



➤ Představujeme...



Správu Plzeň

➤ **O několik slov týkajících se postavení a úkolů, které zajišťuje Správa Plzeň, jsme požádali jejího ředitele ZDENKA KUŤÁKA.**

Pane řediteli, mohl by jste úvodem představit vaši správu?

Kořeny současné Správy Plzeň je třeba hledat již v etapě, kdy existovala Krajská inženýrská organizace Plzeň (KIO Plzeň) zřízená Západočeským krajským národním výborem v Plzni. Její organizační složkou byl Inženýrský závod silničních a mostních staveb. Po zrušení KIO Plzeň byl jako rozpočtová organizace zřízen

Západočeským krajským národním výborem v Plzni dnem 1. 3. 1990 Silniční investorský útvar v Plzni (SIÚ Zč. KNV).

V souladu s § 19 písm. b) a § 21 zákona č. 425/1990 Sb. byla působnost krajského národního výboru řídit tuto organizaci přenesena na ministerstvo vnitra České republiky. Zřizovací listinou byl tímto ministerstvem ke dni 1. 1. 1991 zřízen Silniční investorský útvar Plzeň (SIÚ Plzeň) jako právní nástupce SIÚ Zč. KNV.

Sdělením Ministerstva dopravy České republiky vydaným na základě zákona č. 548/1992 Sb. se novým zřizovatelem SIÚ Plzeň stalo Ministerstvo dopravy České republiky, na které přešla veškerá práva a povinnosti v plném rozsahu.



2

➤ Představujeme...



Správu Olomouc

➤ **Správu Olomouc, jejíž ředitelem je PETR BAROŠ, Vám budeme prezentovat formou popisu jejích nejvýznamnějších staveb, které byly v nedávné době dokončeny, které se právě realizují a které jsou teprve v přípravě.**

Správa sídlí ve Wolerově ulici v Olomouci. Vznikla následně po novém krajském uspořádání v roce 2001 a dnes zahrnuje okresy Jeseník, Šumperk, Olomouc, Prostějov a Přerov. Správa Olomouc zabezpečuje přípravu a realizaci staveb na rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy. Dále zajišťuje údržbu těchto komunikací v celkové délce 489 přepočtených km

a 254 ks mostních objektů. Mimo tuto činnost zabezpečuje také provádění výkonu majetkové správy. Správa je členěna na úsek výstavby, provozní a ekonomický úsek, s celkovým počtem 34 pracovníků.

Mezi nedávno dokončené stavby olomoucké správy patří I/44 Postřelmov – obchvat a I/35 Olomouc – hranice okresu Šumperk, levý a pravý dvoupruh.

➔ **I/44 POSTŘELMOV – OBCHVAT**

Postřelmovský obchvat jsme uvedli do provozu 3. listopadu 2004. Stavba je součástí modernizace silnice I/44 mezi Mohelnicí – Jeseníkem – státní hranicí s Polskem a v pořadí je to první úsek ze souboru 9 staveb úseku Mohelnice – Petrov n. Desnou. Původní trasa silnice I/44 byla vedena přes obec v nevyhovujících



2

➤ Neukáznění řidiči



➤ **Na dálnicích vzrůstá agresivita a neposlušnost řidičů. Rychlostní limity řidiče příliš nevzrušují, maximální povolenou dálniční stotřicetikilometrovou rychlost dodržuje jen málokdo. Na našich dálnicích není těžké potkat auta řítící se více než dvoustovkou. Ředitelství silnic a dálnic ČR zveřejnilo výsledky výzkumu monitorování vozidel na vybraném úseku dálnice.**

Výsledky kromě údajů intenzit dopravy vypovídají také mnohé o chování řidičů. Mezi nejčastější dopravní přestupky patří vysoká rychlost (dokonce nad 250 km/h), nedodržování dopravních předpisů a nebezpečné předjíždění. Bezohledné chování řidičů při zácpách a při dodržování čistoty zapříčiňuje zpomalování provozu a zvy-

šování nákladů při údržbě dálnic, kterou musí ŘSD ČR zajišťovat.

Ředitelství silnic a dálnic ČR provedlo v období od 1. do 10. dubna 2005 telematický průzkum na konkrétním vybraném místě v jednom směru dálnice D1. Výsledky tohoto průzkumu jsou v mnoha ohledech zarážející. „Překvapivé například je, kolik řidičů překročí rychlost 130 km/hod. A to jsme rychlost mohli měřit pouze na jednom místě,“ uvedl generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR Petr Laušman. Hrozivá je také bilance, kolik řidičů překračuje povolenou maximální rychlost o mnoho desítek km/hod. **Za deset dní projelo v uvedeném úseku 192 vozidel rychleji než 190 km/hod.** Každý řidič, který cestuje po dálnicích, se s takovým vozem může snadno setkat.



