ŘSD ČR
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
SPECIÁLNÍ VYDÁNÍ

noviny
METROPOL

číslo 22 / ročník X / září 2017



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

Odpovídá 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 dopravě 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 zvlášť 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?

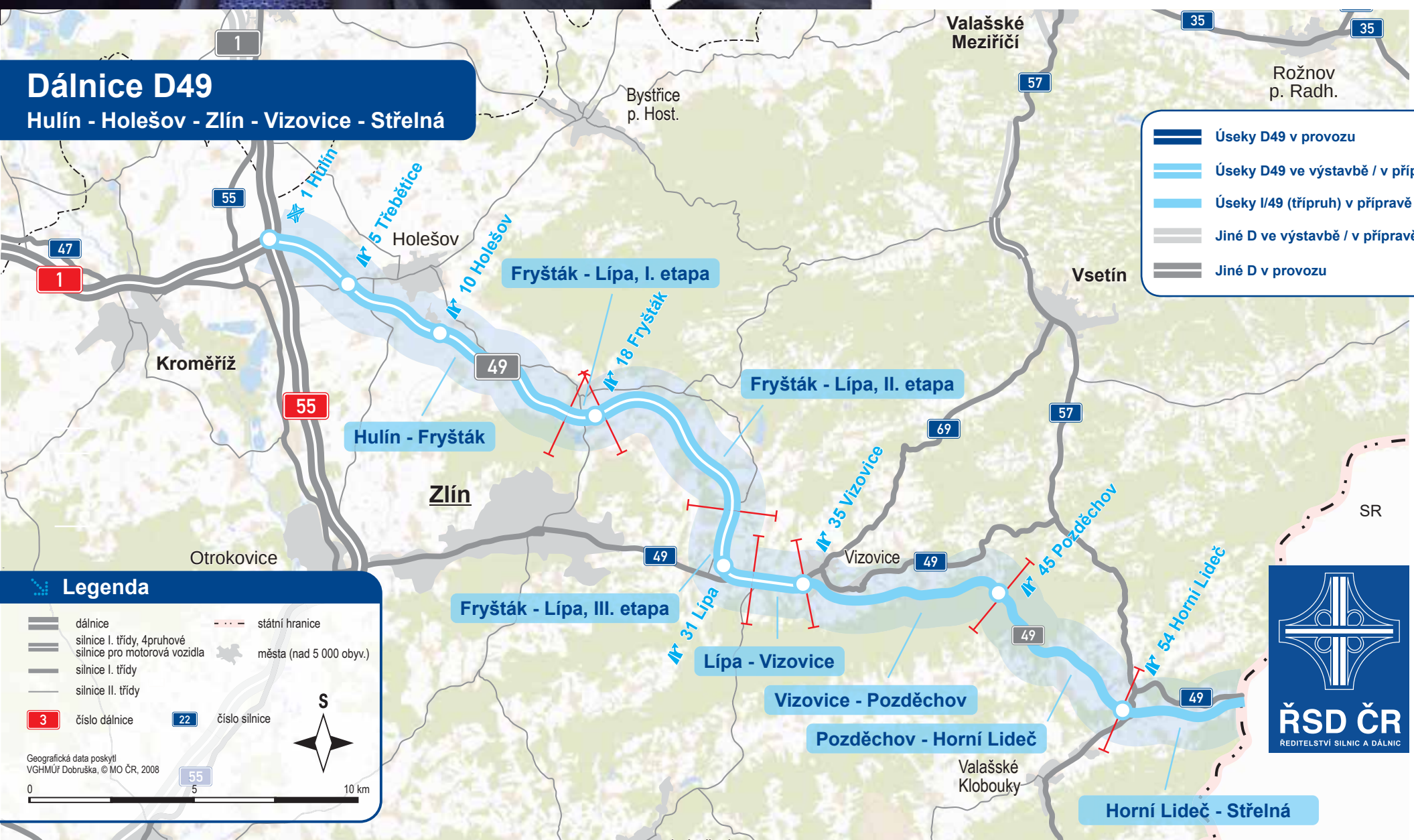
Na základě žaloby ekologických aktivistů vydal soud předběžné opatření, které pozastavuje účinnost výjimky, díky které jsme mohli pracovat v území, kde žije křeček polní. To znamená, že nyní nemůžeme obdržet stavební povolení, o které jsme si zažádali. Na stavbu mezi Hulínem a Fryštákem jsme přitom obdrželi 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 sedmnáct 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 obojživelníky). Ani to však ekologickým aktivistům bojujícím proti výstavbě nestačí. Z toho jasně vyplývá, že ochrana přírody je pouze zástupný problém, obdobně jako nechuť aktivistů zohlednit trpící lidi bydlící podél stávajících přetížených 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 mají 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.



