

NÁRODNÁ DIAŇIČNÁ  
SPOLOČNOSŤ, A.S.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A  
DÁLNIC ČR



# RYCHLOSTNÍ SILNICE R49/R6 HULÍN – PÚCHOV

STUDIE PROVEDITELNOSTI A ÚČELNOSTI

1

## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

MANAGER PROJEKTU:  
ODBORNÝ KONSULTANT:

ING. M. SIROTEK  
ING. M. STRNAD



## OBSAH

### 1.1 Textová část

- 1.1.1 Identifikační údaje
- 1.1.2 Zdůvodnění STPÚ
- 1.1.3 Zájmové území, členění staveb
- 1.1.4 Výchozí údaje pro návrh
- 1.1.5 Technické řešení
- 1.1.6 Dopravní řešení
- 1.1.7 Krajinářské vyhodnocení staveb
- 1.1.8 Ekonomické hodnocení
- 1.1.9 Způsob financování
- 1.1.10 Závěry a doporučení
- 1.1.11 Přílohy: 1 Souhrn stavebních nákladů  
2 Harmonogram výstavby  
3 Intenzity dopravy – výhled do r.2040  
4 Skladba dokumentace

### 1.2 Výkresová část

- 1.2.1 Přehledná situace 1:100 000
- 1.2.2 Situace stavba 4901
- 1.2.3 Situace stavba 4902.1 a 4902.2
- 1.2.4 Situace stavba 4903
- 1.2.5 Situace stavba 4904
- 1.2.6 Situace stavba 4905
- 1.2.7 Situace stavba 0603
- 1.2.8 Situace stavba 0602
- 1.2.9 Situace stavba 0601

## 1.1 Textová část

### 1.1.1 Identifikační údaje

Název projektu:	Studie proveditelnosti a účelnosti rychlostní silnice R 49 / R6, Hulín (D1) – Púchov - (Beluša, D1)
Druh stavby:	Novostavba
Místo stavby:	kraj Zlínský (ČR), kraj Trenčianský (SR)
Okresy:	<u>Kroměříž</u> katastrální území: Pravčice, Količín, Třebětice, Všetuly, Zahnašovice, Holešov, Martinice u Holešova, Horní Lapač, Žeranovice <u>Zlín</u> katastrální území: Racková, Fryšták – místní část Žabárna, Dolní Ves, Horní Ves, Lukov, Veliková, Štípa, Ostrata, Březová u Zlína, Slušovice, Veselá u Zlína, Klečůvka, Zádveřice, Vizovice, Lhotsko, Bratřejov u Vizovic, Tichov <u>Vsetín</u> katastrální území: Pozdětchov, Lačnov, Horní Lideč, Valašské Příkazy <u>Púchov</u> katastrální území: Beluša, Lednické Rovne, Dolné Kočkovce, Streženice, Púchov, Púchov - k.ú.Vieska-Bezdedov, Púchov - k.ú Horné-Kočkovce, Dohňany, Mestečko, Záriečie, Lúky, Lysá pod Makytou
Zadavatelé:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Čerčanská 2023/12, 145 05 Praha 4  Národná diaľničná spoločnosť, a.s, Mlýnské nivy 45, 821 09 Bratislava
Nadřízené orgány:	Ministerstvo dopravy ČR Nábřeží Ludvíka Svobody 20, Praha 1

Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SR  
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

Studii zajišťuje: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno  
Šumavská 33, 659 77 Brno

Zhotovitelé studie: VIAPONT, s.r.o.  
Vodní 13, 602 00 Brno  
tel.: 543 217 590 fax: 543 216 212  
e-mail: viapont@viapont.cz

Mott MacDonald Praha, spol. s r.o.  
Národní 15, 110 00 Praha 1  
tel.: 221 412 800 fax: 221 412 810  
e-mail: mottmac@mottmac.cz

Zpracovatelé:	Ing. Martin Sirotek	manažer projektu
	Ing. Martin Jaroš	technické řešení
	Ing. Ondřej Kokeš	ekonomické posouzení
	RNDr. Dagmar Novotná	krajinářské vyhodnocení
	Ing. Milan Strnad	odborný konzultant
	Ing. Miroslav Meluzín	technická kontrola

Podzhotovitel:	Czech Consult s.r.o.	
	Ing. Zdeněk Strádal	dopravní řešení

### 1.1.2 Zdůvodnění STPÚ

Po rozdělení Československé republiky v roce 1993 postupně došlo na silnici I/49 k poklesu dopravního významu, což se projevilo v úbytku dopravního zatížení zejména na hraničním přechodu Střelná / Lysá pod Makytou oproti očekávanému dopravnímu zatížení, získanému pomocí koeficientů růstu dopravy. Po společném vstupu ČR a SR do Evropské unie a realizaci významných investičních aktivit v obou republikách (Kia-Hyundai, Škoda, Peugeot a pod.) dochází k přehodnocování významu silnice R49/R6 (R6 je pokračování R49 v SR) do té míry, že v ČR se cílevědomě připravuje budování rychlostní komunikace R49 Hulín-hranice ČR/SR jako součásti sítě dálnic a rychlostních komunikací se zvláštním důrazem na zajištění pokračování až do napojení na dálniční síť v SR.

Také příprava rychlostní silnice R6 Púchov – státní hranice SR/ČR na Slovensku se děje v součinnosti s českou stranou (Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ministerstvo ŽP ČR, KÚ

Zlínského kraje, MÚ Vsetín, Obec Horní Lideč a.p.) s perspektivou zařazení rychlostních silnic R49 a R6 do sítě TEN.

#### Usnesení a rozhodnutí o nutnosti realizace spojení R49/R6:

– Usnesením vlády ČR č. 528/1996 došlo k aktualizaci usnesení č.631/1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR do roku 2005. Tímto usnesením bylo rozhodnuto o tom, že dálnice D1 nepovede až na slovenské hranice, ale bude ukončena v dálniční křižovatce severně od Hulína. Z této křižovatky bude směrem na sever (Přerov, Lipník nad Bečvou, Ostrava) pokračovat dálnice D47 a směrem na jih rychlostní komunikace R55 (která vede v úseku Přerov – Hulín v peáži s dálnicí D47). V současné době bylo dále rozhodnuto o přejmenování dálnice D47 na dálnici D1.

– Usnesení vlády SR č. 162 z 21.2.2001 k novému projektu výstavby dálnic a rychlostních silnic byla definována síť dálnic a rychlostních silnic.

