



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

# Koncepce dálničních odpočívek

2018 – 2033

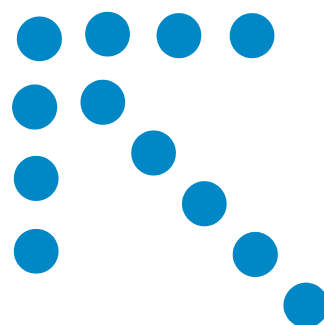
(aktualizace 2020)

**Předkladatel**

Úsek provozní  
Ředitelství silnic a dálnic ČR

**Zpracovatel**

Úsek provozní  
Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Oddělení odpočívek



01/2020

# **Koncepce dálničních odpočívek**

**2018–2033**

**(aktualizace 2020)**

## Obsah

1. Zdůvodnění potřeby dlouhodobé koncepce odpočívek.....	4
2. Stanovení koncepce .....	5
3. Celkový přehled stávajících, rozšiřovaných a nových odpočívek .....	5
4. Náklady na výstavbu koncepcí nově stanovených odpočívek.....	7
5. Střednědobý výhled 2018–2023 .....	7
6. Dlouhodobý výhled 2023–2033 .....	8

## 1. Zdůvodnění potřeby dlouhodobé koncepce odpočívek

Po změně politického systému v tehdejší Československu v roce 1989 byla opuštěna původní koncepce odpočívek z 60. let 20. století a řešení odpočívek, co do rozmístění, počtu a vybavení, přestalo mít ucelený systém a bylo řešeno ad hoc. Tento neuspokojivý stav byl ještě v 90. letech 20. století podtržen bouřlivým a neřízeným vstupem soukromých investorů do mladé a v tu dobu zranitelné tržní ekonomiky. Vlivem těchto událostí začal být rozvoj odpočívek řízen primárně jejich tržním potenciálem a umístěním bez respektování toho, zda je odpočívka v konkrétním místě potřebná a zda její vybavení je dostačující všem potřebám motoristické veřejnosti. V důsledku toho je na první pohled na starších dálnicích počet odpočívek dostačující (místa až přebytečný), ale počtem míst, zejména pro nákladní automobily, a vybavením je tento rozsah zásadně nedostačující.

Pro zajištění systémového řešení výše uvedeného problému Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“) zřídilo v roce 2014 nové oddělení odpočívek, které má řešit problematiku odpočívek a to jak smluvně, tak především koncepčně. V rámci zabránění pokračování nevyhovujícího koncepčního a dispozičního řešení odpočívek, předložilo ŘSD v prosinci 2015 Ministerstvu dopravy k projednání materiál s názvem „Typové odpočívky na dálnicích, Valbek 2015“ (dále jen „materiál“), kterým ŘSD chtělo znovu definovat způsob, jakým se mají odpočívky připravovat. Materiál nově stanovil tři typy odpočívek – malé, střední a velké, kdy každý typ má dán určitý rozsah počtu parkovacích míst a nabízených služeb. Materiál byl dne 16. 2. 2016 Centrální komisí Ministerstva dopravy vzat na vědomí s tím, že Centrální komise Ministerstva dopravy souhlasila, aby ŘSD předložený dokument dále rozpracovávalo a následně využilo k přípravě jednotlivých záměrů projektů pro konkrétní investiční záměry realizace odpočívek na dálniční síti. Tento materiál byl v prosinci 2019 aktualizován na základě poznatků z projednávání připravovaných odpočívek mezi lety 2015 - 2019. Na základě předmětného závěru Centrální komise Ministerstva dopravy přistoupilo ŘSD k vyhledání a stanovení vhodného umístění nových odpočívek, resp. k návrhům na zkapacitnění odpočívek existujících a předkládá v tomto dokumentu celkový navrhovaný rámec odpočívek, které plánuje dále rozpracovávat. Cílem této koncepce je ukotvení všech nových odpočívek v rámci plánovaných i existujících dálničních tahů tak, aby komplexně pokryly potřeby uživatelů dálnic a do budoucna nenastal prostor pro nesytemová řešení.