Historie výstavby dálnice D49

Příprava stavby je spjatá s přípravou dálnice D1. Vůbec první návrh na výstavbu dálnice 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 J. A. Bati.



Během prvního období výstavby v letech 1939–1942 byla zahájena výstavba dálnice Západ–Východ vedoucí kolem Zlína na Slovensko, na rozdíl od D49 nevedla přes Lysý průsmyk, ale přes Javorníky na Makov. Práce nepostoupily dále než k návrhu, k vypracování projektu či realizaci vlivem válečných událostí nedošlo.

S výstavbou dálnice přes Zlín se pojí obnovení výstavby dálniční sítě v 60. letech. 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.

Prvním usnesením vlády ČR č. 631 ze dne 10. listopadu 1993 byla vymezena trasa dálnice D1 v ose Praha – Brno – Chropyně – Kroměříž – Tlumačov – Zlín – Slovensko.

16. října 1996 vláda ČR rozhodla o převedení úseku dálnice D1 Chropyně u Kroměříže – Zlín – st. hranice z kategorie dálnic do kategorie čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla. Tímto byla schválena stavba rychlostní silnice R49. Usnesením vlády č. 741 ze dne 21. července 1999 bylo vymezeno vedení rychlostní silnice R49 v úseku Hulín – Fryšták – státní hranice ČR/Slovensko s tím, že úsek Zádveřice – státní hranice bude pouze územně chráněn pro budoucí potřebu dalšího kapacitního spojení se Slovenskem, a to v závislosti na přijetí dohody se slovenskou stranou. 20. září 2004 byla ve Zlíně podepsána mezivládní dohoda mezi ministry dopravy ČR a SR o propojení rychlostní silnice R49 a slovenské rychlostní silnice R6 na česko-slovenské hranici.

V roce 2013 byla zpracována Technicko-ekonomická studie R49 Hulín – hranice ČR/Slovensko, ve které byla dálnice řešena ve čtyřech variantách. Varianta A počítala s výstavbou dálnice v úseku Fryšták – státní hranice v kategorii R 25,5/120, resp. R 25,5/80 v horských oblastech. Varianta B počítala s výstavbou dálnice v úseku Fryšták – státní hranice v kategorii R 21,5/100, resp. R 21,5/80 v horských oblastech. Varianta C počítala s výstavbou dálnice v úseku Fryšták – Lípa v kategorii R 21,5/100 a v úseku Lípa – státní hranice jako třípruh 2+1. Varianta D počítala s výstavbou dálnice v úseku Fryšták – státní hranice jako třípruh 2+1.

Na jednání na MD ČR bylo 28. září 2013 dohodnuto zpracovat v 1. fázi variantu A a D. Po jejich předběžném posouzení bylo přistoupeno ke zpracování variant B a C, ale ukázalo se, že zúžení vozovky nepřináší lepší výsledky, neboť úspora stavebních nákladů nevyvážila náklady vzniklé díky snížení rychlosti a zmenšení kapacity.

Následně byl upřesněn dopravní model v oblasti Zlína, ale ani toto nepřineslo pozitivní hodnocení ekonomické efektivnosti. Do dopravního modelu byly zaneseny přivaděče Zlín a Pozděchov. Stavba 4903 byla rozdělena na dvě stavby 4903.1 Lípa – Vizovice a 4903.2 Vizovice – Pozděchov. Varianta A byla nahrazena subvariantou A1 v kategorii R 25,5/120 s tím, že v úseku Vizovice – st. hranice bude snížena návrhová rychlost na 100 km/h. Byly definovány nové varianty E, F a F1. Varianta E počítala s výstavbou dálnice v úseku Fryšták–Vizovice v kategorii R 25,5/120 a v úseku Vizovice – státní hranice v kategorii S 12,5/80 (2+1). Varianta F počítala se stavbou 4902.1 v kategorii R 25,5/120, stavby 4902.2, 4902.3 a 4903.1 byly navrženy v kategorii R 21,5/100 a úsek Vizovice – státní hranice byl navržen v kategorii S 12,5/80 (2+1). Varianta F1 se lišila návrhovou kategorii stavby 4903.1, kde byla navržena s ohledem na dopravní zátěž kategorie R 25,5/120.

Po posouzení ekonomické efektivnosti variant měla nejpříznivější výsledky varianta E a nejhorší varianta A1.

V září 2015 byla zpracována další technicko-ekonomická studie v úseku Hulín – státní hranice, na základě které bude v úseku Hulín–Vizovice realizován čtyřpruh kategorie R 24,5/120, resp. R 25,5/120 a ve zbývající části s ohledem na výhledové dopravní intenzity střídavý třípruh kategorie S 12,5/80.