6



I/27 Plzeň
Tyršův Sad – Sukova, 1. stavba

Správa Plzeň

Zřizovací listinou z 11. 12. 1996 byla Ministerstvem dopravy a spojů ČR zřízena ke dni 1. 1. 1997 státní příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR. Tato organizace byla zřízena jako právní nástupce Ředitelství silnic České republiky, Ředitelství dálnic Praha a příslušných silničních investorských útvarů včetně SIÚ Plzeň.

Správa Plzeň ŘSD ČR sídlí v původní budově KIO Plzeň v Plzni, Hřímálého ul. 37 nepřetržitě již od roku 1966. Až do 30. 9. 2001 zajišťovala Správa Plzeň výstavbu, modernizaci a opravy na silnicích Západočeského kraje. Od 1. 10. 2001 přibyl k výčtu jí zajišťovaných činností i výkon majetkového správce, avšak již jen na území Plzeňského kraje (bez území Karlovarského kraje) a na síti silnic I. třídy. Významnou činností Správy Plzeň je zajištění přípravy, realizace a majetkové správy na silnicích I. tříd na území statutárního města Plzně. Na starosti má Správa Plzeň 408 km silnic I. třídy a 13 km dosud nezařazených silnic a dále 150 mostů o celkové délce 2902 m.

Před vznikem nových územně správních celků čítala Správa Plzeň celkem 62 pracovníků, v současné době zajišťuje činnost správy 39 pracovníků.

Dopravním fenoménem Plzně je výstavba obchvatu D5. Spolupracuje Správa Plzeň na jeho výstavbě?

Výstavbu obchvatu zajišťují kolegové ze závodu Praha, ale Správa Plzeň je odpovědná za přípravu a realizaci dálničních přivaděčů. Jedná se zejména o silnici I/20 a I/27. Bezprostředně na jižní straně MÚK Litice stavby dálnice D5 navazuje dálniční přivaděč I/27 Litice – Šlovice. Hlavní trasa je vybudovaná jako čtyřpruhová



I/27 Plzeň
Tyršův Sad – Sukova, 1. stavba

v kategorii S 22,5/100, její celková délka je 4,240 km a je vedena mimo zástavbu. Na trase jsou celkem čtyři mostní objekty. Na severní straně dálnice pak navazuje dálniční přivaděč I/27 MÚK Tyršův sad. Obě stavby byly zprovozněny současně s dálničním obchvatem v prosinci 2003.

Další důležitou stavbou je dálniční přivaděč I/27 Tyršův sad – Sukova 1. stavba, který bezprostředně navazuje na předchozí. Jeho délka je 1,250 km. Zajímavým objektem této stavby je most o šesti polích a délce 270 m přes řeku Radbůzu. Vzhledem k jeho maximální výšce nad terénem 28 m bylo rozhodnuto, že mostovka bude realizována z dodatečně předpínaných železobetonových segmentů. Stavba tvoří v návaznosti na vodní dílo České údolí hezkou dominantu čtvrti Bory a byla uvedena do provozu dne 1. 11. 2004. Tato stavba se umístila na prvním místě v soutěži „Stavba roku 2004 Plzeňského kraje“. Soutěž byla vyhlášena 1. dubna 2004 a konala se pod záštitou hejtmána



Ing. Petr Baroš

Správa Olomouc

směrových poměrech, v nevyhovující šířce a s častými kolizními body. Kapacita původně dvoupruhové silnice byla na hranici přípustných intenzit a docházelo k častým střetům s chodci a cyklisty. Nemluvě o hluku a emisích. Jedná se o jediný směrový pravostranný oblouk s přechodnicemi v Z.Ú. a K.Ú. Délka řešeného úseku je 3,24 km. Začátek i konec stavby je ukončen větvemi mimoúrovňových křižovatek, které se napojují na stávající silnici I/44 v úseku Zábřeh – Postřelmov a Postřelmov – Bludov. Stavbu zdobí mostní objekty v místech křížení potoků. Jedná se o třípolový most přes potok Rakovec o délce 54,50 m a volné šířce 2 x 10,25 m a most přes Postřelmovský potok o délce 14,50 m a volné šířce 22,50 m.

Dále zde nalezneme podchod pro pěší o délce 17,70 m a volné šířce 22,5 m. Stavbu zdobí také přeložky dvou křížujících silnic III/36918 a III/0444 kategorie S 7,50/50 v délkách 536 a 469 m s mostními objekty o třech polích o celkové délce 89,15 a 79,15 m, volné šířky mostů 7,50 m a výšce nad terénem cca 5 m. V rámci stavby byl realizován na K.Ú. úsek stávající I/44 o délce 360 m s inundačním mostem (umožňující průchod vod) o třech polích při celkové délce 51,80 m a volné šířce mostu 13 m. Nezbytnou součástí stavby je rovněž přeložka polní cesty o délce 871 m. V celé délce trasy je navržena silniční kanalizace DN 300 až 500, která je napojena na čistící a zadržovací nádrže před vyústěním dešťových vod do vodotečí. Během výstavby probíhal rozsáhlý úspěšný archeologický výzkum s nálezy z mladší doby kamenné.

