

13.25

3.75

2.50

JÍZDNÍ PRUH

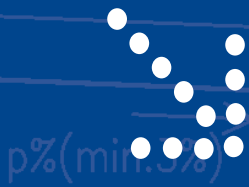
0.25

# Projekt **D47**

Dálnice D1: km 296,5–376,7

Lipník n. Bečvou – státní hranice Česko/Polsko

[www.viamoravica.cz](http://www.viamoravica.cz)



p%(min.3%)

Stav k 03/2013



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC A DÁLNIC ČR**

E def,2 min 50 MPa

p%(min.3%)

p%



## LIPNÍK N. B.

1



**Lipník nad Bečvou** leží v údolí Moravské brány při řece Bečvě na pradávnej obchodní tzv. Jantarové stezce, spojující nejen sever a jih Moravy, ale

procházející Evropou od Baltu k Jadranu. Centrum města je městskou památkovou rezervací.



## ODRY

1



Město **Odry** se nachází v okrese Nový Jičín. První písemná zmínka o obci pochází již z roku 1234. Historické jádro je taktéž městskou památkovou

zónou. Odry jsou prvním městem na horním toku jedné z nejvýznamnějších evropských řek, jejíž pramen je nedaleko.



## OSTRAVA

1



**Ostrava** je statutární město na rozhraní Slezska a Moravy, poblíž hranice s Polskem. Město je sídlem krajského úřadu Moravskoslezského kraje

i okresu Ostrava-město, a je tak třetím největším městem Česka. Na území Ostravy leží čtyři městské památkové zóny.



## RYBNÍK

PL

A1



**Rybník** je město v jižním Polsku ve Slezském vojvodství, 30 km severovýchodně od Ostravy. Leží na trase polské dálnice A1, na kterou

navazuje dálnice D1. Na polské poměry disponuje město velmi vysokým počtem pětadvaceti kruhových objezdů.



## HRANICE

1



**Hranice** leží v prostoru Moravské brány převážně na pravém břehu řeky Bečvy. Ta část Moravské brány, v níž leží Hranice, se nazývá Bečevská brána. Je

vklněna mezi Oderské vrchy a Podbeskydskou pahorkatinu. Historické jádro města je památkovou zónou.



## STUDÉNKA

1



**Studénka**, město s přibližně 10 000 obyvateli, se rozkládá po obou stranách historické moravsko-slezské zemské hranice. Proslulost

získala jako sídlo dnes již neexistujícího podniku Vagónka Studénka a jako rodiště kardinála Tomáška.



## BOHUMÍN

1



**Bohumín** sousedí s Polskem. Má výhodnou strategickou polohu, díky které sehrává významnou roli nejen v regionu, ale i v celé republice. Nachází

se totiž na křižovatce železničních tratí, na soutoku Odry a Olše a na hranici dvou států.