Kategorie S 12,5 je navržena jako střídavý třípruh. Jízdní pruhy jsou široké 3,50 + 3,25 + 3,50 m, vnější vodící proužky jsou široké 2 x 0,5 m a zpevněná krajnice je široká 2 x 0,50 m.

Na základě novely zák. 268/2015, kterým se novelizoval zák. 13/1997 Sb. s účinností od 1. ledna 2016, byla rychlostní silnice R49 Hulín - Slovensko přeřazena do dálniční sítě jako dálnice D49. Usnesením vlády č. 850 ze dne 13. listopadu 2013 byla schválena v rámci Dopravních sektorových strategií koncepce tzv. Nového pojetí dálniční sítě.

Libor Lukáš: Aktivisté na lidi absolutně kašlou

Rozvoji dopravní infrastruktury v oblasti Střední Moravy se věnuji již 17 let a na začátku jsem se naivně domníval, že v roce 2020 budeme mít na Moravě postavenou celou páteřní síť a motoristé ji budou moci využívat. Bohužel skutečnost je jiná. Dálnice postavené nejsou a ekologičtí aktivisté beztrestně a cíleně útočí na veřejný investorský sektor, nepokrytě 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…, či jiné živočišné druhy, které podle těchto pomýlených jedinců mají mít jednoznačnou přednost před člověkem

Zdravý selský rozum už to ani nebere a přesto tito aktivisté opakovaně předkládají svá vlastní moudra a oficiálně šíří prapodivné myšlenky o „správném“ vztahu k přírodě, krajině a na lidi absolutně kašlou. Připomínám, že výstavbu dálnice D49 schválila legitimní vláda ČR, podporují ji místní samosprávy a také ji posvětil Evropský parlament, jako prioritní dopravní koridor. Projekt je však bohužel soustavně blokován nekonečnými obstrukcemi stále stejných lidí.

Doufám, že po volbách nový český parlament vygeneruje silnou politickou poptávku a schválí napříč politickým spektrem takový zákon, který znemožní ekologickým aktivistům jejich nekonečné destruktivní počínání. Také je potřebné bedlivě zkoumat, zda nedošlo k reálným hospodářským škodám. Pokud by se zjistilo, že ke škodám skutečně došlo, je potřebné je po těch, 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 AKCICI na podporu projektu D49 a D55. Současně chceme touto iniciativou deklarovat skutečný veřejný zájem. Petici podepsalo již několik tisíc občanů a další se mohou elektronicky podepsat adrese: www.infrastrukturamorava.cz, nebo připojit svůj podpis na Podpisový arch na některém z obecních úřadů ve Zlínském 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 Střelná/Lazy pod Makytou-Púchov, naše „žijící“ generace zrealizuje.

