

## Analýza primeranosti a efektívnosti veľkých projektov v doprave

### **Návrhy na zefektívnenie plánu organizácie výstavby a dopravy pri modernizácii úseku I/9 Chocholná – Mníchova Lehota**

Úsek cesty I/9 Chocholná – Mníchova Lehota pri Trenčíne s betónovou vozovkou v nevyhovujúcom až havarijnom stave je najzaťaženejší z doteraz rekonštruovaných úsekov s betónovou vozovkou na Slovensku. Podľa sčítania dopravy ho v roku 2015 využívalo takmer 13 tisíc vozidiel denne, z toho bezmála dvetisíc tvoria nákladné vozidlá s hmotnosťou >3,5 tony.

Pri takejto intenzite dopravy bude mať významný negatívny vplyv na plynulosť dopravy nielen úplná uzávierka časti úseku v trvaní 6 mesiacov. Rozsiahle kongescie spôsobí tiež zúženie dopravy do jediného jazdného pruhu so striedavým zastavovaním dopravy v jednotlivých smeroch. Preto je potrebné starostlivo preveriť a využiť všetky dostupné možnosti, ako celkovú lehotu výstavby a dopravné obmedzenia skrátiť na podstatne kratší čas ako projektantom uvažovaných/navrhnutých 20 mesiacov.

Reálnosť kratšej lehoty výstavby na ceste I/9 indikuje okrem iného:

- iba polovičná dĺžka úseku a okrem mostných objektov významne menší rozsah prác v porovnaní s rekonštrukciou I/65 Príbovce – Turčianske Teplice, kde sa 15 km zrealizovalo za 2 roky,
- nutnosť úplnej uzávierky na dobu 6 mesiacov umožňuje podstatnú časť rekonštrukcie (2,6-3 km zo 7,5 km) vykonať naraz v celej šírke, čo umožní rýchlejší postup prác počas uzávierky mosta

Nižšie uvádzame možnosti, ktoré odporúčame preveriť a využiť v záujme toho, aby sa stavba zrealizovala za kratší čas (nie 20 mesiacov). A aby obdobie kongescií zo zúženia dopravy do jedného pruhu pri plnom zaťažení na I/9 (mimo 6-mesačnej uzávierky) trvalo výrazne kratšie ako ďalších 14 mesiacov.

#### **I. Realizovať v celej šírke naraz až 3 km cesty**

Počas 6 mesiacov úplnej uzávierky úseku cez Váh v dĺžke 1,4 km realizovať postupne úplné uzávierky aj nasledujúcich 1,6 km po križovatku s cestou II/507 z juhu (až potiaľ bude výrazná väčšina dopravy 6 mesiacov odklonená) a umožniť práce na I/9 naraz v celej šírke – po etapách:

- 1) 800 m od II/507 po napojenie Vaillantú, doprava z/do Bieroviec aj Vaillantú presmerovaná cez II/507 a III/1878 (cez Trenč. Stankovce),
- 2) 400 m nadväzujúcich po napojenie III/1878, doprava do Bieroviec nezmenená, napojenie Vaillantú už po obnovenom úseku I/9,

- 3) 400 m nadväzujúcich po napojenie III/1868, doprava do Bieroviec dočasne vedená po dočasnej panelovej ceste – vybrať najschodnejší z nasledovných variantov:
- a) okrajom rekonštruovaného úseku (šírka vo vlastníctve SSC je 16 m so zúžením na krátkom moste dl. 18m, ktorý by sa nedal opraviť v celej šírke naraz) alebo
  - b) vedľa rekonštruovaného úseku po súkromných pozemkoch - v takom prípade potreba dočasných záberov spolu 3 pozemkov, ktoré majú rovnakú trojicu spoluvlastníkov (málokde v SR sa dá 400 m vyriešiť zmluvami s iba 3 vlastníkami)
  - c) z Trenč. Turnej ulicou Za Oravcom a ďalej poľnou cestou súběžnou s Turnianskym potokom

Takýto postup by umožnil realizovať po etapách naraz v celej šírke (a teda rýchlejšie a kvalitnejšie) obnovu nielen 1,4 ale až 3,0 km cesty, a to počas 6 mesiacov.

*S možnosťou takéhoto postupu by malo počítať už stavebné povolenie a následne aj vyhlásený tender, aby uchádzači vopred počítali s kapacitami potrebnými na vykonanie podstatnej časti stavebných prác počas 6 mesiacov.*

## **II. Maximum prác na odláhčených 5,5 km realizovať počas 6-mesačného odklonu dopravy**

Zároveň obdobie úplnej uzávierky úseku cez Váh treba využiť tiež na zrealizovanie čo najväčšej časti stavebných prác na ďalších úsekoch po poloviciach šírky so striedavým vedením dopravy v jednom jazdnom pruhu.