V jámě 23 sektoru H v hloubce 95 a 115 cm se podařilo nalézt dva kultovní předměty. Jedná se o část vanovité nádoby, nejspíše železovských tradic a pak držadlo misky ve tvaru mužské hlavičky. Je to unikátní tvar. Nalezený materiál je uložen ve fondu Vlastivědného muzea v Šumperku. Výstavba trvala 23 měsíců a celková cena stavby je cca 389,4 mil. Kč. Stavba byla nominována na stavbu roku za rok 2004 pro Olomoucký kraj. Stavba znamená pro motoristy rychlejší a bezpečnější jízdu, pro obyvatele Postřelmova úlevu od dopravy a pro ŘSD možnost navazovat s dalšími připravovanými úseky.

→ SILNICE I/35 OLOMOUC – HRANICE OKRESU ŠUMPERK, LEVÝ A PRAVÝ DVOUPRUH

Tato stavba zahrnovala opravu stávající komunikace v rámci koruny silnice, odstranění deformací vozovky a projetých podélných kolejí. Původní asfaltový kryt byl zesílen nebo renovován odfrézováním



I/44 Postřelmov – obchvat

Plzeňského kraje MUDr. Petra Zimmermanna. Kritéria hodnocení byla přijata podle celostátní soutěže stavba roku, a to bez pořadí důležitosti. Do soutěže se přihlásilo celkem 16 staveb. V závěrečném hlasování porota rozhodla o postupu 10 staveb k podrobnému posuzování. To proběhlo 24. února 2005 a po shlédnutí staveb bylo zakončeno společnou diskusí nad přihlášenými stavbami a hlasováním se závěrečným hodnocením.

Dalším úsekem budovaného přivaděče je I/27 Tyršův sad – Sukova 2. stavba. Tato akce se v současné době připravuje a řeší se na ní složité majetkoprávní problémy. Stavbu bychom rádi zahájili ještě letošního roku, poněvadž po jejím dobudování dojde k propojení silnice I/27 na okružní křižovatku v Sukově ulici.

Dalším důležitým přivaděčem je silnice I/20, kde je již vybudována stavba D5 – ul. K Dráze. Jedná se o čtyřpruhovou komunikaci kategorie S 22,5/60, resp. 80 v délce 1,740 km. Stavba byla částečně zprovozněna v prosinci 2003 a do plného provozu uvedena 31. 8. 2004. Navazující úseky K Dráze – Jasmínová a Jasmínová – Sušická se připravují.

Poslední stavbou v této oblasti je II/180 Plzeň – Černice, která se v současné době realizuje a bude dokončena v červenci letošního roku. Pro vysvětlení uvádím, že tuto realizaci silnice II. třídy zajišťuje ŘSD z toho důvodu, že je nositelem úvěru EIB, ze kterého je stavba částečně financována, ostatně jako dalších šest z uvedených staveb.

Takže to jsou všechny dálniční přivaděče?

V této oblasti v podstatě ano. Dalším důležitým přístupem k D5 je silnice I/21, kde probíhá postupná rekonstrukce. Zde byl v červenci 2004 dokončen



I/20 Plzeň D5 – K Dráze

první z postupných úseků – Obchvat Brod nad Tichou. Připravena k realizaci je navazující stavba Planá – přeložka, na kterou jsou vydána veškerá stavební povolení. Stavba byla navržena k financování ze strukturálních fondů, bohužel nebyla zařazena do seznamu. Další stavbou je I/21 Nová Hospoda – Kočov, kde v současné době probíhá vyvlastňovací řízení, a poslední z etap bude Planá – Trstěnice, kde je schválený investiční záměr a připravuje se zadání DÚR. Touto akcí dosáhneme hranice Plzeňského kraje a napojíme se na stavbu připravovanou kolegy ze Správy Karlovy Vary.



Ing. Zdeněk Kuták



I/44 Postřelmov – obchvat

I/44 Postřelmov
kultovní nálezy





I/27 Litice – Šlovice

Správa Plzeň

Na které další stavby zaměřujete v současné době svoje pracovní nasazení?

Důležitou oblastí je budování obchvatů, a to zejména z hlediska zvýšení bezpečnosti dopravy, zlepšení životního prostředí, ale v neposlední řadě i komfortu jízdy. V současné době probíhají intenzivní majetkoprávní jednání na akci I/27 obchvat Klatovy I. stavba, jedná se o výstavbu komunikace v kategorii S 11,5/80 v délce 2,480 km, na navazující II. stavbu je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Severním směrem od Plzně se na této komunikaci připravuje přeložka Třemošná.