Libor Lukáš
předseda Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě

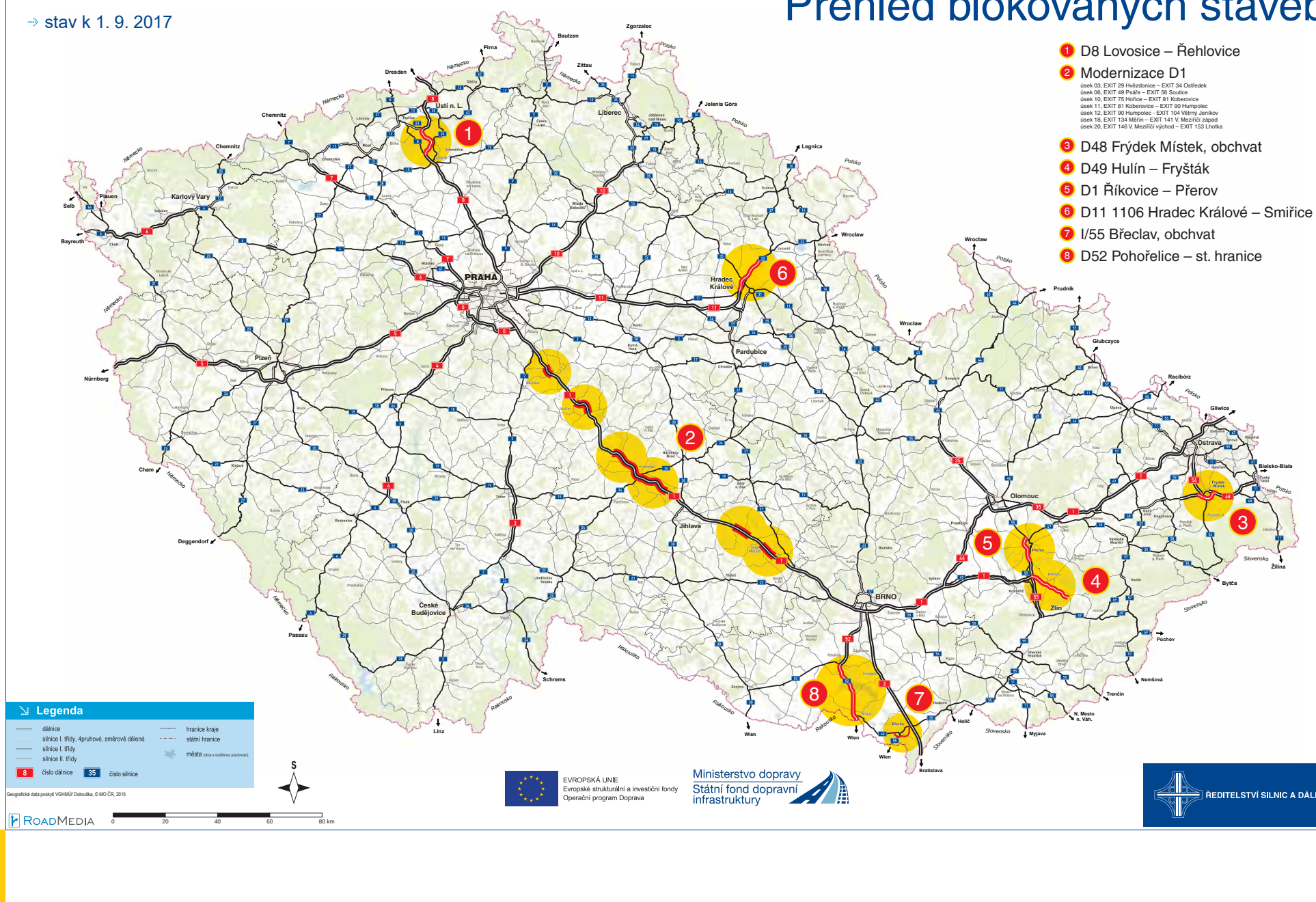


Česká republika

stav k 1. 9. 2017

Přehled blokovaných staveb

1. D8 Lovosice – Řehlovice
2. Modernizace D1
   - úsek 03, EXIT 29 Hvězdonice – EXIT 34 Ostředek
   - úsek 06, EXIT 49 Psáře – EXIT 56 Soutice
   - úsek 10, EXIT 75 Hořice – EXIT 81 Koberovice
   - úsek 11, EXIT 81 Koberovice – EXIT 90 Humpolec
   - úsek 12, EXIT 90 Humpolec - EXIT 104 Větrný Jeníkov
   - úsek 18, EXIT 134 Měřín – EXIT 141 V. Meziříčí západ
   - úsek 20, EXIT 146 V. Meziříčí východ – EXIT 153 Lhotka
3. D48 Frýdek Místek, obchvat
4. D49 Hulín – Fryšták
5. D1 Říkovice – Přerov
6. D11 1106 Hradec Králové – Smiřice
7. I/55 Břeclav, obchvat
8. D52 Pohořelice – st. hranice



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

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 nemluvím 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 zmražená 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 Hvizdáka



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 diaľnica 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.

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. To znamená, že letos se téměř jistě stavět nezačne.

Jak pomůže tomuto dílu Zlínský kraj?

V tuto chvíli nemáme nikdo žádnou možnost pomoci a nemůžeme do toho vstoupit. Soud je nezávislý, i přesto, že dle odborníků jeho rozhodnutí o předběžném opatření je naprosto nepochopitelné a nelogické. Jestli je to z důvodu neschopnosti, lenosti či nějaké podjatosti 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 pokřivené demokracie.

Zlín podporuje výstavbu dálnic. Zřídil podpisová místa

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 lze 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 schvaluje celá rada města.

Petici lze podepsat v prostorách informačního centra, které se nachází v přízemí radnice na náměstí Míru, nebo v budově magistrátu na ulici L. Váchy. Ve Zlíně jsou i další podpisová místa, například v sídle Zlínského kraje. Podpisová akce poběží přibližně dva měsíce, cílem je nasbírat nejméně 10 tisíc podpisů, které umožní, aby se tento záměr řešil i legislativně.

Příprava projektů D49 a D55 trvá už více než patnáct let. *„Soustavně je blokována několika ekologickými spolky 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 ně výstavba dálnic bezesporu patří, je potřeba řešit i s použitím obyčejného selského rozumu,“* dodal Miroslav Adámek.

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

Roman Hoza,
starosta Hulína:



Na dokončení dálnice D49 se moc těšíme. Tím 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 bojuji 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 vyloženě přímý dopad na Otrokovice. Výhodou bude, že doprava směřující na Slovensko 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 ubyde 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.