## GLIWICE

PL

A1



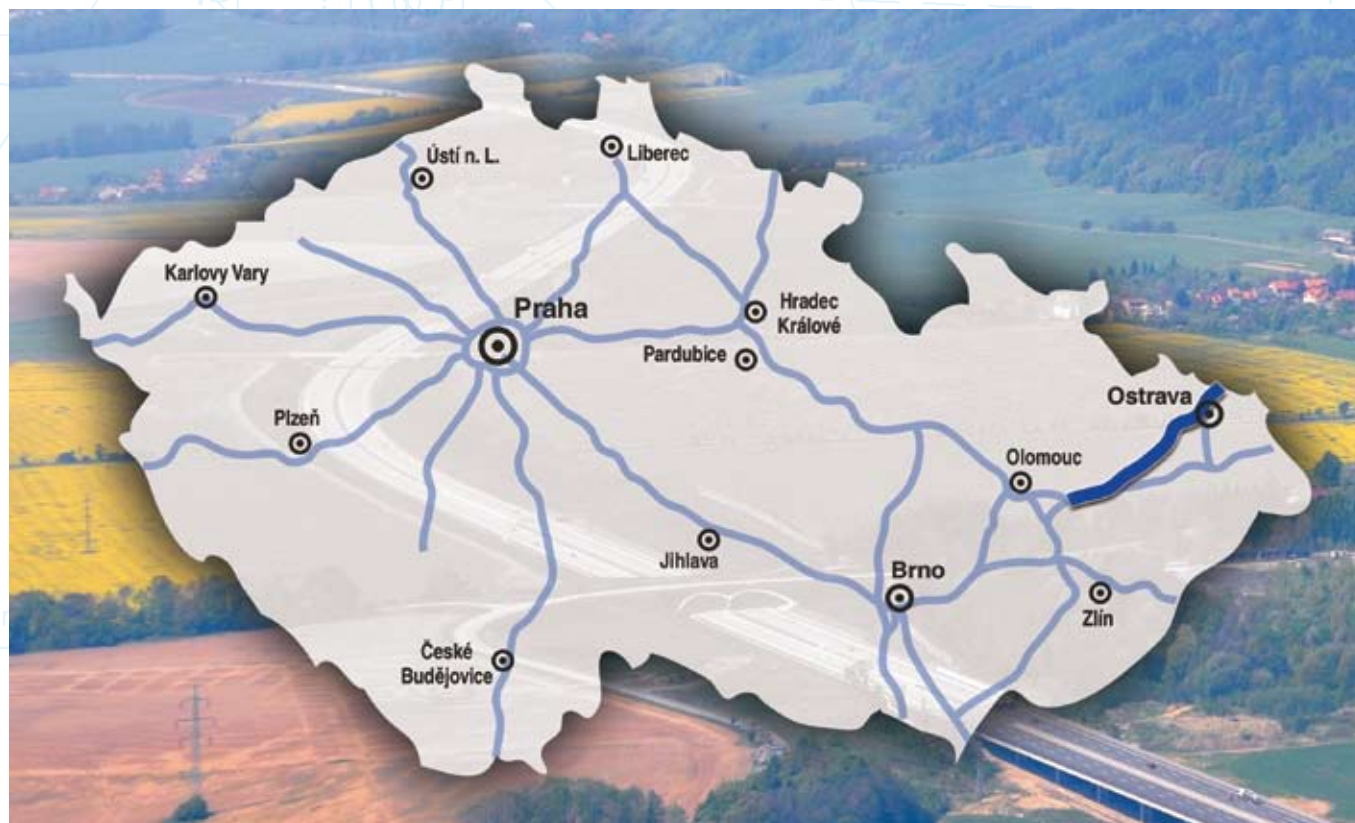
**Gliwice** je průmyslově významné polské město s postavením okresu, ve Slezském vojvodství, západně od Katovic. Taktéž leží na trase plá-

nované polské dálnice A1, která bude na česko-polských hranicích propojena s českou dálnicí D1.







## OBSAH

Historie vzniku dálnice D47 .....	6
Dopravní význam stavby .....	7
D47 4704 Lipník n. B.–Bělotín .....	8
D47 4705 Bělotín–Hladké Životice .....	10
D47 4706 Hladké Životice–Bílovec .....	12
D47 4707 Bílovec–Ostrava, Rudná .....	14
D47 4708 Ostrava, Rudná–Hrušov .....	16
D47 47091/1 Hrušov–Bohumín, 1. stavba .....	18
D47 47091/2 Hrušov–Bohumín, 2. stavba .....	20
D47 47092 Bohumín–státní hranice Česko/Polsko .....	22
Bilance dálnice D47 .....	24
Trasa dálnice D47 .....	25
Fotogalerie .....	26



# Dálnice D1 (D47)

Lipník nad Bečvou – Ostrava – Polsko

-  Úsek D1 (D47) v provozu
-  Mimoúrovňňová křižovatka
-  Jiné D a R v provozu
-  Jiné D a R ve výstavbě / v přípravě



4707 Bílovec – Ostrava, Rudná

4706 Hladké Žitovice – Bílovec

4705 Běloutín – Hladké Žitovice

4704 Lipník nad Bečvou – Běloutín

35

1

47

Lipník nad Bečvou

↗ 298 Lipník nad Bečvou

↗ 308 Hranice

Hranice

35

↗ 311 Běloutín

48

Valašské Meziříčí

57

Nový Jičín

57

↗ 330 Hladké Žitovice

Odry

↗ 321 Mankovice

57

Vítkov

Opava

11

46

11

57

35



Kravaře

4709.2 Bohumín – hranice CZ/PL

56

4709.1/2 Hrušov – Bohumín, 2. st.

Bohumín < 372

4709.1/1 Hrušov – Bohumín, 1. st.