– Nařízením vlády SR z 14. 4. 1998 se vyhlašuje závazná část VÚC Trenčianský kraj a stavba R49/R6 v úseku Hranice ČR/SR – Púchov jako veřejně-prospěšná stavba.

– Usnesením vlády ČR č. 393 ze dne 31. října 2000 byla schválena Změna č. 2 územního plánu velkého územního celku Zlínské aglomerace. V grafické části je vyjádřena trasa R 49 v trase Hulín - Fryšták - Slušovice - Zádveřice s prodloužením přes Vizovice a Bratřejov k hranicím okresu Zlín.

– Dne 20.9.2004 byla ve Zlíně uzavřena mezivládní dohoda o propojení české rychlostní silnice R 49 a slovenské R 6 a dále bylo podepsáno Memorandum mezi MD ČR a Zlínským krajem o vzájemné spolupráci při přípravě a realizaci komunikace směřující k doplnění mezinárodního dopravního propojení transevropských multimodálních koridorů.

– V návrhu územního plánu velkého územního celku Beskydy je pak graficky vyjádřen koridor trasy R 49 v prostoru Pozdřechov - Lačnov - Horní Lideč (Valašské Příkazy) - Střelná.

– Záměr vybudovat kapacitní dopravní stavbu od Hulína (dálnice D1, rychlostní komunikace R 55) východním směrem až ke hranicím ČR/SR je dlouhodobě potvrzován usneseními a je trvalou součástí územně plánovací dokumentace dotčených územních celků.

V neposlední řadě má rychlostní silnice R 49/R6 zásadní význam v napojení zlínské aglomerace a púchovské doliny na vyšší komunikační síť České a Slovenské republiky.

Je tedy stále vysoce aktuální příprava realizace rychlostní silnice spojující dálnici D1 na straně ČR (křižovatka Hulín) přes Fryšták s napojením na Zlín na hranice ČR/SR a dále přes Púchov na dálnici D1 na straně SR (Púchov, křižovatka Beluša).

## Účel a cíle studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti a účelnosti má prokázat oprávněnost investice z hlediska dopravního, urbanistického a ekologického. Odhad stavebních nákladů stanovuje potřebnou výši finančních prostředků a spolu s ekonomickým posouzením je průkazem ekonomické návratnosti (EIRR).

Účelem studie je stanovit technicko-ekonomické podmínky výstavby rychlostní silnice R49 / R6 v příslušných časových horizontech. Studie rovněž posuzuje účelnost etapové výstavby jednotlivých staveb s případnou realizací výstavby v polovičním profilu v závislosti na čase.

Studie proveditelnosti bude celkově sloužit jako podklad pro:

- upřesnění stabilizace trasy rychlostní komunikace R 49/R6, včetně návaznosti na stávající silniční síť, umístění mimoúrovňových křižovatek a obslužných zařízení
- zpřesnění dokumentací ÚP VÚC Zlínské aglomerace a ÚP VÚC Beskydy
- upřesnění rozsahu územní rezervy pro stavbu R 49/R6
- vypracování dalšího stupně projektové dokumentace jednotlivých staveb R 49/R6, včetně upřesněného rozsahu pro provedení průzkumových a měřičských prací
- stanovení postupu výstavby v přípravě realizace R 49/R6 po jednotlivých stavebách
- posouzení vlivu navržených komunikací na životní prostředí
- žádost o financování z domácích a zahraničních zdrojů

Rychlostní silnice R49 / R6 doplní dopravní infrastrukturu obou republik, její rozsah a kvalita má zásadní význam pro zabezpečení dopravních potřeb a rozvojových záměrů v oblasti střední Moravy (ČR) a středního Pováží (SR).

Kromě stávající dálnice D2 bude rychlostní silnice R49/R6 druhým kapacitním propojením obou republik s možností rychlé dopravní trasy ve směru západ – východ z ČR pokračováním po D1 až na východ SR s napojením na Ukrajinu.

Rychlostní silnice R49 / R6 představuje propojení tahů D1 v ČR (křižovatka Hulín) a D1 v SR (křižovatka Beluša).

### 1.1.3. Zájmové území, členění staveb

Rychlostní silnice R 49 / R6 prochází územím Zlínského a Trenčianského kraje. Celá trasa je rozdělena do desíti stavebních úseků:

stavba 4901	Hulín - Fryšták	km 0,877 - 17,300	dl. 16,431 km
stavba 4902.1	Fryšták – Lípa, I.etapa	km 17,300 -19,000	dl. 1,700 km
stavba 4902.2	Fryšták – Lípa, II.etapa	km 19,000 - 32,500	dl. 13,500 km
stavba 4903	Lípa - Pozděchov	km 32,500 - 45,000	dl. 12,500 km
stavba 4904	Pozděchov - Horní Lideč	km 45,000 - 54,100	dl. 9,100 km
stavba 4905	Horní Lideč - hranice ČR/SR (Střelná)	km 54,100 - 59,640	dl. 5,540 km
stavba 0603	hranice ČR/SR – Strelenka-Lúky	km 59,640 – 68,413	dl. 8,773 km
stavba 0602	Lúky – Púchov sever	km 68,413 – 76,330	dl. 7,917 km
stavba 0601	Púchov sever – Púchov centrum	km 76,330 – 78,533	dl. 2,203 km
stavba 0600	Púchov centrum – Beluša (D1) (realizovaný úsek)	km 78,533 – 84,728	dl. 6,195 km

### 1.1.4 Výchozí údaje pro návrh

Při zpracování této studie proveditelnosti se vycházelo především z následujících podkladů

1. Dálnice D1 Vyškov – Kroměříž Zlín – Lyský průsmyk (hranice SR)  
Studie zpracovatel: HBH projekt Brno září 1995
2. Střední Morava Koncepce vyšší komunikační sítě  
Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí Transconsult s.r.o. Hr. Králové září 1996
3. Rychlostní komunikace R49 Hulín – Bratřejov – hranice okr. Zlín  
Dopravně urbanistická studie zpracovatel: VIAPONT s.r.o. listopad 1997
4. Rychlostní komunikace R49 Hulín – Bratřejov  
Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí Transconsult s.r.o. Hr. Králové leden 1998
5. Rychlostní silnice R49 Vizovice – Střelná (státní hranice ČR/SR)  
Podrobná studie zpracovatel: HBH projekt Brno říjen 2001
6. Rychlostní silnice R49, stavba 4901 Hulín – Fryšták  
Dokumentace pro územní rozhodnutí zpracovatel: VIAPONT s.r.o. srpen 2003
7. Studie proveditelnosti a účelnosti Hulín – Fryšták – hranice ČR/SR  
VIAPONT s.r.o. & Mott MacDonald Praha spol. s r.o., září 2004
8. Investiční záměry staveb R4901 až R4905  
VIAPONT s.r.o., listopad 2004
9. DSP stavby R4901 Hulín – Fryšták  
VIAPONT s.r.o. / Pragoprojekt a.s., prosinec 2005
10. Technická studie „Rychlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR“  
Geoconsult s.r.o., květen 2005
11. Studie proveditelnosti „Rychlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR“  
Geoconsult s.r.o., květen 2005

12. Zámer EIA „Rýchlostná cesta R6 Púchov – štátna hranica SR/ČR“, Ekojet,

květen 2004

V uvedených materiálech jsou podrobné odkazy na další podklady, z nichž se vycházelo při jejich zpracování.