ANKETA

Jaká je v současnosti intenzita dopravy ve městě?

Zlín, krajská metropole na rozhraní Hostýnských a Vizovických vrchů s přibližně 75 tisíci obyvateli, dosud nemá obchvat města. Intenzita dopravy je proto poměrně značná, o čemž vypovídá anketa s tamními obyvateli.

PhDr. Hana Marková:
Po městě jezdím zásadně autem a řeknu vám, že to není žádná slast. Právě naopak, ve špičkách je to někdy o život. Celé město připomíná jedno velké parkoviště. Obchvat je tady zapotřebí jako sůl.

Jan Novotný:
Jsem podnikatel, a proto se potřebuji po městě pohybovat co nejrychleji. To by šlo tak akorát v noci, když je mi to houby platné. Slyšel jsem, že by se konečně měla začít stavět dálnice ke slovenské hranici. Už aby to bylo!

Anežka Pospíšilová:
Jsem ve věku, kdy už se hůř pohybuji. Využívám proto městskou dopravu. Ale i trolejbusy jezdí po přecpaných silnicích, a tak je třeba počítat se zpožděním. Co s tím, to nevím, to musí řešit povolanější.

Vladimír Táborský:
Současná doprava ve městě je katastrofa. Někde na videu jsem viděl, že až bude hotová dálnice D49, dostaneme se ze Zlína do Tater za dvě hodiny. Je to pravda? Jestli ano, tak to bude paráda, akorát nevím, kdy se dočkáme.

Jindřich Počta:
Jako profesionální řidič často za volantem zuřím. Pomalé přibližování k cíli je ještě vylepšené neukázněnými chodci, kteří si to, třeba i s berlemi, štrádují mimo přechody. No děs, běs. Skoro každé město i větší obec už má obchvat, jen u nás pořád nic.



inzerce



D49 Hulín–Fryšt

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. Nesplňuje požadavky na plynulost a bezpečnost provozu a ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Nevyhovující je zejména průchod zastavěným územím, šířkové uspořádání a úrovňové 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 vozovek: 445 000 m2
počet stavebních objektů: 230

Mostní objekty:
na dálnici: 16
nad dálnicí: 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
násypy: 2 705 000 m3

Název stavby:
Dálnice D49 Hulín–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 TEN-T.

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 Třebětic 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 přivaděčem 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 popisu 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.

Křižované 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 vykřížené 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 červenci 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 nízkohlučný 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.

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





ak–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 nejzatíženější 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 Fryšťáckého 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 Zlínským krajem.

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

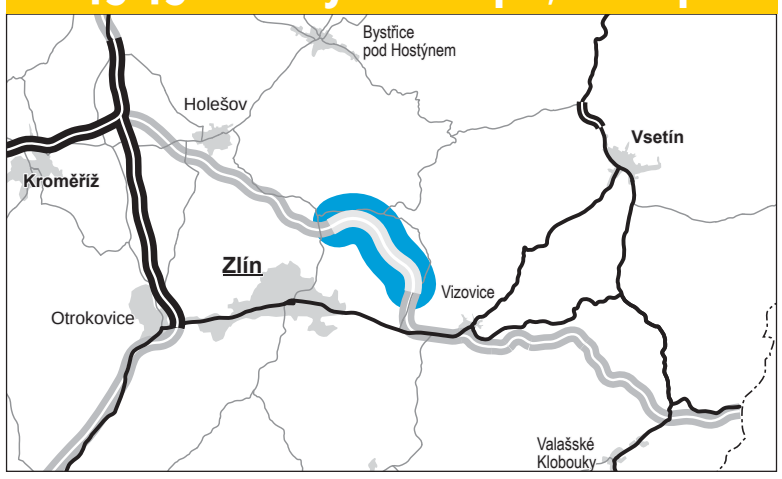
Hlavní trasa:
hlavní trasa: 1700 m
kategorie: R 25,5/120
Mostní objekty:
na dálnici: 3
nadjezdy: 1
na přivaděči: 2
na ostatních komunikacích: 4
celková délka mostů: 1280 m
Křižovatky:
mimoúrovňové: 1 (MÚK Fryšták)
okružní: 2
Úpravy ostatních komunikací:
silnice II/490, III/4911, MK, PC
délka: 4623 m
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)



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

Další úseky dálnice D49

D49 4902.2 Fryšták–Lípa, 2. etapa



Umístění a popis stavby

Druhá etapa stavby D49 Fryšták–Lípa řeší výstavbu dálnice v úseku Fryšták–Slušovice. Úsek měří 9300 m a je projektován v kategorii R 25,5/120.

