

Morava potřebuje dálnice!

V současné době jsou ve hře především D49 a D55, které jsou součástí mezinárodní silniční sítě. Jaká je jejich historie a aktuální stav?

Vůbec první návrh na výstavbu dálnice D49 ve směru Zlín – Slovensko můžeme najít v projektech Národní silnice Plzeň–Košice a Silniční magistrála Cheb–Chust, obě z roku 1935. O dva roky později následoval další námět v Silniční magistrále od Jana Antonína Bati. Projekty se neuskutečnily.

S výstavbou dálnice přes Zlín se pojí i obnovení výstavby dálniční sítě z 60. let minulého století. V roce 1960 byly hledány trasy dálnice z Brna na Slovensko, jednou z nich byla severní varianta vedoucí v trase dnešní D1 a dále přes Zlín ve stopě tzv. pravobřežní komunikace, následně v trase železniční trati a od Lípy do Vizovic ve stopě dnešní silnice I/49, která byla v tu dobu rozestavěná od války. Od Vizovic vedla až na státní hranici v blízkosti silnice I/49.



Ani tento návrh se nedočkal realizace. V roce 1984 byla vypracována srovnávací studie dálnice D1 Vyškov–Púchov zabývající se možností připojení zlínské aglomerace na dálniční síť, v jedné z variant byla dálnice vedena ve směru dnešního návrhu dálnice D49. Od té doby ale uplynulo dalších 34 let...

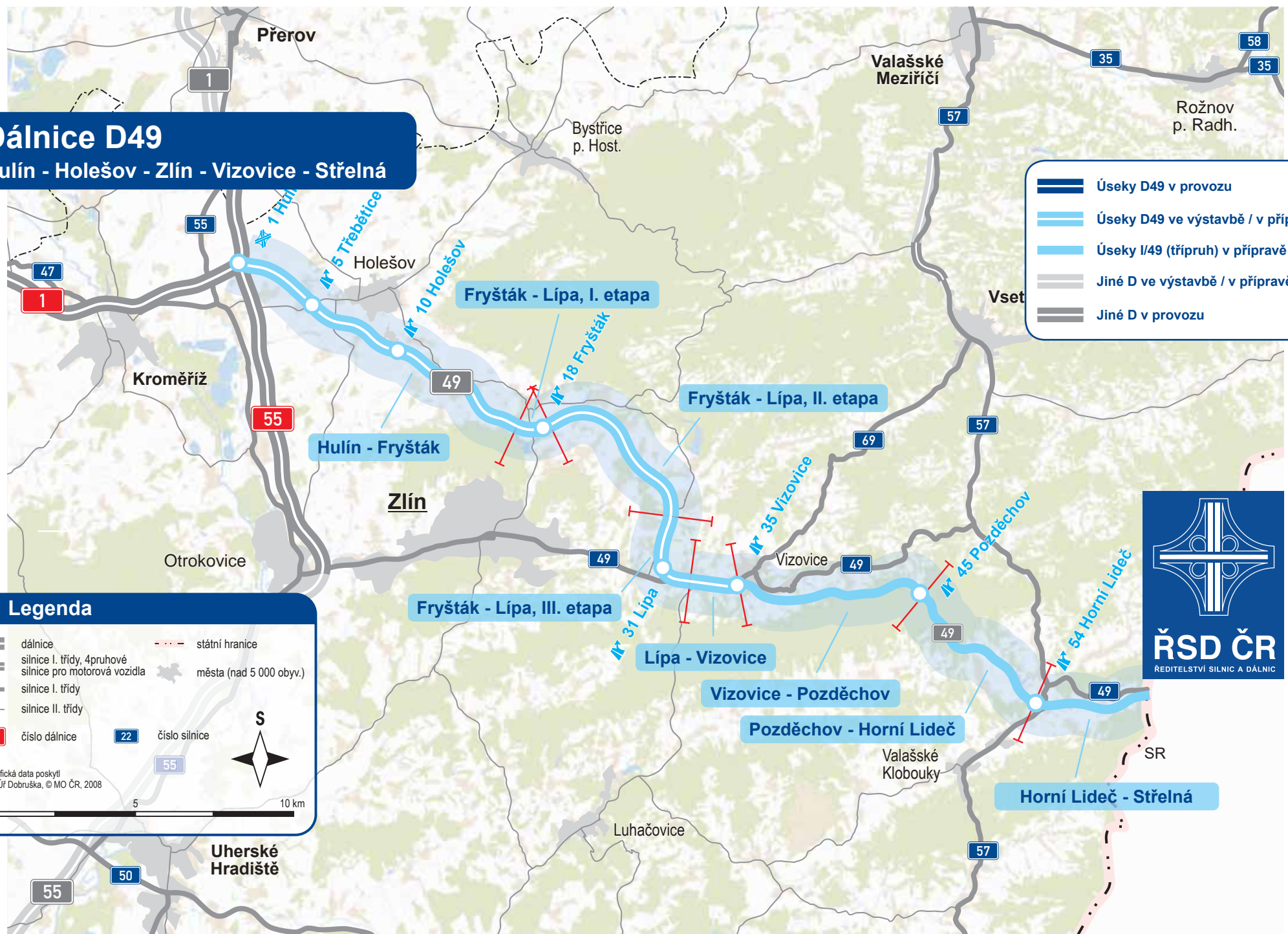
A jak vypadá situace dnes? Motoristé i chodci v dotčených oblastech se zatím nadále potýkají s hustým silničním provozem a jeho bezpečností,

zhoršeným životním prostředím včetně neúměrného hluku. Kdo je na vině? Ředitelství silnic a dálnic ČR má připravené projekty na výstavbu jednotlivých úseků (podrobně viz strany 4., 5. a 6), stavět se však prakticky nezačalo. Průtahy působí především ekologičtí aktivisté, kteří blokuji zahájení staveb z důvodu ochrany několika málo druhů živočichů. Jistě ušlechtilá myšlenka, ale cožpak lidé jsou méně důležití? (Přečtete si, jak se žije občanům v inkriminovaném území na 2. straně). Podotkneme, že Morava není v tomto ohledu žádnou výjimkou, podobně tomu bylo v případě D8 z Prahy na státní hranici se sousedním Německem. Poslední úsek byl zprovozněn v prosinci 2016, tedy po dlouhých jedenácti letech. Nebylo by konečně na čase, aby se stát ve veřejném zájmu, kterým výstavba dálniční sítě je, uměl legislativně vypořádat s obstrukcemi rychle a rázně jednou provždy? V sousedních zemích už to pochopili.

O situaci, související s navazující stavbou dálnice D55 se dočtete na 7. straně.

Dálnice D49

Hulín - Holešov - Zlín - Vizovice - Střelná



Na slovíčko s ministrem dopravy Danem Ťokem:

■ Jak se vám z pozice ministra i osobně uleví, až se konečně začne stavět dálnice D49?

Podobně jako u dalších klíčových úseků dálniční sítě považuju za ostudu, že stát nebyl za minulých deset let schopen nijak pohnout s touto důležitou stavbou. Přitom uleví přetíženým silnicím I/49 a I/55 i silnicím II. třídy v kraji. A to nemluvíme o lepším napojení Zlína na dálniční síť a dálniční spojení se slovenskou D1, které nám velmi chybí. Stavba byla v roce 2010 z nepochopitelných důvodů úplně zmrázena a pak jí hrozilo, že budeme muset znovu opakovat celý proces posouzení vlivu na životní prostředí EIA. To se naštěstí podařilo odvrátit a vyjednali jsme s Evropskou komisí její zařazení na seznam prioritních staveb s rychlejším režimem projednání EIA. Dnes jsme připraveni začít stavět, ale místo toho ještě řešíme absurdní spory o výjimky pro chráněné druhy živočichů. Nemám nic proti ekologickým sdružením. Účast veřejnosti je nutná, ale musí být věcná a směřovat ke skutečné ochraně životního prostředí. Tam



je třeba hledat kompromisy a řešení. Musíme ale zabránit tomu, aby účast veřejnosti sloužila k obstrukcím a nekonečnému blokování staveb. Obávám se, že to je i případ D49. Donekonečna opakované podněty na ochranu některých živočichů vedou k tomu, že měsíce řešíme ochranu mravenců a nikoho nezajímá ochrana zdraví lidí, kterým dnes nákladní doprava jezdí pod okny.

Otázka pro viceprimátora města Púchova Romana Hvízdáka

■ Jak vnímáte fakt, že se na Moravě začne stavět dálnice D49 a co to přinese slovenské straně?

Nakoľko je účelom výstavby rýchlostnej cesty R6 v úseku Púchov - štátna hranica SR/ČR riešenie najvhodnejšieho vedenia cesty medzinárodného významu, ktoré bude kapacitne vyhovujúce požiadavkám dopravy, najmä tranzitnej nákladnej dopravy, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodné



a investične realizovateľné a prijateľné z hľadiska vplyvov na životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutých miest samozrejme od jej vybudovania očakávame výrazné zlepšenie dostupnosti, spolupráce a logistiky medzi našimi krajinami. Na vašu otázku ako vnímame fakt, že sa na Morave začne stavať dálnica D49 a čo to prinesie slovenskej strane, môžeme potvrdiť, že jej zrealizovanie určite prinesie zlepšenie celkovej dopravnej situácie, nakoľko je zo Slovenskej strany plánovaný úsek, ktorým sa skompletizuje rýchlostná cesta R6 a naplnia sa očakávané dopravné prepojenia.

Jak se těšíte na otevření dálnice D49 a co přinese obyvatelům vašeho územního celku?

■ **Petr Hradecký,** starosta Slušovic: Obecně zaznamenávám časté dotazy od firem, kterých je ve Slušovicích a jejich okolí značné množství, kdy se D49 začne stavět. Dále v současné době Slušovice leží na pomyslné objízdné trase Zlína pro dopravu ve směru Fryšták - Vizovice a obráceně. D49 by mohla část této dopravy odvést z centra Slušovic.