### 1.1.5 Technické řešení

#### 1.1.5.1 Všeobecné údaje

Technické řešení je zpracováno v podrobnosti vyhledávací studie (mapový podklad 1:10 000). Trasa je zpracována v souřadnicích, podélný řez a následně bilance zemních prací z digitálního modelu terénu (DTM). Umělé stavby (mosty, tunely, zdi) vyhotoveny dispozičně s udáním ukazatelových výměr. Inženýrské sítě předběžně vyhodnoceny z dostupných podkladů.

#### 1.1.5.2 Silniční komunikace

##### Kategorie rychlostní silnice R 49:

Rychlostní silnice R 49 je navržena v kategorii **R 25,5**. Návrhová rychlost úseku staveb 4901 – 4902 je 120 km/hod, návrhová rychlost úseků staveb 4903 – 4905 pak 80 km/hod.

##### Kategorie rychlostní silnice R 6:

Rychlostní silnice R 6 je navržena v kategorii **R 22,5**, návrhová rychlost je 80 km/h

##### Etapizace výstavby

Úseky 4901 a 4902.1 jsou uvažovány jako čtyřpruhové v délce 18,131 km, u ostatních úseků se předpokládá etapovitá výstavba. V první etapě budou úseky celkové délky 59,533 km realizovány v polovičním profilu R 25,5/80 respektive 22,5/80 tak, že v úseku km 19,0 až km 45,0 se staví pravá polovina komunikace a v úseku km 45,0 až km 78,533 se staví levá polovina komunikace. Úsek km 78,533 – 84,728 je již realizován a v rámci této akce se pouze dovybavuje na úroveň požadovanou pro rychlostní komunikaci.

##### Kategorie souvisejících komunikací

Přivaděč Zlín – část, která je součástí stavby R49 (úsek Fryšták – Kostelec) je navržen v kategorii S 22,5/100.

Úpravy a přeložky komunikací I. a II. třídy budou provedeny v kategorii S 11,5/80 a S 9,5/70, přeložky silnic III. třídy pak v kategorii S 7,5/50.

Přeložky polních a lesních cest jsou navrženy v kategorii P 4/30.

#### Přehled délky komunikací v km:

Úsek	Rychlostní silnice (km)	Silnice (km)	Cesty + MK (km)
4901	16,413	8,380	20,320
4902.1	5,100	6,350	2,500
4902.2	13,500		
4903	12,500	3,650	6,850
4904	9,100	9,750	2,950



4905	5,540	0,600	1,050
<b>R49</b>	<b>62,153</b>	<b>28,730</b>	<b>33,670</b>
0603	8,773	8,400	1,750
0602	7,917	4,480	1,860
0601 + 0600	8,398	0,890	---
<b>R6</b>	<b>25,088</b>	<b>13,770</b>	<b>3,610</b>
<b>Celkem</b>	<b>87,241</b>	<b>42,500</b>	<b>37,280</b>

### 1.1.5.3 Křižovatky

Křižovatky umožňují propojení rychlostní komunikace R49/R6 se sítí ostatních pozemních komunikací při dodržení normou stanovených minimálních vzdáleností.

Všechny křižovatky na R49/R6 jsou navrženy jako mimoúrovňové (MÚK), jejich opodstatněnost je zdůvodněna vztahem ke stávající silniční síti, polohou sídelních celků a intenzitou dopravy (viz příloha č.6 dopravní řešení).

Celkový počet MÚK na R49/R6 je 15 ks, z toho v ČR 8 ks a v SR 6 ks.

Dle soupisu: Třebětice (km 5,06), Holešov (km 9,81), Fryšták (km 18,48), Kostelec (přivaděč), Slušovice (km 28,55), Lípa (km 31,57), Vizovice (km 35,10), Pozdřechov (km 44,65), Horní Lideč (km 54,25), Strelenka (km 61,32), Lúky (km 68,45), Púchov-sever (km 76,66), Púchov-centrum (km 78,30), Púchov-juh (km 80,85), Dolné Kočkovce (km 83,0).

### 1.1.5.4 Mostní objekty a zdi

Mosty na R 49 / R6 a silnicích I – III třídy budou navrženy na zatěžovací třídu A, u polních a lesních cest na zatěžovací třídu B. Podjezdná výška na rychlostní silnici R 49/R6 je 4,80 m.

Mostní objekty nad biokoridory budou navrženy podle požadavků navrhovaných orgány ochrany přírody.

Celkový objem mostních konstrukcí je 160 ks, z toho 119 mostů v ČR a 41 mostů v SR viz přehled mostů a zdí.

#### Přehled mostů a zdí:

Úsek	Mosty (m2)	Zdi (m)
4901	30 710	350
4902	25 693	---
4903	71 991	1 230
4904	31 646	2 500
4905	17 752	800
<b>R49</b>	<b>177 792</b>	<b>4 880</b>
0603	32 771	2 540
0602	27 963	705
0601 + 0600	15 103	1 944
<b>R6</b>	<b>75 837</b>	<b>5189</b>
<b>Celkem</b>	<b>253 809</b>	<b>10 069</b>

### 1.1.5.5 Tunely

V úseku stavby 4903 jsou navrženy 3 tunelové stavby. Z důvodů podélného sklonu nivelety budou tunelové trouby třípruhové (rozšíření o přídatný stoupací pruh). Tři tunely délky 233 m + 371 m + 485 m = 1089 m.

V úseku stavby 4904 jsou navrženy 2 tunelové stavby. Z důvodů podélného sklonu nivelety budou tunelové trouby třípruhové (rozšíření o přídatný stoupací pruh). Dva tunely délky 457 m + 276 m = 733 m.

