

Mezinárodní silniční propojení D49 – R6 Hulín - Púchov

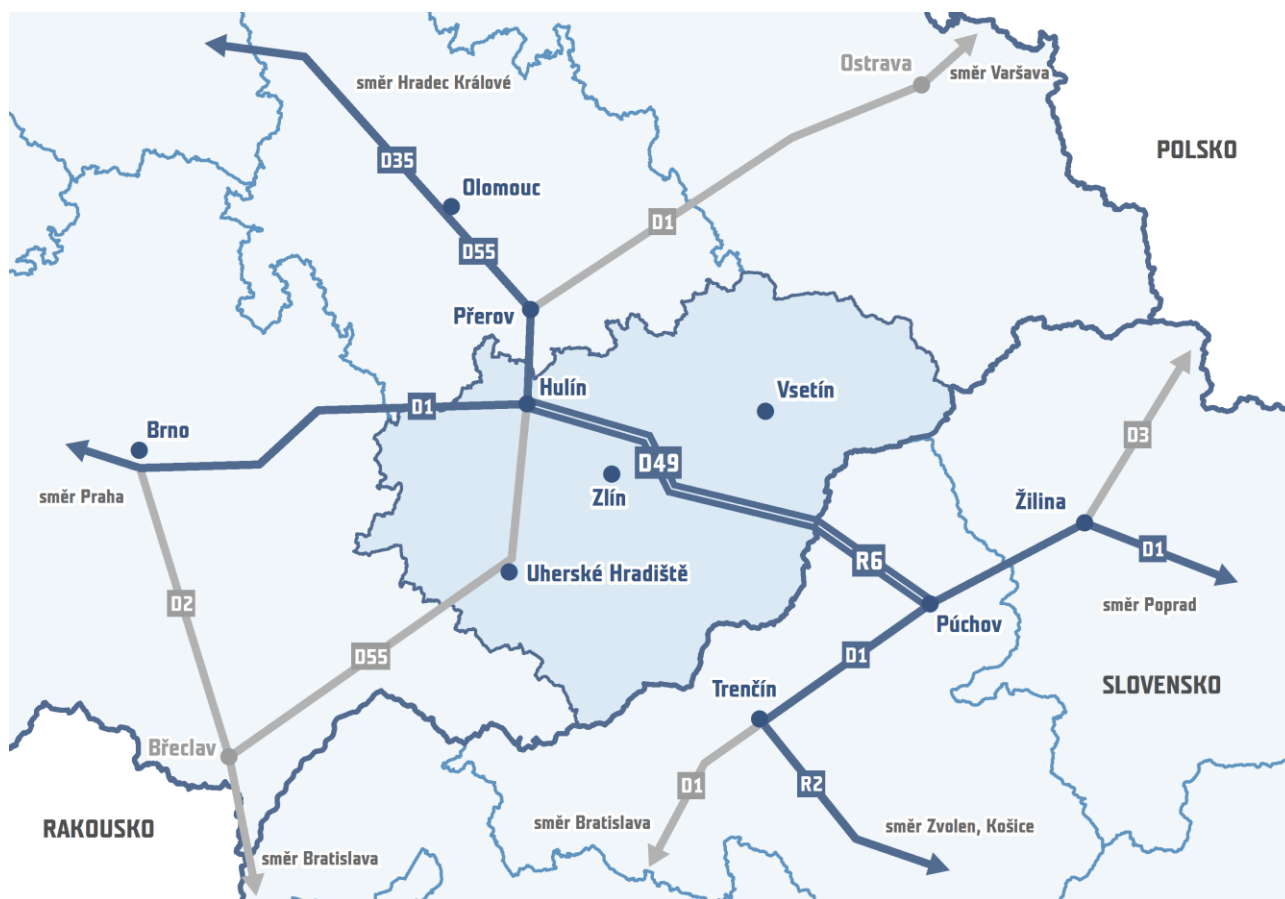
Úvod

Lyský průsmyk ¹⁾ 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 Ostravu 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 spojnicí české D1 u Hulína se slovenskou dálnicí D1 a 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).

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 úrovněvé křížení s ostatními komunikacemi.