■ **Eliška Olšáková,** starostka Valašské Klobouky: Na otevření D49 se těším, nejen jako zástupce samosprávy, ale také jako občan zdejšího regionu. Bohužel podle dostup-



ných informací o komplikacích při vydání SP mám obavu, že realizace jednotlivých etap nebude podle předikce ŘSD.

■ **Roman Hoza,** starosta Hulína: Na dokončení dálnice D49 se moc těšíme. Tim skončí dlouholeté neštěstí, které tuto stavbu díky zdržování aktivistů potkalo. Celý region potřebuje dořešit dopravní infrastrukturu a odklonit zejména těžkou dopravu z měst a obcí. Nám v Hulíně to významně sníží dopravní zátěž v centru města.



■ **Jaroslav Chmelař,** místostarosta Holešova: Za stavbu D49 doslova bojujeme dlouho, měla být hotová už v roce 2009!

Naše město se díky husté nákladní i osobní dopravě bez přehánění dusí, přejít silnici je od rána až do pozdního odpoledne otázka bytí a nebytí. Zprovozněnou dálnici potřebujeme i kvůli rozvoji naší strategické průmyslové zóny. Až bude konečně hotová, dokončí se i obchvat Holešova a našim občanům se výrazně uleví.



■ **Jiří Veselý,** místostarosta Otrokovic: Dokončení stavby D49 je jistě přínosem, byť nemá vložené přímý dopad na Otrokovice. Výhodou bude, že doprava směřující na Sloven-



sko od Hulína přes Zlín, která nyní projíždí Otrokovicemi, se dokončením D49 vyhne Otrokovicím. Nejvíce uleví dopravě v Otrokovicích dokončení D55 směrem na Napajedla.

■ **Michal Teplý,** místostarosta obce Lukov: Jakmile bude hotový celý úsek dálnice D49 z Hulína až do Lípy, výrazně ubude tranzitní doprava přes obec Lukov. Tím dojde ke zklidnění provozu v obci a k výraznému snížení bezpečnostních rizik na státní komunikaci. Naopak bude Lukov v blízkosti frekventované dálnice, což může mít vliv na kvalitu života v Lukově a jeho životního prostředí. Pokud budou všechny naše požadavky na snížení negativních dopadů provozu dálnice akceptovány, nemělo by dojít k výrazné změně života v Lukově.



Předběžné opatření soudu nás všechny výrazně poškozuje

Odpovídá hejtman Zlínského kraje Jiří Čunek

■ Co říkáte tomu, že se konečně začne stavět dálnice D49?

Bohužel, váš optimismus nesdílím. Je vydáno předběžné opatření soudu kvůli ochraně křečka i dalších živočichů, kdy soud rozhodne, však nevíme. Už to trvá mnoho měsíců.

■ Jak pomůže tomuto dílu Zlínský kraj?

V tuto chvíli nemáme nikdo žádnou možnost pomoci a nemůžeme do toho vstoupit. Soud je „nezávislý.“ Dle odborníků rozhodnutí o předběžném opatření je naprosto nepochopitelné a nelogické. Jestli je to z důvodu neschopnosti, lenosti či nějaké pod-

jatosti vůči takovýmto stavbám, nevím, ale výrazně nás to všechny poškozuje.

■ A jak dálnice prospěje jeho obyvatelům?

Stavba by významně pomohla ekologii ve smyslu zdraví lidí. Nebyli by obtěžováni hlukem ani zplodinami. Navíc by se ušetřilo za pohonné hmoty. K tzv. „ochráncům přírody“, kteří tyto podněty dávají, se nemám potřebu vyjadřovat, protože je to zbytečné. Je třeba zabývat se však otázkou, zda soudy, které takovéto podněty přijímají a jdou jim naproti, nejsou tím největším problémem pokrivené demokracie.



Zlín podporuje výstavbu dálnic

Město Zlín se připojilo k petici na podporu výstavby dálnice D49 Hulín – Fryšták – hranice ČR/SR, a dálnice D55 Otrokovice – Staré Město – Břeclav. Zřídilo také dvě petiční místa, kde mohli občané svým podpisem tyto významné infrastrukturní projekty podpořit.

„Obě dálnice uleví dopravě v mnoha městech a obcích, odvedou z jejich ulic auta, včetně mnoha kamionů. To má obrovský význam pro životní prostředí a bezpečnost. Dálnice také přispívají k rozvoji ekonomiky, přivádí do regionů nové investory. A také turisty. Proto jednoznačně oba projekty podporujeme,“ prohlásil primátor Miroslav Adámek. Dodal, že petiční akci schválila celá rada města.

Příprava projektů D49 a D55 trvá už více než patnáct let. „Soustavně je blokována několika ekologickými spolkami a aktivisty, kteří poukazují



na to, že oba dopravní projekty údajně naruší životní prostor některých živočichů, například křečka polního nebo lelka lesního. Rozhodli jsme se proto mobilizovat veřejnost a dát najevo hrstce ekologických aktivistů, že veřejnost si přeje projekty dálnice zrealizovat,“ řekl Libor Lukáš, iniciátor petice a předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě. „Tyto významné projekty, mezi něž výstavba dálnic bezesporu patří, je potřeba řešit i s použitím obyčejného selského rozumu,“ dodal Miroslav Adámek.

PETICE

Na petičních arších za dostavbu D49 a D55 už chybí jen necelých 700 podpisů!

Situace kolem dotčených měst a obcí v okolí tras D49 a D55 došla tak daleko, že Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě iniciovalo petici za co nejrychlejší dostavbu obou dálnic.

Na podpisových arších bylo podle sdělení organizátora k 9. únoru 9 310 podpisů. Jakmile jich bude 10 000, předá je sdružení oficiálně předsedovi Senátu, který je v souladu s pe-

tičním zákonem povinen zařadit tento bod na schůzi horní komory Parlamentu. Podpisové archy půjdou rovněž do petičního výboru Poslanecké sněmovny s cílem seznámit zákonodárce s dlouhotrvající neúnosnou situací tak, aby přijali potřebná zákonodárná opatření a mohlo se bez zbytečných okolků začít stavět!

Paradoxem zůstává, že téměř 3 000 elektronických podpisů občanů na webových stránkách sdružení, ne-

může být použito. Na rozdíl od EET či elektronických receptů, není totiž evidence petic uzákoněna.

Proto, pokud chcete připojit svůj podpis za dostavbu dálnic D49 a D55 na archových listech, můžete tak učinit na obecních a městských úřadech podél tras obou dálnic, nebo přímo v sídle Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě na adrese: Tovární areál, budova číslo 23, Vavřčková 5262, Zlín.



Dálnice D49 je připravena k zahájení, blokují ji však ekologičtí aktivisté

Odovídá Ing. Jan Kroupa, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR

Jaký je význam dálnice D49 pro Českou republiku?

Účelem stavby je vybudování kapacitní komunikace, která umožní převést vysoké intenzity silniční dopravy, která je v současné době vedena zástavbou Zlína, Otrokovic, Holešova a Hulína na nově navrhovanou kapacitní komunikaci D49. To se příznivě dotkne i všech dalších obcí na stávající trase silnic I/49, I/55, II/490, II/432 a dále v okresech Kroměříž a Zlín. Cílem celé stavby dálnice D49 je tedy zajištění bezpečného a kapacitního propojení sítě dálnic ČR a SR a minimalizace dopadů do životního prostředí a na krajinu.

Stávající komunikace, které se v regionu nacházejí, již nepostačují?

Stávající silniční síť v zájmovém území nevyhovuje současným dynamicky se rozvíjejícím přepravním potřebám regionu. Částečné zlepšení situace přinesla dostavba dálnice D1 kolem Kroměříže, která odvedla dopravu ze silnice I/47. K určitému odlehčení dopravy přispěla také dostavba dálnice D55, která odlehčila dopravu na silnici I/55 v centru Otrokovic, směrem na Kroměříž. Celkovou neutěšenou dopravní situaci však vyřeší až zprovoznění stavby D49, která bude mít příznivý efekt na zklidnění dopravní

situace ve městech na průtazích stávajících silnic I. a II. třídy – konkrétně Hulína, Holešova a Fryštáku. Nová trasa dálnice zajistí výrazné zlepšení životního prostředí obyvatel stávající zástavby.

Má dálnice D49 význam i z celoevropského hlediska?

Dálnice D49 je součástí celoevropské sítě TEN-T. Dobudování uceleného dálničního tahu dálnice D1, spojujícího hlavní průmyslové oblasti státu v ose Praha – Brno – Ostrava a souvisejících tahů dálnic D55 a D49 je jednou ze základních podmínek efektivního napojení ekonomiky státu na celoevropskou dálniční síť a tím i zajištění dalšího rozvoje České republiky.

V jaké fázi je nyní příprava dálnice D49?

Jednak z důvodu efektivnější přípravy a také z důvodů ekonomických byl celý úsek od Hulína po hranice se Slovenskou republikou rozdělen na pět samostatných staveb. Intenzivní přípravu všech staveb, které mají zlepšit životní prostředí a zvýšit bezpečnost dopravy, bohužel komplikují aktivity občanských sdružení a spolků, které pod hlavičkou „ochrany zvláště chráněných živočichů“ ztěžují přípravu předmětných staveb, čímž negativně ovlivňují bezpečnost a zdraví obyvatel v dotčeném území.



Co konkrétně vadí ekologickým aktivistům na úseku mezi Hulínem a Fryštákem?

Na základě žaloby ekologických aktivistů vydal soud předběžné opatření, které pozastavuje účinnost výjimky, díky které jsme mohli pracovat v území, kde žije křeček polní. To znamená, že nyní nemůžeme obdržet stavební povolení, o které jsme si zažádali. Na stavbu mezi Hulínem a Fryštákem jsme přitom obdrželi již celkem čtyři výjimky. Tři z nich máme od Krajského úřadu Zlínského kraje.