I/20 Plzeň D5 – K Dráze

Důležitou trasu tvoří silnice I/26, která zabezpečuje přístup k hraničnímu přechodu do SRN Folmava – Furth im Wald. Zde bych uvedl přeložku Staňkov, kterou bychom chtěli realizačně zahájit v roce 2006, v roce 2007 pak přeložku Nová Hospoda v Plzni.

Určitě se ale zaměřujete také na opravy stávajících silnic ve vaší správě?

Samozřejmě. V roce 2003-4 jsme provedli rozsáhlou opravu silnice I/20 v úseku Losiná – hranice okresu Strakonice v celkové hodnotě 304 mil. Kč. V rámci stavby jsme provedli úplnou rekonstrukci průtahu obcí Kasejovice, stavebně nejhoršího úseku na trase Plzeň – České Budějovice. Zde bych rád vyzdvihl aktivní úlohu Státního fondu dopravní infrastruktury při financování stavby. V současné době je realizačně rozpracována oprava silnice I/22 v úseku Draženov – Kout na Šumavě s průtahem městem Domažlice.

Ještě bych rád zmínil zajištění zajímavé studie „Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Plzně v návaznosti na zprovoznění dálnice D5“, která byla hrazena z grantu SFDI. Tento koncepční materiál řeší rozvoj komunikací na území statutárního města tak říkajíc v prostoru i čase se zaměřením na prioritní akce, tj. zejména silnice I. tříd. Zde je nejčastěji diskutována otázka vedení trasy silnice I/27, a to průtahem či západním okruhem. Na přípravě spolupracovaly odborné složky Magistrátu města Plzně, Plzeňského kraje, ŘSD i SFDI.

Děkujeme za rozhovor a přejeme vám i vašim kolegům hodně štěstí.



I/44 Postřelmov – obchvat

Správa Olomouc

a položením nové vrstvy. Byly zhotoveny nezpevněné krajnice a byla provedena oprava nebo výměna svodidel v celém úseku. Současně zde byla realizována oprava 10 mostů, která zahrnovala odbourání kompletního mostního svršku až na nosnou konstrukci, odhalení přechodových oblastí, sanací podhledů nosných konstrukcí, vybourání mostních dilatačních závěrů a nahrazení novou konstrukcí dle PD včetně osazení nových dilatačních závěrů. Následně bylo také v celém úseku provedeno nové vodorovné dopravní značení.



R48 Běloutín – obchvat

Mezi stavby, které jsou v realizaci patří R48 MÚK Běloutín – obchvat, I/55 Horní Moštěnice – obchvat a I/47 Lipník nad Bečvou – obchvat

R48 BĚLOTÍN – OBCHVAT

Jedná se o liniovou stavbu rychlostní komunikace R48 – mezinárodní tah E462 kategorie R 24,5/100 a 22,5/100 na pozemcích katastrálního území Běloutín. Navrhovaná silnice I/48 délky 2,1 km se před obcí Běloutín odklání doleva, estakádou s délkou přemostění 580 m přechází nad polní cestou, tratí ČD, potokem Luha a rybníkem. Dále pokračuje po jižním okraji Běloutína, mostem přechází prolukou v zástavbě rodinných domů, dalším mostním objektem přechází nad navrhovanou silnicí I/47 a jednostranným obloukem se napojuje na stávající I/47.

I/44 Postřelmov
poklep základního kamene



OBLAST/ **severní Čechy**
CÍL/ **skalní města Českého ráje**

Otevřete bránu do pohádkového světa spících kamenných obrů, regionu skalních měst a pískovcových skal, v jehož poetickém názvu se spojuje malebnost přírodních krás s kouzlem a romantikou historických památek. Skály jsou tu doslova všudypřítomné, a to od nejmenších balvanů a skalek po mohutné štíhlé věže. Nemusíte patřit k trénovaným horolezcům, abyste ocenili jejich jedinečnost a krásu skal. V krajině také snadno objevíte dostupné zbytky středověkých hradů nebo romantické vyhlídky.

Pro návštěvníky je připravena řada výletů: můžete zvolit výlet **Hruboskalským skalním městem** s prohlídkami hradu Valdštejn, arboreta Bukovina, zámku Hrubé Skály a návštěvou Lázní Sedmihorek. Druhá trasa vede **Klokočskými a Betlémskými skalami**, prohlédnete si **Dlaskův statek** v Dolánkách u Turnova, zámek **Hrubý Rohozec** a skalní hrad Rotštejn. Třetí výlet vede **maloskalskou Drábovnou** a **Vranovským hřebemem**, jeho součástí je prohlídka hradu **Frydštejn**, Pantheonu a Boučkova statku na Malé Skále. Další vycházky vedou například údolím Plakánku k hradům Humprecht a Kost, kolem četných rybníků, k hradu **Trosky** a do Rovenska pod Troskami, po březích řeky Jizery anebo do míst s tajemnými názvy jako jsou Drábské světničky či Šavlový les.