Obrázek 1: 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)

Základní aspekty potřeby a podpory projektu

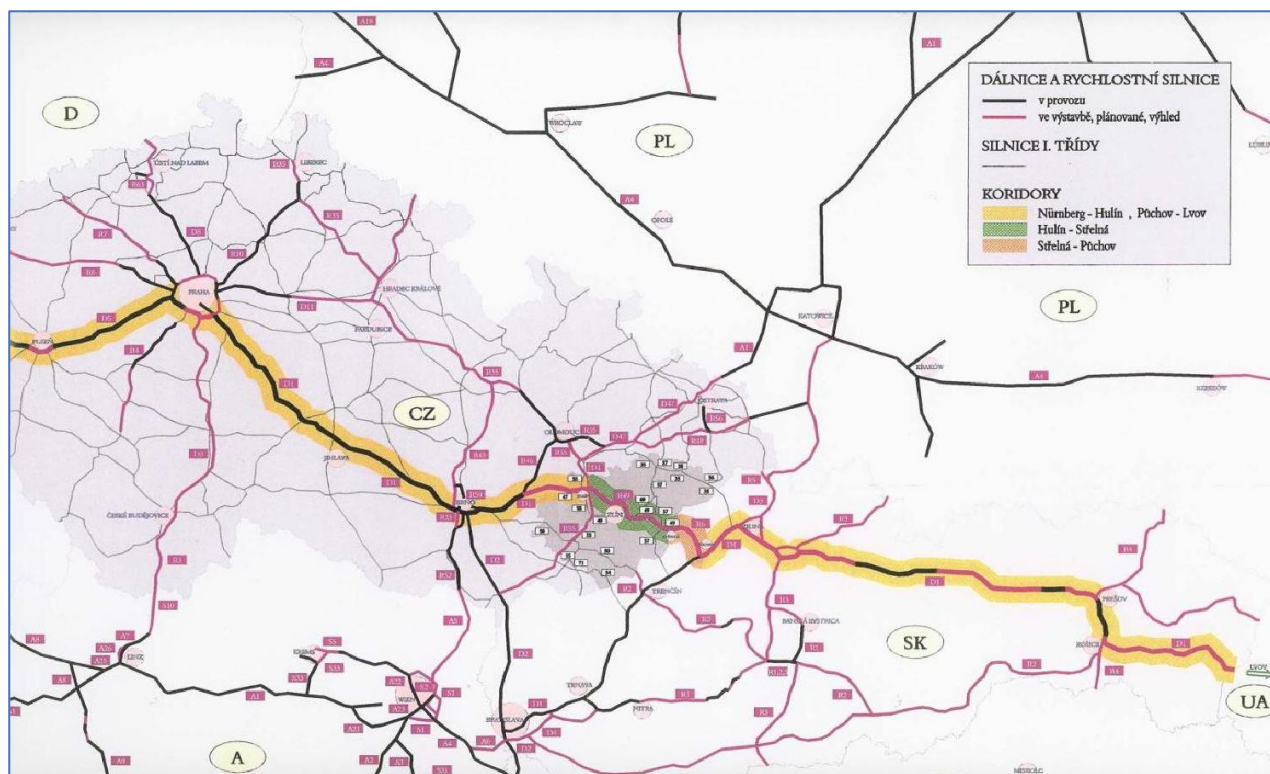
Od vybudování prvního (D2) dálničního spojení mezi ČR a SR v letech 1977-1980 nedošlo za dobu 40 let k vybudování dalšího dálničního spojení na zbylém úseku 240 km česko-slovenské hranice. Kapacitní silniční spojení chybí zásadně ve střední části, kde přitom bylo (různě) plánováno ve všech dálničních koncepcích již od 30. let 20. století.

V roce 1996 česká vláda vydala usnesení, které deklarovalo, že česká dálniční síť bude napojena na síť slovenskou právě přes rychlostní silnici 49 v trase Holešov - Fryšták - Vizovice a hraniční přechod Střelná. Pokračování trasy na slovenské straně má zabezpečit rychlostní silnice R6, vložená do krajského územního plánu v roce 1998. Od roku 1997 byla zpracována celá řada Dopravně urbanistických studií, Studií proveditelnosti a posouzení z hlediska koncepce rozvoje dopravních sítí ČR a Evropy.

Vstupem České republiky do Schengenu dochází k automatickému propojení dálniční a silniční sítě ČR se sítí evropskou. Z tohoto důvodu je prioritou České republiky vybudovat kapacitní dálniční a silniční síť podle schválené koncepce dopravy a zajistit, aby intenzity dopravy na stávající silniční síti, které jsou již dnes neúnosné, dále neohrožovaly životy občanů v našich městech a obcích.