Kromě výjimky na křečka polního jsme obdrželi výjimku na dalších osm živočichů a dále na sedmáct zvláště chráněných živočichů. Výjimku nám udělila také CHKO Litovelské Pomoraví. Jsme připraveni důsledně plnit podmínky, které nám ve výjimce citované správní orgány uložily a zajistit bezpečný transfer rostlin a živočichů ze stavby do jiné vhodné lokality.

I přes to však stále nemůžeme výstavbu dálnice mezi Hulínem a Fryštákem zahájit. Stavba je přitom vysoutěžena, máme na ni připraveny finanční prostředky, probíhají již dokonce práce na přeložkách inženýrských sítí. Na místě je i ekologický dozor, který sleduje výskyt chráněných rostlin a živočichů a pokud by se i dodatečně na stavbě nějaký objevil, práce bychom přerušili a přestěhovali ho. Jsme také připraveni na diskuzi o možnosti realizace kompenzačních opatření nad rámec uvedených podmínek (např. vybudování mokřadů pro objektivníky). Ani to však ekologickým aktivistům bojujícím proti výstavbě nestačí. Z toho jasně vyplývá, že ochrana přírody je pouze zástupný problém, obdobně jako nechť aktivisté zohlední trpící lidi bydlení podél stávajících přetže-

ných silnic nebo jejich přezírání bezpečnosti a prokazatelné snížení nehodovosti a následků nehod, které jednoznačně hovoří pro výstavbu dálnice.

Kdy bychom se tedy mohli dočkat zahájení prací na D49?

Zahájení výstavby v tuto chvíli nezáleží pouze na ŘSD. Musíme počkat, jak soud rozhodne o výjimce. Ovšem i když soud výjimku potvrdí a my následně získáme stavební povolení, je proti němu možnost se odvolat a následně i rozhodnutí napadnout u soudu, což by vedlo k dalšímu zdržení. Tuto taktiku bohužel některé spolky úspěšně využívají i na dalších stavbách, jako je dálnice D11 či v rámci přípravy modernizace jednotlivých úseků D1. Podpora ze strany široké veřejnosti s cílem omezit zbytečnou administrativu vyvolávanou přezkumy již vydaných závazných stanovisek a stanovisek dotčených orgánů státní správy, která máji za úkol pouze oddálit stavbu, by jistě přispěla k zajištění sledovaného cíle – vybudování kapacitní a bezpečné komunikace mimo zastavěná území obcí a měst – a umožnila by co nejrychlejší realizaci dálnice D49, která je pro bezpečnost i životní prostředí obyvatel jednoznačným přínosem.

Libor Lukáš: Aktivisté na lidi absolutně kašlou

Rozvoji dopravní infrastruktury v oblasti Střední Moravy se věnuji již 18 let a na začátku jsem se naivně domníval, že v roce 2020 budeme mít na Moravě postavenou celou páteří síť (D1, D49, D55) a budeme ji moci využívat. Bohužel skutečnost je jiná. Dálnice se postaví nepodařilo a ekologičtí aktivisté bezrestně a cíleně útočí na veřejný investiční sektor, nepokrytý dávají najevo svoji sílu, kterou jim demokratická společnost dala, a svým obstrukčním jednáním vzkazují početnému týmu odborníků, že jenom oni rozumí tomu, co je správné, kde a jak se má stavět. Není přece možné přijmout teorii, že je důležitější chránit nikoliv „homo sapiens“, ale např. křečka polního, skokana skřehotavého, skřivana lesního... či jiné živočišné druhy, které podle těchto pomýlených jedinců mají mít jednoznačnou přednost před člověkem.

Zdravý selský rozum už to ani nebere, přesto tito aktivisté opakovaně předkládají svá vlastní moudra a oficiálně šíří prapodivné myšlenky o „správném“ vztahu k přírodě, krajíně a na lidi absolutně kašlou. Připomínám, že např. výstavbu dálnice D49 schválila legitimní vláda ČR, podporují ji místní samosprávy a také ji posvětil Evropský parlament jako prioritní dopravní koridor zařazený do sítě „TEN-T“. Projekt je však bohužel soustavně blokován nekonečnými obstrukcemi stále stejných lidí. Doufám, že nyní, po volbách, český parlament vygeneruje silnou politickou poptávku a schválí napříč politickým spektrem takový zákon, který umožní urychlit přípravu výstavby dálnic v ČR a zároveň znemožní ekologickým aktivistům jejich nekonečné obstrukční počínání. Také je potřebné bedlivě zkoumat, zda nedochází k reálným hospodářským škodám. Pokud by se zjistilo, že

ke škodám skutečně dochází, je nutné je potěch, kteří je způsobují, vymáhat. Abychom zmobilizovali občany a viditelně se postavili proti těmto nepřijatelným praktikám „hrstky“ aktivistů, iniciovalo Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě PETIČNÍ AKCI na podporu projektů D49 a D55. Současně chceme touto občanskou iniciativou deklarovat skutečný veřejný zájem. Petiči podepsalo již několik tisíc občanů a další se ještě mohou podepsat na některém z podpisových míst, popř. petiči podpořit v elektronické podobě na adrese: www.infrastrukturamorava.cz. Informace o podpisových místech můžou občané získat buď dotazem na našem sdružení, popř. je mohou získat i na mnoha obecních úřadech ve Zlínském i Jihomoravském kraji. I když je situace skoro až zoufalá, přesto věřím, že dálnici na Slovensko, kterou plánoval

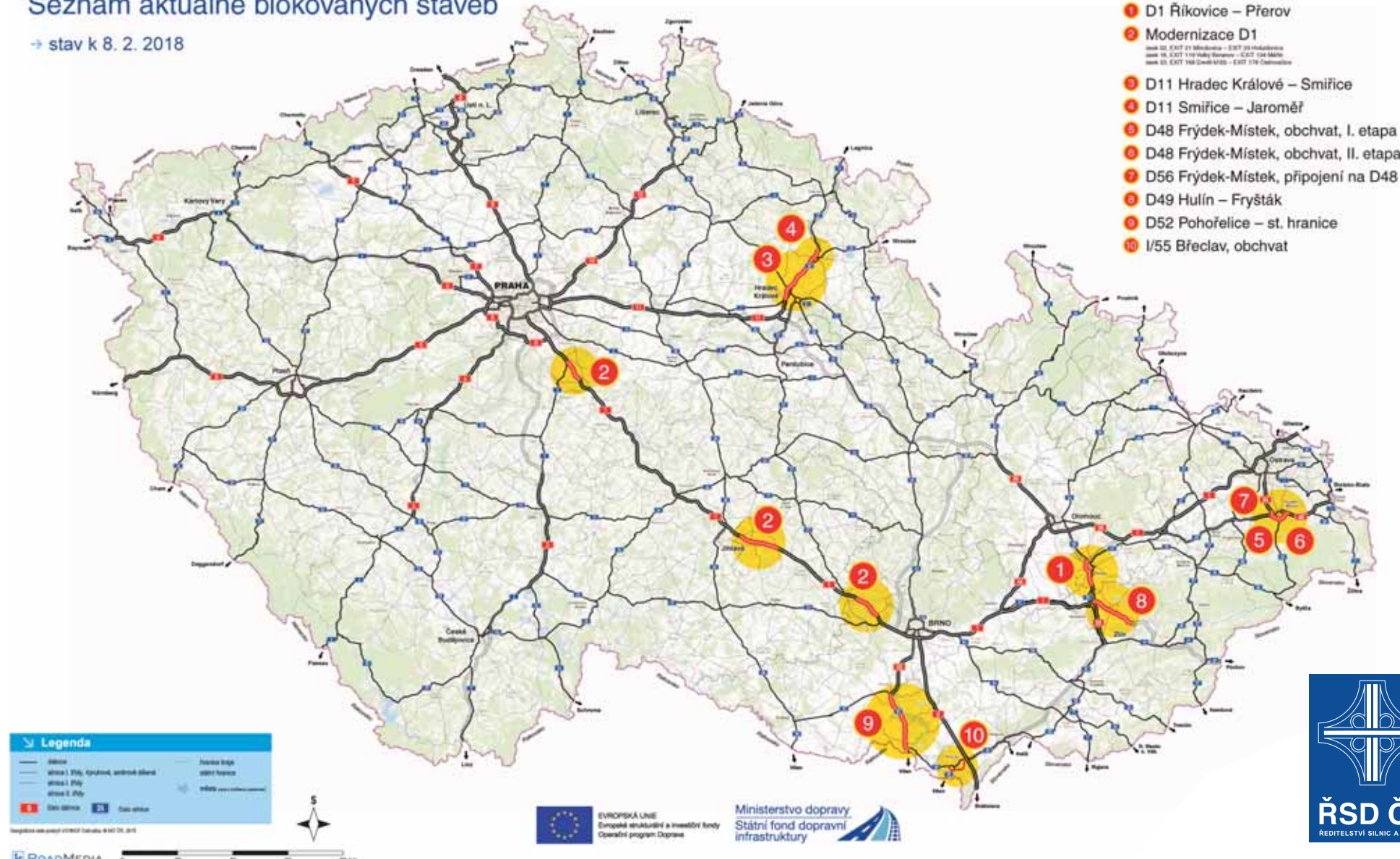
již Baťa od Kroměříže kolem Zlína, přes hraniční přechod Sřelná/Lazy pod Makytou-Púchov, naše „žijící“ generace zrealizuje. Rovněž tak věřím, že se nám podaří prosadit dálniční tah D55 v oblasti Bzenecské Doubravy-Strážnické Pomoraví, kde se vyskytuje lelek lesní a skřivan lesní. Výskyt těchto dvou ptáků komplikuje, skoro až znemožňuje efektivní přípravu tolik očekávané stavby kapacitní komunikace, která by měla sloužit k odklonění husté dopravy z průjezdných úseků měst a obcí a rovněž urychlit dopravu mezi Přerovem-Otrokovicemi-UH, Hradištěm-Veselím nad Moravou-Strážnicí a Hodonínem s napojením na dálnici D2 u Břeclavi.

