

**Ing. Radek Doležel**

statutární náměstek hejtmana pro dopravu

Ve Zlíně dne 17. července 2025

č. j. 65422/2025

Vážený pane řediteli,

dovoluji si Vás pozdravit a zároveň požádat o součinnost a spolupráci v rámci dlouhodobého, společného úsilí Zlínského kraje i Statutárního města Zlína, dotýkající se problematiky napojení zlínské aglomerace na kapacitní dopravní infrastrukturu.

Dálnice D49 patří mezi prioritní dopravní stavby ČR, umožňující propojení východu a západu naší republiky a současně i propojení krajských aglomerací. Její 1. Etapa v úseku Hulín – Fryšták (D4901) je od konce loňského roku v částečném provozu a v průběhu letošní stavební sezony by měla být zcela dokončená a zprovozněná. Další navazující stavby dálnice D49, směrem k česko-slovenské hranici (Střelná – Lysá pod Makytou), jsou v intenzivní přípravě ŘSD.

Na tuto strategickou investici státu navazuje dálniční přivaděč (tj. silnice II/490), který investorsky připravuje Zlínský kraj a Statutární město Zlín (tj. úsek 2. a 3.). Jedná se o klíčové dopravní propojení v rámci realizované koncepce projektu D49, jehož cílem je kapacitní dopravní napojení krajského města Zlín z východní strany a tím pádem i dokončení obchvatu města Zlína, prostřednictvím nového napojovacího ramene dálniční infrastruktury. Je to současně i klíčový projekt napojující centrální část města Zlín na nově budovanou dálniční síť, která je Evropským parlamentem zařazena do mezinárodní sítě TEN-T (Core Network). Po dokončení dálniční stavby D4901 a vybudování dálničního přivaděče II/490 dojde k významné změně dopravních vztahů v dotčené oblasti a zvýšení dopravních intenzit na pozemních komunikacích napojujících okolní sídelní aglomerace Fryštáku, Zlína a Slušovic na dálnici D49. Stávající pozemní komunikace (s nevhodnými směrovými a šířkovými poměry vedoucí zastavěným územím sídelních útvarů, které generují zcela zbytečnou dopravní zátěž dopravního transferu centrem města) nejsou schopny tyto zvýšené intenzity spolehlivě přenést bez zvýšení negativních důsledků na obyvatelstvo (hluk, vibrace, imise, ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopravy).

S ohledem na důležitost shora uvedené dopravní koncepce Ministerstvo dopravy ČR, na návrh Zlínského kraje, předložilo na pořad jednání vlády ČR dokument, na jehož základě bylo přijato usnesení (viz. Příloha č. 2 Usnesení vlády ČR č. 167, ze dne 20. března 2024), kterým byla stavba „Silnice II/490: Zlín, propojení D-49-I/49, 2. a 3. úsek“, zařazena do spolufinancování z SFDI, a to v období let 2027 - 2029 (do výše 780 790 692,- Kč). Následně pak Centrální komise MD ČR dne 30.7.2024 doporučila projekt financovat z rozpočtu SFDI.

Omlouvám se za takto komplexně pojatý úvod, ale bez uvedení širších souvislostí by nebylo možné dostatečně srozumitelně vysvětlit postupy a vzájemnou provázanost státních a municipálních infrastrukturních investičních projektů, které jsou momentálně v pokročilé fázi přípravy. Obracím se na Vás s prosbou o pomoc a součinnost v rámci plynulé přípravy stavby úseku 2. (tj. silnice II/490), kde jsme narazili na problematiku migračního koridoru biotopu vybraných zvláště chráněných velkých savců, který spadá do odborné gesce AOPK.