Vysoká priorita výstavby D49 a R6 pro Zlínský kraj na české straně a Trenčiansky samosprávny kraj na slovenské straně, byla několikrát opakovaně potvrzena oběma stranami. Nová kvalita spojení mezi oběma regiony vnese novou dynamiku do přeshraničního ekonomického rozvoje. Dalším důvodem bylo stanovisko slovenského ministerstva dopravy, které v roce 2008 rozhodlo, že hlavní kapacitní připojení na slovenskou dálnici D1 bude realizováno formou rychlostní silnice R6, namísto dosavadní varianty (modernizace silnice I. třídy E50 přes CHKO Bílé Karpaty).

Koordinovaný postup slovenského a českého Ministerstva dopravy při podání žádosti o zařazení uvedených komunikací do sítě TEN-T zdůraznil význam propojení regionů EU a zároveň propojení dopravních koridorů ze směru sever – jih i ve směru východ - západ. Na tomto základě byla D49 – R6 v Nařízení EU ²⁾ č. 1315/2013 zařazena jako západovýchodní multimodální propojení ČR a SR do hlavní „core“ sítě TEN-T (s dokončením do roku 2030).



Obrázek 2: Realizace záměru plní cíl TEN-T sítě ve snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi členskými státy – dokončení dálniční tahu D49 (ČR)/R6 (SR) odstraní jedno z posledních úzkých hrdel na síti TEN-T na spojnici Praha - Brno – Žilina – Košice (tah E50).

Dopravní dostupnost a socioekonomické dopady

Nerealizací, resp. oddalováním záměru má zásadně negativní dopad do hospodářské situace regionu i ČR. Neexistence dálničního propojení je jednoznačně handicap pro hospodářský rozvoj Zlínského kraje, zlínské aglomerace, ale i příhraničních oblastí a dále zásadní překážka pro hospodářskou spolupráci ³⁾ mezi západním Slovenskem a východní Moravou, což zdůrazňují i představitelé Slovenska v souvislosti s jejich snahou o urychlenou výstavbou rychlostní silnice R6, a to i na společných zasedáních vlády ČR a SR.

Zahraniční obchod a jeho podpora spolehlivými a kvalitními dopravními službami je rozhodující pro všechny úrovně – počínaje lokální, přes regionální, národní, evropskou i globální. Zvýšení váhy moravských regionů v kontextu realizace dálnic D1, D49 a D55 a D35 na celkovém HDP České republiky odhaduje ekonomický expert Petr Zahradník ⁴⁾ jako meziroční míru přírůstku regionálního HDP mezi 10 až 27 mld. Kč.

Na celé řadě jednání a konferencí bylo propojení D49-R6 podpořené veřejným a hospodářským sektorem ⁵⁾ na obou stranách hranice. Dálnice D49 je zásadní dopravní investice pro rozvoj Strategické průmyslové zóny Holešov (360 ha) a pro rozvoj Kontejnerového terminálu Zlín-Želechovice-Lípa (800 tis TEU/rok = cca 16 vlaků/týden a 180 kamionů/denně). Odstranění kolize tranzitní dopravy s dopravnou lokální umožní vyšší mobilitu v aglomeraci i regionu a efektivnější přesun obyvatel za prací a zpět.

Je nutno vyzdvihnout fakt, že dálnice D49, realizovaná v úseku Hulín – Fryšták – Lípa, přinese mimo napojení Zlína na dálniční infrastrukturu ČR i dokončení obchvatu krajského města a odlehčení přetíženého průtahu silnicí I/49, která v intravilánu Zlína, Želechovic a Lípy nemá alternativu ve formě vnitřního okruhu či obchvatu, což částečně řeší záměry „Prštenské příčky“ a „obchvatu Zálešné“. Dnes jede veškerá doprava přes náměstí Práce a nám. Míru v nejužším centru města.

Generel dopravy města Zlína ⁶⁾ prosazuje celoplošné zohlednění zejména rozvoje veřejné hromadné dopravy (vyhrazené jízdní pruhy, pěší zóna s přístupem městské hromadné dopravy, nové městské linky, přestupní terminály apod.), dále preferenci chodců a cyklistů. V širším centru města Zlína se ve vztahu k automobilové dopravě soustředí na taková řešení, která přinesou výrazné snížení, v ideálním případě úplné vymístění dopravy z centra města a redistribuci na okolní stávající případně navrženou nadřazenou komunikační síť.