Libor Lukáš
předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě



Seznam aktuálně blokováných staveb

→ stav k 8. 2. 2018



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury





D49 Hulín – Fryšták

Dopravní význam stavby

Navrhovaná dálnice D49 umožní kapacitní napojení Zlínské aglomerace na vnitrostátní i mezinárodní silniční síť. Převedením dopravní zátěže na novou kapacitní komunikaci dojde ke zklidnění dopravní situace ve městech a obcích na průtazích stávajících silnic I., II. a případně III. tříd a to i v širším zájmovém území. Nová trasa dálnice se stane významným přínosem pro životní prostředí obyvatel stávající zástavby. Zároveň se předpokládá odlehčení stávajících hraničních přechodů, kdy silnice vedené na tyto hraniční přechody jsou ve většině případů také kapacitně nevyhovující.

Stávající silniční síť v zájmovém území nevyhovuje současným rozvíjejícím se přepravním potřebám regionu a to jak kapacitně, tak svými technickými parametry. Nespĺňuje požadavky na plynulost a bezpečnost provozu a ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Nevyhovující je zejména průchod zastavěným územím, šířkové uspořádání a úrovněové křížení s ostatními komunikacemi. Výstavba dálnice D49 přispěje k efektivnímu napojení ekonomiky státu na evropské dopravní struktury a tím přispěje i k zajištění dalšího ekonomického rozvoje České republiky a v širším kontextu i celé EU.

Data o stavbě D49 4901

- Hlavní trasa:**
délka: 16 423 m
kategorie: R 24,5/120
plocha vozovky: 445 000 m²
počet stavebních objektů: 230
- Mostní objekty:**
na dálnici: 16
nad dálnici: 9
na ostatních komunikacích: 5
celková délka mostů: 1773 m
plocha mostů: 34 855 m²
- Mimoúrovňové křižovatky:**
počet: 2 (délka větví: 2600 m)
- Protihlukové stěny:**
počet: 10 (délka stěn: 5626 m)
Přeložky ostatních komunikací:
počet: 27 (délka: 8320 m)
- Přeložky inženýrských sítí:**
vodohosp. objekty: 29 179 m
objekty elektro: 99 500 m
přeložka plynovodu: 5260 m
- Celkový objem zemních prací:**
výkopy: 965 000 m³
náspy: 2 705 000 m³
- Název stavby:**
Dálnice D49 hranice ČR/SR,
stavba 4901 Hulín–Fryšták
- Místo stavby:** Zlínský kraj
- Katastrální území:**
Hulín, Pravčice, Količín, Všetuly,
Holešov, Třebětice, Martinice, Žeranovice, Zahnašovice, Horní Lapač, Racková, Dolní Ves
- Druh stavby:** novostavba
- Objednatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Zpracovatel DSP:**
Sdružení Viapont/Pragoprojekt
- Zhotovitel:**
Sdružení Hulín–Fryšták
Skanska DS a.s., Eurovia a.s.,
Metrostav a.s., DSP, a.s. Porr a.s.
- Cena stavby dle smlouvy:**
5 959 599 028 Kč (bez DPH)

Stavba D49 4901 Hulín - Fryšták

Dálnice D49 Hulín – Fryšták – státní hranice ČR/SR je součástí výhledové sítě dálnic v České republice a v mezinárodním kontextu je součástí hlavní sítě TENT. Koridor pro dálnici D49 je v celé své plánované délce platně zanesen v Zásadách územního rozvoje Zlínského kraje. Navrhovaná dálnice, která se u Hulína napojuje na dálnici D1 a D55, prochází kolem Holešova k Fryštáku, kde se stáčí ke stávající I/49, kterou sleduje až k městu Vizovice. Dále trasa prochází horskou oblastí Vizovických vrchů až na státní hranici ČR/SR, kde navazuje na slovenskou rychlostní silnici R6, která je připojena na slovenskou dálnici D1 (Beluša, Púchov).

Umístění a popis stavby

Stavba 4901 dálnice D49 Hulín–Fryšták je řešena v úseku od křižovatky MÚK Hulín, stavba D1 0135 Kroměříž–východ–Říkovice, kde je počátek staničení km 0,000. Začátek úpravy stavby 4901 se nachází v km 0,887, konec úpravy stavby je stanoven v km 17,300. Provizorní napojení na silnici II/490 za Fryštákem, ve směru do Zlína, je již součástí stavby 4902.1, odkud pokračuje tah dálnice D49 směrem na východ. Celková délka nové rychlostní silnice je 16 423 metrů. Šířkové uspořádání je projektováno v kategorii R 24,5/120. Stavba začíná za mimoúrovňovou křižovatkou Hulín s dálnicí D1 a D55. Odtud vede zemědělskými pozemky a následuje pravostranný oblouk kolem Pravčic. Trasa vede dále na východ souběžně se silnicí II/432, kterou spolu s železniční tratí překonává u Třebětice mostem. V křížení vzniká MÚK Třebětice (deltovitá). Trasa levostranným obloukem pokračuje kolem Alexovic a Zahnašovic. V prostoru mezi Zahnašovicemi a Martinicemi je MÚK Holešov s přívaděčem Holešov (trubkovitá). Následným pravotočivým obloukem prochází mezi obcemi Žeranovice a Horní Lapač. Trasa je dále vedena k Fryštáku. Levostranným obloukem přechází mostem přes Fryštácký potok (76 m). Devítipolovým mostem (297 m) prochází přes místní část Fryštáku Dolní Ves, za kterým stavba končí. Odtud je vedeno provizorní napojení v trase stavby 4902.1 na silnici II/490.

Významným prvkem vymezujícím polohu komunikací v zájmovém území jsou trasy stávajících inženýrských sítí, poloha železničních tratí Hulín–Holešov a samozřejmě i další stávající překážky, jako jsou vodoteče, státní silnice, polní cesty a ostatní inženýrské sítě. Z těchto uvedených podmínek a požadavků a na základě koridoru tras vyšší sítě pozemních komunikací územního plánu velkého územního celku Zlínská aglomerace vychází návrh trasy řešené stavby. Řešený úsek dálnice D49 je dle posledního zatřídění (specifikace a popis jednotlivých tahů vyšší komunikační sítě) součástí hlavního silničního tahu ve směru Brno – Zlín – hranice ČR/SR – Púchov. Z tohoto důvodu je v souladu s navrženou a potvrzenou kategorizací tah D49 řešen jako dálnice v návrhové kategorii R 24,5/120.

Křížované silnice I., II. i III. třídy byly navrženy v souladu s platnou kategorizací státní silniční sítě. Tato kategorizace je zapracována v návrzích jednotlivých vyvolaných úprav či přeložek těchto silnic. Všechny ostatní dotčené pozemní komunikace jsou vykřížované mimoúrovňově bez připojení na dálnici, během výstavby bude v místě křížení zajištěn provoz po provizorní komunikaci pro minimalizaci dopadů výstavby na stávající dopravu. Převážná část staveništní dopravy by měla být vedena po trase dálnice nebo po souběžných manipulačních pruzích. Stavba byla v září 2008 zahájena a v červen-



Data přípravy (září 2017)

- Stanovisko EIA: 12/2001
- Schválení záměru projektu: 11/2005
- Vydání územního rozhodnutí: 01/2005
- Vydání stavebního povolení: 02/2018
- Vyhlášení výběrového řízení na zhotovitele: 06/2008
- Zahájení výstavby: 09/2008 (03/2018)
- Uvedení do provozu: 09/2021

ci 2010 rozhodnutím ministerstva dopravy zastavena. Nyní je ve fázi konzervace. Jsou vykoupeny veškeré nutné pozemky jako předpoklad pro vydání stavebního povolení a řeší se jen menší podíloví vlastníci, kde je třeba většinou vyvlastňovat. Stavba 4901 získala jako první z prioritních staveb určených vládou souhlasné stanovisko EIA. Dokument ale stanovuje podmínky, nezbytné budou protihlukové stěny a nízkohlukový asfalt. Aktuálně probíhají práce na části přeložek inženýrských sítí a obslužných komunikací (tam kde zůstalo platné stavební povolení). MŽP udělilo v květnu 2017 výjimku týkající se více než deseti druhů chráněných tvorů, kteří se v trase cesty nacházejí. Jde o poslední chybějící doklad, který ŘSD potřebuje pro vydání stavebního povolení. Soud na základě žaloby ekologických aktivistů na začátku června 2017 pozastavil výjimku. Předpoklad zahájení stavby se tak přesouvá na jaro 2018.



...k-Lípa

Stavba D49 4902 Fryšták - Lípa

Umístění a popis stavby

S ohledem na potřeby realizace byla stavba 4902 Fryšták-Lípa rozdělena na tři dílčí stavby. Předmětem 1. etapy je realizace definitivního napojení dálnice D49 na silnici II/490 pomocí MÚK Fryšták. Součástí stavby je i vybudování přivaděče Zlín - přeložka silnice II/490. Úsek měří 1,700 km a je projektován v kategorii R 25,5/120.

Stavba začíná v km 17,300 za mostem v Dolní Vsi. Odtud trasa pokračuje levostranným obloukem v polním zářezu k silnici II/490, na které bude vybudován nadjezd. Mezi silnicemi II/490 a III/4915 je v km 18,5 navržena MÚK Fryšták s přeložkou silnice II/490. Tvar křižovatky je prstencovitý, s okružní křižovatkou pod dálnicí a s bypassy pro nejzatiženější směry Hulín-Zlín a Zlín-Lípa. V minulosti byl uvažován trojlístkovitý tvar křižovatky. Stavba pokračuje po náspu k silnici III/4915, před kterou v km 19,000 končí.

