

KONCEPCE OBNOVY A MODERNIZACE SÍTĚ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ V OBCI TROUBKY V LETECH 2014-2020.

1. Úvod

1.1 Předmět řešení

Zpracovaná koncepce vyjadřuje zájmy Obce Troubky v oblasti dalšího rozvoje místní silniční sítě do roku 2020. Tento koncepční materiál je zpracován na základě ukončení platnosti „Koncepce“ schválené Zastupitelstvem obce v roce 2007, včetně její úpravy provedené v roce 2008, dále se opírá o schválenou a platnou územně plánovací dokumentaci, pasport místních komunikací zpracovaný v letech 2010-2011 společností Geometra Opava a v neposlední řadě z přehledu o stavu dosud neopravených či nerekonstruovaných místních komunikací.

Cílem nové „Koncepce“ je stanovení dalšího postupu při rozvoji místní silniční sítě. Dokument bude také sloužit pro uplatňování zájmů obce ve vlastní rozhodovací činnosti, při správě a rozvoji silniční sítě ve vlastnictví obce, v úzké koordinaci při uplatňování cílů obce vzhledem k silničním správním orgánům kraje. Současně je také podkladovým materiálem pro aktivní získávání podpory ve prospěch zájmů obce.

1.2 Výchozí podklady

Jako základní výchozí podklady byly použity:

- Koncepce obnovy a modernizace sítě místních komunikací v letech 2007-2009, s výhledem do roku 2013,
- Územní plán sídelního útvaru Troubky,
- Pasport místních komunikací, dopravního značení a kanalizačních vpustí v obci Troubky,
- Přehled místních komunikací určených k opravám a rekonstrukcím.

2. Vymezení páteřní silniční sítě obce

V rámci schváleného územního plánu je řešena problematika místní silniční sítě. Místní komunikace jsou v tomto materiálu navrženy jako místní obslužné (funkční třídy C2 až C3) a v případě velmi malé dopravní funkce rovněž jako nemotoristické – zklidněné (ve funkční třídě D1 – obytné zóny).

Dle tohoto dokumentu jsou jako místní obslužné komunikace (páteřní místní komunikace) vedeny následující:

1. průtah obcí přes ulici Dědina – krajská komunikace II/434,
2. průtah obcí přes ulici Vlkošská – krajská komunikace III/4348,
3. místní komunikace Nová čtvrť,
4. místní komunikace Svárov,
5. místní komunikace Záhumení – Chobotov,
6. místní komunikace Nová čtvrť III. - Zahradní – Pusty,
7. místní komunikace Dědina (u kulturního domu) – K Záložně – vyústění na Vlkošskou,
8. místní komunikace Vrbí,
9. místní komunikace Nová ulice (část) – Na Dolách,
10. místní komunikace Sportovní,
11. místní komunikace Za Váhou – Loučka I.
12. místní komunikace Roketská,

13. místní komunikace Sadová (část – po areál drůbežáren),
14. místní komunikace Kout (část – po „prádelnickou“ uličku).

Mezi komunikace s velmi malou dopravní funkcí byly v tomto materiálu zařazeny:

1. místní komunikace Kout (od vyústění s komunikací II/434 po „prádelňáckou“ uličku a s propojením na místní komunikaci na Nové čtvrti),
2. místní komunikace Nová čtvrť II.,
3. místní komunikace Dědina (za kostelem a podél parku),
4. místní komunikace Záhumení II.
5. místní komunikace U Dvora,
6. místní komunikace U Dvora II.,
7. místní komunikace Vrbí III.,
8. místní komunikace Vrbí II.,
9. místní komunikace Nová ulice (část – od křižovatky s Vrbím po křižovatku v Dědině),
10. místní komunikace Kozlovská,
11. místní komunikace Krátká,
12. místní komunikace Příčná,
13. místní komunikace Loučka II.,
14. místní komunikace Loučka III.,
15. místní komunikace Loučka IV.,
16. místní komunikace Jubilejní,
17. místní komunikace Zárub.