Stávající dopravní skelet Zlínské aglomerace dnes netvoří plnohodnotný celek, což má za následek kongesce nejen při dopravních nehodách, ale i při ranních a odpoledních dopravních špičkách. Zdržení dopravy je v řádech desítek minut. Často se jedná o přejezdy ze západu na východ v rozsahu několika kilometrů, kde ovšem trasy vedou přímo po průtahu silnice I/49, nebo ji křížují, kde intenzity dopravy na křižovatkách jsou až 30 tis. voz/24h (celkem je na průtahu 32 světelných křižovatek). Veškerou tranzitní dopravu lze potom považovat za potenciální riziko další efektivnější podpory a preference MHD. Tento význam pak synergicky napomůže rozvoji města Zlína a celého Zlínského kraje.

Zlínský kraj, resp. krajské město Zlín je hned po Ostravě (375 km) nejdlehlší krajské město v České republice vůči Hlavnímu městu Praze (300 km), dálniční tah D49 též napomůže napojení odlehlých a horských příhraničních oblastí se Slovenskem a napojení významných rekreačních oblastí (Bílé Karpaty a Javorníky) na obou stranách hranice.

Stávající tahy silnic I/49 a I/57 není možné upravit pomocí obchvatů jednotlivých obcí, protože v sevřených údolích se místy jedná o téměř souvislou zástavbu, kdy jeden obchvat by navazoval na další. Výsledkem by byla jedna ucelená přeložka stávající komunikace. S ohledem na terénní podmínky, zástavbu a prvky přírody je však vedení těchto přeložek v blízkosti stávajících komunikací nebo obcí prakticky vyloučené. Navrhovaná trasa D49 je tak ve své podstatě jednou z mála možností odvedení dopravy ze zasažených obcí a funguje prakticky jako obchvat (Lhotsko, Bratřejov, Prlov, Lidečko, Lužná, Horní Lideč a Vizovice - celkem 8 tis. lidí).

Převedením části dopravní zátěže ze silnice I/69 na D49 dojde ke snížení zátěže v obcích Rokytnice, Lhota u Vsetína, Liptál, Jasenná, Lutonina a Vizovice. Silnice I/69 svými parametry odpovídá původnímu zatřídění jako silnice II. třídy a není na ní možné bez zásadních úprav zajistit plynulý a především bezpečný provoz.

Napojení na dálniční síť ČR prostřednictvím dokončení D49 je velmi důležité také pro oblast Valašských Klobouk, ⁷⁾ Slavičína a Brumova-Bylnice, kde místní (celkem přes 20 tis. obyvatel) dnes složitě cestují po

silnicích nižších tříd. To brzdí nejen sociální, ale i hospodářský a turistický rozvoj tohoto příhraničního regionu.

Charakteristika území, technické řešení a veřejný zájem

Na základě posouzení 12 studií řešení D49 (1995 – 2015) s celkovým počtem 28 variant, které byly znovu prověřeny a vyhodnoceny (Příloha 1) je v současné době dálnice D49 navržena jako směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace v kategorii R 25,5/120 v úseku staveb 4901 – 4903.1 (Hulín – Vizovice = 35 km). V úseku staveb 4903.2 – 4905 (Vizovice – státní hranice ČR/SR = 25 km) je navrhována jako dvoupruhová s navrženými stoupacími pruhy. Je rozdělena do 8 staveb, bude mít celkovou délku cca 60 km.

Na stavbu 4901 z Hulína do Fryštáku bylo v roce 2004 vydáno územní rozhodnutí. Měla vydaná dílčí stavební povolení a v roce 2008 byla zahájena realizace. Stavby 4902.1 a 4902.2 z Fryštáku do Lípy jsou v projektové přípravě pro vydání územního rozhodnutí. Stavby mají vydané souhlasné stanovisko EIA.

Navazuje úsek staveb 4902.3 Fryšták – Lípa 3. etapa, 4903.1 Lípa – Vizovice a 4903.2 Vizovice - Pozděchov, 4904 Pozděchov – Horní Lideč a 4905 Horní Lideč – státní hranice. Pro tento úsek dosud nebylo vydáno platné stanovisko MŽP k dokumentaci EIA. Na základě toho byla v roce 2015 zpracovaná technicko – ekonomická studie s cílem definovat kategorii komunikace a ekonomický rámec pro nově zpracovávané varianty, které by se měly stát předmětem posouzení EIA.

