

PRVOTNÍ HODNOCENÍ ZÁMĚRU

k technicko-ekonomické studii

„I/57 obchvat Kunína a Šenova u Nového Jičína" TES + ZP, bez BIM“

(Náležitosti prvotního hodnocení záměru odpovídají zákonu č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích a vyhlášce č. 104/1997 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích)

OBSAH:

PŘÍLOHY	2
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1 Stavba	3
1.2 Objednatel	3
1.3 Zhotovitel	3
2. ÚVOD	4
2.1 Popis stavby	4
2.2 Podklady	6
3. PRVOTNÍ HODNOCENÍ ZÁMĚRU	6
A. Rozbor stávajícího stavu sítě pozemních komunikací v území, ve kterém má být záměr uskutečněn, bezpečnosti silničního provozu na ní, jejich nedostatků a dalšího vývoje úrovně bezpečnosti silničního provozu v případě neuskutečnění záměru	6
B. Stanovení cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu na síti pozemních komunikací v území, ve kterém má být záměr uskutečněn	7
C. Vymezení způsobů dosažení stanovených cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu a posouzení jejich předpokládaných dopadů na bezpečnost silničního provozu	7
D. Srovnání nákladů a přínosů jednotlivých způsobů dosažení stanovených cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu	11
9. ZÁVĚR	12

PŘÍLOHY

1. DOPRAVNÍ INTENZITY
2. PŘEHLED DOPRAVNÍCH NEHOD

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby:	I/57 obchvat Kunína a Šenova u Nového Jičína" TES + ZP, bez BIM
Místo stavby:	kraj Moravskoslezský, okres Nový Jičín
Katastrální území:	Kunín, Šenov u Nového Jičína
Druh stavby:	dopravní, novostavba

1.2 Objednatel

Název, adresa:	Ředitelství silnic a dálnic s. p. Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4 IČO 65993390
----------------	--

1.3 Zhotovitel

	SHB, akciová společnost Masná 1493/8, 702 00 Ostrava IČ 25 32 43 65
Řešitelský tým:	Ing. Lukáš Boháčik

2. ÚVOD

Prvotní hodnocení záměru je zpracováno jako součást technicko-ekonomické studie stavby „I/57 obchvat Kunína a Šenova u Nového Jičína“ v souladu s § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Účelem prvotního hodnocení záměru je posouzení vlivu navrhované stavby na bezpečnost silničního provozu v dotčeném území a ověření, zda navržené řešení přispívá ke zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu na stávající síti pozemních komunikací. Součástí hodnocení je rovněž posouzení stávajícího stavu dopravní infrastruktury, identifikace bezpečnostních rizik a nedostatků, stanovení cílů z hlediska bezpečnosti silničního provozu a vyhodnocení předpokládaných přínosů navrhovaného záměru.

Hodnocení vychází z dostupných dopravních, technických, bezpečnostních a územně-plánovacích podkladů, zejména z technicko-ekonomické studie, dopravních průzkumů, výsledků Celostátního sčítání dopravy, údajů o dopravní nehodovosti a z prognóz budoucího dopravního zatížení. Posouzení je provedeno s ohledem na stávající stav komunikační sítě i na předpokládaný vývoj dopravních vztahů v případě realizace i nerealizace navrhovaného záměru.

Cílem prvotního hodnocení záměru je prokázat, že navrhovaná stavba představuje z hlediska bezpečnosti silničního provozu vhodné a účelné řešení, které přispěje ke snížení rizika vzniku dopravních nehod, ke zvýšení plynulosti dopravy, ke zlepšení podmínek pro všechny účastníky silničního provozu a k omezení negativních dopadů dopravy na obyvatelstvo v dotčeném území.

2.1 Popis stavby

Předmětem záměru je novostavba přeložky silnice I/57, která bude plnit funkci obchvatu obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína. Navrhovaná stavba je situována v Moravskoslezském kraji, v okrese Nový Jičín, na katastrálních územích Kunín a Šenov u Nového Jičína.

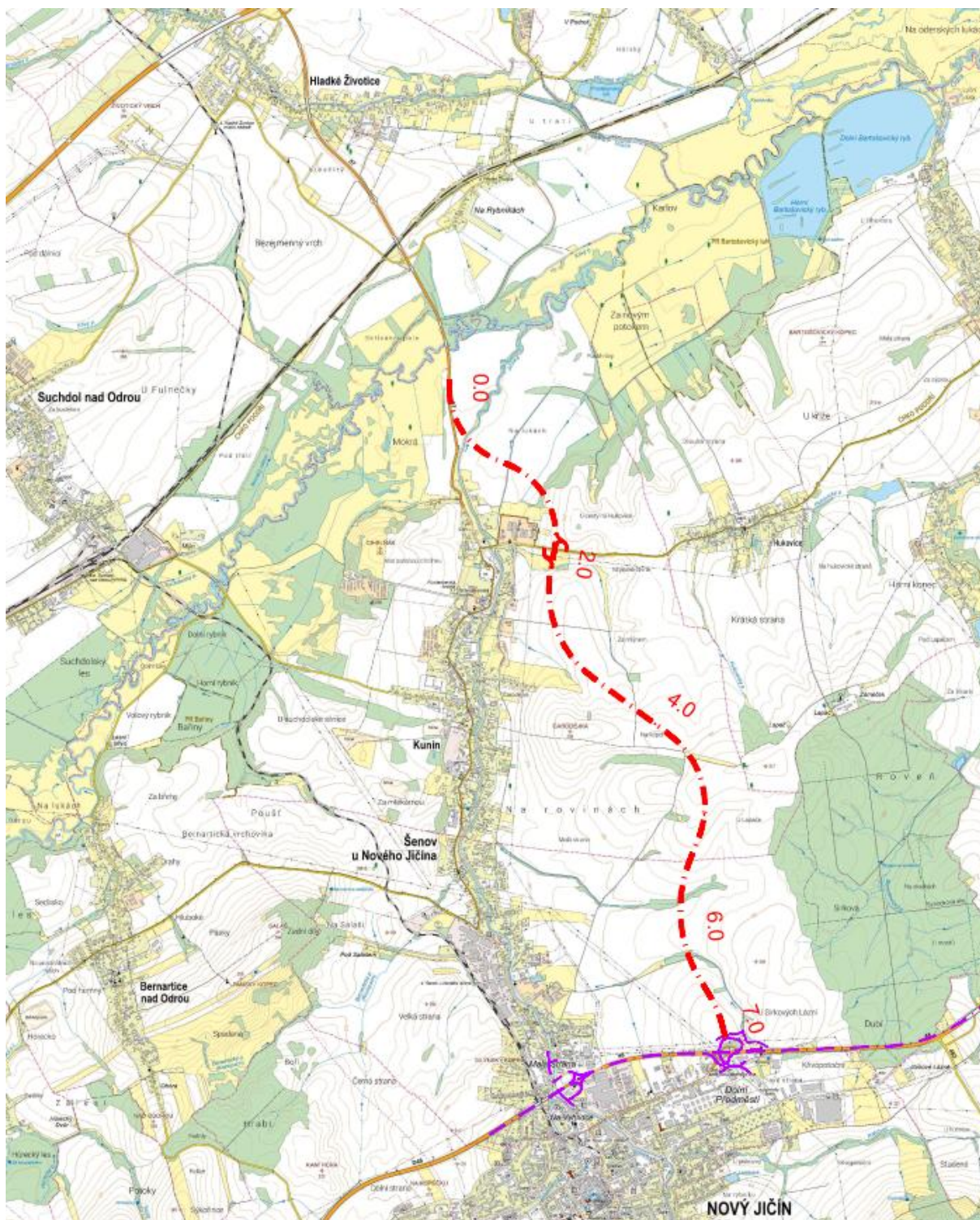
Stávající silnice I/57 prochází zastavěným územím obou obcí a zajišťuje významnou regionální i tranzitní dopravní vazbu mezi Novým Jičínem, Kunínem a navazujícím územím ve směru na Fulnek a Opavu. Průtah komunikace zastavěným územím je zatížen vysokými intenzitami dopravy, včetně významného podílu těžké nákladní dopravy, což negativně ovlivňuje bezpečnost a plynulost silničního provozu i kvalitu života obyvatel přilehlé zástavby.

Navrhovaná přeložka silnice I/57 je vedena východně od zastavěného území Kunína a Šenova u Nového Jičína. Celková délka hlavní trasy činí přibližně 7,1 km. Komunikace je navržena jako dvoupruhová směrově nerozdělená silnice kategorie S 9,5/90. Trasa začíná severně od obce Kunín napojením na stávající silnici I/57 a dále pokračuje jižním směrem volnou krajinou východně od zastavěného území Kunína a Šenova u Nového Jičína. V jižní části řešeného území je přeložka ukončena napojením na dálnici D48 prostřednictvím nově navržené mimoúrovňové křižovatky v prostoru východně od Nového Jičína.

