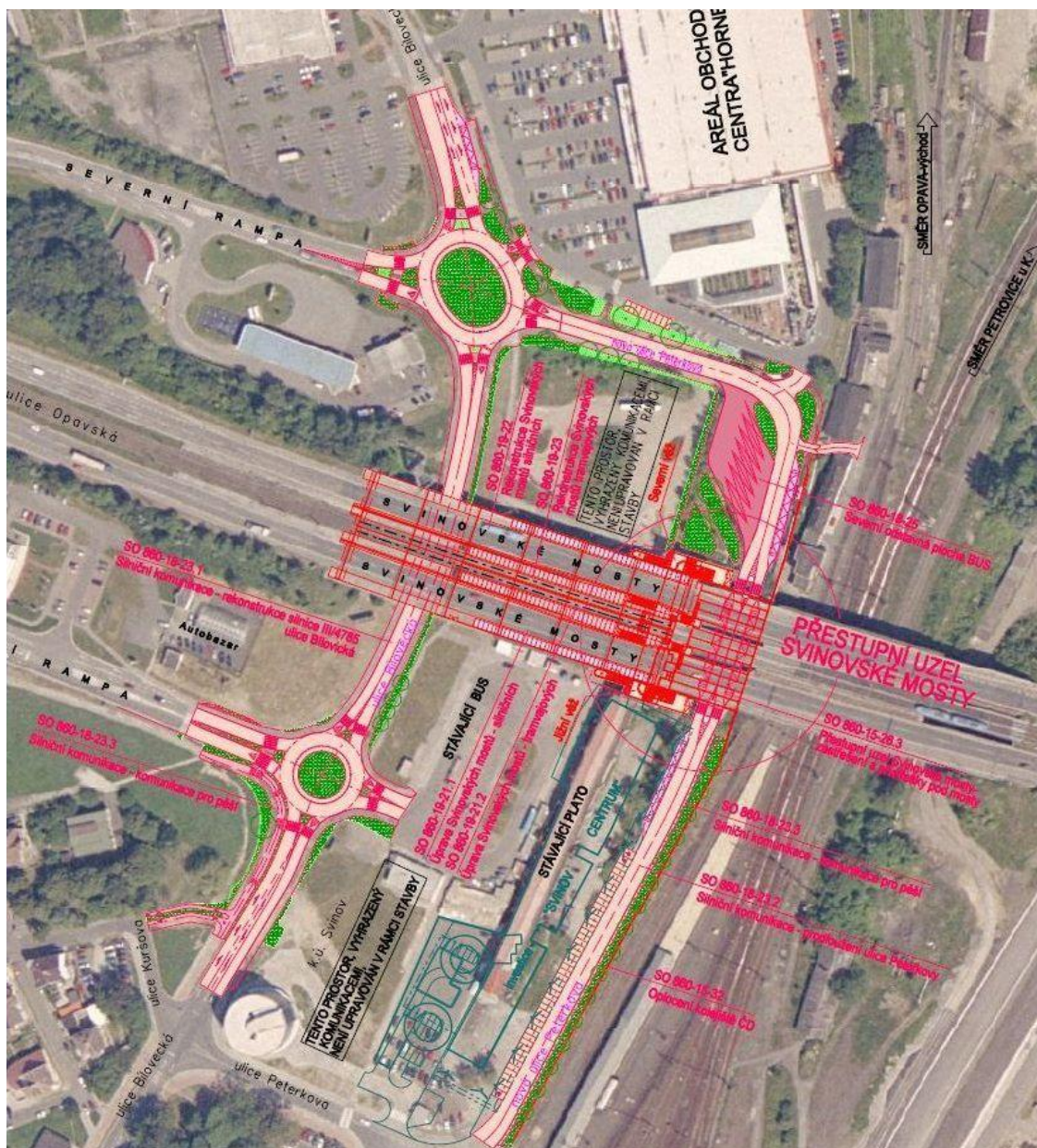
V době zprovoznění terminálu zde bude existovat tato dopravní nabídka:

- 7 tramvajových linek s možností dosažení všech částí města Ostravy,
- 31 autobusových linek integrovaného dopravního systému (Z toho 9 městských a 22 příměstských) s rezervou zapojení dalších příměstských linek,
- 20 integrovaných vlakových linek regionálních a všech vlakových spojů zastavujících ve stanici Svinov,
- 200 parkovacích míst s rezervou pro dalších cca 150 míst.