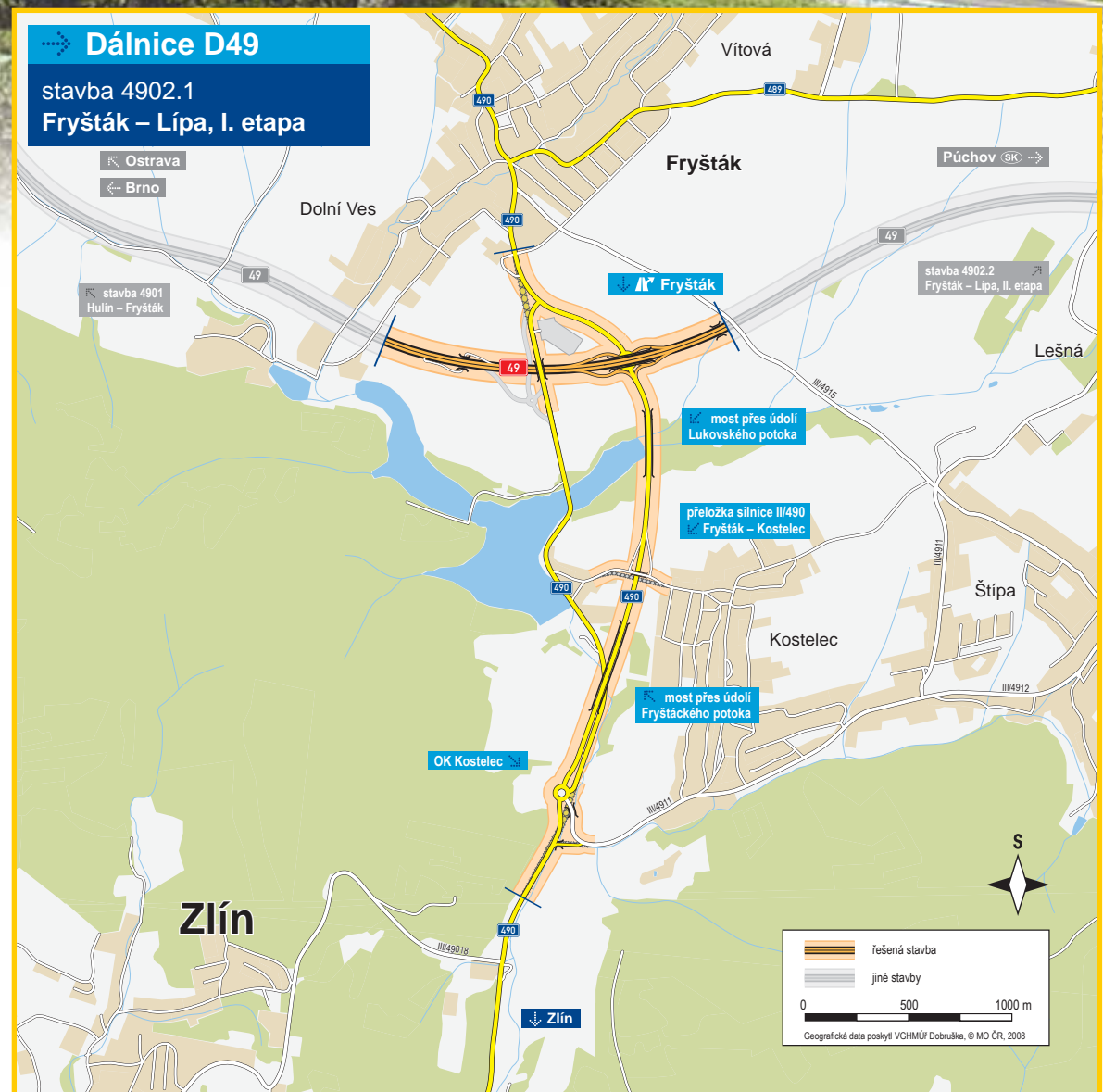
Důležitou součástí stavby je přivaděč Zlín - přeložka silnice II/490, který měří 3366 m a je navržen v kategorii se stoupacími pruhy. V dřívějších dokumentacích byl přivaděč uvažován jako čtyřpruh kategorie S 24,5/80. Na základě stanoviska EIA byla změněna kategorie na S 11,5/80 s výhledovým rozšířením na čtyřpruh S 24,5/80.

Přeložka silnice začíná ve Fryštáku na úrovni čerpací stanice. Odtud pokračuje levostranným obloukem ke stykové křižovatce se stávající silnicí II/490, která bude zachována pro obsluhu Malého Kostelce. Pravostranným obloukem pokračuje k MÚK Fryšták. Východně od přehrady Fryšták pokračuje přivaděč mostem přes Lukovský potok (320 m). V zářezu trasa pokračuje mezi Kostelcem a Malým Kostelcem. Mostem přes údolí Fryštáckého potoka klesá přivaděč k okružní křižovatce s přeložkou silnice III/4911, která prodlouží cestu do Zlína obyvatelům Kostelce a Štípy o 600 m. Původně zde byla navržena MÚK Kostelec (trubkovitá), která byla v rámci úspor zrušena. Přivaděč končí v km 3,366, kde se napojuje na akci II/490 Zlín, propojení D49 - I/49, 2. stavba, která je připravována na Zlínském kraji.

U MÚK Fryšták je v prostoru mezi dálnicí stávající silnicí II/490 a přeložkou silnice II/490 navrženo SSÚD Fryšták, které je připravováno v samostatné investici.

Data přípravy (září 2017)

- Stanovisko EIA: 01/2017
- Schválení záměru projektu: 11/2005
- Vydání územního rozhodnutí: 2018
- Vydání stavebního povolení: 2019
- Vyhlášení výběrového řízení na zhotovitele: 2019
- Zahájení výstavby: 2020
- Uvedení do provozu: 2022



Pro celý tah D49 byla v roce 2015 zpracována technicko-ekonomická studie D49 v úseku Hulín - hranice ČR/SR včetně ekonomického posouzení, která byla dne 29. 3. 2016 schválena Centrální komisí MD. Dne 12. 5. 2016 bylo vydáno ověřovací stanovisko EIA, dne 7. 8. 2017 byla podána žádost o stanovisko dle §9a

(Coherence stamp). Byla prodloužena platnost stanoviska EIA (do 16. 11. 2021).

Probíhá podrobný geotechnický průzkum s termínem ukončení v únoru 2018.

Dokumentace pro územní rozhodnutí je zpracována a bude požádáno o vydání ÚR.

Data o stavbě D49 4902

Hlavní trasa:

hlavní trasa: 1700 m
kategorie: R 25,5/120

Mostní objekty:

na dálnici: 3
nadjezdy: 1
na přivaděči: 2
na ostatních komunikacích: 4
celková délka mostů: 1280 m

Křižovatky:

mimoúrovňové: 1 (MÚK Fryšták)
okružní: 2

Úpravy ostatních komunikací:

silnice II/490, III/4911, MK, PC
délka: 4623 m

Název stavby:

Dálnice D49 4902.1 Fryšták-Lípa, 1. etapa

Místo stavby:

Zlínský kraj

Katastrální území:

Fryšták, Dolní Ves, Kostelec

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DÚR:

Viapont s.r.o.

Předpokládaná cena stavby:

2 210 500 000 Kč (bez DPH)



Další úseky dálnice D49

D49 4902.3 Fryšták–Lípa, 3. etapa

Umístění a popis stavby

Třetí etapa stavby D49 Fryšták–Lípa řeší výstavbu dálnice v úseku Slušovice–Lípa. Po dokončení této stavby bude definitivně odvedena tranzitní doprava Hulín–Vizovice–Slovensko z průtahů Zlínem, Želechovicemi a Lípou. Úsek měří 3800 m a je projektován v kategorii R 25,5/120.

Stavba začíná v km 28,300 před dnešní křižovatkou silnic II/491 a III/4918. Závěry technicko-ekonomické studie ze září 2015 doporučily k realizaci MÚK Slušovice, která by sloužila k napojení Slušovice na dálniční síť a odstranila zajižďku na nejbližší MÚK Lípa, rovněž přispěje ke zlepšení spojení Slušovic s krajským městem Zlínem.

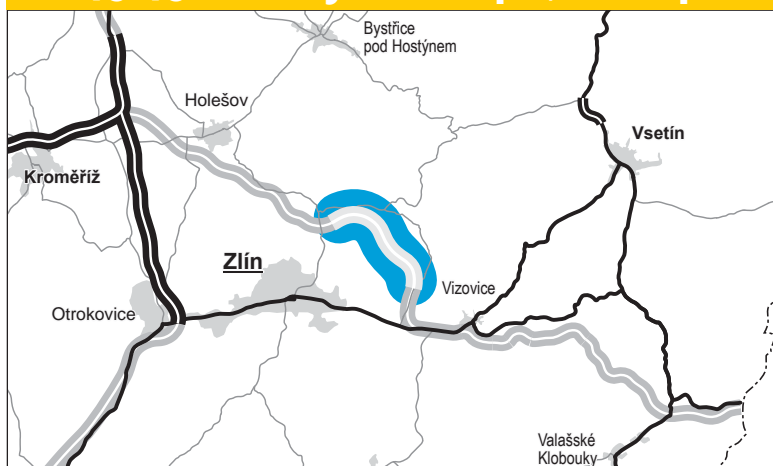
Dálnice odtud pokračuje východně podél silnice II/491, která bude v místě křížení s dálnicí přeložena. Před lesním komplexem se trasa odklání ze souběžného vedení se silnicí II/491, pokračuje po náspu v korytě Dřevnice, která bude v nezbytném rozsahu přeložena tak, aby na ní byly vytvořeny meandry. Následně ji kříží mostem (244 m). V údolí řek Dřevnice a Lutoninka je trasa až do konce stavby vedena po vysokém náspu s několika dlouhými mosty. Kříží přeložku silnice III/0495 vedoucí severně od obalovny. Po náspu vede k mostu přes Lutoninku a větev křižovatky (272 m) k MÚK Lípa se silnicí I/49, která je navržena jako trubkovitá s přímými větvemi ve směru Zlín–Vizovice a opačně a Fryšták–Lípa a vratnou větví Lípa–Fryšták. Za křižovatkou následuje násep, kterým se



stavba dostává k mostu přes železniční trať a silnici I/49 (300 m). Stavba končí v km 31,100 a bude provizorně napojena na silnici I/49. Silnice I/49 bude přeložena a upravena v úseku křižovatka I/49 x II/491 až na konec stavby 4902.3. Ve směru od Zlína je na silnici I/49 navržena rozštěpná křižovatka s větví křižovatky Lípa. Hlavní směr vede ve směru Zlín–D49, silnice bude odbočovat, respektive se připojovat z hlavní trasy. Pro celý tah D49 byla v roce 2015 zpracována technicko-ekonomická studie D49 v úseku Hulín – hranice ČR/SR včetně ekonomického posouzení, která byla dne 29. 3. 2016 schválena Centrální komisí MD.

