

#### TÉMA č. 4

## ÚZEMNÍ A PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ – UTVÁŘENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

### (příspěvek za Ostravu)

Ostravské komunikace, a.s. je na základě smlouvy se SMO pověřena správou vybraných MK na území města Ostravy. Jedná se především o MK I. a II. třídy, kde je vedena veřejná doprava. Jenom pro úplnost, jedná se cca o 155 km cest.

Na hospodaření s tímto majetkem, na opravy a údržbu MK, jsou OK přiděleny finanční prostředky z rozpočtu SMO pro každý kalendářní rok v objemu cca 40 mil. Kč bez DPH na běžnou údržbu a 60 mil. Kč na účelové opravy bez DPH. Práce zimní údržby v tomto nejsou zahrnuty.

Zadávání a realizace prací běžné údržby jsou standardní činnosti, které vycházejí z každodenních požadavků a dále ze zjištění z pravidelných prohlídek, které se týkají hospodaření s vozovkou tak, aby byla v co největší míře zajištěna bezpečnost ve schůdnosti a sjízdnosti komunikací vč. jejich součástí a příslušenství.

Tak trochu jinou kapitolou jsou práce souvislé údržby vyžadující ze strany správce zajištění komplexního řešení stavebně technického stavu MK.

Na základě pravidelných měsíčních prohlídek komunikací, kde postupujeme v souladu s ustanovením § 6, Vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, neboť jsme názoru, že námi spravovaná komunikační síť je širšího dopravního významu, který je možno postavit na roveň silnic III. třídy, na které se vyhláška vztahuje.

Záznamy o stavu MK jsou evidovány a pravidelně vyhodnocovány. Na základě vyhodnocení jsou stanoveny, jak místa pro realizaci běžné údržby, tak úseky cest spadající do prací souvislé údržby.

Na úsecích komunikací pro souvislou údržbu objednávat u akreditované zkušební laboratoře provedení diagnostiky s vyhodnocením stavebně – technického stavu dle příslušných TP a se stanovením návrhu opravy.

Výsledky diagnostiky jsou podkladem pro zadání PD opravy komunikace. Z velké části se jedná o práce spadající svým charakterem do výměny či opravy vozovkového souvrství. Pokud nastane situace, že v opravovaném úseku se nacházejí stavby jiného správce, ve většině případů se jedná o výškové úpravy přilehlých chodníků či nástupišť, tak zajišťujeme PD i pro tyto objekty. Při samotné opravě pak práce vzájemně koordinujeme.

Při zpracování PD jsou svolávány výrobní výbory s účastí zástupce Policie, městských obvodů a odd. dopravního inženýrství společnosti Ostravské komunikace, a.s., kde jsou do PD včleňovány další požadavky vztahující se k současné legislativě v návaznosti na bezpečnost a plynulost silničního provozu. Obsahem PD je i nový výkres (návrh) trvalého dopravního značení.

Současně probíhá dotazovací řízení na správce vodohospodářských sítí, zda-li nebude nutná jejich oprava. V mnoha případech je oprava VH sítí nutná, případně oprava vozovky je realizována se vzájemnou součinností. Stejnou součinnost uplatňujeme i při navazujících stavbách městské dráhy tam, kde je při opravě MK dotčeno drážní těleso.

Po odevzdání PD začíná proces zajištění financování stavby a následného výběrového řízení na zhotovitele stavebních prací, pokud stavebním podnikatelem není přímo naše organizace.

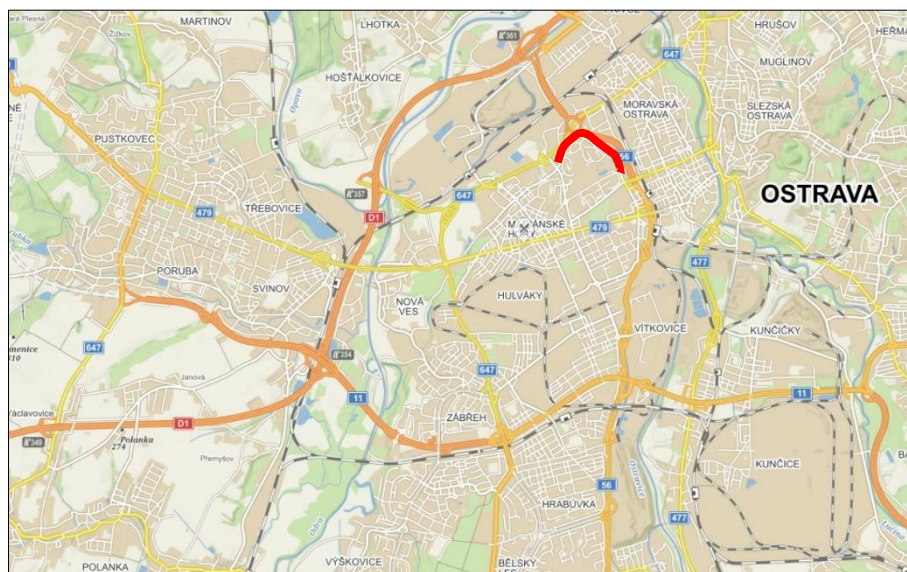
Procesně je možno říci, že od vyhodnocení vozovky určené k opravě až do zahájení samotné realizace uběhne zhruba roční období, za předpokladu, že stavbu je možno pokrýt v požadovaném období z rozpočtu SMO.