Součástí stavby je nová mimoúrovňová křižovatka Kunín zajišťující napojení přeložky I/57 na silnici III/46428 mezi Kunínem a Hukovicemi. V rámci stavby budou provedeny nezbytné úpravy a přeložky komunikací pro obsluhu jednotlivých pozemků, přeložky inženýrských sítí, odvodnění komunikace a vegetační úpravy.

Významnou součástí stavby jsou mostní objekty. Na trase je navrženo celkem devět mostních objektů, které zajišťují překonání vodních toků, místních a účelových komunikací. Nejvýznamnějším objektem je estakáda převádějící trasu silnice I/57 přes záplavové území řek Odry a Jičínky.

Hlavním účelem stavby je převedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území Kunína a Šenova u Nového Jičína, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení plynulosti dopravy na silnici I/57 a snížení negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo a životní prostředí v dotčených obcích.



2.2 Podklady

- I/57 obchvat Kunína a Šenova u Nového Jičína" TES + ZP, bez BIM
- Mapové portály (www.mapy.com)
- Silniční a dálniční síť ČR (<https://geoportal.rsd.cz>)
- Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz>)

3. PRVOTNÍ HODNOCENÍ ZÁMĚRU

A. Rozbor stávajícího stavu sítě pozemních komunikací v území, ve kterém má být záměr uskutečněn, bezpečnosti silničního provozu na ní, jejich nedostatků a dalšího vývoje úrovně bezpečnosti silničního provozu v případě neuskutečnění záměru

Řešené území se nachází v Moravskoslezském kraji v prostoru obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína. Dopravní obsluhu území zajišťuje především silnice I/57, která představuje významnou regionální komunikaci propojující Nový Jičín s oblastí Fulneku, Opavy a dále se silniční sítí vyššího významu. V jižní části území je silnice I/57 napojena na dálnici D48 prostřednictvím stávající silniční sítě.

Stávající silnice I/57 je vedena přímo zastavěným územím obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína, kde plní současně funkci tranzitní i obslužné komunikace. Na průtahu obcemi dochází ke střetu tranzitní, místní, pěší a cyklistické dopravy. Komunikace je lemována obytnou zástavbou, objekty občanské vybavenosti, autobusovými zastávkami a četnými sjezdy na přilehlé nemovitosti. V důsledku toho vzniká vysoký počet konfliktních bodů, které negativně ovlivňují bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Dle výsledků Celostátního sčítání dopravy a zpracovaného dopravního modelu dosahují intenzity dopravy na průtahu silnice I/57 hodnot přesahujících 13 000 vozidel za 24 hodin, přičemž významný podíl tvoří nákladní doprava. Silnice tak dlouhodobě přenáší dopravní zatížení, které je vzhledem k jejímu vedení zastavěným územím z hlediska bezpečnosti silničního provozu i kvality života obyvatel nevyhovující.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu představují nejvýznamnější rizika zejména průjezdy vozidel zastavěným územím, vysoká intenzita tranzitní dopravy, podíl těžkých nákladních vozidel, četná úrovněová křižení, napojení místních komunikací a sjezdů a pohyb zranitelných účastníků silničního provozu. Přítomnost tranzitní dopravy v intravilánu obcí zvyšuje pravděpodobnost vzniku dopravních nehod a současně zhoršuje podmínky pro bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

Dopravní model zpracovaný pro potřeby technicko-ekonomické studie potvrzuje pokračující dopravní význam silnice I/57 i v budoucím období. Prognóza intenzit dopravy do roku 2040 předpokládá další růst dopravních výkonů, zejména v segmentu osobní a nákladní dopravy. V případě nerealizace navrhovaného obchvatu bude veškerý nárůst dopravy nadále veden stávajícím průtahem obcemi Kunín a Šenov u Nového Jičína.

Bez realizace záměru lze očekávat další zhoršování provozních podmínek na stávající silnici I/57, prodlužování zdržení na průtahu obcemi, zvyšování počtu konfliktních situací mezi jednotlivými skupinami účastníků provozu a růst bezpečnostních rizik. Současně bude docházet k dalšímu zatěžování obytného prostředí hlukem, emisemi a vibracemi vyvolanými

zejména tranzitní nákladní dopravou. Stávající stav dopravní infrastruktury proto nelze z dlouhodobého hlediska považovat za vyhovující.

B. Stanovení cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu na síti pozemních komunikací v území, ve kterém má být záměr uskutečněn

Hlavním cílem navrhovaného záměru je zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu na silnici I/57 a na navazující síti pozemních komunikací v území obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína. Záměr reaguje na současný nevyhovující stav, kdy je významná část tranzitní dopravy vedena zastavěným územím obcí a dochází zde ke kumulaci dopravních konfliktů mezi tranzitní, místní, pěší a cyklistickou dopravou.

Realizací přeložky silnice I/57 je sledováno zejména převedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území obcí, čímž dojde ke snížení intenzity dopravy na stávajícím průtahu a omezení počtu konfliktních míst v prostoru obytné zástavby. Současně bude dosaženo oddělení tranzitní a místní dopravy, což povede ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Dalším cílem záměru je vytvoření komunikace odpovídající současným požadavkům na bezpečné uspořádání silniční infrastruktury. Nová trasa bude navržena s odpovídajícími směrovými a výškovými parametry, přehledným vedením trasy, omezeným počtem připojení a s minimalizací kolizních bodů. Tím budou vytvořeny podmínky pro bezpečný a plynulý provoz při zachování požadované úrovně dopravní obslužnosti území.

Významným cílem je rovněž zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména chodců a cyklistů. Odvedením části dopravy mimo zastavěné území dojde ke zlepšení podmínek pro jejich pohyb a ke snížení rizika střetu s motorovou dopravou na stávajícím průtahu obcemi.

Mezi další cíle záměru patří zvýšení plynulosti dopravy, zkrácení cestovních dob, snížení provozních zdržení a vytvoření kapacitně vyhovujícího propojení silnice I/57 s dálnicí D48. Současně bude dosaženo snížení negativních dopadů dopravy na okolní obytnou zástavbu, zejména z hlediska hluku, emisí a vibrací způsobovaných intenzivní tranzitní dopravou.

Navrhovaný záměr tak vytváří předpoklady pro dlouhodobé zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení dopravních podmínek v řešeném území a zajištění odpovídající úrovně dopravní infrastruktury pro očekávaný budoucí vývoj dopravních vztahů.

C. Vymezení způsobů dosažení stanovených cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu a posouzení jejich předpokládaných dopadů na bezpečnost silničního provozu

C.a Převažující povaha dopravy, charakter provozu na řešeném úseku, respektive v řešené oblasti stavbou ovlivněné

Převažující složku dopravního proudu tvoří individuální automobilová doprava. Významný podíl na celkovém dopravním zatížení však představuje také nákladní doprava, včetně těžkých nákladních vozidel a kamionů, která využívá silnici I/57 jako spojení mezi dálnicí D48 a severní částí regionu. Charakter dopravy je proto smíšený, s výrazným zastoupením tranzitních dopravních vztahů.

C.b) Celková intenzita dopravy a podíl nákladní dopravy nad 3,5 tuny, skladba účastníků silničního provozu, včetně zranitelných účastníků silničního provozu, na řešeném úseku

Podle výsledků Celostátního sčítání dopravy a dopravního modelu zpracovaného v rámci technicko-ekonomické studie dosahují intenzity dopravy na stávajícím průtahu silnice I/57 v řešeném území hodnot až 15 tisíc vozidel za 24 hodin. Dlouhodobý vývoj intenzit dopravy potvrzuje trvalý růst dopravního zatížení komunikace, přičemž mezi roky 2000 a 2025 došlo na referenčním sčítacím úseku v Šenově u Nového Jičína k nárůstu intenzit přibližně o 35 %.

Převládající složku dopravního proudu tvoří osobní automobily. Významný podíl však představuje rovněž nákladní doprava, která je tvořena dodávkovými vozidly, středními nákladními vozidly a kamiony. Podíl těžké dopravy na průtahu obcemi se pohybuje přibližně mezi 15 až 20 % z celkového dopravního proudu, což představuje významné zatížení zastavěného území z hlediska bezpečnosti silničního provozu, hluku i emisní zátěže. Součástí dopravního proudu je také pravidelná veřejná linková autobusová doprava zajišťující dopravní obslužnost obcí Kunín, Šenov u Nového Jičína a Nový Jičín. Autobusová doprava využívá stávající průtah silnice I/57 a je obsluhována prostřednictvím zastávek umístěných v zastavěném území.