Vydané závazné stanovisko EIA nám předmětnou problematiku popisuje a ošetřuje (viz. Příloha č. 3, KÚ ZL 64815/2023 ze dne 19.7.2023). Ve spolupráci s projekčním ateliérem Dopravoprojekt Ostrava, a.s., který je zodpovědný za zpracování projektové dokumentace pro povolení záměru stavby, jsme konkretizovali a doplnili technické řešení v místě úrovnového křížení migračního koridoru na silnici II/490 v k.ú. Zlín (viz. Příloha č.1) požadované v rámci EIA o další opatření, která ještě více minimalizují případné škodlivé vlivy záměru. Jedná se o pilotní návrh kamerového monitoringu s vyhodnocováním pohybu v migrační zóně, který by byl provázán s on-line proměnlivým dopravním značením a případně též i sledováním prostřednictvím dispečerské služby. Elektronický monitorovací systém bezprostředního okolí komunikace by byl nastaven trvale a pro období 5-ti let po dokončení a zprovoznění stavby přivaděče by byl prováděn migrační monitoring v širším navazujícím území. Po uplynutí této pilotní lhůty by došlo k vyhodnocení monitoringu a buď by se elektronický systém trvale potvrdil, upravil nebo by došlo k navržení dalších podpůrných opatření v místě úrovnového křížení.

Podotýkám, že v předmětném migračním území je aktuálně vedena doprava po silnici II/490 bez jakýchkoliv technických opatření, tudíž po úpravě a zkapacitnění silnice II/490, by se vliv budoucí stavby díky navrženému elektronickému, migračnímu monitoringu výrazně zmínil.

Dovoluji si Vás požádat o posouzení shora uvedeného inovativního návrhu technického řešení a zaujetí stanoviska, zda by bylo možné tímto způsobem problematiku řešit a projektovou dokumentaci v tomto smyslu dopracovat. Byl bych velmi rád, kdyby se nám podařilo v této otázce najít shodu, jelikož stavba dálnice D49 Hulín-Fryšták by měla být v letošním roce dokončena a přivaděč do Zlína nám schází. Jeho financování máme díky rozhodnutí vlády ČR zajištěné ze SFDI od roku 2027 a neradi bychom se vraceli s přípravou projektu na jeho začátek, popř. rozpracovanou stavbu zatěžovali novými, neplánovanými náklady a procházeli opětovně několikaletými správními řízeními.

Jak jsem již uvedl dříve, budovaná infrastruktura zajistí podstatné zlepšení dopravní dostupnosti města Zlína v návaznosti na dálnici D49, tj. stavbu 4901, resp. 4902.1 i na komunikační síť statutárního města Zlína a současně umožní také odvedení tranzitní a místní dopravy na kapacitně a technicky vyhovující nový přivaděč, tj. silnici II. třídy. Přípravou a vybudováním záměru dojde ke zlepšení životního prostředí v obcích v okolí města Zlín a ve Zlíně, snížení nehodovosti, navýšení kapacity silniční infrastruktury a zlepšení plynulosti dopravy v severovýchodním segmentu města Zlín a Zlínského kraje v prostoru mezi silnicí I/49 a dálnicí D49. Máme také za to, že dojde k propojení synergického efektu při zavádění nízkoemisní dopravy, ke které se ČR zavázala vyhlášením tzv. Klimatického závazku z roku 2019, který stanovuje cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> až o 45 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2010.

Pane řediteli, věřím, že moje vysvětlení i navržené inovativní technické řešení posoudíte a současně nám pomůžete se stabilizací jeho finální podoby, tak abychom mohli kontinuálně pokračovat v projekčních pracích i inženýrských činnostech a následně podat žádosti o schválení stavebních záměrů na místně a věcně příslušný stavební úřad.

Zároveň za Zlínský kraj i Ředitelství silnic Zlínského kraje, p.o. (ŘSZK), jakožto investora závazně deklaruji, že budeme zodpovědně přistupovat k monitoringu výše navržených opatření a pokud by se v průběhu budoucích let prokázalo, že je nezbytné učinit další opatření budeme je aktivně, za Vaší účasti hledat a realizovat.

Jsem také připraven, společně se svými odbornými spolupracovníky, se operativně zúčastnit jednání ke všem otázkám shora uvedeným na AOPK.

S pozdravem

Ing. Radek Doležel  
Statutární náměstek hejtmana pro dopravu

**Agentura ochrany přírody a krajiny**  
**RNDr. František Pelc**  
**ředitel AOPK ČR**  
**Kaplanova 1931/1**  
**148 00 Praha 11 – Chodov**  
**ID DS: dkkdkdj**