Mimo tuto koncepci, legislativa umožňuje, že část potřeby stání pro nákladní vozidla a spojené služby je pokrývána soukromými investory, cestou Truckparků, které specifikuje ČSN 73 6101.

## 2. Stanovení koncepce

Pro stanovení koncepce bylo třeba podle předem zadaných kritérií zhodnotit stávající odpočívky, navrhnout jejich úpravu nebo rozšíření a navrhnout na stávajících tazích odpočívky nové. Na nových tazích pak byl aplikován systém, který byl definován ve výše uvedeném materiálu. Dalším důležitým podkladem, který byl určující pro rozmístění jednotlivých typů odpočívek, byla „Studie potřeby parkovacích míst na dálnicích, Pudis 2015“ (dále jen „studie parkovacích míst“), jejímž cílem bylo zjistit počet v současnosti chybějících parkovacích míst a dále zjistit, kolik parkovacích míst bude třeba doplnit na stávajících tazích a kolik parkovacích míst je třeba vytvořit na nových tazích tak, aby se současný stav, kdy je parkovacích míst nedostatek, v optimálním případě již neopakoval.

Materiál a studie parkovacích míst byly podkladem jednotlivých dílčích studií. Seznam studií je přílohou č. 1 této koncepce. Na stávající dálnice byla zpracována jedna komplexní studie. Nové dálnice byly řešeny jednotlivě po tazích, ale se zohledněním vazeb na navazující dálnice. Výsledek je celková koncepce rozmístění odpočívek v rámci dálniční sítě. Navrhované a ŘSD sledované rozmístění odpočívek v rámci koncepce je ve formě přehledové mapy, jež je přílohou č. 2 této koncepce.

## 3. Vybavení odpočívek

V rámci dělení jednotlivých typů odpočívek je rozdílné i jejich vybavení pro zajištění sociálního zázemí a odpočinku řidičů. Na všech typech odpočívek však bude toaleta zdarma, fakultativně pro zajištění většího komfortu uživatelů dálnice je na vybraných odpočívkách uvažováno se zřízením zpoplatněných sprch, cvičebních prvků pro dospělé, dětských hřišť či automatů s občerstvením a nápoji. Základní vybavení dle typů:

Malá – toaleta, mobiliář, , ,

Střední – čerpací stanice a/nebo restaurační zařízení vč. toalet, mobiliář,

Velká – čerpací stanice a restaurační zařízení vč. toalet, samostatné toalety a sprchy určené zejména pro řidiče NA.

Na odpočívkách se předpokládá i využití moderních elektronických systémů, jednak dohledového systému, kdy za pomoci kamer napojených do SOS-DIS je sledován provoz na odpočívkách, na malých pak i provoz toalet (zejména provádění úklidu). Tyto kamery mají i bezpečnostní charakter

Pro zvýšení efektivity využití parkovacích stání pro NA je na odpočívkách, a to v souladu s §39a z.č. 13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů, zejména na středních a velkých, instalován ITS pro sledování obsazenosti parkovacích stání. Tento systém monitoruje obsazenost odpočívky a tato data předává uživatelům několika kanály, a to buďto pomocí ZPI-P přímo na trase, přes webové rozhraní či formou aplikace. NDIC je národním přístupovým bodem naplňující hlavní funkci centrálního bodu pro sběr a vyhodnocení informací o silničním provozu a dalších relevantních informací s dopravou spojených.