Z dopravního modelu lze vyčíst, že na stávajícím průtahu silnice I/57 v zastavěném území Kunína a Šenova u Nového Jičína dojde po realizaci obchvatu k výraznému poklesu intenzit dopravy. Ve výhledovém roce 2040 vykazuje nulová varianta na stávající trase hodnoty přibližně 17 tisíc vozidel/24 h, zatímco po realizaci obchvatu klesají intenzity na přibližně 9 tisíc vozidel/24 h v závislosti na konkrétním úseku komunikace. Jedná se tedy o pokles dopravního zatížení přibližně o 40 %, přičemž nejvýznamnější úbytek je patrný u tranzitní nákladní dopravy a kamionové dopravy, která bude nově využívat trasu obchvatu. Převážná část tranzitních dopravních proudů bude převedena mimo zastavěná území obcí, čímž dojde ke snížení počtu konfliktních situací mezi motorovou dopravou a zranitelnými účastníky silničního provozu, ke zvýšení bezpečnosti provozu a ke zlepšení životních podmínek obyvatel v okolí stávajícího průtahu.

C.c) Počty a závažnost dopravních nehod na současné infrastruktuře, která má být nahrazena či obnovena, za období nejméně předchozích 3 let

Pro vyhodnocení bezpečnostní situace na stávající silnici I/57 v řešeném území byl využit přehled dopravních nehod z databáze Centra dopravního výzkumu za období od 1. 4. 2023 do 30. 4. 2026. V hodnoceném úseku bylo za sledované období evidováno celkem 62 dopravních nehod. Při těchto nehodách nedošlo k usmrcení žádné osoby, jedna osoba byla těžce zraněna a 28 osob utrpělo lehká zranění. Celkem 38 nehod bylo evidováno bez zranění osob.

Z hlediska druhu nehod převažovaly srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, kterých bylo zaznamenáno 32, což představuje více než polovinu všech evidovaných nehod. Významný podíl tvořily rovněž srážky s pevnou překážkou 20 nehod. Dále byly evidovány 4 nehody se střetem chodce, 2 srážky s lesní zvěří, 1 srážka se zaparkovaným vozidlem, 1 havárie a 2 nehody jiného charakteru.

Analýza hlavních příčin nehod ukazuje, že nejčastější příčinou bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem 14 nehod, dále nevěnování se plně řízení vozidla 9 nehod, bezohledná nebo agresivní jízda 8 nehod a jízda po nesprávné straně vozovky či vjetí do protisměru 6 nehod. Významnou roli sehrávaly rovněž příčiny související s nepřízpůsobením rychlosti dopravně-technickému stavu komunikace.

Z hlediska zavinění bylo 58 z celkových 62 nehod způsobeno řidiči motorových vozidel, což potvrzuje dominantní vliv intenzivního silničního provozu na vznik nehodových událostí v řešeném území.

Za pozornost stojí také skutečnost, že 20 nehod bylo evidováno v prostoru přechodů pro chodce nebo jejich bezprostřední blízkosti. Ve sledovaném období byly zaznamenány 4 nehody se střetem chodce, přičemž všechny souvisely s pohybem zranitelných účastníků silničního provozu v zastavěném území. Výsledky nehodové analýzy potvrzují, že stávající průtah silnice I/57 zastavěným územím Kunína a Šenova u Nového Jičína vykazuje zvýšený výskyt dopravních konfliktů vyplývajících z kombinace vysokých intenzit dopravy, přítomnosti tranzitní nákladní dopravy, četných napojení okolní zástavby a pohybu chodců a cyklistů.

C.d) Předpokládané dopady záměru z hlediska zlepšení parametrů skladebních prvků komunikace rizikových z hlediska nehodovosti a porovnání jednotlivých variant řešení, jsou-li uvažovány, s možným vývojem v případě, že záměr nebude realizován

Realizací přeložky dojde k zásadní změně dopravního uspořádání v řešeném území a k odstranění řady rizikových prvků stávající komunikace, které jsou spojeny s vedením intenzivní tranzitní dopravy zastavěným územím.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu přináší navrhovaná stavba zlepšení zejména v oblasti směrového a výškového vedení trasy, přehlednosti komunikace, omezení počtu kolizních bodů a oddělení tranzitní dopravy od místní dopravy. Nová komunikace je navržena v kategorii S 9,5/90 s parametry odpovídajícími současným návrhovým požadavkům pro silnice I. třídy. Trasa je vedena mimo obytnou zástavbu, čímž dochází k eliminaci četných přímých napojení nemovitostí, místních komunikací a dalších konfliktů typických pro průtah obcí.

Významným bezpečnostním přínosem je převedení značné části tranzitní a nákladní dopravy mimo zastavěná území. Dopravní model prokazuje, že po realizaci stavby dojde k poklesu intenzit dopravy na stávajícím průtahu silnice I/57 přibližně o 40 %, přičemž nejvýznamnější pokles bude zaznamenán u tranzitní nákladní dopravy. Tím dojde ke snížení počtu konfliktních situací mezi motorovou dopravou a zranitelnými účastníky silničního provozu, zejména chodci a cyklisty. Součástí návrhu je také mimoúrovňové řešení klíčových dopravních vazeb, které přispívá ke zvýšení bezpečnosti provozu eliminací kolizních bodů vznikajících na úrovňových křižovatkách.

V rámci technicko-ekonomické studie byla prověřována vybraná varianta trasy, která navazuje na výsledky předchozí územní studie. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu představuje navržené řešení nejvhodnější způsob dosažení stanovených cílů, neboť umožňuje maximální oddělení tranzitní dopravy od zastavěného území a minimalizaci kontaktu s místní dopravou a zranitelnými účastníky provozu.

V případě nerealizace záměru bude veškerá doprava i nadále vedena po stávající silnici I/57 procházející zastavěným územím Kunína a Šenova u Nového Jičína. S ohledem na prognózovaný růst dopravy lze očekávat další zvyšování dopravního zatížení, prodlužování kolon, zvyšování počtu konfliktních situací a růst rizika vzniku dopravních nehod. Současně budou přetrvávat stávající bezpečnostní rizika vyplývající z vysokého podílu tranzitní dopravy, četných napojení okolní zástavby a pohybu chodců a cyklistů v bezprostřední blízkosti silnice I/57. Realizace navrhovaného obchvatu proto představuje významné bezpečnostní opatření, které přispěje ke snížení nehodového potenciálu stávající komunikace, zvýšení plynulosti

dopravy a vytvoření bezpečnějších podmínek pro všechny účastníky silničního provozu v řešeném území.

C.e) Předpokládané cílové hodnoty nehodovosti v jednotlivých variantách řešení, jsou-li uvažovány, a porovnání s možným vývojem v případě, že záměr nebude realizován

Přeložka silnice I/57 je navržena v jedné variantě podle současných technických požadavků pro silnice I. třídy, s odpovídajícími směrovými a výškovými parametry, omezeným počtem napojení a s minimalizací kolizních bodů. Tyto parametry vytvářejí předpoklady pro snížení počtu dopravních nehod, zejména nehod vznikajících při odbočování, připojování vozidel, střetech s chodci a dalších konfliktech typických pro průtahy zastavěným územím.

Lze proto předpokládat, že po realizaci stavby dojde ke snížení celkového nehodového potenciálu v řešeném území, zejména v intravilánu obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína. Nejvýraznější přínosy lze očekávat v oblasti snížení počtu střetů vozidel s chodci, omezení nehod způsobených vysokou intenzitou dopravy a zlepšení podmínek pro bezpečný pohyb zranitelných účastníků silničního provozu.

V případě nerealizace záměru bude veškerá doprava i nadále vedena po stávajícím průtahu silnice I/57 zastavěným územím obcí. S ohledem na prognózovaný růst dopravních intenzit lze očekávat další zvyšování dopravního zatížení komunikace, růst počtu konfliktních situací a zachování stávajícího nehodového potenciálu. Bez realizace obchvatu nebude možné odstranit základní příčiny bezpečnostních rizik, kterými jsou především souběh tranzitní a místní dopravy, vysoký podíl nákladních vozidel, četná napojení okolní zástavby a přítomnost chodců a cyklistů v bezprostřední blízkosti dopravně zatížené komunikace.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu je proto možné očekávat, že realizace navrhovaného obchvatu povede k příznivějšímu vývoji nehodovosti oproti nulové variantě, a to jak z pohledu počtu dopravních nehod, tak z hlediska jejich závažnosti a dopadů na jednotlivé skupiny účastníků silničního provozu.