➔ **DOSTUPNOST CÍLE**
Český ráj je dostupný po R10 (Praha – Mladá Boleslav – Turnov) a silnici I/35.

www.frydstejn.cz
www.mnhradiste.cz
www.mala-skala.cz
www.hruby-rohozec.cz
www.turnov.cz/turist/dlask.htm

Ve spolupráci s CzechTourismem



I/47 Lipník nad Bečvou



I/47 Lipník nad Bečvou

Navrhovaný obchvat je na stávající komunikace napojen v začátku úpravy odbočovacím pruhem na I/48 ve směru od Bělotína a v opačném směru je pro dopravu jedoucí od Bělotína směrem na Nový Jičín navržena jednosměrná dvoupruhová rampa č. 1, která bude při realizaci přívaděče D47 zrušena. Pro dopravní směr Hranice – Bělotín – Odry je navržena nová trasa silnice I/47, která se od stávající silnice I/47 odklání doprava v prostoru pod rozvodím, prochází pod navrhovanou trasou I/48 a na stávající I/47 se napojuje v místě křižovatky I/47 a III/44016. Součástí stavby jsou vyvolané přeložky inženýrských sítí a jako kompenzace ekologické újmy vybudování údolní nivy mimo zábor stavby. Výstavba byla zahájena v lednu loňského roku, bude trvat 38 měsíců a její cena je cca 1,25 mld. Kč.

➔ SILNICE I/55 HORNÍ MOŠTĚNICE – OBCHVAT

Předmětem stavby je přeložka silnice I/55 v kategorii S 11,5/80, která umožní převedení silniční dopravy z průjezdního úseku obcí Horní Moštěnice do dopravního koridoru souběžného s železniční tratí Otrokovice – Přerov. Nově řešený úsek přeložky se z původní trasy odklání v křižovatce v prostoru mezi



I/55 Horní Moštěnice



OBLAST/ střední Morava CÍL/ tajemné hrady a zámky

Tam, kde se potkává sever s jihem, vládne mnohotvárnost. Jiskřivé víno a typická vydatná jídla horalů, rozmanitost chutí, barev, vůní, stavebních stylů i přírody. Srdcem oblasti jsou úrodné roviny Hané, ovšem na jihu se otvírá brána do rázovité oblasti Slovácka a ze severovýchodu sem zasahují výrazné vlivy Valašska. Prolínáním vlivů vznikl zajímavý region s bohatou nabídkou turisticky atraktivních míst. V podobě barokního sloupu Nejsvětější Trojice v Olomouci a arcibiskupského zámku s jedinečnými zahradami v Kroměříži tu objevíte hned dvě místa, zapsaná v Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

→ DÁLE BYSTE MĚLI VIDĚT...

HRAD BOUZOV – romantický pohádkový hrad, novogotická hradní kaple s gotickým oltářem, přístupné tajné chodby, sklepení i půdní prostory.
www.hrad-bouzov.cz

ŠTERNBERK – romanticky upravený hrad s původními interiéry. V Muzeu hodin, jediném svého druhu v České republice, sbírka více než 500 hodin a časoměrných přístrojů.
www.sternberk.cz

ZÁMEK CHROPYNĚ – bývalý lovecký zámek olomouckých arcibiskupů se sbírkou historických zbraní a památníkem malíře E. Filly.
www.muzeum-km.cz

ZÁMEK TOVAČOV – někdejší lovecký hrad, obklopený vodou a lužními lesy. Téměř 100 metrů vysoká Španilá věž s nezapomenutelným výhledem na Olomoucko a roviny Hané, zámecká kaple s raně barokní výzdobou.
www.tovacov.cz

→ DOSTUPNOST CÍLE

Střední Morava je dostupná po D1, R46, I/35, I/47 a I/55.

Ve spolupráci s Czechtourismem



Neukáznění řidiči

→ Překročení rychlosti v období od 1. do 10.4. 2005:

Rychlosti	Počet vozidel, které překročily v jednom jízdním pruhu maximální povolenou rychlost
nad 130 km/h	25 244
nad 150 km/h	9 894
nad 170 km/h	1 431
nad 190 km/h	155
nad 210 km/h	30
nad 230 km/h	5
nad 250 km/h	2

Podle Petra Laušmana jsou přestupky řidičů hlavním důvodem dopravních komplikací na českých dálnicích. Především nehody, které se stávají vinou neposlušnosti řidičů, tvoří časté dopravní zácpy. „Musíme dálniční policii nechat nutnou dobu k řádnému zajištění místa nehody. To vždy nějakou dobu trvá a na dálnicích se vytvářejí zbytečné kolony vozidel,“ uvedl Laušman. S tím souvisí i neochota zařazování se metodou „zip“ do jednoho pruhu nebo předjíždění a následné obsazení odstavného pruhu, který v těchto případech má sloužit pouze policii a záchranné službě.