První úseky D49 Hulín – Fryšták – Lípa - Vizovice prochází většinou přes zemědělsky intenzivně využívané pozemky a louky v antropogenním území dané sousedstvím krajského města Zlína a k němu přilehlých měst a obcí (Holešov, Fryšták, Slušovice, Zádveřice a Vizovice) s provázanými dopravními, pracovními a sociálními vazbami.

V navazující části z Vizovic se jedná o přechodnou oblast mezi krajinou významně antropogenně pozměněnou

a krajinou harmonickou s mozaikou zastavěného území, zemědělsky obhospodařovaných pozemků, luk, pastvin a lesních remízů. Vrcholové partie Vizovické vrchoviny mezi Pozděchovem a Lačnovem jsou zalesněné bez přítomnosti zástavby a sítě infrastruktury. Jedná se o klidové, přírodně hodnotné území bez významných zásahů antropogenní činnosti. Následně se trasa komunikace opět přibližuje k obcím, které jsou obklopeny převážně loukami a pastvinami s lesními remízky.

Podrobné posouzení ukazuje, že lze využít kombinace variant, které budou představovat snížení vlivů záměru na přírodní složky ekosystémů včetně vlivů na EVL Beskydy, obyvatelstvo z hlediska hlukové zátěže, vlivů na povrchové a podzemní vody, vlivů na krajinný ráz, vlivů na hmotný majetek atd., a které by byly z hlediska svých vlivů akceptovatelné.

Záměr D49 je definován, jako stavba ve veřejném zájmu a jednotlivé úseky jsou jako „veřejně prospěšné stavby“ zaneseny v územně plánovací dokumentaci a sektorových strategiích.

Veřejný zájem ⁸⁾ je koncept uplatňovaný především ve veřejné politice, veřejné ekonomice, etice a právu odkazující k všeobecnému dobru a společenskému blahobytu. Obecně je za veřejný zájem označována taková orientace politiky, která podporuje rozvoj společnosti a řešení jejích reálných problémů. Z tohoto vymezení je patrné, že identifikace a uznání veřejných zájmů může být (a bývá) ve společnosti zdrojem konfliktů, neboť představy o tom, co je pro společnost dobré a jaké jsou její problémy, se liší.

Nikdo nezpochybňuje, že ochrana životního prostředí je veřejným zájmem, ale v případě stavby D49 jiný veřejný zájem převažuje nad dotčeným zájmem ochrany přírody. Zájmy ochrany přírody budou v řešeném území díky řadě eliminačních a minimalizačních opatření v přijatelné míře dodrženy tak, aby negativní ovlivnění populací zvláště chráněných druhů živočichů bylo sníženo na minimum, a to jak během výstavby, tak i během provozu na D49.

U navržených staveb dálnice D49 je jasně deklarovaným veřejným zájmem, který převažuje nad dotčeným zájmem ochrany přírody, ochrana práv a právem chráněných zájmů obyvatel dotčené lokality, zejména ochrana a zajištění „Listinou“ ⁹⁾ chráněného práva na příznivé životní prostředí, práva na ochranu zdraví, a s nimi souvisejícího práva na ochranu před nepříznivými účinky hluku, emisí a vibrací, kdy dojde ke

značnému snížení hlukového zatížení, snížení exhalací a stresu obyvatel v sídlech podél stávající komunikace I/49, I/57, II/490, II/432, II/438 atd. Je u ní také jasně deklarován veřejný zájem na zlepšení dopravní obslužnosti obcí, měst i celého regionu i veřejný zájem na zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, resp. ostatních zranitelných účastníků silničního provozu).

Bezpečnost, ochrana zdraví a životního prostředí

Na průtahu I/49 Zlínem až 30 tis. voz/24 hod) ať již jde o snížení vlivu hluku, tak snížení spotřeby PHM, resp. produkce emisí - D49 přispěje ke snížení těchto externích nákladů z tranzitní dopravy nejen v zastavěné části zlínské aglomerace (intenzity exhalací a zvláště prachových částic z těžké tranzitní dopravy vedené po průtahu s mnoha světelně řízenými křižovatkami). Také na průtahu městy Holešov, Vizovice atd. lze předpokládat snížení intenzity dopravy a tím i hluku, emisí prachu a ostatních vlivů na životní prostředí.