C.f Hustota realizovaných připojení na pozemní komunikaci a typy těchto připojení, relativní porovnání počtu připojení k délce pozemní komunikace

Stávající silnice I/57 v průtahu obcemi Kunín a Šenov u Nového Jičína je vedena zastavěným územím a vykazuje vysokou hustotu připojení okolní zástavby, místních komunikací, účelových komunikací a sjezdů na sousední pozemky. V důsledku svého historického vývoje plní současně funkci tranzitní komunikace i místní obslužné komunikace, což vede ke vzniku značného množství kolizních bodů a konfliktních situací mezi jednotlivými skupinami účastníků silničního provozu.

Navrhovaná přeložka silnice I/57 je vedena převážně ve volné krajině mimo zastavěná území a je navržena v souladu se současnými požadavky na silnice I. třídy. Připojení na novou trasu jsou omezena pouze na nezbytné dopravní vazby, čímž dochází k výraznému snížení hustoty připojení ve vztahu k délce komunikace. Základní dopravní napojení přeložky je zajištěno prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky Kunín ve vazbě na silnici III/46428 a napojení na MÚK Nový Jičín východ na konci trasy, která zabezpečuje vazbu na dálnici D48. Přímé napojení okolních pozemků a jednotlivých nemovitostí na hlavní trasu není navrhováno.

C.g Přízpůsobení jednotlivých variant, jsou-li uvažovány, sezónnosti a klimatickým podmínkám

Přeložka silnice I/57 je v rámci technicko-ekonomické studie navržena v jedné variantě. Z hlediska sezónnosti dopravy nebyly v řešeném území identifikovány významné dopravní výkyvy, které by ovlivňovaly funkčnost nebo bezpečnost navrhovaného řešení. S ohledem na obdobný charakter území, ve kterém je vedena stávající silnice I/57 i navrhovaná přeložka, se nepředpokládá významný vliv klimatických podmínek na bezpečnost a provozuschopnost komunikace oproti současnému stavu.

C.h Možnosti pro odstavení vozidel pro realizaci bezpečnostní přestávky v blízkosti řešeného úseku, at' již existující nebo prokazatelně plánované

V blízkosti řešeného území se nachází stávající odpočinkové a obslužné plochy v prostoru dálnice D48, zejména v okolí mimoúrovňové křižovatky D48 a silnice I/57 u Nového Jičína. Řidiči mají rovněž možnost využít čerpací stanice a další komerční zařízení poskytující zázemí pro krátkodobé odstavení vozidel a realizaci bezpečnostních přestávek.

V rámci navrhované přeložky silnice I/57 nejsou navrhovány samostatné odpočívky ani parkovací plochy určené pro dlouhodobé odstavení vozidel. S ohledem na délku řešeného úseku a jeho napojení na nadřazenou silniční síť je stávající a plánovaná infrastruktura v širším okolí považována za dostatečnou pro zajištění potřeb řidičů souvisejících s realizací bezpečnostních přestávek. Navrhovaný záměr nemá z hlediska možností odstavení vozidel pro realizaci bezpečnostních přestávek negativní vliv na bezpečnost silničního provozu.

C.i Další okolnosti, které mohou mít vliv na bezpečnost silničního provozu

Na základě dostupných podkladů nebyly identifikovány další okolnosti, které by mohly mít zásadní negativní vliv na bezpečnost silničního provozu po realizaci navrhovaného záměru.

D. Srovnání nákladů a přínosů jednotlivých způsobů dosažení stanovených cílů zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu

V rámci technicko-ekonomické studie byla navržena varianta novostavby přeložky silnice I/57 mimo zastavěná území obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu je tato varianta porovnána s nulovou variantou, tedy se stavem bez realizace záměru.

Celkové investiční náklady navrhované stavby jsou stanoveny ve výši přibližně 1,7 mil. Kč bez DPH. Jedná se o novostavbu silnice I. třídy v délce přibližně 7,1 km, jejíž součástí je mimoúrovňová křižovatka, mostní objekty, přeložky navazujících komunikací a další související stavební objekty. Měrné investiční náklady stavby činí přibližně 233 mil. Kč/km.

Nulová varianta nevyžaduje realizaci investičních nákladů, avšak neřeší stávající bezpečnostní problémy na průtahu silnice I/57 zastavěným územím obcí. V případě nerealizace záměru bude veškerá tranzitní i místní doprava nadále vedena po stávající komunikaci, přičemž dle dopravního modelu lze očekávat další růst intenzit dopravy a s tím související nárůst bezpečnostních rizik.

Analýza nehodovosti za období 1. 4. 2023 až 30. 4. 2026 prokázala na řešeném úseku celkem 62 dopravních nehod, při kterých byla jedna osoba těžce zraněna a 28 osob lehce

zraněno. Na základě metodiky Centra dopravního výzkumu činí celospolečenské ztráty způsobené těmito dopravními nehodami přibližně 85 mil. Kč za sledované období, což odpovídá průměrné roční ztrátě přibližně 27,6 mil. Kč.

Realizace obchvatu přinese významné bezpečnostní přínosy spočívající zejména v převedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území, oddělení tranzitní a místní dopravy, snížení počtu konfliktních bodů a omezení kontaktu motorové dopravy se zranitelnými účastníky silničního provozu. Dopravní model předpokládá pokles intenzit dopravy na stávající silnici I/57 v zastavěném území přibližně o 40 %, přičemž nejvýznamnější pokles bude zaznamenán u tranzitní nákladní dopravy.

Dalším přínosem záměru je zvýšení plynulosti dopravy. Zatímco průjezd stávajícím průtahem Kunínem a Šenovem u Nového Jičína trvá přibližně 10 až 12 minut v závislosti na aktuální dopravní situaci, průjezd po navrhované přeložce lze předpokládat přibližně za 5 až 6 minut. Realizací stavby tak dojde ke zkrácení cestovní doby a ke zvýšení spolehlivosti dopravy v řešeném dopravním tahu.

Z hlediska dosažení stanovených cílů zvýšení bezpečnosti silničního provozu představuje realizace přeložky silnice I/57 jednoznačně vhodnější řešení než nulová varianta. Přínosy stavby se projeví nejen ve zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodového potenciálu komunikace, ale také ve zlepšení plynulosti dopravy, omezení negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo a ve vytvoření podmínek pro další rozvoj dopravní infrastruktury v řešeném území.

9. ZÁVĚR

Prvotní hodnocení záměru bylo zpracováno pro stavbu „I/57 obchvat Kunína a Šenova u Nového Jičína“ v souladu s § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a vyhláškou č. 104/1997 Sb. Posouzení bylo zaměřeno na vyhodnocení stávajícího stavu silniční sítě, identifikaci bezpečnostních rizik a zhodnocení přínosů navrhovaného řešení z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že stávající silnice I/57 procházející zastavěným územím obcí Kunín a Šenov u Nového Jičína vykazuje zvýšený nehodový potenciál vyplývající zejména z vysokých intenzit dopravy, významného podílu tranzitní a nákladní dopravy, četných dopravních napojení a pohybu zranitelných účastníků silničního provozu. Analýza nehodovosti za období let 2023 až 2026 potvrdila výskyt dopravních nehod s následky na zdraví účastníků provozu a současně prokázala dlouhodobé bezpečnostní zatížení řešeného koridoru.

Navrhovaná přeložka silnice I/57 představuje efektivní způsob dosažení stanovených cílů zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Realizací stavby dojde k převedení významné části tranzitní dopravy mimo zastavěná území obcí, ke snížení intenzit dopravy na stávajícím průtahu, k omezení počtu konfliktních situací a ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Současně bude dosaženo zlepšení plynulosti dopravy, zkrácení cestovních dob a omezení negativních vlivů dopravy na obytné prostředí.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že navrhovaný záměr přispívá ke zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu v řešeném území a z hlediska požadavků zákona č. 13/1997 Sb. splňuje cíle sledované prvotním hodnocením záměru. Realizace stavby je z pohledu bezpečnosti silničního provozu doporučena k dalšímu stupni projektové přípravy.