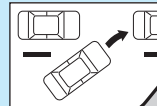
V prvních dvou měsících letošního roku byla nepřiměřená rychlost příčinou více než čtvrtiny dopravních nehod. Nepřiměřená rychlost si za první dva měsíce letošního roku vyžádala 66 životů, což je téměř 59 procent všech usmrcených na našich silnicích!

→ Fyzikální zákony jsou neúprosné, platí vždy a pro všechny. Být nepřipoutaný a havarovat znamená pro vaše tělo

- v rychlosti 30 km/h totéž jako pád z 1. poschodí
- v rychlosti 50 km/h totéž jako pád z 3. poschodí
- v rychlosti 70 km/h totéž jako pád z 6. poschodí
- v rychlosti 90 km/h totéž jako pád z 10. poschodí

* Zdroj: BESIP

→ Kromě dopravních nehod jsou podle Ředitelství silnic a dálnic ČR nejčastějším důvodem vzniku kolon na dálnicích:



• **údržba a rekonstrukce** – komunikace v České republice jsou velmi silně namáhány vysokou dopravní intenzitou. K tomu, aby byly naše dálnice v dobrém stavu, musí ŘSD ČR provádět neustálou údržbu a rekonstrukce na dálniční síti. Řidiči musí tuto činnost respektovat a přizpůsobit jízdou vzniklé situaci.



Správa Olomouc

Přerovem a Horními Moštěnicemi a je veden v souběhu s železniční tratí ve směru na Hulín, v km 2,950–3,750 je součástí MÚK Říkovice dálnice D1 a pokračuje do místa napojení na přeložku silnice I/55 vybudovanou v rámci stavby „ČD DDC, Modernizace úseku tratě Otrokovice – Přerov“. Konec úseku je v km 4,643 (pasportní km s uvažováním přeložky 28,832). Na základě provedené koordinace se stavbou dálnice D1 je ve stavbě navržena pouze 1 nová úroňová křižovatka na začátku úseku v km 0,148 a v km 4,109 je navrženo dočasné připojení stávající silnice I/55 stykovou křižovatkou. Na konci úseku, v km 4,512–4,642, bude dočasný „přechodový úsek“ (dočasné výškové napojení) vybudovaný v rámci modernizace železniční tratě zrušen a ve stavbě přeložky silnice I/55 bude provedena definitivní úprava silnice. V prostoru MÚK Říkovice dál-



nice D1 jsou v rámci stavby silnice I/55 navrženy pouze minimální úseky křižovatekových větví, nezbytné pro napojení silnice na MÚK bez přerušení provozu na silnici I/55. Připojovací a odbočovací pruhy jsou v prostoru MÚK navrženy v plném rozsahu, odpovídajícím celkovému řešení. Výstavba byla zahájena v září loňského roku a ukončena bude v říjnu 2006.

→ SILNICE I/47 LIPNÍK NAD BEČVOU – OBCHVAT II/2 STAVBA

Realizace stavby „Silnice I/47 Lipník nad Bečvou – obchvat II/2 stavba“ je závěrečnou třetí stavbou kompleťující obchvat města Lipník nad Bečvou. Obchvat je veden severní částí katastrálního území města Lipníka nad Bečvou. I a II/1 jsou již realizovány. Navrhovaná stavba II/2 obchvatu Lipníka n. B. se nachází na západní straně města. Začátek úpravy (ze směru od Přerova) se nachází na stávající části silnice I/47. Postupně se odklání vlevo do zahrádkářské oblasti, protíná stávající železniční trať Přerov – Bohumín, je veden dále po zemědělsky obdělávaných parcelách a v km 1,308 se napojuje na hranu stávající silnice II/437 Lipník – Olomouc. Vstříčně na toto napojení je napojena již realizovaná stavba II/1. Komunikace je navržena v kategorii S 11,5/80 s řadicími pruhy v prostoru křižovatek.

Mezi stavby, které jsou v přípravě patří I/44 Červenohorské sedlo, I/47 MÚK u ČSPH Lipník nad Bečvou, I/44 Rájec – Zábřeh a I/47 Lipník rampy. Pro připravované stavby je zatím rozpracována projektová dokumentace na různých stupních – DÚR, DSP a DZS – jakož i investiční záměry pro jednotlivé stavby.