V rámci tohoto dokumentu jsou samozřejmě navrženy také komunikace čistě účelové, a to pro provoz zemědělské techniky. Mezi ně patří část ulice Sadová (od křižovatky se Zárubem po křižovatku u areálu mysliveckého sdružení).

V územním plánu jsou také navrženy nové komunikace jako je v ulici Ztracená, propojení ulic Vrbí II. a Nové ulice a propojení ulic a Za Váhou – Nová ulice. V návrhu jsou s ohledem na plánovanou výstavbu obchvatu navrženy také nové autobusové zastávky, a to v lokalitě Na Dolách a za Novou čtvrtí.

Tyto návrhy však příliš nevycházely z reálné situace komunikací naší obce. Zároveň pak byly již při prvotní obnově místní silniční sítě po povodni tyto stavěny zcela jinak. V roce 1998 byly opraveny a zrekonstruovány komunikace v Dědině a ve všech částech Nové čtvrti, které však dle návrhu Změn a doplňků č. 1 ÚpnSÚ Troubky netvořily z větší části základní páteřní síť místních komunikací, tj. nemusely být budovány jako široké obousměrné místní komunikace. Při realizaci těchto stavebních akcí bylo více přihlíženo k reálné situaci v dané lokalitě (situování inženýrských sítí, zástavba v podstatě nezasažená demolicemi), šířkovým možnostem komunikace a celkovému urbanistickému charakteru lokality. I v dalších letech se komunikace opravovaly a rekonstruovaly v obdobném duchu.

Po více jak 15 letech od zahájení oprav a rekonstrukcí místních komunikací se však mnohé změnilo. V mnohých povodní nejvíce zasažených ulicích je dokončena bytová výstavba nebo jsou jen ojediněle volné nezastavěné pozemky, inženýrské sítě jsou uloženy v zemi a těmito ulicím v zásadě chybí pouze dobré dopravní napojení na již zrekonstruované místní komunikace. V této koncepci jsou tedy nově navrženy páteřní komunikace místní silniční sítě, přičemž je však zohledňována celostátně podporovaná koncepce zklidňování dopravy v městech a obcích ČR, tj. i u navržených páteřních komunikací se bude jednat o komunikace šířkově zúžené se zpomalovacími opatřeními.

Síť místních komunikací v obci je navržena takto:

1. **páteřní spojovací komunikace** - napojují místní komunikace na síť krajských komunikací a jsou významnými spojnicemi mezi jednotlivými částmi obce,
2. **páteřní propojovací komunikace** - propojují síť páteřních spojovacích komunikací s jednotlivými částmi obce,
3. **významné obslužné komunikace** - jedná se o komunikace obslužného charakteru, které zajišťují přístup k dané lokalitě, ale s ohledem na význam a počet objektů nacházejících se zde, jsou pro obec dopravně důležité,
4. **komunikace menšího dopravního významu** - jedná se o komunikace, které zajišťují dopravní přístup do jednotlivých ulic v obci a nenachází se v nich žádný významný objekt veřejného charakteru,
5. **chodníky, cyklistické a pěší stezky.**

Přehled komunikací zařazených do jednotlivých kategorií:

1. páteřní spojovací komunikace

- MK Nová čtvrť,
- MK Záhumení – Chobotov,
- MK Dědina – K Záložně – Vlkošská,
- MK Nová ulice – Na Dolách,
- MK Za Váhou – Příčná (část) – Loučka I.

2. páteřní propojovací komunikace

- MK Svárov – U Dvora (část),
- MK Nová čtvrť III. - Zahradní – Pusty,
- MK Vrbí III. - Sportovní,
- MK Vrbí,
- MK Dědina (za kostelem).