Hloubené části tunelů budou provedeny v pažené nebo svahované otevření stavební jámě. Konstrukce tunelu se realizuje zdola nahoru, od základů po stropní konstrukci. Zásyp se provede po dokončení celé konstrukce.

Ražené části tunelů se budou provádět pomocí tzv. nové rakouské tunelovací metody (NRTM), která je dobře přizpůsobivá měnícím se horninovým podmínkám a je výhodná i vzhledem k malým délkám tunelů (do 500 m).

### 1.1.5.6 Protihlukové stěny

Protihlukové stěny jsou navrženy z pohltivého materiálu, výjimkou je průhledná část (polykarbonát) na mostech. Pro optimální začlenění do okolí budou protihlukové stěny na vnější straně osázeny popínavými rostlinami a z pohledového hlediska bude toto opatření doplněno vhodným reliéfem. Průměrná výšky stěn je 4,0m.

#### Přehled protihlukových stěn:

Úsek	Stěna (m)
4901	5 570
4902	2 100
4903	8 420
4904	1 000
4905	1 600
<b>R49</b>	<b>18 690</b>
0603	---
0602	600
0601 + 0600	1 280
<b>R6</b>	<b>1 880</b>
<b>Celkem</b>	<b>20 570</b>

### 1.1.5.7 Geologie – zemní práce

Zájmové území náleží dle geomorfologického lexikonu k provincii Karpaty, soustava Západní Karpaty. Nadmořská výška povrchu trasy je velmi členitá, pohybuje se od cca 252 m n.m. do 687 m n.m. Z hlediska regionálně geologického je zájmová oblast součástí magurského flyše a náleží jednotce račanské a to jejímu oddílu – zlínské souvrství. Toto souvrství je pak tvořeno převážně vrstvy újezdskými, vsetínskými a luhačovickými.

Újezdské a vsetínské vrstvy jsou převážně tvořeny středně rytmickým flyšem, ve kterém převažují vápnité jílovce nad pískovci.

Vrstvy luhačovické jsou převážně tvořeny hrubozrnnými pískovci, které převažují nad jílovcí.

Zájmové území je prakticky bez přirozených pokryvů, generelní směr vrstev je v zájmovém území cca SV – JZ. Lze předpokládat, že projektovaná komunikace bude probíhat paralelně až kose ke směru vrstev.

Voda z atmosférických srážek pomalu vsakuje do podložních hornin a vytváří jen nevydatné a nespojitě akumulace podzemní vody. Povrchový odtok je proto vysoký a při přívalových deštích se koryta toků i jinak bezvodých údolí rychle plní vodou.

Zájmová oblast je bohatá na sesuvy, v okolí trasy je evidováno několik aktivních i potenciálních sesuvů. K dalším sesuvům může dojít při nevhodném zásahu do svahů a změně vodního režimu. V těchto oblastech bude nutný podrobný IG průzkum a posouzení stability svahů geotechnickým výpočtem, v rámci kterého bude navrženo i jeho jištění.

V zájmovém prostoru se nenacházejí dobývací prostory ložisek nerostných surovin.

#### Orientační přehled zemních prací v trase R49/R6:

Úsek	Výkop vhodný	Výkop nevhodný	Sanace	Násyp	Zemina
4901	396 000	496 000	1 000 000	1 610 000	-2 610 000
4902	1 500 000	1 000 000	---	1 900 000	-400 000
4903	970 000	500 000	270 000	1 670 000	-500 000
4904	2 210 000	700 000	200 000	1 700 000	+510 000
4905	570 000	400 000	150 000	800 000	-230 000
<b>R49</b>					<b>-3 230 000</b>
0603	570 000	---	3 300	490 000	+80 000
0602	510 000	---	3 000	450 000	+60 000
0601 +0600	160 000	---	820	140 000	+20 000
<b>R6</b>					<b>+160 000</b>
<b>Celkem</b>					<b>-3 070 000</b>

Pozn.: Stavba 4901 vykazuje nedostatek 2,6 mil. m<sup>3</sup> zeminy, který bude kryt ze zemníků, ostatní část trasy je zhruba vyrovnána ve výkopech a násypech.

#### 1.1.5.8 Realizace – náklady stavby

##### Realizace

Návrh realizace stavby R49/R6 vychází z možnosti využití fondů EU v plánovacím období 2007 – 2013.

Vzhledem k tomu je zahájení stavby uvažováno jako nejpozději nutné. Stavby 4901 a 4902, které dopravně obsluhují zlínskou aglomeraci a jsou nejdále v přípravě se navrhuje k zahájení 2008-9 a ukončení 2011-12. Zbývající české stavby (4903, 4904, 4905) a slovenské stavby (0603, 0602, 0601, 0600) se uvažují se zahájením 2011-12 a ukončením 2015. Postup výstavby

jednotlivých staveb včetně rozpisu stavebních nákladů po rocích je uveden v příloze průvodní zprávy č. 1.1.11.2.

Dle takto navrženého harmonogramu výstavby je přípravné období pro stavby 4901 a 4902 2-4 roky, pro všechny ostatní stavby 5-6 roků.

#### Náklady stavby

Stavební náklady jsou vyčísleny na základě soupisu konstrukcí a prací z dokumentace v úrovni technické studie s použitím ukazatelů v cenové úrovni 2006. Stavební náklady obsahují rezervu 10%, ostatní náklady zahrnují DPH, přípravu stavby a další investiční náklady. (viz příloha Průvodní zpráva č. 11.1)

Celkové stavební náklady činí v miliardách Kč:

#### **Celkové stavební náklady činí v miliardách Kč:**

<b>Náklady</b>	<b>Stavby ČR</b>	<b>Stavby SR</b>	<b>Celkem</b>
Stavební	16,5	4,8	21,3
Ostatní	6,4	2,0	8,4
<b>Celkem</b>	<b>22,9</b>	<b>6,8</b>	<b>29,7</b>

**Závěrem lze konstatovat, že realizovatelnost stavby spojení R49/R6 v době osmi roků (2008-2015) je optimální a přijatelná.**

**Rovněž lze hodnotit dosažené stavební náklady jako odpovídající požadované kvalitě v daném prostředí v současné době.**

### 1.1.6 Dopravní řešení

Dopravné inženýrské podklady byly zpracovány po předchozím přepočtu a porovnání jednotlivých podkladů ve výchozím zatížení roku 2005 pro období od roku 2015, kdy se předpokládá ukončení stavebních prací a uvedení celé trasy do provozu, do roku 2040 (prognóza). Pro modelové zátěže pak dopravní model Zlínského kraje, zpracovaný firmou Doping (Ing. Šanca) pro rok 2003 (současná a výhledová síť) a dále podrobné výsledky směrových dopravních průzkumů na relevantních stanovištích. Získaný model byl kalibrován na zátěže zjištěné celostátními sčítáními intenzit dopravy v ČR a SR v roce 2005 a na výsledky směrových průzkumů na hraničních přechodech 2005.