Základním principem je přesunout silniční dopravu mimo hustě obydlené lokality (při respektování požadavků na ochranu ostatních složek životního prostředí), zvýšit plynulost silniční dopravy a poskytnout a podpořit alternativní způsoby dopravy ve městech vůči silniční nákladní a individuální osobní dopravě s cílem snížit emise z dopravy.

V neposlední řadě je zde aspekt bezpečnosti silničního provozu s ambicí snížení nehodovosti (úmrť, zranění) nejzranitelnějších účastníků - chodců, cyklistů a osob se sníženou pohyblivostí. Na základě porovnání rizikovosti silnic a dálnic vyplývá, že dálnice jsou nejbezpečnějším typem silnic (99% vykazuje nižší riziko). Mapy EuroRAP¹⁰⁾ zobrazují celospolečenské riziko a umožňují vytipovat úseky nejvhodnější pro investice do odstranění rizik.

Vymístění tranzitní dopravy na dálnici již samo povede ke snížení intenzit dopravy, snížení rizik smrtelných a těžkých zranění. D49 má zásadní význam pro zvýšení bezpečnosti tím, že převede úsek ze silničního průtahu aglomerací, městy a obcemi s úrovnovými křižovatkami na dálniční obchvat pro tranzitní dopravu. Teprve potom bude možné realizovat další účinná bezpečnostní dopravně-inženýrská opatření a rizika tak ještě eliminovat a zajistit větší ochranu nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu.

V rámci přípravy velkých liniových staveb dochází prakticky pravidelně k diskuzím o nedostacích existujících předpisů a bez ohledu na skutečnou podstatu problému dochází k zastavování procesu přípravy a realizace staveb. Investor musí splnit povinnost optimálního řešení zachování vysoké úrovně ochrany přírody v souladu s evropskou legislativou. Zároveň má za úkol co nejrychleji připravit stavbu, která je ve veřejném zájmu definovaná řadou podkladů.

Projekty jsou vždy připraveny podle platné legislativy a zapracovávají v sobě nejenom vypořádané připomínky veřejnosti z procesu EIA a územního rozhodnutí, ale i věcné posouzení změn z důvodů aktualizace zákonů v ČR i v EU, stejně jako aktualizaci technických norem. Investor hledá a bude i nadále hledat optimální řešení zachování vysoké úrovně ochrany zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a jejich biotopů a zároveň pokud to je možné co nejefektivněji připravit záměr k realizaci.

K tomuto protikladu vysoké úrovně ochrany přírody a efektivnosti investice upírají svoji pozornost odpůrci, kteří prosazují co nejdražší varianty, aby v konečném důsledku na závěr konstatovali, že se vlastně nevyplatí stavět nic. Např. tunelová řešení šetrná k přírodě generují problémy v otázce nakládání s přebytečným výkopovým materiálem a jeho rekultivací. Tato černobílá řešení často manipulativně veřejně prezentují bez zájmu o konstruktivní dialog.

V rámci objektivitu je nezbytné také konstatovat, že realizací stavby komunikace nedochází z hlediska ochrany živočichů a rostlin včetně zvláště chráněných druhů jen k negativním dopadům do jejich výskytu. Jak dokazují poznatky z řady již realizovaných staveb komunikací všech kategorií, jsou zejména ozeleněné části silničních těles vyhledávány velkým množstvím druhů živočichů a rostlin jako vhodná existenční stanoviště. Z chráněných živočichů se jedná zejména o řadu ptačích druhů, využívajících keřové i stromové porosty ke hnízdění, z plazů zejména ještěrky, ale i užovky a slepýši, z hmyzu pak např. o několik druhů čmeláků a motýlů a celou plejádu brouků, z rostlin např. o několik druhů orchideovitých, vzácných stepních i mokřadních druhů. Řada druhů se přitom předtím v daném území vůbec nenacházela. Zejména v zemědělské krajině s velkými lány polí pak ozeleněná tělesa komunikací tvoří mnohdy jediné interakční

prvky územního systému ekologické stability. V mnoha případech do několika let dokonce pozitiva výstavby na výskyt vzácných a chráněných druhů převyšují negativa způsobená při realizaci.