Závěrem tohoto oddílu je nutno podotknout, že největším problémem pro realizaci souvislé údržby je blokáce ze strany VH sítí. Tato podzemní zařízení jsou mnohdy na hranici životnosti a jelikož jejich správce nedisponuje dostatečnými finančními prostředky, tak se jejich financování překlápí na SMO případně žádají o pokrytí opravy z důlních škod. Toto je pak veskrze dlouhotrvající proces.

Nevyhýbáme se však ani takovým úpravám vozovky vyžadujícím nové dopravní uspořádání, kde jsou již zohledněny budoucí dopravní priority a zátěže a jejichž provedení předchází legislativní řízení, neboť se v tomto případě neobejdeme bez územních a stavebních řízení a případně i majetkoprávních vypořádání, které celý proces přípravy stavby prodlužují. Pro tyto případy je nutná co nejlepší koordinovanost prací všech správců jednotlivých stavebních objektů.

### **Souvislá údržba ul. Hornopolní**

Jako příklad je možno uvést souvislou údržbu MH Hornopolní v MOb Moravská Ostrava a Přívoz (viz obrázek č. 1) z roku 2016, kterou jsme zajišťovali a kde původním zadáním byla obnova vozovkového souvrství vč. zastavovacích míst pro MHD. Ze stavebního hlediska se jednalo o komunikaci se dvěma jízdními pruhy v každém směru jízdy, fyzicky nerozdělenou, s provozem MHD (autobusy a trolejbusy).



Obr. 1 – Poloha rekonstruované MK Hornopolní na území města

Ze strany vlastníka komunikace však přišel následně požadavek na vytvoření parkovacích stání v pravém jízdním pruhu. MOb zároveň v této oblasti připravoval rekonstrukci chodníků a nástupišť AZ, jejíž součástí bylo i vložení stavebně řešených ochranných ostrůvků místo ostrůvků ze City blocku (viz obrázek č. 2). Dále dle schválené dokumentace „Plán udržitelné městské mobility pro město Ostrava“ z roku 2015 bylo v ul. Hornopolní navrženo snížení počtu jízdních pruhů a vytvoření vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Bonusem bylo připojení se společností OVaK, a.s. s výměnou VH sítí v části stavby. Na informační schůzce bylo dohodnuto o koordinaci všech staveb. Koordinační schůzka dále ukázala, že je nutno provedení posunu trolejové stopy, neboť pravý jízdni pruh, bude trvale určen pro parkování vozidel a ostatní uživatelé vozovky budou odkloněni do pruhu levého.



Obr. 2 – Původní ostrůvky z betonové stavebnice City Bloc šířky 1,5 m

Vzájemně byla přerozdělena PD a zajištěno její dopracování.

Na realizaci se spolu podílely OK, a.s., DPO a.s., OVaK a.s., MOb Moravská Ostrava a Přívoz a zhotovitel živičných prací.

Jednalo se o délku komunikace v cca 2 km úseku za 20,7 mil. Kč. Veřejnosti tak byla předána do užívání komunikace zohledňující nároky na dopravní význam této komunikační propojky s uplatněním současných požadavků na bezpečnost všech účastníků silničního provozu vč. cyklistů, neboť součástí trvalého DZ byly i vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, resp. piktogramové koridory pro cyklisty v obou směrech jízdy.



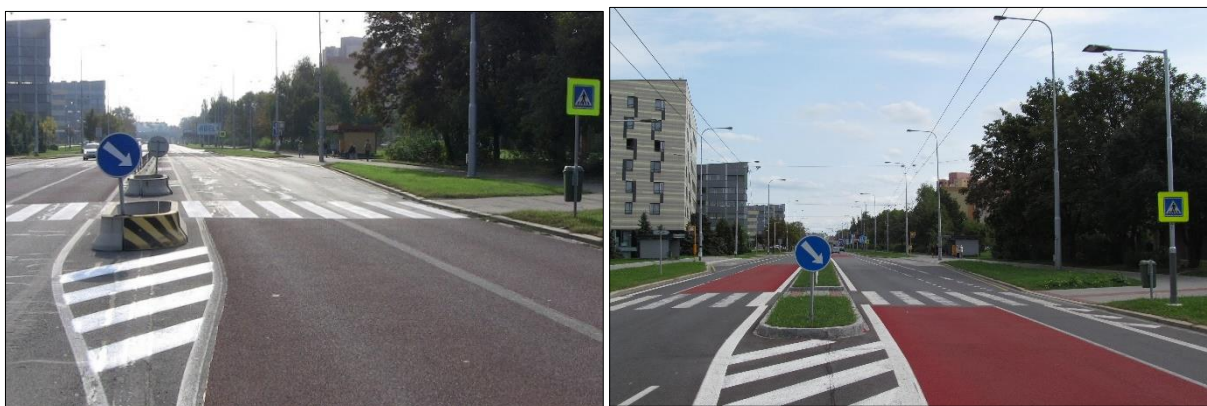
Obr. 3 – Rekonstruovaný úsek se zálivem pro vozidla MHD



Obr. 4 – Rekonstruovaný úsek v oblouku bez cyklistické infrastruktury



Obr. 5 – Srovnání stavu „před“ a „po“ směr ul. Novinářská



Obr. 6 – Srovnání stavu „před“ a „po“ směr ul. Varenská

Zpracovali: Marie Fojtíková, vedoucí oddělení správy majetku OK, a.s.  
Josef Laža, oddělení dopravního inženýrství OK, a.s.