Pro výpočet byla dále vzata v úvahu specifika jednotlivých úseků, termíny zahájení a dokončení stavebních prací.

Pro mezinárodní a tranzitní dopravu byly použity podrobné výsledky dopravních průzkumů na hraničních přechodech ČR z období let 1993 až 2005.

Pro výpočet výhledových zátěží do roku 2040 v ČR a tranzitní dopravy z ČR na slovenské části trasy byly použity výhledové koeficienty Ředitelství silnic a dálnic. Pro výpočet výhledových zátěží na území SR byly použity výhledové koeficienty Slovenskej správy ciest pro VÚC Trenčín, pro rychlostní komunikaci pak byly použity výhledové koeficienty R2.

Výsledné intenzity dopravy na R49/R6 pro období 2015 (výchozí rok) a 2040 (cílový rok) jsou uvedeny v příloze průvodní zprávy č. 11.3.

**Na základě posouzení dopravního řešení jednotlivých úseků z hlediska kapacity vyplývá:**

- **intenzity dopravy k roku 2015 vyžadují nutnost čtyřpruhové komunikace v úseku MÚK Hulín – MÚK Fryšták**
- **intenzity dopravy k roku 2015 prokazují, že v úseku MÚK Fryšták – MÚK Beluša vyhovuje dvoupruhová komunikace**
- **intenzity dopravy k roku 2040 signalizují nutnost rozšíření rychlostní silnice na čtyřpruh v úseku MÚK Fryšták – MÚK Beluša. Termín rozšíření bude následně upřesněn dle skutečného růstu dopravy na nové trase R49/R6.**

### 1.1.7 Krajinářské vyhodnocení staveb

V rámci Zpracování Studie Proveditelnosti a účelnosti (STPÚ) pro záměr výstavby rychlostní silnice R49/R6 bylo zpracováno krajinářské vyhodnocení vlivů plánované komunikace na životní prostředí v dotčeném území České a Slovenské republiky.

Úkolem krajinářského vyhodnocení je identifikovat střety rychlostní komunikace R49/ R6 s prvky ochrany přírody a rovněž s dalšími složkami životního prostředí, a tyto vyhodnotit.

Součástí práce je v případě střetů zájmů navrhnout taková kompenzační opatření, která by podpořila ekologickou přijatelnost záměru a doporučit nezbytné průzkumy z hlediska ochrany sledovaných složek životního prostředí.

Na území České republiky bylo identifikováno několik desítek střetů s prvky ÚSES a VKP. Nejvýznamnějším střetem na území ČR je vedení trasy v přírodním parku Hostýnské vrchy (oblast Fryšták) a v přírodním parku Vizovické vrchy (přibližně km 31,5 – 48,0). Jiné přímé střety nebyly identifikovány.

Na území SR je trasa vedena zcela mimo evropsky významné lokality a rovněž mimo velkoplošná chráněná území. Jediným střetem R6 je oblast soutoku řeky Biela Voda a Váhu (nadregionální biokoridor).

Závěrem lze konstatovat, že vymezené území pro stavbu R49/R6 je z hlediska zájmů ochrany složek životního prostředí citlivé, v ČR více v SR méně, pokud jde o kontakt stavby s prvky územního systému ekologické stability.

Ostatní zájmy ochrany přírody a krajiny budou dotčeny nepřímo.

**Při respektování příslušných opatření pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů R49/R6 na složky životního prostředí bude záměr realizace R49/R6 z hlediska ochrany přírody a krajiny bezproblémový.**

### 1.1.8 Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno s ohledem na metodiku Evropské unie („Průvodce analýzou nákladů a přínosů investičních projektů – Guide to cost-benefit analysis of investment project“), avšak především respektuje zásady ekonomického hodnocení silničních projektů dle metodiky platné v České republice. Tato metodika nazývaná „Česky systém hodnocení silnic“(CSHS) je určena ke zpracování ekonomických hodnocení staveb pro investiční záměry a je založena na kalibrované verzi softwaru HDM-4.

Součástí metodiky EU je rovněž finanční analýza. Ta však u projektu jakým je výstavba nové komunikace negenerující žádný finanční přínos nepodává objektivní informaci o prospěšnosti takovéto akce. Z toho důvodu klademe důraz především na ekonomickou analýzu provedenou pomocí softwarového nástroje HDM-4 v souladu s CSHS.

#### Výsledky finanční analýzy

Stavba	Náklady Kč mil. <sup>(1)</sup>	FIRR <sup>(2)</sup> %	NPV Kč mil. <sup>(3)</sup>
<b>R49/R6 Hulín – Púchov</b>	<b>25 385,7</b>	<b>0,29</b>	<b>-15 601,4</b>

Pozn.: 1. Kapitálové náklady včetně DPH v cenové úrovni roku 2006, 2. Finanční vnitřní míra výnosnosti, 3. Finanční čistá současná hodnota v mil. Kč při diskontní sazbě 7 %

#### Výsledky ekonomického hodnocení

Stavba	Náklady Kč mil. <sup>(1)</sup>	EIRR <sup>(2)</sup> %	NPV Kč mil. <sup>(3)</sup>	BCR <sup>(4)</sup>
<b>R49/R6 Hulín – Púchov</b>	<b>21 332,5</b>	<b>7,47</b>	<b>816,3</b>	<b>1,04</b>

Pozn.: 1. Kapitálové náklady bez DPH v cenové úrovni roku 2006, 2. Ekonomická vnitřní míra výnosnosti, 3. Čistá současná hodnota v mil. Kč při diskontní sazbě 7 %, 4. Rentabilita nákladů

#### Testy citlivosti

Testovaný parametr	EIRR (%)	NPV (mil. Kč)
Základní varianta	7,47	816,3
Stavební náklady +10%	6,75	-535,2
Stavební náklady +20%	6,13	-1 897,0
Dopravní zátěž -10%	6,25	-1 632,0
Dopravní zátěž -20%	5,43	-2 531,1
Hodnota času -20%	6,53	-1 213,0
Hodnota času -40%	6,18	-1 734,1
Diskontní sazba 5%	7,47	5 584,0
Diskontní sazba 6%	7,47	2 949,0

Z testů citlivosti vyplývá, že při použité diskontní sazbě 7% může být stavba ekonomicky efektivní pouze při zachování předpokládané výše stavebních nákladů, dopravní zátěže a časových úspor. Na druhou stranu, při zavedení diskontní sazby ležící mezi 5% a 6%, jak ŘSD předpokládá v nejbližší době, bude stavba efektivní i při navýšení nákladů nebo snížení dopravních zátěží o více jak 20%, či časových úspor o více než 40%.