Životní jubilea

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ, VÁŽENÍ KOLEGOVÉ,
ve třetím čtvrtletí roku 2005 budou mít významné jubileum tyto naši zaměstnanci:

ČERVENEC

Hekelová Eva(10480)
Hruška Miroslav(10210)
Marcínek Josef(21548)
Raubová Dagmar(21013)
Schwarzbacher Dušan(21543)
Sivíček Julius(21543)

SRPEN

Andrejovský Jaroslav(21544)
Frídař Stanislav(21547)
Janiček Jan(21541)
Renka Jan(21547)
Štreit Zdeněk(10480)
Trojan Pavel(21544)
Vacek Vladimír(21542)
Pokorná Hana(21023)

Preclíková Blanka Ing.(10311)
Kešek Josef(21546)
Matysová Ivana(21541)

ZÁŘÍ

Vostracká Jarmila(10220)
Maršíková Halka(10420)
Suchna Eduard(21545)
Michalec Jan(21545)
Mika Pavel(21543)
Flejšner Josef(21543)
Charvátová Jiřina(10530)
Mlch Ladislav(21541)
Novák Petr(21547)
Pokorná Zdeňka(21033)
Polívka Vít(21542)

Všem jubilantům přejeme mnoho štěstí, zdraví, lásky a osobní i pracovní pohody do dalších let.

Viamoravica

D47 na internetu

Od února letošního roku jsou na internetových stránkách www.viamoravica.cz k dispozici veškeré informace o výstavbě dálnice D47 Lipník nad Bečvou – státní hranice Česko/Polsko. Stránky budou v provozu po celou dobu výstavby dálnice.

Rozsah informací o stavbě dálnice D47 překročil rámec internetových stránek ŘSD ČR. Proto došlo k založení samostatné internetové domény www.viamoravica.cz, na které čtenáři naleznou všechny potřebné údaje o přípravě, realizaci a budoucím využití stavby.

V samostatných sekcích jsou podrobně rozepsány význam výstavby dálnice D47 z vnitrostátního, ale i mezinárodního pohledu, přínosy stavby pro region, podrobný popis trasy dálnice a informace podle jednotlivých stavebních úseků, dále financování projektu a současné a plánované intenzity dopravy. Údaje jsou doprovázeny podrobnými mapami, plány a dopravními schématy. Nechybí zde ani rozbor dopadu stavby na



životní prostředí nebo problematika archeologických nálezů, které se na zastavěném území nalézají. Pokud Vám nestačí virtuální návštěva stavby dálnice D47 na internetu, můžete navštívit také informační centrum v Klimkovicích (Městský úřad Klimkovice, Lidická 1, ic.klimkovice@dalnice-d47.cz), které poskytuje informace o výstavbě dálnice D47 pro laickou i odbornou veřejnost. Otevřeno je v pondělí, úterý, čtvrtek 14.00 – 16.00 a ve středu 14.00 – 17.30. Těšíme se na vaši návštěvu!

AKTUÁLNĚ NA D47

- 25. března byla slavnostním poklepem na základní kámen zahájena výstavba dalšího úseku dálnice D47 „Stavba 4707 Bílovec – Ostrava, Rudná“
- 9. května získalo ŘSD ČR územní rozhodnutí na úsek dálnice D47 – „Stavba 4706 Hladké Životice – Bílovec“

Dotace na devět projektů

31. 3. 2005 bylo vydáno Rozhodnutí o poskytnutí účelové dotace z prostředků strukturálních fondů, jmenovitě Evropského fondu pro regionální rozvoj, pro 9 projektů z oblasti dopravní infrastruktury zajišťovaných ŘSD ČR. Projekty budou realizovány a spolufinancovány v rámci Operačního programu Infrastruktura. Celková částka dosud schválené nenávratné pomoci pro ŘSD ČR je 1 103 217 523 Kč.

Podpora z Operačního programu Infrastruktura byla schválena pro 7 projektů. Dle rozhodnutí bude na jednotlivé projekty poskytnuta dotace v rozmezí 25–75 % celkových uznatelných nákladů. Evropská unie tak poskytne na tyto projekty grant v celkové výši 1 068 mil. Kč. Zbývající část nákladů bude hrazena Státním fondem dopravní infrastruktury.

Jmenovitě se jedná o následující projekty:

- Silnice I/38 Znojmo, obchvat I
- Silnice I/16 Mlčechovosty – obchvat, 2. stavba
- Silnice I/34 Stráž nad Nežárkou
- Silnice I/34 Nová Ves – Božejov
- Silnice I/67 Karviná, most přes Olši
- Silnice I/44 Rájec – Zábřeh
- Silnice I/25 Boží Dar – obchvat

Dále bylo rozhodnuto o poskytnutí podpory z Operačního programu Infrastruktura pro 2 projekty. Dle rozhodnutí bude na jednotlivé projekty poskytnuta dotace až do výše 75 % celkových uznatelných nákladů. Evropská unie tak poskytne na tyto projekty grant v celkové výši 34,9 mil. Kč. Zbývající část nákladů bude hrazena Státním fondem dopravní infrastruktury. **Jedná o projekty:**

- Silnice I/10 Mnichovo Hradiště – protihluková opatření
- Silnice I/10 Písková Lhota – protihluková opatření



Celková částka dotace z prostředků Strukturálních fondů EU alokovaná na období let 2004-6 pro ŘSD ČR je cca 1 157 mil. Kč. Na dočerpání zbývajících prostředků ve výši cca 54 mil. Kč jsou ze strany ŘSD ČR v současné době připravovány další vhodné projekty.