## 4. Celkový přehled stávajících, rozšiřovaných a nových odpočívek

Dle studie parkovacích míst a na základě dat ze Systému elektronického mýtného v současnosti na našich dálnicích chybělo v roce 2015 pro zajištění dostatečné kapacity stávající sítě 1435

parkovacích míst. Na základě studie parkovacích míst byla predikovaná (pro výhled do roku 2030) i budoucí potřeba parkovacích míst na nových dálnicích, kterých bude potřeba minimálně 2270. V roce 2019 bylo realizováno 178 míst, vzhledem k neustále rostoucím intenzitám ale nelze uvažovat o výrazném snížení nedostatku stání. Dle těchto údajů pak byly vyhledány odpočívky, kdy sumarizaci počtu míst ukazuje následující tabulka, a to ve vztahu k tomu, kolik odpočívek je v současnosti v provozu, kolik se jich rozšiřuje (resp. plánuje rozšířit) a kolik odpočívek je v plánu postavit v přímé vazbě na počty míst a dle typu odpočívky. U odpočívek, u kterých je minimálně zpracována studie je počítáno s přesným počtem stání, u dosud nezahájených odpočívek jsou použity následující hodnoty: pro malou odpočívku je to 14 parkovacích míst pro nákladní automobily, pro střední odpočívku je to 40 parkovacích míst pro nákladní automobily a pro velkou odpočívku je to 80 parkovacích míst pro nákladní automobily.

	<b>Celkem</b>	<b>Malá</b>	<b>Střední</b>	<b>Velká</b>
<b>Celkový počet odpočívek</b>	286	107	155	24
<b>z toho v provozu</b>	136	12	121	3
<b>z toho rozšiřované</b>	34	5	27	2
<b>z toho plánované</b>	107	52	34	22
<b>z toho uzavřené</b>	43	43	0	0

<b>Celkový počet parkovacích míst pro nákladní automobily</b>	<b>8354</b>	<b>1053</b>	<b>4839</b>	<b>2462</b>
<b>z toho v provozu</b>	2686	129	2220	337
<b>z toho rozšiřované*</b>	1586	98	1338	150
<b>z toho uzavřené</b>	30	30	0	0
<b>z toho plánované**</b>	4052	796	1281	2055
<b>Typový počet míst pro plánované</b>		14	40	90

\* uváděn počet míst, o které je odpočívka rozšířena oproti stávajícímu stavu

\*\* počet míst se může lišit dle posouzení místních podmínek v rámci další přípravy

Z hlediska počtu míst jsou nejdůležitější velké a střední odpočívky, které ale také mají nejsložitější přípravu. Malé odpočívky tvoří doplněk v rámci sítě, ředí nabízenou kapacitu parkovacích stání pro nákladní automobily v rámci délky dálniční sítě, avšak primárně jsou určeny pro řidiče osobních automobilů, jejichž počet na dálnicích převažuje, a kterým tyto malé odpočívky nabízejí častější možnost zastavení a zvyšují tak bezpečnost silničního provozu a komfort řidičů. Vybrané odpočívky budou vybaveny kontrolními místy pro potřeby výkonu činnosti policie, celní správy a dalších složek státu.

## 5. Náklady na výstavbu koncepcí nově stanovených odpočívek

Tabulka níže uvádí předpokládané stavební náklady (v CÚ 2019) na realizaci všech nově stanovených odpočívek obsažených v koncepci.

Typ odpočívky	Malá	Střední	Velká
Cena typové odpočívky	60 000 000 Kč	96 000 000 Kč	184 000 000 Kč
Počet vyhledaných odpočívek	52	35	22
Celkové stavební náklady	3 120 000 000 Kč	3 360 000 000 Kč	4 048 000 000 Kč
Předpokládané stavební náklady na všechny typy odpočívek	10 528 000 000 Kč		

Výše uvedené ceny jsou stanoveny na základě posouzení zpracovaného společností IBR Consulting, s.r.o. v 12/2019. Podkladem pro uvedené posouzení byly odhady stavebních nákladů odpočívek v různých fázích projektové přípravy. Výstupem je návrh nové jednotkové ceny pro daný typ odpočívky s přesně definovaným rozsahem.

Rozklad cen je přílohou č. 3 této koncepce.