3. významné obslužné komunikace

- MK Roketská,
- MK Nová čtvrť II.,
- MK Kout,
- MK Příčná,
- MK Krátká,
- MK Sadová I. (část u hřbitova po křižovatku se Zárubem),
- MK Sadová II. (část od křižovatky s Roketskou po areál mysliveckého sdružení),
- MK Zárub
- MK U Hřiště
- MK Trávník – přístupová komunikace k ČOV Troubky a k bytové zástavbě ve stejné oblasti.

4. komunikace menšího dopravního významu

- MK U Dvora (část),
- MK U Dvora II.,
- MK Záhumení II.,
- MK Jubilejní,
- MK Kozlovská,
- MK Loučka II.,
- MK Loučka III.,
- MK Loučka IV.,
- MK Vrbí II..

Kategorie č. 5 – chodníky, cyklistické a pěší stezky, není v této koncepci blíže rozváděna.

3. Záměry modernizace místní silniční sítě

V rámci narůstajícího počtu především osobních automobilů (v rodinách jsou mnohdy i dva automobily) za poslední roky vyvstává akutní potřeba urychleně dokončit rekonstrukce a modernizace silnic na území obce.

Celková délka místní silniční sítě je dle pasportu místních komunikací (včetně chodníků v obci) takřka 15,5 kilometru. Zásadní opravy a modernizace komunikací zbývají provést asi na 1 kilometru místních komunikací. K tomu je pak nutné přičíst záměr vybudování nových chodníků v ulicích Dědina (podél krajské komunikace), Vlkošská (rovněž podél krajské komunikace) a krátké prodloužení chodníku na Nové čtvrti. U většiny chodníků pak bude nutné provést postupnou výměnu dlažeb, případně provést i opravu jednotlivých podkladových vrstev.

Nový návrh postupné rekonstrukce místních komunikací do roku 2020 řeší dokončení oprav a modernizace místní silniční sítě. Realizace pak bude závislá na finančních možnostech obecního rozpočtu a případných dalších zdrojích, tj. dotačních titulech.

3. Projekt obnovy a modernizace místní silniční sítě po roce 2013 s výhledem do roku 2020 financovaný z rozpočtu obce

Komunikace navržené ve výhledu oprav a rekonstrukcí od roku 2013:

MK Sadová I. (od křižovatky s krajskou komunikací po křižovatku s ulicí Zárub),
MK Krátká,
MK Záhumení II.,
MK Vrbí II.,
MK Vrbí III. (část)
MK Jubilejní,
MK U Hřiště + parkoviště

4. Závěr

Místní komunikace v obci jsou v současnosti přibližně z 90 % zrekonstruovány a opraveny a tyto jsou ve velmi dobrém stavu, jen s ojedinělými drobnými závadami nebránícími bezproblémovému provozu na těchto komunikacích. Stav dosud neopravených komunikací je však většinou nevyhovující – komunikace mají špatné technické parametry, špatnou kvalitu vozovek a značné množství dalších dopravních závad.

Na úroveň místních komunikací jsou v dnešní době kladeny značné nároky jak po stránce dopravní, tak i technicko - kvalitativní a bezpečnostní. Po stránce dopravní jsou kladeny vysoké nároky hlavně na přehlednost, po stránce stavební mimo jiné na dostatečnou únosnost, stálost konstrukce a dlouhodobě dobré vlastnosti povrchu vozovky. Po stránce bezpečnostní se především dbá na umístění zpomalovacích opatření, zúžení komunikace – čili na celkové zklidnění dopravního provozu na těchto komunikacích.

Na základě dobře známých skutečností je možno konstatovat, že realizace těchto stavebních akcí je sice mimořádně finančně náročná, ovšem ve svém důsledku přináší celkové kvalitativní zlepšení okolního prostředí v místě rekonstruované komunikace (upravené vjezdy, okrasné trávníky a další zeleň u komunikací apod.).

Přílohy:

Přehled místních komunikací určených k opravám a rekonstrukcím.