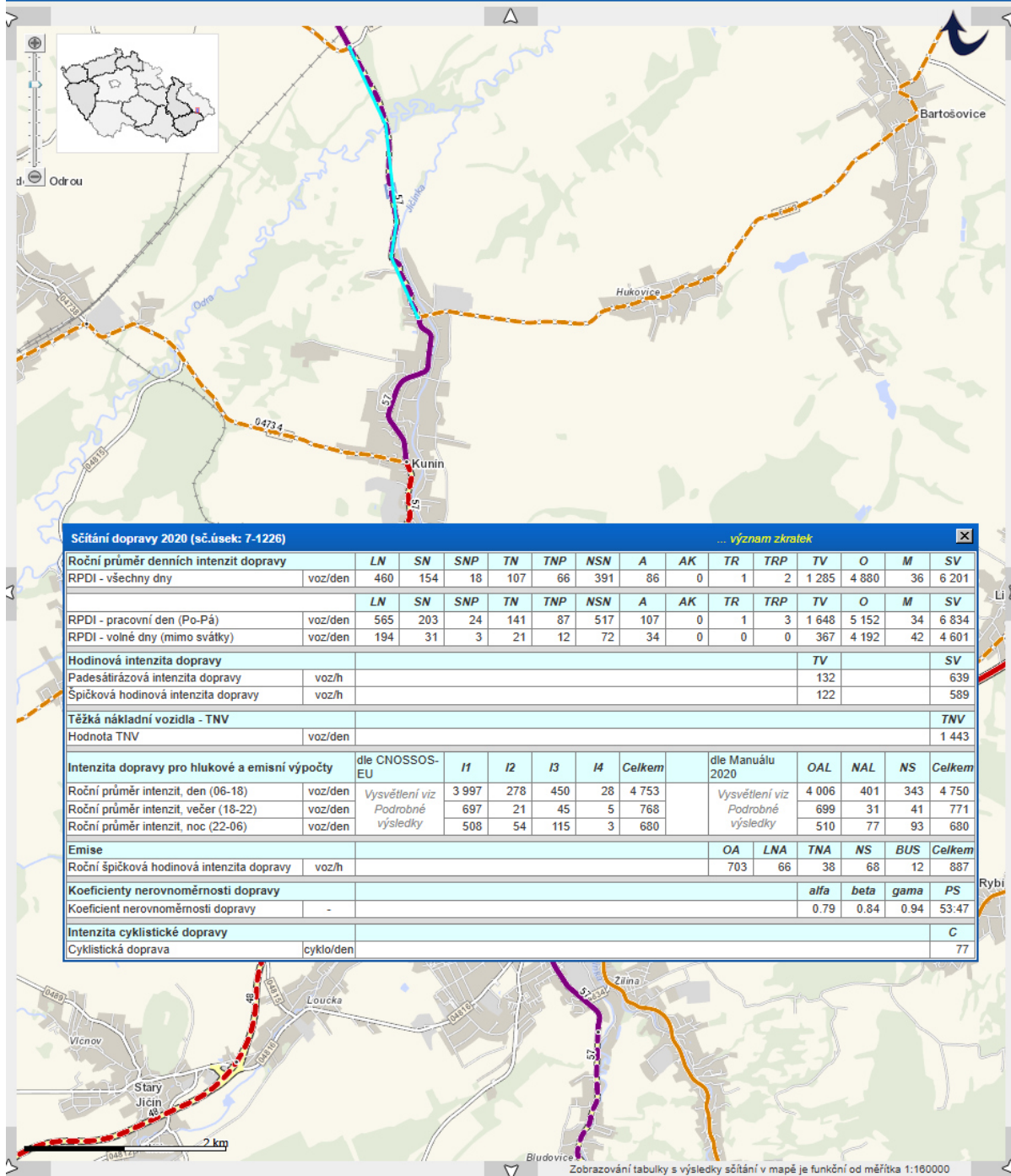
Ostrava, červen 2026

Ing. Lukáš Boháčik

PŘÍLOHA

PŘÍLOHA

Č.1 DOPRAVNÍ INTENZITY



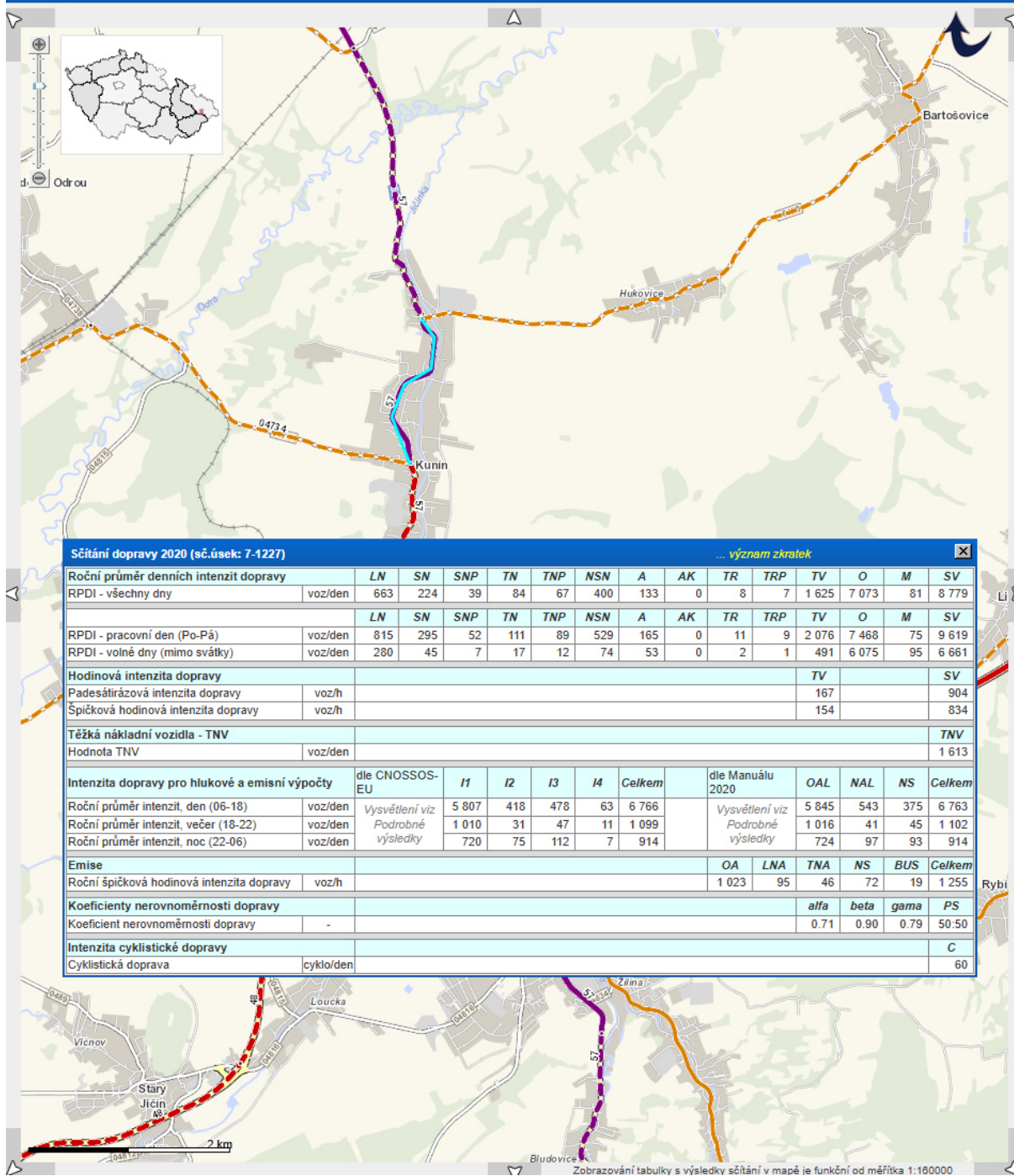
[Základní informace](#)
[Metodika](#)
[Základní výsledky](#)
[Podrobné výsledky](#)
[Interaktivní mapa](#)
[Přehledová mapa](#)