Hlučín

Bohumín > 370

Bohumín

67

4708 Ostrava, Rudná – Hrušov

1

Vrbice < 366

Vrbice > 365

Karviná

Orlová

59

Ostrava

Místecká < 361

Severní spoj < 357

Rudná < 354

Havířov

11

Klimkovice < 349

Bravantice < 342

Český Těšín

67

336 Butovice

58

56

Frýdek-Místek

48

68

11

48

48

56

Kopřivnice

58

Frýdlant nad Ostravicí

Frenštát pod Radhoštěm

Rožnov pod Radhoštěm

Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo rychlostní silnice
- číslo silnice I. třídy
- státní hranice
- hranice kraje
- města (obce s rozšířenou působností)

0 5 10 km



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



## HISTORIE VZNIKU DÁLNICE D47

**P**ohlédneme-li do historie přípravy dálnice D47, do období plánování dálnic v Československu, měla dálnice D47 odbočovat z dálnice D1 v blízkosti Rousínova a spojit Severní Moravu v ose Kojetín–Přerov–Lipník n. B.–Hranice–Ostrava se zbytkem republiky. Dálnice D1 pak měla pokračovat směrem na Uherské Hradiště a vést nejen na Slovensko, ale končit až na hranicích s Ukrajinou. Dnešní úsek dálnice D1 mezi Rousínovem a Vyškovem byl tedy budován jako dálnice D47.

Po roce 1989 ovšem došlo k přehodnocení priorit výstavby dálničních tahů. Dálniční spojení se Slovenskem přes Uherské Hradiště se zdálo jako neefektivní, naopak potřeba propojit zlínskou aglomeraci vyvolala nutnost přeložit trasu dálnice D1 směrem na Kroměříž a Hulín s napojením na R55. D47 tedy nově začínala u Hulína a pokračovala dále na Přerov a Lipník nad Bečvou (R35) a poté již známou trasou na Ostravu.

Toto rozhodnutí bylo v roce 1996 ale znovu změněno, D47 začínala v křižovatce R35 a D1 u Lipníka n. B. Spolu s uváděním jednotlivých úseků D47 od roku 2007 do provozu bylo rozhodnuto i tyto úseky označit jako dálnici D1, která tak nyní označuje logicky celistvý tah Praha–Brno–Ostrava. Vzhledem k historickému vývoji tedy byly jako D47 stavěny dva úseky od Rousínova až k Vyškovu a později sedm staveb mezi Lipníkem nad Bečvou, Ostravou a polskou dálnicí A1. Na slovenskou

hranici povede rychlostní silnice R49, která se z dálnice D1 odpojí u Hulína.

V oblasti střední Moravy je výstavba dálnice D1 stále v plném proudu, D1 tam nyní končí v Kroměříži (celistvá 261 km dlouhá trasa z Prahy), v roce 2010 by mělo dojít otevření dalších úseků D1 a R55 řešících odlehčení Hulína od tranzitu a napojení krajského města Zlína na dálniční síť. Dovedení dálnice od Hulína přes Přerov po existující úseky do Lipníka nad Bečvou je otázkou několika příštích let.

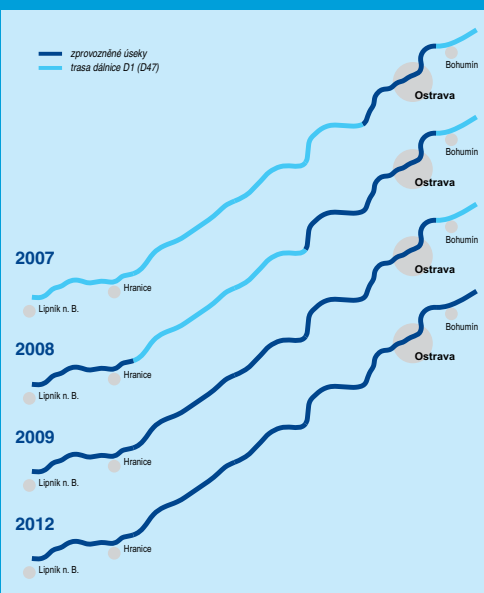
Oblast severní Moravy oslavila v prosinci 2007 otevření prvního úseku stavebního projektu D47 (označenou již jako součást dálnice D1), který spojil Ostravu a Bohumín, v květnu 2008 navázal další úsek jižně od Ostravy s jediným tunelem na trase celé dálnice (Klimkovice 1080 metrů) a v listopadu 2008 byl zprovozněn šestipruhový úsek mezi Lipníkem n. B. a Běloltínem. V roce 2009 došlo k propojení těchto úseků a Ostrava tak byla napojena na českou dálniční síť.