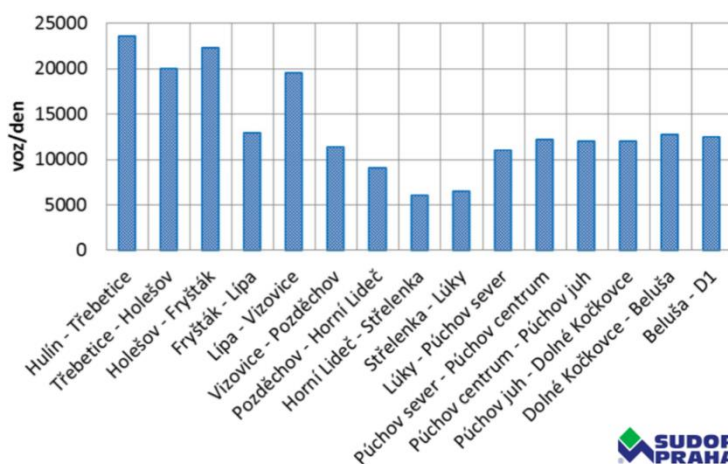
V neposlední řadě je koridor mezinárodní dálnice D49 - R6 veden mimo chráněná krajinná území, na rozdíl od stávajících propojení silnic I/50 (CHKO Bílé Karpaty) a I/35 (CHKO Beskydy) a tím splňuje podmínku neexistence jiného uspokojivého řešení propojení ČR a SR v oblasti střední Moravy.

Dopravní prognóza a ekonomická efektivita

Studie ekonomického posouzení se zabývá posouzením i z dopravního hlediska, zejména s ohledem na předpokládaný vývoj dopravních intenzit. Nástrojem pro toto posouzení byl dopravní model zpracovaný firmou SUDOP PRAHA a.s., jehož základem byl model použitý pro Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.¹¹⁾ Dopravní model zahrnuje jak regionální, tak pro dálkové relace, které se ve zkoumaném prostoru odehrávají. Zároveň také zkoumá, jak dopravní poptávka zareaguje na změnu dopravní nabídky. V našem případě to tedy znamená určit část stávajícího dopravního proudu, který novou trasu D49 využije.

Výstupem z dopravního modelu jsou kartogramy zatížení, ve kterých jsou odlišeny intenzity osobních a dodávkových automobilů do hmotnosti 3,5 t a nákladních vozidel s hmotností nad 3,5 t.

Zprovoznění D49 (společně se slovenskou R6) odvede část přepravní zátěže ze stávající I/49 procházející centrem Zlína i z okolních silnic II. a III. třídy – zejména ze silnic II/490 a II/491 vedených v souběhu s novou D49. V případě dálkových relací se část přepravní zátěže převede z paralelních přeshraničních silnic I/50 a I/35, částečně i I/57 na novou D49, resp. R6.



Posouzení ekonomické efektivnosti souboru staveb na dálnici D49 – R6 bylo prováděno ve Studii proveditelnosti celého úseku Hulín – Púchov (Mott MacDonald, Viapont 2006) a v úseku Hulín – Fryšták – Lipa – státní hranice ČR/SR v Technickoekonomické studii (Pragoprojekt, Viapont 2015). Výpočet byl proveden pomocí modelu HDM-4 a EXNAD s daty předepsanými ve Věstníku dopravy a Prováděcími pokyny MD. Stavby byly oceněny pomocí Cenových normativů 2015 v c.ú. 2015 a zahrnují 10%ní rezervní položku na nepředvídatelné práce. Pro ocenění dalších přínosů realizované stavby na životní prostředí, včetně vlivu na obyvatele žijící v okolí stavby je použita metodika pro oceňování externích nákladů z imisí a akustické zátěže (ATEM, 2013 – program EXNAD).

Vypočtené vnitřní výnosové procento dálnice D49 je 6,3 % tedy je větší než diskontní sazba 5,5 %. Hodnota indexu rentability nákladů je větší než 1, činí 1,127, tzn., že během doby analýzy dojde k navrácení investovaných prostředků. Předpokládané stavební náklady jsou odhadovány na 20,5 mld. Kč bez DPH v CÚ 2015, včetně přivaděče Pozdřechov (I/57).