Oproti původnímu rozdělení staveb je 2. etapa provizorně ukončena v km 28,300 na silnici II/491 okružní křižovatkou. Zbytek původního rozsahu do km 32,100 je nyní uvažován jako stavba 4902.3. Po dokončení této stavby bude provizorně za přispění silnice II/491 odvedena tranzitní doprava ve směru Hulín–Vizovice–Slovensko z průtahů Zlínem, Želechovicemi a Lípou.

Stavba začíná v km 19,000 za MÚK Fryšták. Podchází pod přeloženou silnicí III/4915. Pravostranným obloukem pokračuje přes zemědělské pozemky kolem Lešné. Mostem překračuje Bělovodský potok a silnici III/49015 (124 m). Trasa vede stoupáním 4,4 % jižně kolem Lukova, následně prochází v zářezu mezi Štípou a Velikovou, kde je v lese navržen ekodukt. Odtud trasa klesá ke Slušovicím. Prochází mezi Ostratou a letištěm Štípa. Jižně míjí Ostratu. Následně je trasa vedena podél silnice III/4915. Před stoupáním do Slušovic následuje pravostranný oblouk a trasa pokračuje údolím Ostratky na jih, čímž se vyhýbá Slušovicím. Stavba končí v km 28,300 před křižovatkou silnic II/491 a III/4918 Slušovice–Veselá. Dálnice bude provizorně napojena do velké okružní křižovatky se silnicemi II/491 a III/4918. Pomocí 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

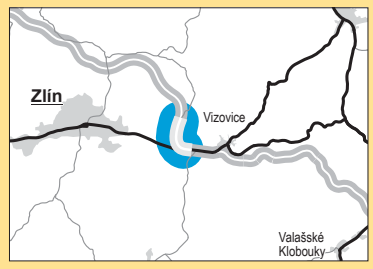
Pro celý tah D49 byla v roce 2015 zpracována technicko–ekonomická studie D49 v úseku Hulín – hranice ČR/SR včetně ekonomického posouzení, která byla dne 29. 3. 2016 schválena Centrální komisí MD.

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 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 Slušovicka na dálniční síť a odstranila zajížďku na nejbližší MÚK Lípa, rovněž přispěje ke zlepšení spojení Slušovic s krajským městem Zlín.

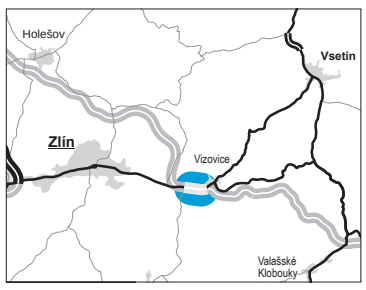
Dálnice odtud pokračuje východně podél silnice II/491, která bude v místě křížení s dálnicí přeložena. Před lesním komplexem se trasa odklání ze souběžného vedení se silnicí II/491, pokračuje po náspu v korytě Dřevnice, která bude v nezbytném rozsahu přeložena tak, aby na ní byly vytvořeny meandry. Následně 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 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.

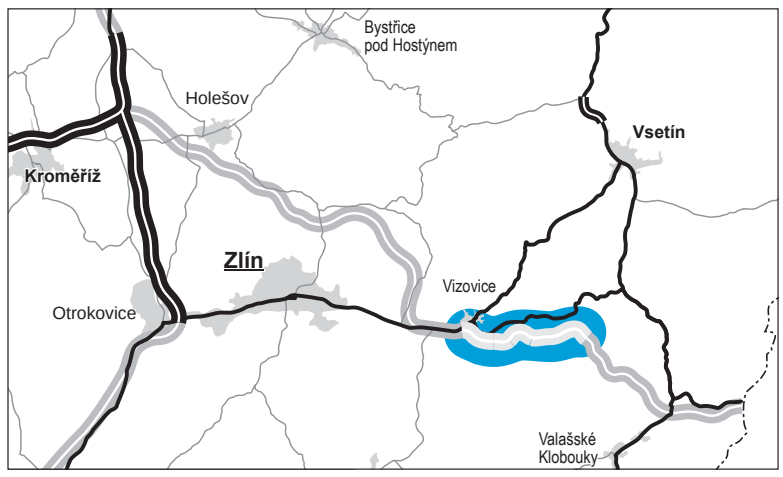
Stavba začíná za MÚK Lípa, kde navazuje na připravovanou stavbu 4902.3 Fryšták–Lípa, 3. etapa. Odtud stavba pokračuje v zářezu vlevo podél silnice I/49. Přechází přes Zádveřice, kde je nutné odstranit osm staveb v trase dálnice. Křižovatka silnic I/49 a II/492 bude upravena, větev bude přeložena na severní 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 je 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 protihlukové 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 komisi 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).