Poslední částí projektu D47, která byla uvedena do provozu, je úsek mezi Bohumínem a hranicemi s Polskem. V momentu zprovoznění byla D47 definitivně hotova a posledním úsekem celého tahu dálnice D1 zůstane 24 km dlouhá část v okolí Přerova. Poté bude D1 měřit 377 kilometrů a propojí tři největší města České republiky – Prahu, Brno a Ostravu.

## PŘÍPRAVA PROJEKTU, FINANCOVÁNÍ A POSTUP VÝSTAVBY

Dálnice D47 a její výstavba byla od začátku připravována Ředitelstvem silnic a dálnic, závodem Brno, a to již od první poloviny 90. let minulého století.

- V červnu 2002 byla uzavřena Realizační dohoda mezi soukromým investorem a státem. Na přelomu let 2002 a 2003 vznikl úsek Projektu D47.
- Po vypovězení Realizační dohody státem a k vládou přijatému Věcnému a časovému harmonogramu přípravy a výstavby dálnice D47 bylo zajištění projektu ponecháno na straně státu, respektive ŘSD.
- Usnesením vlády č. 327 ze dne 31. 3. 2003 vláda schválila návrh zákona o státním dluhopisovém programu na úhradu výdajů spojených s výstavbou dálnice D47 v celkové výši 47,6 mld. Kč.
- Předpokládané čisté stavební náklady D47 jsou 38 mld. Kč, rezerva činí 8,7 mld. Kč. Z této rezervy je zajištěno i financování výstavby silnic I. třídy (přivaděčů) souvisejících s výstavbou D47.
- Poslanecká sněmovna schválila zákon o dluhopisovém programu na D47 dne 22. 5. 2003 a zákon vyšel dne 31. 7. 2003 ve sbírce zákonů.
- Program výstavby dálnice D47 č. 327 240 schválila vláda 25. 10. 2004, a to bez využití úvěru Evropské investiční banky.
- Změnou DPH z 5 na 19% byla vládou v červenci 2005 schválena dokumentace programu s tímto navýšením – celkové náklady představují 57 mld. Kč.
- Od roku 2006 je výstavba dále financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.





## DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

JÍZDNÍ PRUH

**S**távající silniční doprava v regionu severní Moravy a Slezska ve směru jihozápad–severovýchod byla doposud vedena převážně po silnicích I/47, I/48 a I/58. Tyto dopravní tahy však dlouhodobě vykazovaly značné přetížení, navíc jsou často vedeny způsobem nevyhovujícím zejména tranzitní dopravě. Oblast ostravsko-karvinské průmyslové aglomerace, která patří k nejrozsáhlejším v České republice a má v současné době jeden z nejvyšších stupňů nezaměstnanosti, byla bez potřebného kvalitního a kapacitního připojení na republikovou dálniční síť a tedy bez reálné možnosti přilákat významné investory.

### Vnitrostátní význam realizace dálnice D47

Dálnice D47 doplnila chybějící dálniční připojení Ostravy na stávající dálniční síť České republiky. Kvalitním dálničním kapacitním připojením ostravsko-karvinské aglomerace se vytvoří předpoklad pro vstup významných investorů do regionu, oživení ekonomického rozvoje a tím snížení míry nezaměstnanosti po dokončení dálnice (ale i během její výstavby).

### Mezinárodní význam realizace dálnice D47

Dle závěrů třetí panevropské dopravní konference konané v Helsin-

kách prochází Českou republikou větev VI.B multimodálního koridoru Transevropské sítě TEN (Trans Europe Net), která je vedena směrem sever–jih v trase Katovice–Bohumín–Ostrava–Brno–Vídeň a dálnice D47 je její součástí.

V Brně navazuje na IV. multimodální koridor TEN, vedený na trase Norimberk–Drážďany–Praha–Brno–Břeclav–Bratislava–Sofie–Istanbul (spojení na Jadran a Balkán).

Nejbližší paralelní severo–jižní spoj prochází až Norimberkem ve Spolkové republice Německo, což dále zvyšuje mezinárodní význam připravované dálnice D47.

### Dálnice D 47 přináší užitek hned na několika úrovních:

- jejím prostřednictvím bude lépe propojen sever a jih Evropy;
- oblast Ostravska se pevněji integruje mezi ostatní regiony České republiky;
- zlepší se dopravní konstelace uvnitř ostravsko-karvinské aglomerace a zbytku regionu;
- dojde k odlehčení dopravy na místních komunikacích, zkrátí se vzdálenosti při cestách, ušetří se čas a prostředky.