V roce 2013 byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Následně byla v roce 2014 stavba 4902.2 rozdělena na 2 etapy. Příprava stavby byla pozastavena kvůli nejasnému pokračování dálnice D49 dále na Vizovice, kde nebyla dosud trasa stabilizována, čímž je ovlivněno výškové a směrové vedení konce stavby 4902.3. Dočasně bude její funkci plnit silnice II/491. Proběhlo zpracování expertního posouzení variant MÚK Lípa.

D49 4902.2 Fryšták–Lípa, 2. etapa



ci silnice II/491, která byla v minulosti postavena jako směrově nedělený čtyřpruh, bude dálnice propojena se silnicí I/49 u Lípy nad Dřevnicí.

Data přípravy (září 2017)

Stanovisko EIA: 06 / 2017
Schválení záměru projektu: 11 / 2005
Vydání územního rozhodnutí: 2018
Vydání stavebního povolení: 2019
Vyhlášení výběrového řízení na zhotovitele: 2019
Zahájení výstavby: 2020
Uvedení do provozu: 2022

Pro celý tah D49 byla v roce 2015 zpracována technicko-ekonomická studie D49 v úseku Hulín – hranice ČR/SR včetně ekonomického posouzení, kte-

rá byla dne 29. 3. 2016 schválena Centrální komisí MD.

V červnu 2017 byl odevzdán koncept aktualizované DÚR a potřebných podkladů a průzkumů z hlediska nového ukončení stavby v okružní křižovatce Slušovice. Probíhá projednávání DÚR a byla zahájena inženýrská činnost související s vydáním ÚR. Dne 13. 6. 2017 bylo Krajským úřadem vydáno Rozhodnutí o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů (zákon č.114/1992), byla však podána tři odvolání, která řeší MŽP.

Žádost o ověřovací stanovisko byla podána 25. 8. 2016. V červnu 2017 bylo vydáno prodloužení stanoviska EIA do 21. 11. 2021.

D49 4903.1 Lípa–Vizovice

Umístění a popis stavby

Úsek řeší prodloužení dálnice od Lípy k Vizovicím. V současné době je tento úsek velmi zatížený. Stavba začíná v km 32,100 a končí v km 35,100. Úsek měří 3000 m a je projektován v kategorii R 25,5/120.

Stavba začíná za MÚK Lípa, kde navazuje na připravovanou stavbu 4902.3 Fryšták–Lípa, 3. etapa. Odtud stavba pokračuje v zářezu vlevo podél silnice I/49. Přechází přes Zádveřice, kde je nutné odstranit osm staveb v trase dálnice. Křižovatka silnic I/49 a II/492 bude upravena, větev bude přeložena na severní stranu. Trasa dále pokračuje v zářezu podél silnice I/49. Kvůli zmenšení záboru pozemků a zásahům do přilehlých svahů je navrženo podél dálnice několik opěrných a zárubních zdí. Pro zpřístupnění osamělých usedlostí vpravo od dálnice u Vizovic navržena výstavba místní komunikace. Od km 34,1 trasa pokračuje stoupáním 4,50% v zářezu k MÚK Vizovice se silnicí I/49, která je navržena jako trubkovitá. Stavba končí v km 35,100. Podél dálnice jsou navrženy protihlu-



kové stěny chránící obyvatele přilehlých nemovitostí před hlukem z provozu dálnice.

Pro celý tah D49 byla v roce 2015 zpracována technicko-ekonomická studie D49 v úseku Hulín – hranice ČR/SR včetně ekonomického posouzení, která byla dne 29. 3. 2016 schválena Centrální komisí MD.

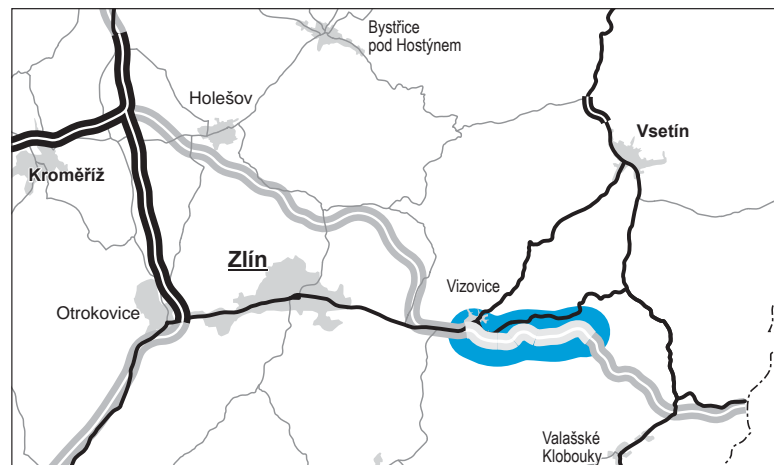
Na stavbu bylo vydáno 20. listopadu 2013 nesouhlasné stanovisko k posouzení vlivů stavby na životní prostředí. V návaznosti na technicko-ekonomickou studii ze září 2015 byla v květnu 2017 dokončena technicko-vyhledávací studie pro stavby 4903–4905. Studie byla odeslána ke schválení Centrální komisí MD. Na tuto studii naváže pokračování procesu EIA a další projektová příprava.

D49 4903.2 Vizovice–Pozděchov

Umístění a popis stavby

Úsek vede v náročném horském terénu po úbočí Vizovické vrchoviny. Začátek stavby se nachází v nadmořské výšce 260 m n. m. a musí překonat hřeben Vizovické vrchoviny ve výšce 660 m n. m. Stavba zahrnuje 12 velkých mostů s délkou přes 100 m a tři tunely. Celková délka úseku je 10 184 m a je projektován v kategorii S 12,5/80 (2+1).

Stavba začíná v km 35,100 za MÚK Vizovice se silnicí I/49. Odtud trasa stoupá (4,50%) pravostranným obloukem v zářezu pod Janovou Lhotou. Před mostem přes údolí Želechovského potoka (247 m) se zmiňuje stoupaní na 1,00%. Následuje hluboký zářez jižně od zástavby, ve kterém kříží dálnici přeložka silnice III/4932. Trasa je vedena jižně od Vizovic a severně od Dubovska třemi velkými mosty přes Slatinský potok (193 m), přes polní cestu a bezejmenný potok (185 m) a přes Dubovský potok (247 m), před kterým trasa začíná stoupat sklonem 4,50%. Trasa pokračuje dvěma protisměrnými oblouky jižně od Lhotska, kde v lokalitě Podhoří je navrženo tunel Lhotsko (280 m). Za tunelem trasa klesá (2,96%) v zářezu k mostu přes údolí osady Končiny (291 m), kte-



rý je navrženo mezi osadami Na Chrámečném a Končiny. Od mostu následuje 6,3 km dlouhé stoupaní až do konce stavby o sklonu 4,50%. Dálnice se pravostranným obloukem vyvíjí osadě Končiny. Následuje další most přes údolí u Končiny (207 m). Trasa se mostem přes bezejmenný potok (247 m) přibližuje k lesu. V zářezu v km 41,0 je navržena úniková zóna. Stavba je vedena v zářezu mezi Bratřejovem a lesem třemi mosty přes bezejmenné potoky k tunelu Bratřejov (360 m), který je navrženo jihovýchodně od obce. Za tunelem trasa pokračuje dvěma velký-

mi mosty (223 a 247 m). V km 43,2 je umístěna další úniková zóna. Jihozápadně od Pozděchova se trasa stáčí na jihovýchod, kde je navrženo tunel Pozděchov (480 m), za kterým dálnice pokračuje mostem přes bezejmenný potok a přivaděč Pozděchov (227 m). Za MÚK Pozděchov s přivaděčem Pozděchov, která je navržena jako trubkovitá, stavba v km 45,000 končí.

Pro celý tah D49 byla v roce 2015 zpracována technicko-ekonomická studie D49 v úseku Hulín – hranice ČR/SR včetně ekonomického posouzení, která byla dne 29. 3. 2016 schválena Centrální komisí MD.