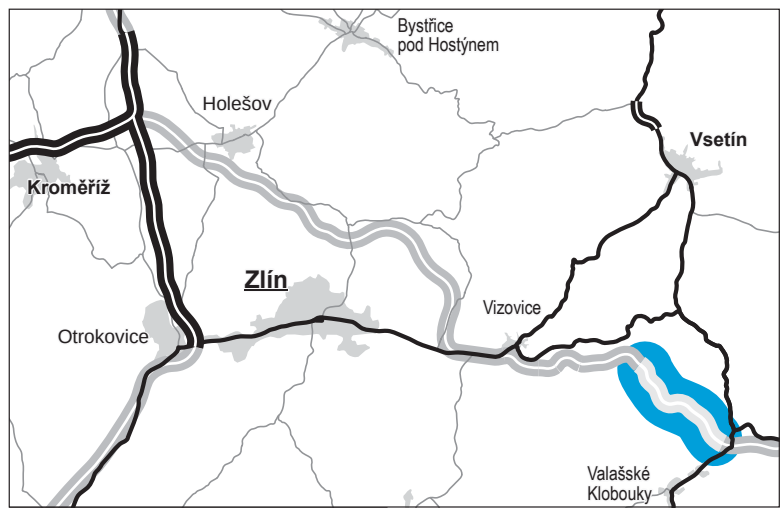
Stavba začíná v km 35,100 za MÚK Vizovice se silnicí I/49. Odtud trasa stoupá (4,50 %) pravostranným obloukem v zářezu pod Janovou Lhotou. Před mostem přes údolí Želechovského potoka (247 m) se zmírňuje stoupání na 1,00 %. Následuje hluboký zářez jižně od zástavby, ve kterém kříží dálnici přeložka silnice 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 kolem Lhotska, kde v lokalitě Podhoří je navržen tunel Lhotsko (280 m). Za tunelem trasa klesá (2,96 %) v zářezu k mostu přes údolí osady Končiny (291 m), který je navržen mezi osadami Na Chrámečném a Končiny. Od mostu následuje 6,3 km dlouhé stoupání až do konce stavby o sklonu 4,50 %. Dálnice se pravostranným obloukem vyhýbá 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 navržen jihovýchodně od obce. Za tunelem trasa pokračuje dvěma velkými mosty (223 a 247 m). V km 43,2 je umístěna další úniková zóna. Jihozápadně od Pozděchova se trasa stáčí na jihovýchod, kde je navržen 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 komisi 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 situované 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 kolem 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 větvi křižovatky, 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).

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

inzerce

Národní dopravní informační centrum (NDIC)

Jak a kde sbírá NDIC informace?
Národní dopravní informační centrum v nepřetržitém provozu sbírá, zpracovává, sdílí, publikuje a distribuuje dopravní informace a dopravní data o aktuální dopravní situaci ze sítě komunikací všech kategorií z celé ČR. V centru se shromažďují informace o dopravních nehodách, uzavírkách, požárech vozidel, kolonách, počasí a dalších problémech. Odtud se dopravní informace šíří na proměnné informační tabule, na webové stránky, do aplikace pro mobilní telefony a také prostřednictvím datového distribučního rozhraní pro rozhlasové a televizní stanice, přepravce, telekomunikační operátory a ostatním. Celkem zhruba 160 odběratelům. Detailní dopravní informace se šíří nonstop také prostřednictvím služby RDS-TMC (Radio Data System - Traffic Message Channel) pro navigační přístroje.



Informace a data ve prospěch NDIC poskytují zejména:

Z agentových systémů:
- Policie ČR
- Hasičský záchranný sbor
- Zdravotnická záchranná služba
- Správci komunikací všech kategorií
- Silniční správní úřady všech úrovní
- Obecní a městské policie
- Český meteorologický ústav

NDIC využívá telematické systémy:
- dohledový kamerový systém – cca 660 kamer
- detekce intenzit dopravy – cca 200 detektorů
- silniční meteorologický systém – cca 275 meteohlásek
- systém elektronického mýta
- systém liniového řízení provozu SOKP
- systém sčítání dopravy, detekce kolon a sledování dopravního proudu
- řídicích systémů tunelů
- dopravních informačních center měst
- detekce jízdy vozidel v protisměru
- Systém detekce jízdy v protisměru využívající mýtných bran je nainstalován na D1, D2, D5, D8, D11 a v případě detekování předává automatickou informaci do NDIC, kde dojde automaticky mimo jiné ke změně textů na informačních portálech na dálnicích.