Neukáznění řidiči

- **nepřízpůsobení jízdy při špatném počasí** – zhoršené povětrnostní podmínky, déšť nebo sněžení si vynucují zpomalení provozu.
- **čistící práce** – na dálnicích se musí denně pohybovat vozy údržby, aby odstraňovaly odpadky a překážky, omývaly dopravní značení nebo upravovaly zeleň či nánosy sněhu.

Málokdo si například uvědomí, že „pouhé“ vyhození odpadku z jedoucího vozidla přinese problém hlavně samotnému řidiči. Čím více odpadků se na dálnici či kolem ní vyskytuje, tím častěji musí naši zaměstnanci na trase tyto nečistoty uklízet. To ovšem znamená, že naše vozidla budou častěji zpomalovat provoz, tedy dělat ho i méně bezpečným. Čím častěji musí naši zaměstnanci tyto nečistoty uklízet, tím méně časového i finančního



prostoru zbývá na další činnosti středisek správy a údržby dálnice. To znamená, že **kvalitu dálnice a dálničního provozu si určují především sami řidiči svým chováním.**



HLAVNÍ PŘÍČINY NEHOD ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Hlavní příčina nehody	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST	8 592	27,3	66	58,4
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	484	1,5	6	5,3
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	4 497	14,3	9	8,0
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	17 863	56,8	32	28,3

* Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Přetížené kamiony

ŘSD ČR monitoruje stále více kamionů, které jsou přetížené. Jen v období od 1. do 10. dubna 2005 projelo v jednom měřeném úseku na dálnici D1 více než tisíc kamionů, které nesplňovaly předpisy s povolenou váhou nebo rozložením zatížení svého vozidla. Přitom náklady na opravu komunikací, jež ničí takto přeložené kamiony, jsou vysoké. Kilometr dálnice, po kterém projede kamion (bez ohledu na to, zda je nebo není přetížen), stojí daňové poplatníky asi 60 haléřů.

„Investujeme ročně přes jednu miliardu na opravu komunikací v České republice. Situace je vážná, neboť na řadu převážně starších komunikací dopadá tíha rostoucí dopravní intenzity v ČR. Intenzita je jedna věc a přetížené kamiony, kterých se na silnicích objevuje stále více, je věc druhá. Především překračování nápravných limitů v tonáži kamionů je hlavním důsledkem poškozování komunikací,“ vysvětluje generální ředitel ŘSD ČR Petr Laušman. ŘSD ČR si nechalo zpracovat výzkum, ze kterého vyplývá, že v první dekádě dubna 2005 překročilo na dálnici D1 povolenou váhu více než jeden tisíc kamionů (přesně 1 076). Z toho 49 nákladních aut mělo nadlimitní celkovou hmotnost (měřeno u tahačů s 2 osami a návěsem se 3 osami). Přetížení na druhou nápravu bylo zjištěno u 482 vozidel a přetížení na skupinu náprav u 744 kamionů. Celkově přetížených nákladních vozidel je tedy přibližně jen 0,5%, ale pře-

tížených jednotlivých náprav má již téměř 12% vozidel. Přitom důsledky z přetížení nápravy rostou exponenciálně. Autodopravci by si měli uvědomit, že vedle nebezpečí finančních sankcí z přetížení vozidel má nerovnoměrné rozložení nákladu dopad na životnost automobilu, vozovky a tím i na počet uzavírek, omezení dopravy, bezpečí a komfort jízdy.

Nároky na komunikace v České republice jsou obrovské. Vzhledem k tomu, že řada dopravců nedodrhuje povolenou tonáž, je nezbytné, aby se do oprav investovalo více prostředků. Je tak třeba žádat o větší dotace a vedle toho s sebou opravy nesou v průběhu roku nepříjemné uzavírky, které mají dopad i na řidiče osobních vozidel. Ti se přitom na ničení komunikací podílejí nejméně. Je také velmi jednoduché spočítat náklady, které by měly přijít na opravu komunikací. Úsek dlouhý jeden kilometr projetý jedním kamionem stojí stát v přepočtu zhruba šedesát haléřů. Pokud si například u dvousettřicetikilometrové dálnice D1 spočítáme, že každý den zde projede zhruba 8 tisíc nákladních automobilů, potom by náklady na opravy měly dosahovat zhruba 1,1 milionu korun denně, tedy 33 milionů měsíčně nebo 400 milionů ročně.

zpravodaj ŘSD

číslo **2** / červen 2005

vydává / Ředitelství silnic a dálnic ČR / Čerčanská 12 / CZ-140 00 Praha 4

telefon / 241 084 515 / 241 084 516

e-mail / posta@rsd.cz

www.rsd.cz