Na základě provedeného ekonomického posouzení konstatujeme, že projekt výstavby mezinárodního tahu rychlostní silnice R49/R6 v úseku Hulín – Púchov **splňuje podmínky běžně požadované pro ekonomickou životaschopnost projektů. Vykazuje pozitivní hodnoty ekonomických ukazatelů a tím prokazuje svou opodstatněnost z hlediska celospolečenských přínosů.**

### 1.1.9 Způsob financování

Dokumentace je zpracovávána samostatně v návaznosti na ostatní části STPÚ.

### 1.1.10 Závěry a doporučení

Dokumentace „STPÚ“ stavby propojení R49/R6 v úseku Hulín – Púchov prokázala funkční účelnost, technickou úroveň návrhu, ekologickou nezávadnost, realizační proveditelnost a ekonomickou únosnost, doporučuje se tedy stavba R49/R6 v úseku Hulín – Púchov k realizaci.



uvažovaný kurz SKK / CZK

0.747

**SOUHRN STAVEBNÍCH NÁKLADŮ JEDNOTLIVÝCH STAVEB v tis. Kč (s přívaděčem Zlín a křižovatkou Kostelec)**

RYCHLOSTNÍ SILNICE R 49 / R 6 HULÍN - PÚCHOV 2008 - 2015	4901	4902.1		4902.1	4902.2	4903	4904	4905	4901 - 4905 CELKEM	0600	0601	0602	0603	0600 - 0603 CELKEM	4901-4905 0600-0603 CELKEM
	Hulín - Fryšták R 24,5/120 čtyřpruh	Fryšták-Lípa, 1.etapa R49 + SSURS + MÚK Fry. přivaděč Zlín + MÚK Kost. R 25,5 S 24,5, S 11,5 čtyřpruh		Fryšták - Lípa, 1.etapa R 25,5 S 24,5 čtyřpruh	Fryšták - Lípa, 2.etapa R 25,5/120 dvoupruh P	Lípa - Pozděchov R 25,5/80 dvoupruh P	Pozděchov - Hor.Lideč R 25,5/80 dvoupruh L	Hor.Lideč - hranice ČR/SR R 25,5/80 dvoupruh L		Beluša (D1) - Púchov centrum R 22,5/80 dvoupruh L	Púchov centrum - Púchov sever R 22,5/80 dvoupruh L	Púchov sever Lúky R 22,5/80 dvoupruh L	Lúky - Strelenka - hranice SR/ČR R 22,5/80 dvoupruh L		
000 OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ	45 220	5 719	20 202	25 921	34 340	38 454	17 830	16 099	177 864	2 689	14 188	333	369	17 579	195 443
100 OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	2 341 951	309 081	364 512	673 594	1 374 131	1 342 537	954 253	572 620	7 259 084	16 244	125 710	385 815	461 071	988 839	8 247 923
200 MOSTY, ZDI A KONSTRUKCE	970 534	167 527	695 280	862 807	503 774	1 147 532	531 646	334 314	4 350 607	204 479	441 239	767 800	1 300 876	2 714 393	7 065 000
300 VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY	275 995	16 677	43 273	59 950	145 050	126 993	74 295	45 347	727 630	0	29 450	106 020	117 559	253 028	980 658
400 ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY	67 290	7 625	21 084	28 709	38 680	39 841	14 859	13 604	202 983	12 045	24 328	92 734	97 111	226 218	429 201
500 OBJEKTY TRUBNÍCH VEDENÍ	60 359	3 336	11 407	14 743	32 878	12 557	7 430	11 790	139 756	0	502	0	376	878	140 635
600 TUNELY	0	0	0	0	0	1 040 670	756 632	0	1 797 302	0	0	0	0	0	1 797 302
700 PROTIHLUKOVÁ OPRATŘENÍ	34 468	4 766	17 000	21 766	15 472	37 352	19 317	13 604	141 978	0	39 666	40 623	54 288	134 578	276 556
800 OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ	105 400	5 243	10 684	15 926	48 350	43 576	26 002	16 325	255 580	532	1 565	14 135	14 577	30 809	286 389
900 OSTATNÍ OBJEKTY	17 000	3 812	886	4 698	11 604	18 675	11 144	6 349	69 470	0	1 334	4 803	5 326	11 464	80 934
rezerva stavebních nákladů	274 275	52 379	118 433	170 811	220 428	384 819	241 341	103 005	1 394 679	23 599	67 798	141 226	205 155	437 779	1 832 458
<b>STAVEBNÍ NÁKLADY BEZ DPH</b>	<b>4 192 491</b>	<b>576 164</b>	<b>1 302 761</b>	<b>1 878 925</b>	<b>2 424 708</b>	<b>4 233 007</b>	<b>2 654 749</b>	<b>1 133 055</b>	<b>16 516 935</b>	<b>259 587</b>	<b>745 779</b>	<b>1 553 489</b>	<b>2 256 709</b>	<b>4 815 565</b>	<b>21 332 500</b>
stavební náklady s DPH	4 989 065	685 635	1 550 285	2 235 920	2 885 402	5 037 278	3 159 152	1 348 336	19 655 153	308 909	887 477	1 848 652	2 685 484	5 730 522	25 385 675
DPH (19%)	796 573	109 471	247 525	356 996	460 694	804 271	504 402	215 281	3 138 218	49 322	141 698	295 163	428 775	914 957	4 053 175
náklady přípravy a zabezpeč. stavby (5%)	209 625	28 808	65 138	93 946	121 235	211 650	132 737	56 653	825 847	13 333	46 047	165 768	183 810	408 958	1 234 805
rezerva na úhradu investič. nákladů (10%)	419 249	57 616	130 276	187 892	242 471	423 301	265 475	113 306	1 651 694	7 022	51 776	186 393	206 679	451 869	2 103 563
ostatní investiční potřeby (5%)	209 625	28 808	65 138	93 946	121 235	211 650	132 737	56 653	825 847	3 511	25 918	93 305	103 460	226 194	1 052 041
<b>OSTATNÍ NÁKLADY CELKEM</b>	<b>1 635 072</b>	<b>224 704</b>	<b>508 077</b>	<b>732 781</b>	<b>945 636</b>	<b>1 650 873</b>	<b>1 035 352</b>	<b>441 892</b>	<b>6 441 605</b>	<b>73 188</b>	<b>265 438</b>	<b>740 628</b>	<b>922 724</b>	<b>2 001 978</b>	<b>8 443 583</b>
<b>INVESTIČNÍ NÁKLADY CELKEM</b>	<b>5 827 563</b>	<b>800 868</b>	<b>1 810 837</b>	<b>2 611 705</b>	<b>3 370 344</b>	<b>5 883 879</b>	<b>3 690 102</b>	<b>1 574 947</b>	<b>22 958 540</b>	<b>332 775</b>	<b>1 011 218</b>	<b>2 294 117</b>	<b>3 179 433</b>	<b>6 817 543</b>	<b>29 776 083</b>
DĚLKA STAVBY R 49 / R 6 M	16 413	1 700	3 400	5 100	13 500	12 500	9 100	5 540	62 153	4 300	2 203	7 917	8 773	23 193	85 346
<b>NÁKLADY NA 1 KM</b>	<b>355</b>	<b>471</b>	<b>533</b>	<b>512</b>	<b>250</b>	<b>471</b>	<b>406</b>	<b>284</b>	<b>369</b>	<b>77</b>	<b>459</b>	<b>290</b>	<b>362</b>	<b>370</b>	<b>377</b>