Všechny informace odcházejí na Datové distribuční rozhraní, kde si je zdarma může odebírat každý, kdo podepíše s ŘSD smlouvu. Takto odebírá informace skoro 200 odběratelů z řad médií, přepravců, asistenčních služeb, dalších poskytovatelů dopravních informací, akademické půdy atp. Zároveň jsou informace distribuovány do Českého rozhlasu k publikaci do navigací prostřednictvím vysílačů ČRo 3 – Vltava. Systém je většinou automatizovaný, pracuje na základě vstupujících dopravních událostí, scénářů dopravy, dat ze sčítačů, intenzit dopravy atp. Dispečerskou činnost provádí celkem 18 pracovníků v nepřetržitém provozu.
Na NDIC je na nočních směnách přítomen pracovník Českého rozhlasu, kdy jsou z NDIC vysílány relace Zelené vlny. Do systému vstupují informace z celé ČR ze všech kategorií komunikací. Důraz je však kladen na dálnice a rychlostní silnice.



Help ŘSD

Provoz v call centru je živý nejen po celý den, ale i v noci. Intervaly volání jsou podle záznamů minutové a mohou se ještě zhustit, když na cesty vyrazí „půlka národa", jak už to o dovolených nebo na dušičky bývá. Proto Ředitelství silnic a dálnic tuto službu ještě víc přiblížilo všem řidičům s aplikací „Help ŘSD", kterou si každý může zdarma stáhnout do mobilního telefonu či ipadu.

Asistenční služba už funguje po celé dálniční páteřní síti

Ředitelství silnic a dálnic zavedlo od 1. ledna 2016 bezplatnou asistenční službu pro řidiče. Asistenční služba je zajišťována pracovníky ŘSD a funguje 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce.
Asistenční služba ŘSD pokrývá téměř 900 kilometrů těchto dálnic: D0, D1, D2, D3, D5, D8, D11, D46 a část D35.
Důvodem vzniku Asistenční služby ŘSD je zajištění vyšší bezpečnosti a plynulosti provozu prostřednictvím služby motoristům na vybrané dálniční síti ČR.

Činnosti, které Asistenční služba ŘSD vykonává:
- hlídkování
- označení místa nehody
- označení překážky provozu
- označení a zajištění vyřešení problému s nepojízdným vozidlem
- kontrola vozovky
- odstranění překážky provozu nebo zajištění jejího odstranění
- úklid odpočívek

Přivolání Asistenční služby ŘSD je možné prostřednictvím Call centra NDIC na bezplatné telefonní lince 800 280 281 nebo pomocí aplikace v mobilním telefonu „Help ŘSD".



ASISTENČNÍ SLUŽBA
800 280 281
ŘSD ČR
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



DÁREK OD VZP
PRO BUDOUCÍ MAMINKY

Průvodce těhotenstvím získáte na každé pobočce VZP.

25 LET

VZP
POJIŠŤOVNA NA CELÝ ŽIVOT
infolinka: 952 222 222
www.vzp.cz

VZP připravila pro budoucí maminky dárek, který je bude provázet těhotenstvím. V průvodci jsou informace a rady, které pomohou období očekávání lépe a snadněji zvládnout. K dispozici je na každé pobočce VZP. Více informací najdete také na www.klubpevnehozdravi.cz/jak-spolu-rosteme
www.vzp.cz | www.klubpevnehozdravi.cz

inzerce



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 schválená 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 specifik 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 živočichové apod.) Toto stanovisko vydává Ministerstvo životního prostředí, které stanoví konkrétní podmínky a opatření, která musejí být v rámci stavby dodrženy a realizovány. 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 přeložkách, 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 sítí a dotčených orgánů, hygieny apod., kterých jsou stovky. Teprve po shromáždění všech podkladů je možné požádat o stavební povolení. K vydaným stavebním povolení často bývá podáno 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, mostař, 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.

ŘSD ČR
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

Mezinárodní propojení D49 – R6 Hulín - Púchov

Lyský průsmyk 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 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 Považí (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 úrovňové 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 článek 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).

Vydává: European Press Holding, a. s., Táboritská 880/14, 130 00 Praha 3, IČO: 28409329, tel. 472 700 122, ředitel vydavatelství: Ing. Jiří Morštadt, morstadt@tydeniky.cz, šéfredaktor: Tomáš Prchal, e-mail: prchal@tydeniky.cz, redakce@tydeniky.cz, obchodní odd.: inzerce@tydeniky.cz, ředitel výroby: Jiří Vondráček, e-mail: grafika@tydeniky.cz, internet: Jakub Richter, richter@tydeniky.cz, www.tydeniky.cz. Vychází každý měsíc. Distribuce: vlastní distribuce METROPOL. Povoleno MK R pod číslem E 18330.