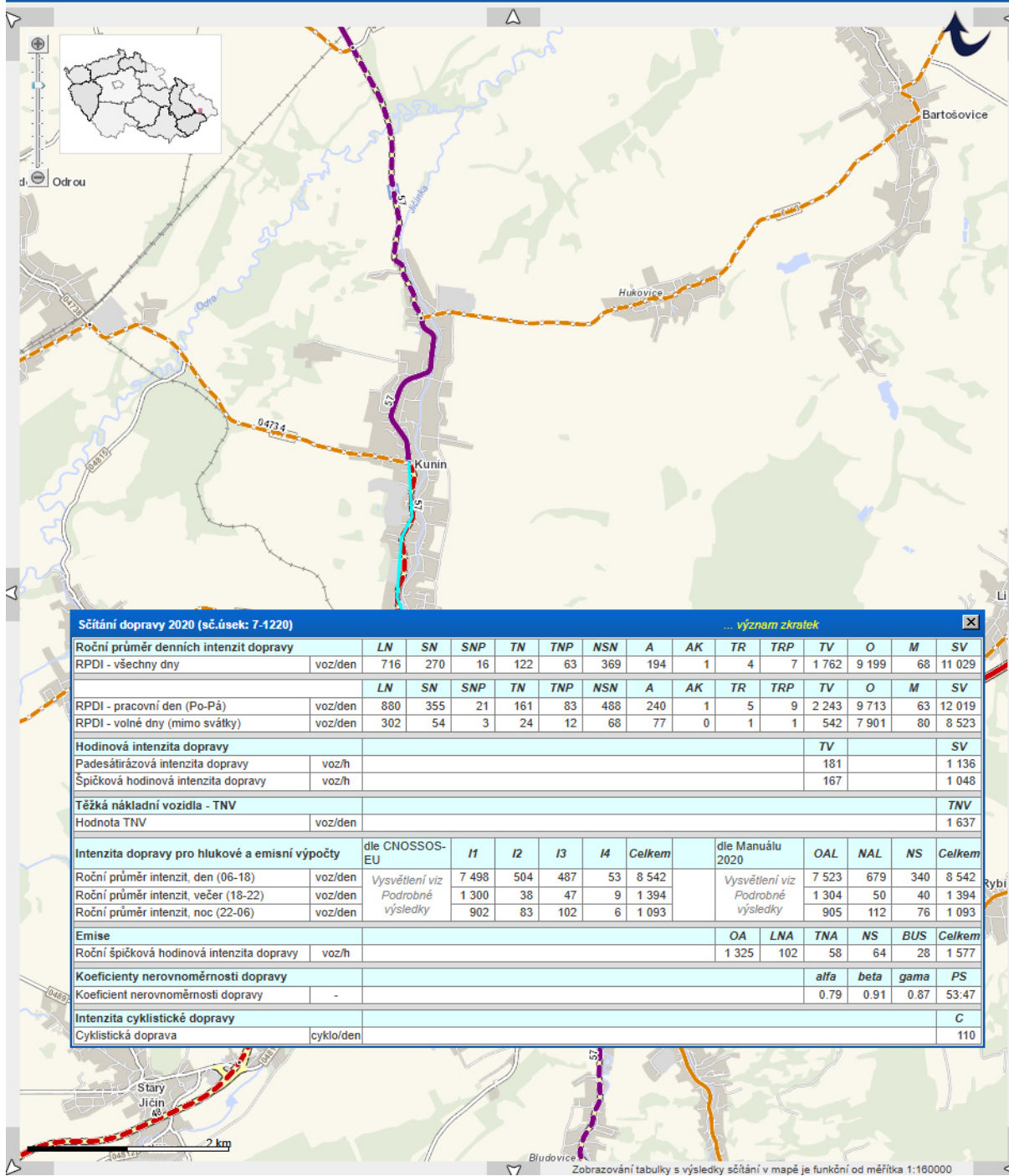
Oblast zájmu:

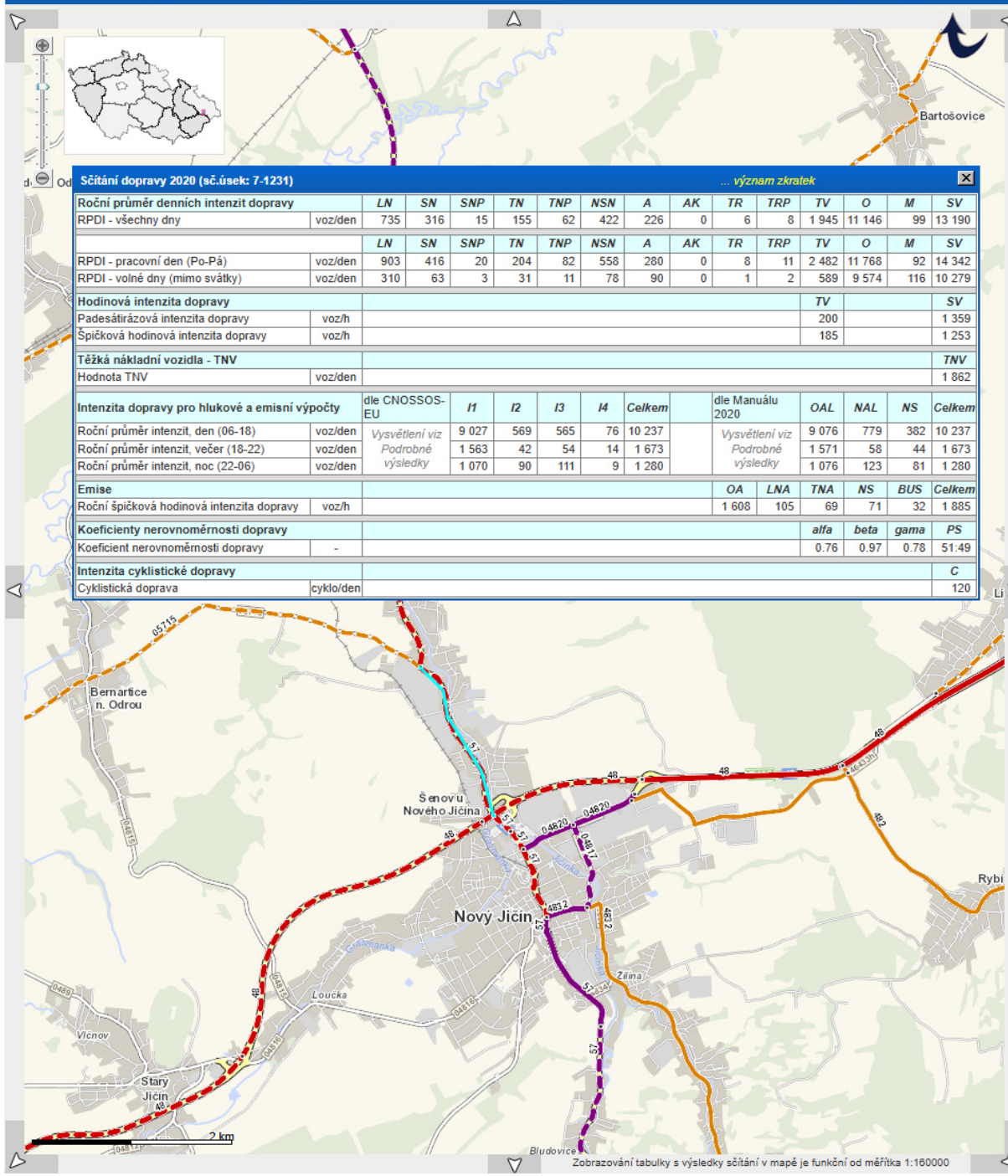
rok: ● 2010 ● 2016 ○ 2020

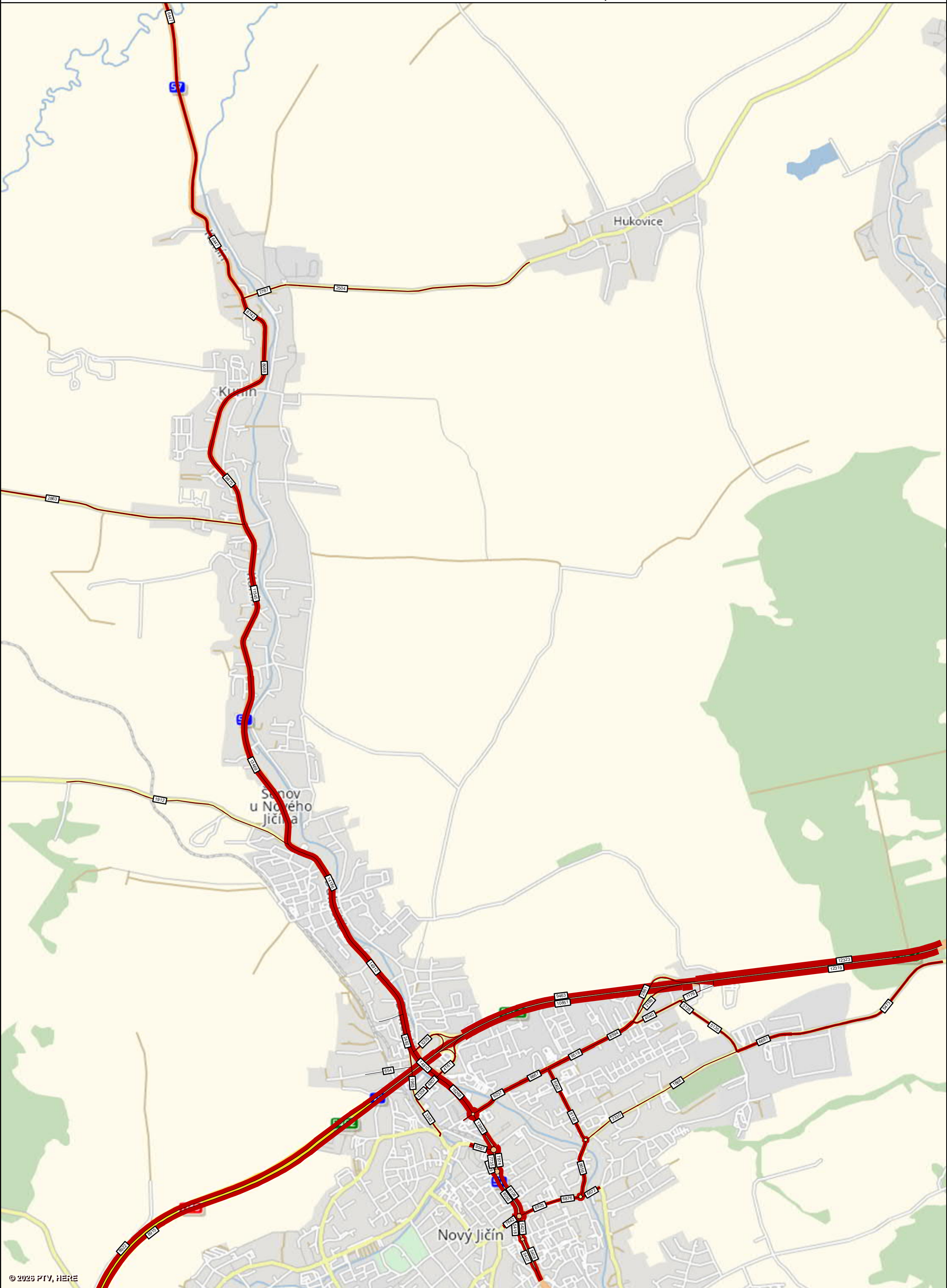
[Legenda mapy](#)