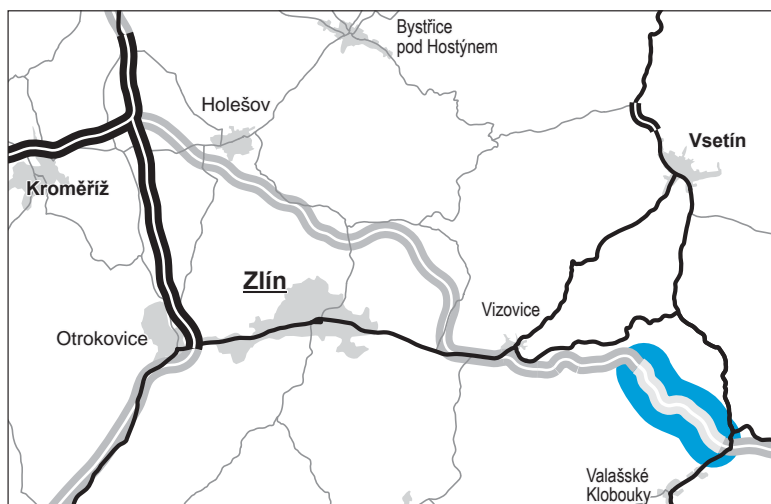
Na stavbu bylo vydáno 20. listopadu 2013 nesouhlasné stanovisko k posouzení vlivů stavby na životní prostředí. V návaznosti na technicko-ekonomickou studii ze září 2015 byla v květnu 2017 dokončena technicko-vyhledávací studie pro stavby 4903–4905. Studie byla odeslána ke schválení Centrální komisí MD. Na tuto studii naváže pokračování procesu EIA a další projektová příprava.

D49 4904 Pozděchov–Horní Lideč

Umístění a popis stavby

Navrhovaný úsek vede, stejně jako předcházející, v náročném horském terénu Vizovické vrchoviny. Začátek stavby se nachází pod vrcholem v nadmořské výšce 660 m n. m. a za vrcholem stavba klesá do údolí Broumovky. Stavba měří 8400 m a je projektována v kategorii S 12,5/80 (2+1). Stavba začíná v km 45,000 za MÚK Pozděchov situovaně jižně od Pozděchova. Odtud pokračuje v zářezu k mostu přes lesní cestu (195 m), jenž se nachází západně od rozcestí Bařinka. Dálnice pokračuje klesáním (3,95%) tunelem Lačnov (400 m) k obloukovému mostu přes lesní cestu a potok (334 m) v lokalitě Bobčica. Levostranným obloukem se trasa

stáčí na východ k mostu přes potok a lesní cestu (491 m), jenž se nachází severozápadně od Lačnova. Dálnice je vedena střídavě v zářezu a náspu severně od Lačnova. V km 51,0 se východně od Lačnova nachází velká oboustranná odpočívka Lačnov s čerpací stanicí a restaurací. V zářezu se trasa dostává k mostu přes silnici III/4943 a Lačnovský potok (179 m). Poté je dálnice vedena mírným stoupáním po náspu, který přechází v zářez s oboustrannými zárubními zdmi jižně od kopce Vrch. Stavba končí v km 53,400 před MÚK Horní Lideč se silnicí I/57, kde navazuje na stavbu 4905 Horní Lideč – státní hranice. Součástí stavby je část MÚK Pozděchov, šest mostů na trase, nadjezd, most na větví kři-



žovatky, tunel Lačnov (400 m), velká oboustranná odpočívka Lačnov, přeložka silnice III/4943 (171 m), jedna

místní (102 m) a jedna účelová komunikace (1560 m), dvě lesní (4027 m) a tři polní cesty (1063 m).



Dálnice D55 zvýší bezpečnost silničního provozu

Podobný osud jako D49 má i dálnice D55 (do 31. prosince 2015 rychlostní silnice R55), která po dokončení povede z Olomouce přes Přerov, Hulín, Otrokovice, Uherské Hradiště a Hodonín do Břeclavi v celkové délce 101 kilometrů.

V současnosti jsou zprovozněny tři úseky: první o délce 1,234 km u Olomouce na křížení s dálnicí D35 (tento čtyřpruhový úsek je značen jako silnice I/55, zprovozněn byl 8. listopadu 2002), druhý mezi Hulínem (křižovatka s dálnicí D1 a v budoucnosti i s dálnicí D49) a Otrokovicemi o délce 13,300 km (otevřen 3. prosince 2010) a třetí navazující severovýchodní obchvat Otrokovic (délka 3,030 km) uvedený do provozu 27. října 2006.

V součtu se tedy jedná o pouhé 17, 534 kilometry ze 101. Také v tomto případě mají silničáři připravené projekty a na některých úsecích se

potýkají s podobnými problémy jako v případě dálnice D49, na kterou D55 u Břeclavi navazuje. Opět se jedná o systémové napadení úřadů, rozhodnutí a posudků, například z podjatosti a tím cílené prodlužování přípravy stavby. Zejména stavby 5507, 5510 a 5511 jsou od samotného začátku pod velkým tlakem a dohledem ekologických spolků, z čehož vyplývá, že veškeré dokumentace a kroky správních úřadů jsou napadány a rozporovány. V případě stavby 5511, která prochází pačiči oblastí, byl vyjádřen nesouhlas s každou předloženou variantou i technickým řešením.



Národní dopravní informační centrum

Národní dopravní informační centrum, též označované jako Národní dopravní informační a řídicí centrum (NDIC), je centrální operační pracoviště s nepřetržitým provozem pro sběr, třídění a ověřování dopravních informací týkajících se silniční dopravy. Zpracovává informace z desítek různých zdrojů a šíří je pak skrze dopravní zpravodajství radií a televizi, online mapové aplikace, systém RDS-TMC. Cílem NDIC, které provozuje ŘSD, je sledovat vývoj dopravní situace, aktualizovat a ověřovat data a distribuovat dopravní informace k řidičům. Předmětem přijímaných informací jsou například nehody, uzavírky, požáry vozidel, poruchy signalizačního zařízení, stav sjezdů a počasí.

Zdroji informací pro NDIC jsou například:

- složky Integrovaného záchranného systému (IZS): Policie ČR, Hasičský záchranný sbor, zdravotnická záchranná služba
- správci komunikací všech kategorií, střediska technické údržby
- silniční správní úřady všech úrovní
- obecní a městské policie
- celní správa
- Český hydrometeorologický ústav
- vlastníci, správci a provozovatelé inženýrských sítí
- přepravci nadměrných a nebezpečných nákladů

Napojeny jsou tyto telematické systémy:

- dohledový kamerový systém - více než 230 kamer
- detekce intenzity dopravy - cca 200 detektorů
- systém sčítání dopravy, detekce kolon a sledování dopravního proudu
- detekce jízdy vozidel v protisměru
- silniční meteorologický systém - cca 275 meteohlásek
- systém elektronického myta
- systém liniového řízení provozu SOKP, řídicí systémy tunelů
- dopravní informační centra měst



ASISTENČNÍ SLUŽBA

800 280 281

ŘSD ČR
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

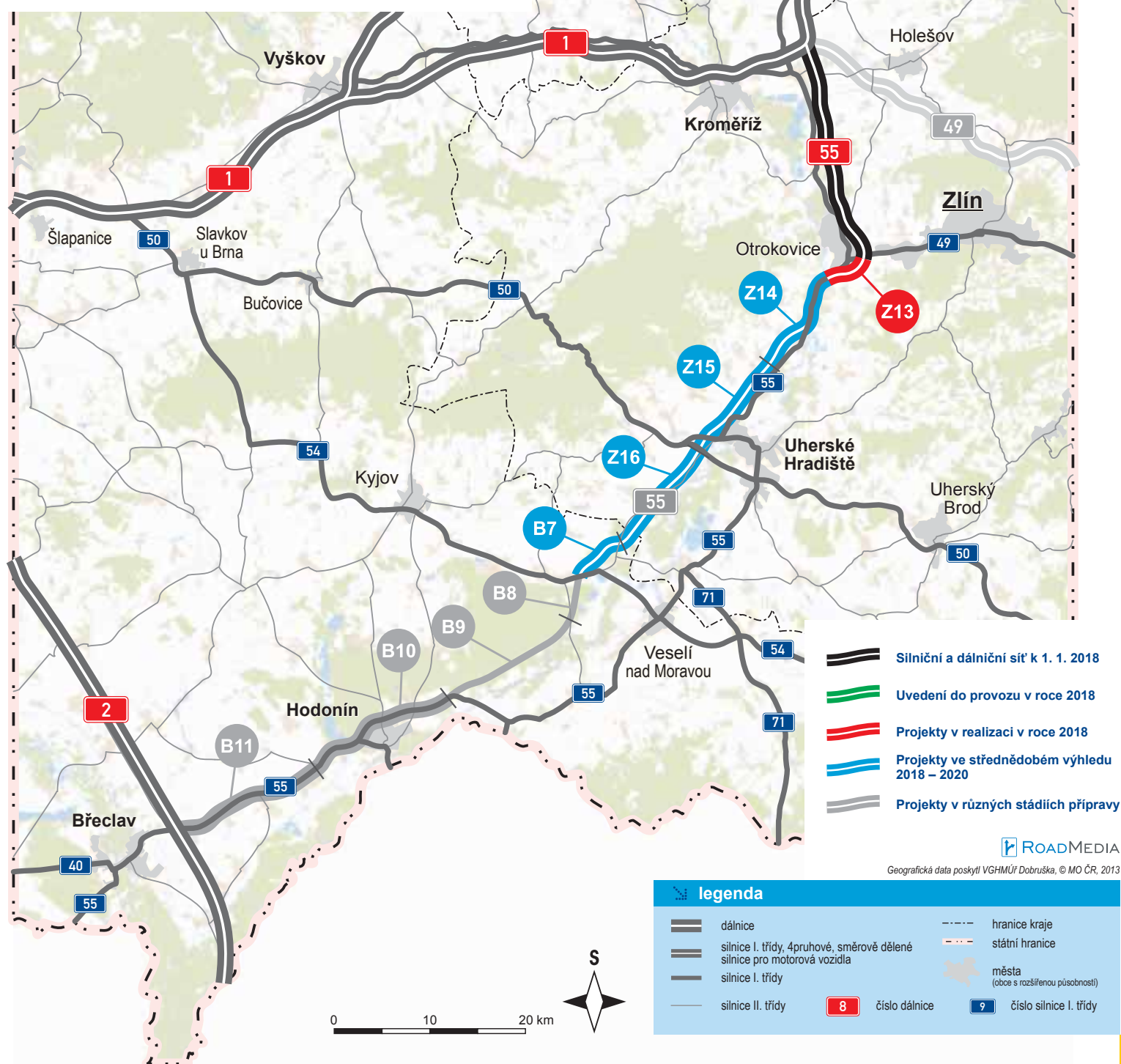
Dálnice D55

Přehled projektů Ředitelství silnic a dálnic

➤ rok 2018

stavby D55

název stavby	délka	předpokládané zahájení
M5 D55 5501 Olomouc – Kokory	6,4 km	2021
M6 D55 5502 Kokory – Přerov	6,0 km	2020
Z13 D55 5505 Otrokovice, obchvat JV	3,1 km	09/2018
Z14 D55 5506 Napajedla – Babice	8,4 km	2020
Z15 D55 5507 Babice – Staré Město	8,5 km	2019
Z16 D55 5508 Staré Město – Moravský Písek	9,0 km	2020
B7 D55 5509 Moravský Písek – Bzenec	4,2 km	2020
B8 D55 5510 Bzenec – Bzenec-Přívov (půlprofil)	3,2 km	2021
B9 D55 5511 Bzenec-Přívov – Rohatec (půlprofil)	10,6 km	2021
B10 D55 5512 Rohatec – Lužice	11,5 km	2025
B11 D55 5513 Lužice – Břeclav	12,0 km	2025