Je důležité pro další optimální využití rekonstruovaného terminálu „Svinovské mosty“ návazně na stavebně technické podmínky zajistit **vhodné provozně organizační podmínky** pro vzájemné propojení výše uvedených nabízených dopravních kapacit.

Mezi ně patří zejména:

- propojení nabídky všech parkovacích kapacit (parkovacího domu KOMA a parkoviště na ploše) s regionální vlakovou dopravou a především městskou a příměstskou HD v systému P+R (jednotný doklad za parkování a jízdné HD),
- propojení parkovací nabídky všech parkovacích kapacit s vlakovou dopravou dálkovou (organizace odbavování vozidel při příjezdu i odjezdu),
- propojení vlakové dopravy s městskou HD (především jde o návaznost vlak – tramvaj, kde pěší docházka je na podmínky terminálů příliš velká).



Obr. 2 Celková situace části terminálu Svinov po realizaci druhé etapy

### Organizace dopravy po dobu stavby druhé etapy

Vzhledem k důležitosti terminálu Svinovských mostů v nad-regionálním dopravním systému kraje a města, **nebude provoz a odbavování cestujících v tomto uzlu po dobu rekonstrukce přerušeno**, jen dojde k reorganizaci a přesunu zastávek do předpolí mostů (směr Poruba) a pohyb cestujících bude koordinován ve spolupráci s Dopravním podnikem Ostrava, Koordinátorem ODIS a ostatními dotčenými dopravci.

V zásadě bude provoz na Svinovských mostech v době stavby rozšíření nástupních ploch VOD zachován avšak s **omezení průjezdu IAD především ve směru do centra Ostravy (rekonstrukce jižního mostu)**. Pro tento dopravní směr bude průjezd zamezen. Hlavní objízdná trasa je podle projektu vedena ve směru **od Opavy pro individuální automobilovou dopravu po silnici I/11 - ul. Opavská s odbočením u restaurace Slovan na ul. 17. listopadu, po silnici II/647 na dálniční přivaděč v Klimkovicích, po dálnici D1 na mimoúrovňovou křižovatku (dále MÚK) Místecká, po nové**