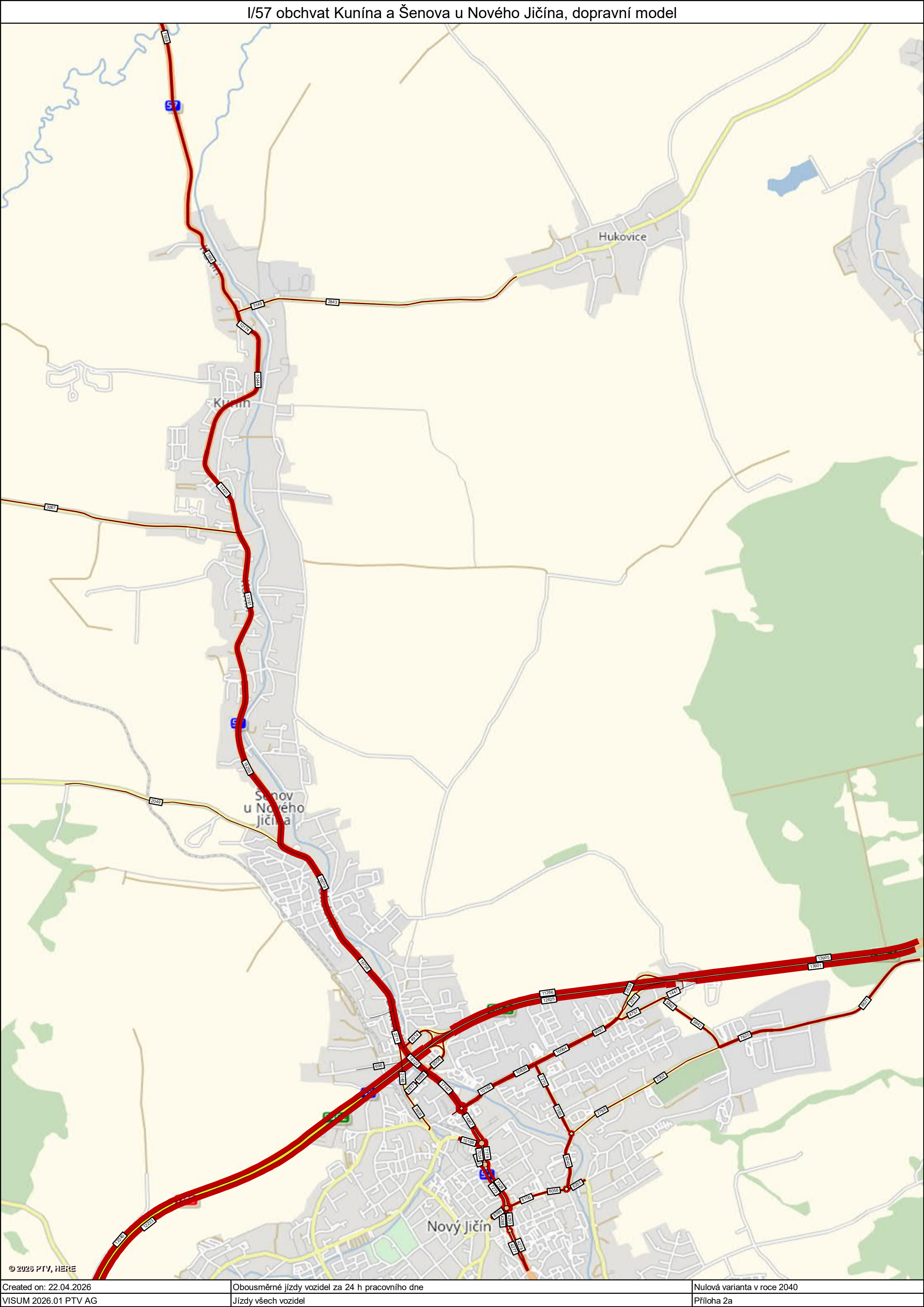
?