POZN.:

1) Stavba 0600 není započítána do průměrné ceny za 1km

**R 49 / R 6 úsek Hulín - Púchov - Harmonogram výstavby**

Stavební úseky		Postup výstavby		Stavební náklady	Rozpis stavebních nákladů bez DPH (mil.Kč)							
Číslo	Název	Od - do	Měsíce		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
4901	Hulín - Fryšták	09/2008 - 09/2011	36	4192.5	349.4	1397.5	1397.5	1048.1	-	-	-	-
4902.1	Fryšták - Lípa, 1. etapa	04/2009 - 09/2011	30	1878.9	-	375.8	751.6	751.6	-	-	-	-
4902.2	Fryšták - Lípa, 2. etapa	04/2010 - 09/2012	30	2424.7	-	-	727.4	969.9	727.4	-	-	-
4903	Lípa - Pozdřechov	09/2011 - 09/2015	48	4233.0	-	-	-	264.6	1058.3	1058.3	1058.3	793.6
4904	Pozdřechov - Horní Lideč	09/2012 - 09/2015	36	2654.7	-	-	-	-	221.2	884.9	884.9	663.7
4905	Horní Lideč - Hranice ČR/SR	09/2013 - 09/2015	24	1133.1	-	-	-	-	-	161.8	647.5	323.7
<b>R 49 - celkem</b>		<b>09/2008 - 09/2015</b>	<b>84</b>	<b>16516.9</b>	<b>349.4</b>	<b>1773.3</b>	<b>2876.5</b>	<b>3034.2</b>	<b>2006.9</b>	<b>2105.0</b>	<b>2590.7</b>	<b>1781.0</b>
0600	Beluša (D1) - Púchov Centrum (pri Makyte)	03/2011 - 09/2012	18	259.6	-	-	-	129.8	129.8	-	-	-
0601	Púchov centrum (pri Makyte) - Púchov sever	06/2011 - 09/2013	27	745.8	-	-	-	149.2	298.3	298.3	-	-
0602	Púchov sever - Lúky	09/2012 - 09/2015	36	1553.5	-	-	-	-	310.7	466.0	466.0	310.7
0603	Lúky - Strelenka - hranice SR/ČR	09/2012 - 09/2015	36	2256.7	-	-	-	-	451.3	677.0	677.0	451.3
<b>R 6 - celkem</b>		<b>03/2011 - 09/2015</b>	<b>66</b>	<b>4815.6</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>278.9</b>	<b>1190.1</b>	<b>1441.4</b>	<b>1143.1</b>	<b>762.0</b>
<b>R 49 / R 6 - celkem</b>		<b>09/2008 - 09/2015</b>	<b>84</b>	<b>21332.5</b>	<b>349.4</b>	<b>1773.3</b>	<b>2876.5</b>	<b>3313.1</b>	<b>3197.0</b>	<b>3546.4</b>	<b>3733.8</b>	<b>2543.1</b>