Vzhľadom k výrazne redukovanej intenzite dopravy až na 5,5 km úseku od D1 až po križovatku s II/507 za Trenč. Turnou (väčšina záťaže počas úplnej uzávierky vedená po obchádzkach = menšia tvorba kongescií ako inokedy) je v tomto období možné realizovať súvislo dlhšie úseky po poloviciach šírky komunikácie. Takýto postup si vyžiada nasadenie väčších kapacít, no umožní skrátiť nevyhnutné obmedzovanie dopravy na ceste I/9 do jedného jazdného pruhu v obdobiach, keď bude cesta zaťažovaná už všetkou dopravou.

Počas úplnej uzávierky úseku cez Váh je potrebné prioritne zrealizovať práce na nasledovných úsekoch:

- 1) Od diaľnice D1 po Váh (po začiatok výluky)
- 2) Cca 1700 m medzi napojeniami II/507 z juhu a zo severu
- 3) Bypassy okružnej križovatky s II/507 za Trenč. Turnou

*Požiadavku na rozsah prác vykonaných počas úplnej uzávierky úseku cez Váh je vhodné špecifikovať v súťažných podkladoch. Inou možnosťou je stanoviť maximálne celkové trvanie prác, ktoré si vyžadujú zúženie dopravy na ceste I/9 do jedného pruhu.*

## **III. Najväčším kongesciám na úseku za Trenčianskou Turnou predísť odklonom osobnej dopravy cez Mníchovu Lehotu**

Zostávajúce cca 2 km po koniec úseku budú aj počas 6-mesačnej úplnej uzávierky cez Váh zaťažované plnou dopravou (okrem NV zo severu odklonených cez Homôľku), preto je túto časť stavby najviac prijateľné realizovať v inom období. Keďže však ide o úsek, na ktorom

hrozia najväčšie kongescie (zúženie na 1 pruh pri plnom zaťažení cca 13 tis. vozidiel denne), je potrebné aj tu preveriť možnosti odklonu aspoň časti dopravy. Napríklad:

- 1) Predĺženie odklonu NV zo severu od Ilavy do Novák (i v opačnom smere) cez Homôlku aj počas realizácie tohto úseku.
- 2) Odklon všetkých vozidiel (alebo vozidiel do 12 ton) od Dubnice, Nemšovej i zo severu Trenčína do Bánoviec nad Bebravou i v opačnom smere na II/516 (cez Trenčianske Teplice).
- 3) Odklon vozidiel <3,5 t z Trenčína, teda regionálnej osobnej dopravy, na III/1885 (cez Mníchovu Lehotu), a to prinajmenšom v smere od Novák, kde nie je potrebné protismerné odbočenie/napojenie za Mníchovou Lehotou.
- 4) Dočasné zavedenie posilových vlakov medzi Trenčínom a Chynorami, alebo aspoň v úseku Trenčín – Bánovce nad Bebravou. Namiesto 4 vlakov denne v každom smere je možné na tejto jednokoľajnej trati odjazdiť hodinový takt vlakov iba s jednou súpravou navyše oproti súčasným dvom, čo sa javí ako vhodné riešenie na zmiernenie kongescií počas prestavby cesty I/9.

#### **IV. Kongesciám na obchádzke popri OC Laugaricio predísť včasným zvýšením kapacity okružnej križovatky**

Už v súčasnom stave bez obmedzení dopravy stavebnými prácami dochádza k častým kongesciám na ceste II/507, ktoré spôsobuje kapacitne už nevyhovujúca jednopruhovú okružná križovatka pri OC Laugaricio. Je zjavná potreba jej skapacitnenia prinajmenšom doplnením bypassov alebo optimálne prestavbou na turbo-okružnú križovatku.

Fakt, že týmto úzkym miestom povedie časť obchádzkových trás počas úplnej uzávierky úseku cez Váh na ceste I/9, znamená hrozbu rozsiahlych kongescií práve v tomto bode. Je preto nanajvýš vhodné, aby sa zvýšenie kapacity okružnej križovatky – ktoré sa od developerov v tejto zóne malo už dávno vyžadovať – zrealizovalo ešte pred priľážením cesty II/507 dočasnou obchádzkovou dopravou.

Súčasná jednopruhovú okružná križovatka má vonkajší priemer 40 metrov. Podľa údajov z portálu Katastra nehnuteľností sú v priestore okružnej križovatky vlastnícky vysporiadané pozemky s priemerom až 50 metrov (vlastní ich Tesco Stores SR, okrem pozemku SPF pod samotnou cestou II/507). Je teda pravdepodobné, že buď doplnenie bypassov alebo prestavba na turbo-okružnú križovatku sú možné v rámci pozemkov, ktoré už boli na tento účel vlastnícky vysporiadané.

*Spracoval: Ján Kovalčík, analytik INEKO, január 2020*