**přeložce silnice I/56 ul. Místecká, napojení na silnici III/4793 ul. Vítkovická a II/479 ul. 28. října v oblasti Karoliny.** Vedení této objízdné trasy včetně prostoru uzavírky je zřejmé z obrázku 3. Toto řešení je však naprosto nelogické a z hlediska řidičů (především znalých dopravní situace, což se u většiny předpokládá) nepřijatelné. K dispozici je zcela evidentně **rychlejší a kapacitní trasa po silnici I/11 – ulici Rudné a po silnici I/58 ul. Plzeňské po níž lze dosáhnout centra nebo cílů jízd v oblasti Mariánských Hor** daleko snadněji a rychleji. Rozdíl délek tras mezi navrženou objížděnou příslušnými orgány a zde doporučenou je 3 – 7 km podle cíle cesty. Je skutečností, že intenzity dopravy na ulici Opavské v úseku mezi Svinovem a Novou Vsí jsou jedny z nejvyšších v Ostravě a dosahují ve špičkovém období pracovního dne hodnot 4 500 voz/hod v obou směrech, což je cca 2 250 voz/hod na jeden dopravní směr, tedy například směr do centra, jehož intenzita byla (nebo měla být) limitující pro posouzení propustnosti přejezdu přes tramvajovou dráhu v místě stavby. Toto posouzení prokázalo, že kapacitně **jednopruhový přejezd v místě stavby nevyhoví** (uvedena kapacita 382 voz/hod oproti již zmíněné špičkové intenzitě 2 250 voz/hod) a proto bylo nutno vést dopravní zatížení po jiné trase. Kapacity komunikací v rychlejší objízdné trase sil. I/11 ulice Rudné a sil. I/58 ulice Plzeňské nejsou v obdobích dopravních špiček zcela naplněny a tudíž nebyl důvod vést objízdnou trasu po dálnici a sil. II/467 přes obec Klimkovice. Porovnání maximálních intenzit a mezních hodnot kapacit úseků obou uvedených komunikací je provedeno dle ČSN 73 6110 viz tabulka 2 (pro podíl 25% těžkých vozidel). Z porovnání je zřejmé, že i kdyby všechna vozidla využila objízdnou trasu v ulicích Rudná a Plzeňská (což není prakticky možné, předpoklad je cca 80%), **nebudou mezní kapacity obou komunikací v období špičky překročeny.** V objízdné trase je **hlavní kapacitní problém v úseku ulice 17. Listopadu a to od křižovatky u Slovanu** (tedy křižovatka silnice I/11 ul. 17. listopadu se silnicí II/479 ul. Opavskou z níž se převádí objížděna) až **po křižovatku sil. I/11 ul. Rudná se sil. I/47 ul. Klimkovická**, tedy v úseku, který je součástí i projektantem navržené objížděny. V tomto úseku je k dispozici pro každý směr jízdy po jednom jízdním pruhu (uprostřed s tramvajovou dráhou v úrovni vozovky, tedy s případnou možností využití pro objíždění). Komunikaci lze uvést jako typ MST 17/50. Úrovně intenzity ve špičkové hodině se pohybuje okolo 1 200 vozidel (dle ČSN 73 6110 při UKD D) na pruh (tedy i na pruh ve směru objížděny). Naměřená špičková hodinová intenzita zde byla v roce 2010 v jednom směru (směru objížděny) okolo 950 vozidel, což by při navedení zmíněných 2 250 vozidel jednoznačně přivodilo v daném úseku každodenní trvalý dopravní kolaps. Vzhledem k tomu jsou řidiči vozidel užívány jiné trasy (Bílovecká, Trasa F) které reprezentují objemy na objížděnce v daném úseku v intenzitě cca 950 + 500 vozidel, **což zde vytváří „pouze“ lokální kongesce.**

V zájmu zlepšení průjezdnosti města, zkrácení kolon vozidel, alespoň částečnému zrychlení provozu a z hlediska bezpečnosti silničního provozu byla provedena následující opatření:

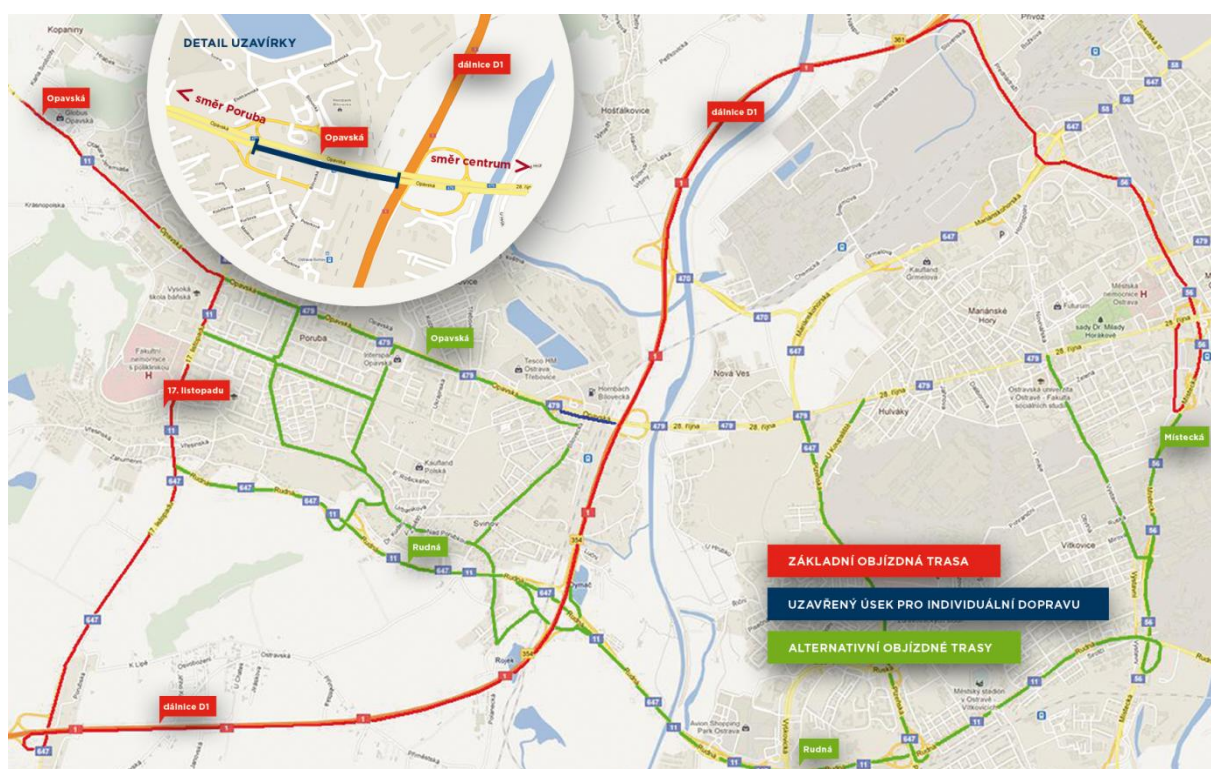
- osazení provizorní světelné signalizace na křižovatce ulic Nad Porubkou – Francouzská, na křižovatce ul. Bílovecká – rampa MÚK Svinov
- změna přednosti v jízdě na křižovatce Nad Porubkou – rampa F k ul. Rudné
- změna přednosti v jízdě na křiž. Polanecká x rampa z dálnice
- zúžení provozu do jednoho jízdního pruhu na ul. Rudné před napojením rampy F z důvodu plynulého napojení vozidel z alternativní objízdné trasy
- úprava signálních plánů na některých stávajících křižovatkách
- osazení provizorní světelné signalizace na přechodu pro chodce k tramvajové zastávce „Vodárna“ ve směru na Porubu
- dodatečně bylo provedeno osazení provizorní světelné signalizace na nově zřízeném přechodu pro chodce na ul. Bílovecké v prostoru stavby (bezpečné převedení chodců ze Svinovských mostů na autobusové stanoviště pod mosty).

Zde nezbývá než připomenout absenci již léta připravované a diskutované stavby „severního spoje“, tedy komunikace propojující severní část Poruby (Pustkovec, Martinov) přes dálnici D1 do centra města, která by přenesla potřebné dopravní zátěže vyplývající z uzavírky zmíněné části Svinovských mostů.

Pro porovnání obou objízdných tras, tedy trasy stanovené v projektu viz obrázek 3 a trasy po ulicích Rudná a Plzeňská lze uvést teoretické rozdíly ve spotřebě pohonných hmot za jeden pracovní den a ztráty času (při užití trasy dle projektu 80% vozidly):

- spotřeba pohonných hmot cca 400 l u osobních vozidel a 350 l u vozidel těžkých (nákladních),
- časová ztráta cca 10 minut pro jedno vozidlo.

V opačném směru (**tedy rekonstrukce severního mostu**) nejsou pro danou stavbu předpokládány rozsáhlejší uzavírky. V současné době probíhá příprava organizace dopravy. Je opět zpracováván model zatížení komunikační sítě pro různé alternativy omezení provozu. Na základě výsledků a doporučení bude zpracován návrh změn organizace dopravy v dotčené oblasti.



Obr. 3 Schéma objízdných tras po dobu uzavírky silničního mostu směr do centra Ostravy

Komunikace	Intenzita ve špičkové hodině jeden směr včetně objížďky	Mezní kapacity jízdy pásu se 2 jízdními pruhy voz/hod	Poznámka
Sil.I/11 ul. Rudná	$1\ 950 + 2\ 250 = 4\ 200$	4 200	25% těž. voz.
Sil. I/58 ul. Plzeňská	$1\ 350 + 2\ 250 = 3\ 600$	4 200	25% těž. voz.

Tab. 2 Porovnání špičkových intenzit a mezních hodnot kapacit komunikací v trase objížďky

Zdroje:

www. Statutární město Ostrava.cz