## INTENZITY DOPRAVY - VÝHLED DO r. 2040

### TRAFFIC VOLUMES - FORECAST UNTIL 2040

poř. číslo serial no.	ÚSEK SECTION	STAVBA CONSTRUCTION	kategorie vozidla	category of vehicle	2015	2020	2025	2030	2035	2040
1.	MÚK Hulín MÚK Třebětice	4901	osobní	cars	15 962	17 162	18 002	18 722	19 562	19 562
			těžká	heavy	7 902	8 261	9 338	9 841	8 907	9 195
			<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>23 863</b>	<b>25 423</b>	<b>27 340</b>	<b>28 563</b>	<b>28 469</b>	<b>28 757</b>
2.	MÚK Třebětice MÚK Holešov		osobní	cars	13 788	14 824	15 550	16 172	16 898	16 898
			těžká	heavy	9 028	9 439	10 670	11 244	10 177	10 506
			<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>22 816</b>	<b>24 263</b>	<b>26 220</b>	<b>27 416</b>	<b>27 075</b>	<b>27 403</b>
3.	MÚK Holešov MÚK Fryšták		osobní	cars	16 458	17 696	18 562	19 305	20 171	20 171
			těžká	heavy	8 426	8 809	9 958	10 495	9 499	9 805
			<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>24 885</b>	<b>26 505</b>	<b>28 521</b>	<b>29 799</b>	<b>29 670</b>	<b>29 976</b>
4.	MÚK Fryšták MÚK Slušovice	osobní	cars	10 823	11 637	12 207	12 695	13 265	13 265	
		těžká	heavy	4 627	4 837	5 468	5 763	5 216	5 384	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>15 450</b>	<b>16 474</b>	<b>17 675</b>	<b>18 458</b>	<b>18 481</b>	<b>18 649</b>	
6.	MÚK Slušovice MÚK Lípa	osobní	cars	7 468	8 030	8 423	8 760	9 153	9 153	
		těžká	heavy	3 714	3 883	4 389	4 626	4 187	4 322	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>11 182</b>	<b>11 913</b>	<b>12 812</b>	<b>13 385</b>	<b>13 339</b>	<b>13 474</b>	
7.	MÚK Lípa MÚK Vizovice	osobní	cars	13 355	14 359	15 062	15 664	16 367	16 367	
		těžká	heavy	4 272	4 466	5 048	5 320	4 815	4 971	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>17 626</b>	<b>18 825</b>	<b>20 110</b>	<b>20 984</b>	<b>21 182</b>	<b>21 338</b>	
8.	MÚK Vizovice MÚK Pozděchov	osobní	cars	8 627	9 276	9 730	10 119	10 573	10 573	
		těžká	heavy	4 131	4 319	4 882	5 145	4 657	4 807	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>12 758</b>	<b>13 595</b>	<b>14 612</b>	<b>15 264</b>	<b>15 230</b>	<b>15 380</b>	
9.	MÚK Pozděchov MÚK Horní Lideč	osobní	cars	6 097	6 555	6 876	7 151	7 472	7 472	
		těžká	heavy	3 272	3 421	3 867	4 075	3 688	3 807	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>9 369</b>	<b>9 976</b>	<b>10 743</b>	<b>11 226</b>	<b>11 160</b>	<b>11 279</b>	
10.	MÚK Horní Lideč MÚK Strelenka ( state border )	osobní	cars	5 434	5 843	6 129	6 374	6 660	6 660	
		těžká	heavy	3 370	3 523	3 983	4 197	3 799	3 922	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>8 804</b>	<b>9 366</b>	<b>10 111</b>	<b>10 571</b>	<b>10 459</b>	<b>10 581</b>	
11.	MÚK Strelenka MÚK Lúky	osobní	cars	6 182	6 731	7 279	7 778	8 177	8 725	
		těžká	heavy	4 002	4 243	4 484	4 726	4 967	5 174	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>10 184</b>	<b>10 974</b>	<b>11 764</b>	<b>12 504</b>	<b>13 144</b>	<b>13 899</b>	
12.	MÚK Lúky MÚK Púchov sever	osobní	cars	7 170	7 806	8 442	9 021	9 483	10 119	
		těžká	heavy	3 314	3 514	3 714	3 914	4 114	4 285	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>10 484</b>	<b>11 320</b>	<b>12 156</b>	<b>12 934</b>	<b>13 597</b>	<b>14 404</b>	
13.	MÚK Púchov sever MÚK Púchov centrum (pri Makyte)	osobní	cars	7 939	8 643	9 347	9 987	10 499	11 204	
		těžká	heavy	3 473	3 682	3 892	4 101	4 311	4 490	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>11 411</b>	<b>12 325</b>	<b>13 239</b>	<b>14 088</b>	<b>14 810</b>	<b>15 694</b>	
14.	MÚK Púchov centrum MÚK Púchov juh	osobní	cars	7 673	8 354	9 035	9 653	10 148	10 829	
		těžká	heavy	3 244	3 440	3 636	3 831	4 027	4 195	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>10 917</b>	<b>11 794</b>	<b>12 670</b>	<b>13 485</b>	<b>14 175</b>	<b>15 024</b>	
15.	MÚK Púchov juh MÚK Dolné Kočkovce	osobní	cars	7 227	7 868	8 509	9 092	9 558	10 199	
		těžká	heavy	3 054	3 238	3 422	3 607	3 791	3 949	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>10 281</b>	<b>11 106</b>	<b>11 931</b>	<b>12 698</b>	<b>13 349</b>	<b>14 148</b>	
16.	MÚK Dolné Kočkovce MÚK D1/R6	osobní	cars	8 067	8 783	9 499	10 149	10 670	11 386	
		těžká	heavy	3 650	3 870	4 091	4 311	4 531	4 720	
		<b>celkem</b>	<b>total</b>	<b>11 718</b>	<b>12 653</b>	<b>13 589</b>	<b>14 460</b>	<b>15 201</b>	<b>16 105</b>	

#### 1.1.11.4. SKLADBA DOKUMENTACE

- 1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA**
  - 1.1. Textová část
  - 1.2. Výkresová část
  - 1.3. Leporelo
  
- 2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVEB NA ÚZEMÍ ČR**
  - část I
    - 2.1 Stavba 4901 Hulín - Fryšták km 0,877 - 16,900
    - 2.2 Stavba 4902.1 Fryšták – Lípa, I. etapa km 17,300 - 19,000  
4902.2 Fryšták – Lípa, II. etapa km 19,000 - 32,500
  - část II
    - 2.3 Stavba 4903 Lípa - Pozdětchov km 32,500 - 45,000
    - 2.4 Stavba 4904 Pozdětchov - Horní Lideč km 45,000 - 54,100
    - 2.5 Stavba 4905 Horní Lideč - hranice ČR/SR (Střelná) km 54,100 - 59,640
  
- 3 TECHNICKÉ ŘEŠENIE STAVEB NA ÚZEMÍ SR**
  - 3.1 Stavba 0603 hranica ČR/SR – Strelenka – Lúky km 59,640 – 68,413  
( Lúky – Strelenka – hranice ČR/SR km 14,42 – 23,20)
  - 3.2 Stavba 0602 Lúky - Púchov sever km 68,413 – 76,330  
( Púchov sever - Lúky km 6,50 – 14,42 )
  - 3.3 Stavba 0601 Púchov sever – Púchov centrum km 76,330 - 78,533  
( Púchov centrum - Púchov sever km 4,30 – 6,50 )  
Stavba 0600 Púchov centrum – Beluša (D1) km 78,533 - 84,728  
( Dolné Kočkovce - Púchov centrum km 0,00 – 4,30 )
  
- 4 KRAJINÁŘSKÉ VYHODNOCENÍ STAVEB V ČR**
  - 4.1 Textová část
  - 4.2 Výkresy
  
- 5 KRAJINÁŘSKÉ VYHODNOCENÍ STAVEB V SR**
  - 5.1 Textová část
  - 5.2 Výkresy
  
- 6 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**
  - 6.1 Textová část
  - 6.2 Výkresová část
  
- 7 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ**
  
- 8 ZPŮSOB FINANCOVÁNÍ**