V rámci koncepce je kalkulováno i s počty parkovacích míst získanými rozšířením stávajících odpočívek. Náklady na rozšíření stávajících odpočívek nelze přesně uvést, neboť na rozdíl od nově projektovaných odpočívek, které jsou založeny na typových odpočívkách, stávající odpočívky jsou rozdílné, a proto jsou rozdílné i náklady na jejich rozšiřování. V současnosti je připravováno rozšíření 28 odpočívek nacházejících se zejména na dálnici D1, D2, D5, D8 a D11, kde je nejvyšší poptávka po parkovacích místech pro nákladní automobily.

Mnoho odpočívek se rovněž rekonstruuje, kdy v rámci rekonstrukce dochází i k úpravě dispozice v rámci stávající plochy. Tyto odpočívky nejsou zahrnuty do této koncepce, neboť rekonstrukce lze považovat z hlediska financí za přirozený náklad spojený s provozem a údržbou dálnice. V rámci rozšiřování odpočívek se předpokládá s navýšením počtu parkovacích míst pro nákladní automobily o 1061 parkovacích míst.

## 6. Střednědobý výhled 2018–2023

V rámci stanovení této koncepce bylo vtypováno umístěním a dispozice více než 80 odpočívek různých typů. Vzhledem k tomuto počtu je třeba stanovit prioritizaci jejich přípravy, výstavby a financování a to i s ohledem na jejich přípravu, která se na základě zkušeností jeví jako problematická, zejména ve vztahu k samosprávám.

Přípravu a výstavbu odpočívek je třeba rozdělit na dvě části, kdy část odpočívek bude již budována v rámci výstavby jednotlivých dálnic a jejich prioritizace se tak bude odvíjet od priority té které dálnice, a část vtypovaných odpočívek, které mají být doplněny na již provozované dálnice.

Proto bylo ve střednědobém výhledu vtypováno 10 nejpotřebnějších odpočívek různých typů k doplnění ke stávajícím dálnicím, které je potřeba neprodleně a pokud možno v urychleném režimu začít připravovat tak, aby v následujících 5 letech došlo k jejich realizaci.

Seznam těchto odpočívek včetně jejich definice je uveden v následující tabulce:

Dálnice	Název odpočívky	Velikost	Investiční náklady [mil. Kč]	Poznámka
D8	Koštov	V	235	
D8	Ledčice P	S	85	
D8	Ledčice L	S	65	
D3	Soběslav L	V	190	
D3	Soběslav P	V	190	
D35	Mohelnice	S	85	
D52	Smolín L	V	190	
D52	Smolín P	V	190	
D11	Klamoš L	M	65	
D11	Klamoš P	M	65	
D6	Velká Dobrá P	V	100	rozšíření S-V
D6	Velká Dobrá L	V	100	rozšíření S-V
D5	Mýto L	M	65	
D5	Mýto P	M	65	
D1	Vyškov L	S	30	rozšíření M-S
D1	Vyškov P	S	85	
D10	Čtyři Kameny P	M	65	
D48	Dobratice P	S		
D48	Dobratice L	S		

V rámci střednědobého výhledu je třeba počítat i s odpočívkami, které se během 3–5 let rozšíří a navýší tak kapacitu parkovacích míst a jejichž vliv může vést k přehodnocení výše uvedené tabulky. Na konci tohoto období, respektive před jeho koncem by mělo dojít k revizi studie parkovacích míst, a to s ohledem na nově vybudované dálnice a s nimi vzniklé přepravní vztahy, na rozšíření stávajících odpočívek a na postupném zprovoznění odpočívek nových.

## 7. Dlouhodobý výhled 2023–2033

V rámci dlouhodobého výhledu předpokládáme postupnou přípravu všech vytipovaných odpočívek s ohledem na vývoj dopravní zátěže a ekonomiky. Předpokladem, pro určení v jakém pořadí se budou odpočívky připravovat, bude aktualizace studie parkovacích míst zahrnující i ověření správnosti určení potřeb co do počtu parkovacích míst, případně jejich přehodnocení spolu s případnými překážkami během přípravy