Dálnice D49 Hulín – Vizovice – státní hranice ČR/SR, byla opakovaně prověřována a byly zohledněny zásadní připomínky k dřívějším studiím a jejich variantám. Výsledkem je, že její realizace je možná a že lze realizovat opatření pro eliminaci negativních vlivů na okolí. Zároveň si, zachovává příznivé ekonomické hodnocení.

Zdroje a odkazy:

- 1) <https://cs.wikipedia.org/wiki/St%C5%99eln%C3%A1>
- 2) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>
- 3) <http://www.infrastrukturamorava.cz/dokumenty/default/memoranda-o-spolupraci>
- 4) <http://www.infrastrukturamorava.cz/media/244/studiezahradnik.pdf>
- 5) <http://www.infrastrukturamorava.cz/dokumenty/default/usneseni-konferenci>
- 6) <http://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin-cl-2238.html>

- 7) <http://www.valasskeklobouky.cz/spolecne-memorandum-predstavitele-uzemnich-samosprav-a-vyznamnych-zamestnavateluv-orp-valasske-klobouky-za-r49/d-462315/p1=36018>
- 8) <https://www.epravo.cz/top/clanky/neurcite-pojmy-a-verejny-zajem-9323.html>
- 9) <http://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>
- 10) <http://www.eurorap.org/partner-countries/czech-republic/risk-mapping-archive/>
- 11) <http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-sektorove-strategie,-2-faze?returl=/Dokumenty?mssfd=Strategie%26aliaspath=/Dokumenty>

Příloha č. 1: Byla zpracována celá řada Dopravně urbanistických studií, Studií proveditelnosti a posouzení z hlediska koncepce rozvoje dopravních sítí ČR a Evropy.

D49 - PŘEHLED VYPRACOVANÝCH DOKUMENTACÍ PRO TRASU D49				
rok	název dokumentace	stupeň	projektant	objednatel
1995	DÁLNIČNÍ D1 - VYŠKOV - KROMĚŘÍŽ - ZLÍN - LYSKÝ PRŮSMYK (HRANICE SR)	STUDIE	HBH PROJEKT BRNO	ŘSD ČR
1997	RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE R49 HULÍN - BRATŘEJOV - HRANICE OKRESU ZLÍN	DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ STUDIE	VIAPONT BRNO	ŘSD ČR
1998	RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE R49 HULÍN - BRATŘEJOV, POSOUZENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	STUDIE	TRANSCONSULT HRADEC KRÁLOVÉ	MMR ČR
1999	RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE R49 HULÍN - ZLÍN - VIZOVICE - STŘELNÁ, STÁTNÍ HRANICE - PŘIVADĚČ POZDĚCHOV, MŮK POZDĚCHOV	STUDIE	HBH PROJEKT BRNO	ŘSD ČR
2001	RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE R49 VIZOVICE - STŘELNÁ (STÁTNÍ HRANICE ČR / SR) - KM 41,000 - 60,137	PODROBNÁ STUDIE	HBH PROJEKT BRNO	ŘSD ČR
2004	RYCHLOSTNÍ SILNICE R49 HULÍN - HRANICE ČR / SR (STŘELNÁ)	STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI	VIAPONT + MOTT MACDONALD	ŘSD ČR
2006	RYCHLOSTNÍ SILNICE R49 HULÍN - PÚCHOV	STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI	VIAPONT + MOTT MACDONALD	ŘSD ČR + NDS SR
2006	STUDIE VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ R49 V ÚSEKU KM 28,000 - 45,600	STUDIE	MOTT MACDONALD	ZLÍNSKÝ KRAJ
2009	R49 FRYŠTÁK - STÁTNÍ HRANICE ČR/SR	EIA	PRAGOPROJEKT	ŘSD ČR
2010	R49 4902.2, FRYŠTÁK - LÍPA	EIA	PRAGOPROJEKT	ŘSD ČR
2011	R49 LÍPA - HRANICE ČR / SR, STAVBY 4903, 4904, 4905	EIA	PRAGOPROJEKT	ŘSD ČR
2015	TECHNICKO - EKONOMICKÁ STUDIE R49 V ÚSEKU HULÍN - HRANICE ČR/SR	TECHNICKO - EKONOMICKÁ STUDIE	VIAPONT	ŘSD ČR

Tato tabulka je součástí Technicko-vyhledávací studie, kde jsou jednotlivé varianty (celkový počet 28 variant) znovu prověřeny a podrobně vyhodnoceny, včetně požadavků jednotlivých aktérů v území.