— Dálnice v provozu
— Dálnice - výhled



Dálniční síť

stav k 1. 1. 2018



Co všechno je třeba vyřídit, než se postaví dálnice

Odpovídá Ing. Karel Chudárek, ředitel ŘSD ČR, Správa Zlín

Nejprve je potřeba vypracovat **Zásady územního rozvoje (ZÚR)**, což trvá zhruba pět let. Jedná se o strategický dokument, který mimo jiné řeší i dopravní rozvoj v rámci výhledové strategie státu a daného kraje. ŘSD musí navrhnout a předložit vhodný koridor pro vedení realizovatelné trasy předpokládané strategické komunikace, která je již schválena v rámci státních a mezinárodních dohod. Po vydání schváleného dokumentu ZÚR je daný koridor pro konkrétní silnici v území vyznačen a respektován. Zároveň takto zakotvená komunikace dostane status veřejně prospěšné stavby. V rámci ZÚR musí být součástí dokumentace podklad SEA – tedy environmentální studie území z pohledu životního prostředí a jeho ovlivnění plánovanými rozvojovými aktivitami projednávanými a schvalovanými v procesu ZÚR. Ty jsou zároveň podkladovou dokumentací pro schvalování územních plánů jednotlivých obcí a měst. Dalším dokumentem je **Vyhledávací studie**. Její příprava trvá přibližně dva roky. Jedná se o dokument vyhledávající vhodnou trasu, v případě dálnice je to většinou v co největší míře mimo zastavěná a chráněná území, nebo s co nejmenším dotčením těchto území, s ohledem na výškové převýšení, geologii, ochranu obyvatel, a možnosti v rámci technických řešení, a to v souvislostech s možností napojení ostatní infrastruktury, a to pokud možno za vynaložení adekvátních finančních prostředků.

Výsledkem práce projektanta je návrh variant s popisem specifík a případných negativ či pozitiv trasy s přihlédnutím k co nejmenšímu zásahu a s co nejmenšími omezeními. Na tuto dokumentaci často navazuje i dokument **Technicko-ekonomické studie (TES)**, která hodnotí náklady jednotlivých variant a tím i jejich efektivitu. Tato TES podléhá schválení komise MD, tím je tato investice zahrnuta do finančního výhledového plánování státních investic.

Aby se mohla dálnice začít stavět, potřebujeme mít **Vyhodnocení vlivů na životní prostředí tzv. EIA (Environmental Impact Assessment)**. Její udělení trvá asi rok a předmětem je posouzení vlivu stavby na všechny složky životního prostředí (hluk, prašnost, vodní zdroje, chráněná území,



chránění živočišné apod.) Toto stanovisko vydává Ministerstvo životního prostředí, které stanoví konkrétní podmínky a opatření, která musejí být v rámci stavby dodržena a realizována. Projednávání EIA se dnes děje za účasti veřejnosti, která se může k dané dokumentaci vyjádřit. Následuje **Územní rozhodnutí (ÚR)**, což většinou trvá dva roky. K jeho získání musí být vypracována dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). K ní je zapotřebí provést předběžné průzkumy, studie a vyřídit výjimky (geologický průzkum, pedologický, hydrologický, biologický, dendrologický, archeologickou studii, studii komplexních pozemkových úprav, výjimky dle zákona 114/1992Sb apod. (často napadaný podklad odvoláními a žalobami za strany ekologických spolků). Na základě výsledků vzniknou podklady pro projektovou dokumentaci (technická řešení), která musí již zahrnovat i řešení podmínek z EIA a požadavků vyplývajících z vyjádření dotčených orgánů, obcí apod. Právě výjimky z uvedeného zákona jsou v současné době nejčastěji napadaný podklad odvoláními a žalobami za strany ekologických spolků). Výsledkem je vydání územního rozhodnutí. V průběhu řízení jsou vznášeny připomínky a vyjádření zúčastněných (dotčené osoby, orgány, spolky).

Udělení **Stavebního povolení (SP)** by pak mělo trvat asi pět let, v dnešní době je však realitou i více než deset let. Jakmile máme platné územní rozhodnutí, je třeba zajistit výkupy pozemků, nájemní smlouvy, smlouvy o právu provést stavbu, smlouvy na věcná břemena, smlouvy o přelož-

kách, smlouvy na náhradu majetkové újmy a další) na základě provedených a na katastrálním úřadu zapsaných geometrických plánů. Dále je nutné zajistit a provést podrobné průzkumy (geologický, hydrologický včetně dlouhodobého sledování, biologický, apod.), vynětí ze zemědělského a lesního půdního fondu, musí se vypracovat dokumentace k stavebnímu povolení (DSP). Následně je nutné zajistit všechna vyjádření správců sítě a dotčených orgánů, hygieny apod., kterých jsou stovky. Teprve po shromáždění všech podkladů je možné požádat o stavební povolení. K vydaným stavebním povolením často bývá podána odvolání a po jeho případném potvrzení bývají podány žaloby a často i kasační stížnosti. Tím může být stavební povolení oddáleno až o několik let. Odvolání, žaloby a kasační stížnosti podávání povětšinou ekologické spolky.

A konečně přichází **samotná realizace**, která trvá přibližně dva až čtyři roky. Zahrnuje vypracování dokumentace pro provádění stavby, výběr zhotovitele, přípravu staveniště včetně dodatečných průzkumů, přeložky inženýrských sítí a přeložky vedlejších komunikací, výstavbu hlavní trasy a ostatních souvisejících objektů. Realizace je zajištěna zhotovitelem a technickým dozorem, který tvoří tým odborníků (silničář, mostář, ocelář, ekonom, ekolog, technolog, geotechnik, hydrolog apod.). Vše je v průběhu stavby kontrolováno a kvalita se ověřuje na stavbě i v laboratořích. Materiály musí mít certifikace a protokoly o kvalitě. Po stavbě musí proběhnout měření hluku, kvality ovzduší a vibrací v rámci předčasného užívání.

Celý proces výstavby končí **kolaudací hlavní trasy** (dílčí kolaudace probíhají po dokončení jednotlivých stavebních objektů průběžně).

Pozn. redakce: Počítejte s námi a vyjde vám v lepším případě 19, v horším klidně i 25 let, tedy doba, kdy vyroste celá jedna lidská generace.

Mezinárodní propojení D49 – R6 Hulín - Púchov

Lyský průsmek byl důležitou středověkou dopravní cestou mezi zeměmi Koruny české a uherské. Na začátku minulého století byla v těchto místech vybudována železniční trať, která zde překračovala hranici Česka a Slovenska. Historie přípravy a výstavby dálniční sítě od vzniku Československa byla proto historicky sledována se záměrem dálnice D1 v úseku Brno - Vyškov - Kroměříž - Zlín - Púchov - Žilina - Košice.

Po rozdělení Československa bylo v roce 1996 rozhodnuto, že D1 nepovede dál na Slovensko, ale bude pokračovat směrem na Olomouc a Polsko. Druhé dálniční spojení se Slovenskem (první je D2 na Bratislavu) se nezavrhlo, ale bylo nahrazeno propojením D49/R6. Tento projekt se má stát významnou spojnici české D1 u Hulína se slovenskou dálnicí D1 u Púchova. Dohoda o tomto propojení mezi vládami České republiky a Slovenské republiky byla na úrovni ministrů obou zemí podepsána dne 20. září 2004 ve Zlíně.

Dálnice D49 / R6 doplní dopravní infrastrukturu obou republik, její rozsah a kvalita má zásadní význam pro zabezpečení dopravních potřeb a rozvojových záměrů v oblasti střední Moravy (ČR) a středního Pováží (SR). Dojde tím také ke značnému snížení dojezdových časů mezi oběma státy.

Stávající silniční síť v zájmovém území nevyhovuje současným rozvíjejícím se přepravním potřebám regionu a to jak kapacitně, tak svými technickými parametry. Nesplňuje požadavky na plynulost a bezpečnost provozu a ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Nevyhovující je zejména průchod zastavěným územím, šířkové uspořádání a úrovněové křížení s ostatními komunikacemi. Evropský význam modernizace této trasy na dálniční standardy je dán skutečností, že se jedná o důležité spojení mezi evropskými koridory sítě TEN. Trasa D49/R6 je chybějící článkem mezi částmi hlavní evropské dálniční sítě. Směrem na východ trasa pokračuje slovenskou dálnicí D1 (Žilina - Prešov) a rychlostní silnicí R2 (Trenčín - Zvolen - Košice), směrem na západ pokračuje trasa jako česká dálnice D1 (Brno - Praha) a dálnice D55 a D35 (Olomouc - Hradec Králové).