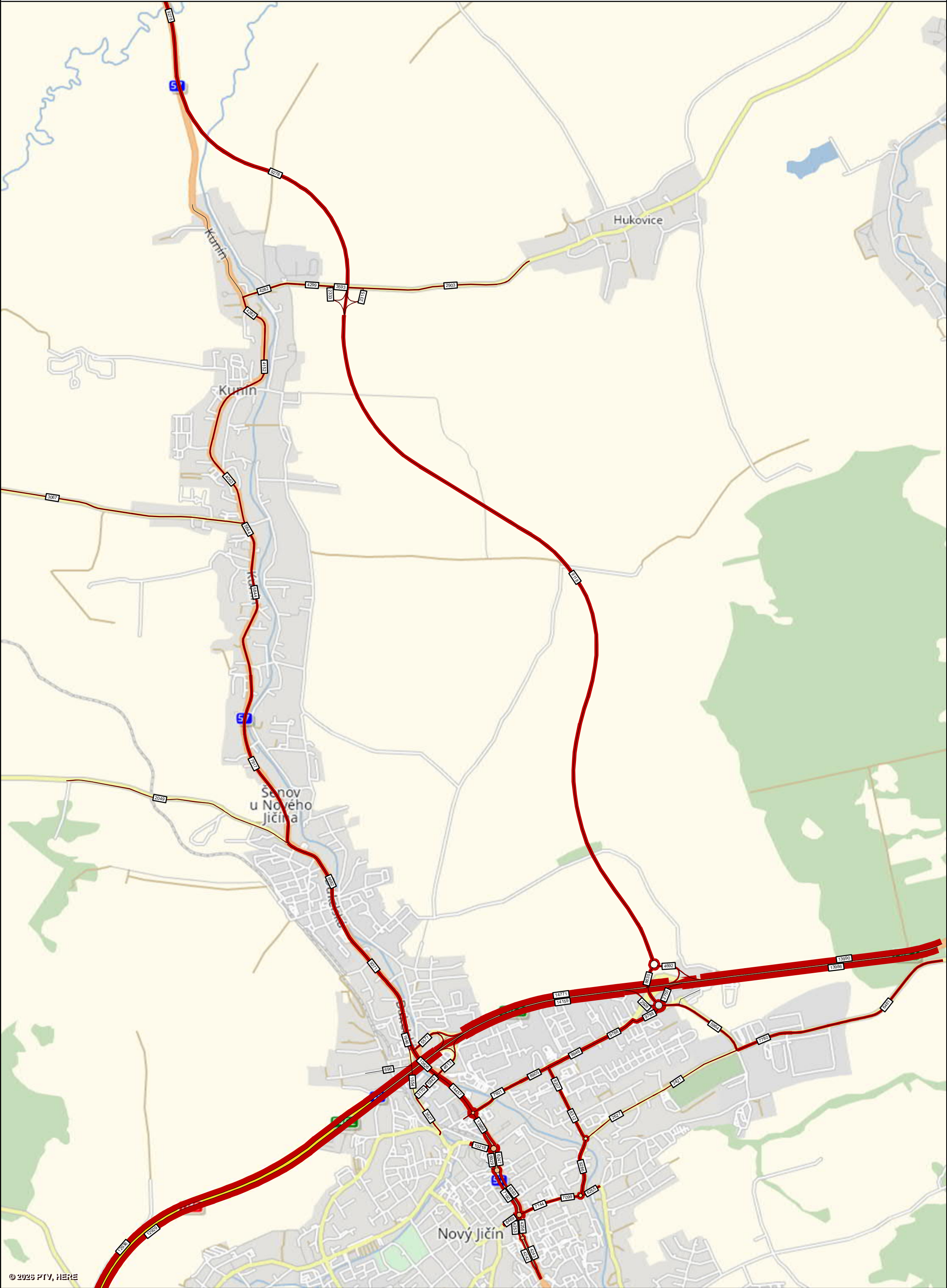










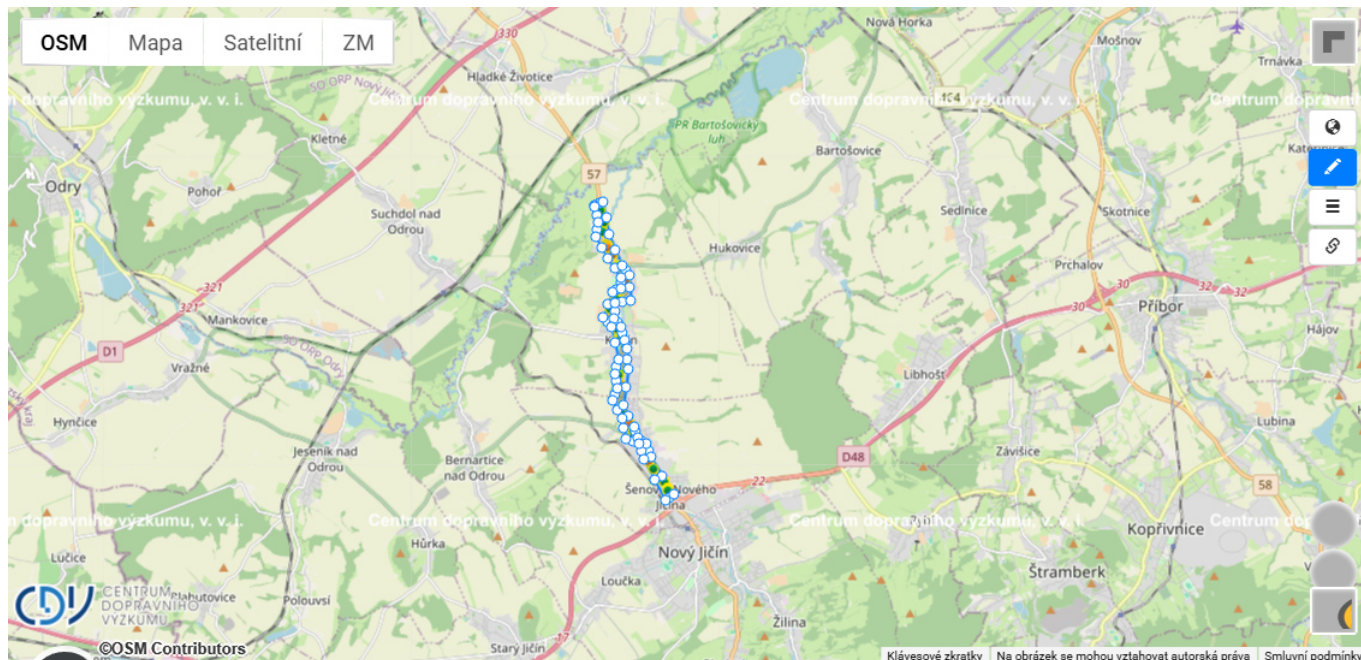


PŘÍLOHA

Č.2 PŘEHLED DOPRAVNÍCH NEHOD

Období: 1.4.2023 až 30.4.2026

Území: 49.65861 17.98218,49.6592 17.98475,49.65328 17.98647,49.64747 17.98994,49.64558 17.9923,49.64105 17.99235,49.64041 17.98814,49.63763 17.98763,49.63611 17.9896,49.63369 17.99076,49.63208 17.99136,49.62818 17.9917,49.62151 17.99037,49.61766 17.99342,49.61558 17.99453,49.61441 17.99698,49.61205 17.99818,49.60506 18.00475,49.60408 18.00256,49.61165 17.99634,49.61451 17.99484,49.61545 17.99123,49.61921 17.98999,49.62245 17.98744,49.62476 17.98881,49.62735 17.98791,49.6301 17.98907,49.63603 17.98709,49.63786 17.98456,49.64251 17.98739,49.64328 17.98971,49.64526 17.9898,49.64873 17.98602,49.65273 17.98272,49.65534 17.98332,49.65832 17.98229,49.65861 17.98218



Odkaz na mapu: nehody.cdv.cz/statistics.php?h=39c5

Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	1	1
Lehké zranění	23	28
Bez zranění	38	
Celkem	62	

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s jedoucím neekolejovým vozidlem	32	0	0	21
Srážka s pevnou překážkou	20	0	1	4
Srážka s chodcem	4	0	0	3
Jiný druh nehody	2	0	0	0

Srážka s lesní zvěří	2	0	0	0
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	1	0	0	0
Havárie	1	0	0	0

Nehody podle hlavní příčiny

Hlavní příčina	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	14	0	0	6
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	9	0	0	7
Bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	8	0	1	1
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	6	0	0	4
Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)	5	0	0	4
Nesprávné otáčení nebo couvání	4	0	0	1
Nezaviněná řidičem	3	0	0	0
Proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	2	0	0	1
Samovolné rozjetí nezajištěného vozidla	1	0	0	0
Jízda na "červenou" 3-barevného semaforu	1	0	0	1
Nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti (mlha, soumrak, jízda v noci na tlumená světla apod.)	1	0	0	0
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	1	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti intenzitě (hustotě) provozu	1	0	0	0
Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokré povrchy apod.)	1	0	0	1
Chyby při udání směru jízdy	1	0	0	0
Chodci na vyznačeném přechodu	1	0	0	1
Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
Při vjíždění na silnici	1	0	0	1
Při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče vozidla (špatný odhad vzdálenosti potřebné k předjetí apod.)	1	0	0	0

Nehody podle zavinění

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Řidičem motorového vozidla	58	0	1	27
Lesní zvěří, domácím zvířectvem	2	0	0	0
Chodcem	1	0	0	0

řidičem nemotorového vozidla	1	0	0	1
------------------------------	---	---	---	---

Nehody podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Ne	50	0	1	27
Nezjišťováno	12	0	0	1

Nehody podle druhu vozidla

Druh vozidla	Počet vozidel	Usmrcené osoby ve vozidle	Těžce zraněné osoby ve vozidle	Lehce zraněné osoby ve vozidle
Osobní automobil bez přívěsu	70	0	0	13
Nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	17	0	0	0
Nezjištěno, řidič ujel	5	0	0	0
Motocykl (včetně sidecarů, skútrů apod.)	5	0	1	4
Jízdní kolo	3	0	0	3
Autobus	3	0	0	5
Nákladní automobil s návěsem	1	0	0	0

Nehody podle druhu pevné překážky

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	42	0	0	24
Odrážník, patník, sloupek směrový, sloupek dopravní značky apod.	10	0	1	1
Jiná překážka (zábradlí, oplocení, násep, nástupní ostrůvek apod.)	8	0	0	3
Zed', pevná část mostů, podjezdů, tunelů apod.	2	0	0	0

Nehody podle stavu povrchu vozovky v době nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
povrch suchý, neznečištěný	47	0	1	24
povrch mokrý	13	0	0	4
na vozovce je náledí, ujetý sníh - posypané	2	0	0	0

Nehody podle stavu komunikace

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobrý, bez závad	62	0	1	28

Nehody podle viditelnosti

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	44	0	1	21
V noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	6	0	0	3

Ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	4	0	0	1
V noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	3	0	0	1
Ve dne, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, sněžení, déšť apod.)	3	0	0	1
V noci - s veřejným osvětlením, zhoršená viditelnost vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení apod.)	2	0	0	1

Nehody podle rozhledových poměrů

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobré	61	0	1	27
Výhled zakryt stojícím vozidlem	1	0	0	1

Nehody podle specifického místa a objektů v místě nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	39	0	0	21
Přechod pro chodce	15	0	1	5
V blízkosti přechodu pro chodce (do vzdálenosti 20 m)	5	0	0	1
Výjezd z parkoviště, lesní cesty apod. (pol. 36 = 7,8)	1	0	0	0
Most, nadjezd, podjezd (od 1/2023)	1	0	0	1
čerpadlo pohonných hmot	1	0	0	0

Nehody s účastí chodce podle chování chodce

Chování chodce	Počet chodců	Usmrcení chodci	Těžce zranění chodci	Lehce zranění chodci
Správné, přiměřené	3	0	0	3
Náraz do vozidla z boku	1	0	0	0

Nehody s účastí chodce podle situace v místě nehody

Situace v místě nehody	Počet chodců	Usmrcení chodci	Těžce zranění chodci	Lehce zranění chodci
Přecházení po vyznačeném přechodu	2	0	0	2
Vstup chodce na signál VOLNO	1	0	0	1
Vstup chodce na signál STŮJ	1	0	0	0

Export z aplikace nehody.cdv.cz dne 1.6.2026 v 10:09:19