## ČLENĚNÍ DÁLNIČNÍ STAVBY NA JEDNOTLIVÉ STAVBY

Stavba	Úsek	Délka v km	Kategorie
4704	Lipník n. Bečvou–Bělotín	15,387	D 34,0/120
4705	Bělotín–Hladké Životice	18,097	D 27,5/120
4706	Hladké Životice–Bílovec	11,682	D 27,5/120
4707	Bílovec–Ostrava, Rudná	11,677	D 28,0/120
4708	Ostrava, Rudná–Hrušov	8,540	D 28,0/120
47091/1	Hrušov–Bohumín, 1. stavba	4,460	D 28,0/120
47091/2	Hrušov–Bohumín, 2. stavba	4,200	D 28,0/120
47092	Bohumín–st. hranice ČR/Polsko	6,113	D 27,5/120
<b>D47</b>	<b>Celkem</b>	<b>80,156</b>	

LIPNÍK NAD BEČVOU

OSTRAVA

BOHUMÍN

**D47**

# D47 Lipník n. Bečvou – Běloutín

Délka: 15 387 m, kategorie: D 34,0/120, Olomoucký kraj

11/2008 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 4704

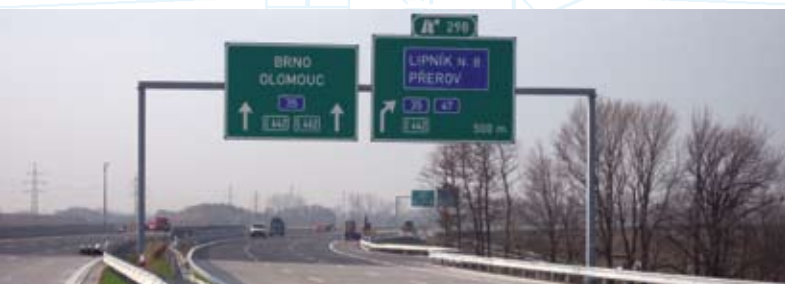
**S**tavba 4704 o délce 15 387 metrů je první ze staveb projektu D47. Navazuje na připravovanou dálnici D1 ve směru na Brno a Prahu a na již provozovanou rychlostní silnici R35 ve směru na Olomouc a Hradec Králové.

Poloha dálnice v úseku Lipník nad Bečvou–Běloutín byla určena na základě procesu výběru koridorů dálnice D47 v celé délce trasy této dálnice, tedy od Vyškova do Ostravy. Hlavní trasa dálnice D47 – úsek stavby 4704 – prochází v blízkosti měst Lipník nad Bečvou, Hranice a Běloutín. Na severu je vymezena úpatím Oderských vrchů a na jihu železniční tratí Přerov–Hranice–Studénka.

Úsek 4704 začíná mimoúrovňovou křižovatkou u Lipníku nad Bečvou, kde navazuje na komunikaci R35 od Olo-

a také most přes nadregionální biokoridor Doubrava. Následuje mimoúrovňové napojení přivaděče Běloutín, který napojuje rychlostní komunikaci R48 a stávající silnici I/47. Pokračování trasy je předmětem stavby 4705 Běloutín–Hladké Životice. V úsecích přilehlých k zástavbě jsou navržena protihluková opatření, na která navazuje oplocení dálnice ve většině její délky. Hlavní trasa dálnice je opatřena cementobetonovým krytem, úseky přiléhající k mostním konstrukcím a Přivaděč Běloutín krytem živičným.

Úsek mimoúrovňové křižovatky, ve kterém dálnice D1 a rychlostní silnice R35 splynou v tah D47, je navržen v šestipruhé kategorii D 34,0/120. Stavba zahrnuje tři dálniční mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Lipník nad Beč-



Návěst před MÚK Lipník při jízdě od Běloutína



Přesypaný most u obce Hrabůvka

mouce a výhledově i na dálnici D1 od Přerova. Pak vede trasa jižně od obce Loučka po násypu. Dále trasa dálnice prochází zářezem mezi obcemi Jezernice a Podhoří, pokračuje zapuštěná do svahu severně od obce Milenov, dále jižně pod obcí Hrabůvka opět v hlubokém zářezu. Zde je realizován zahloubený a přesypaný most, jenž převádí místní komunikaci III/44023, plynovod a Drahotušský potok.

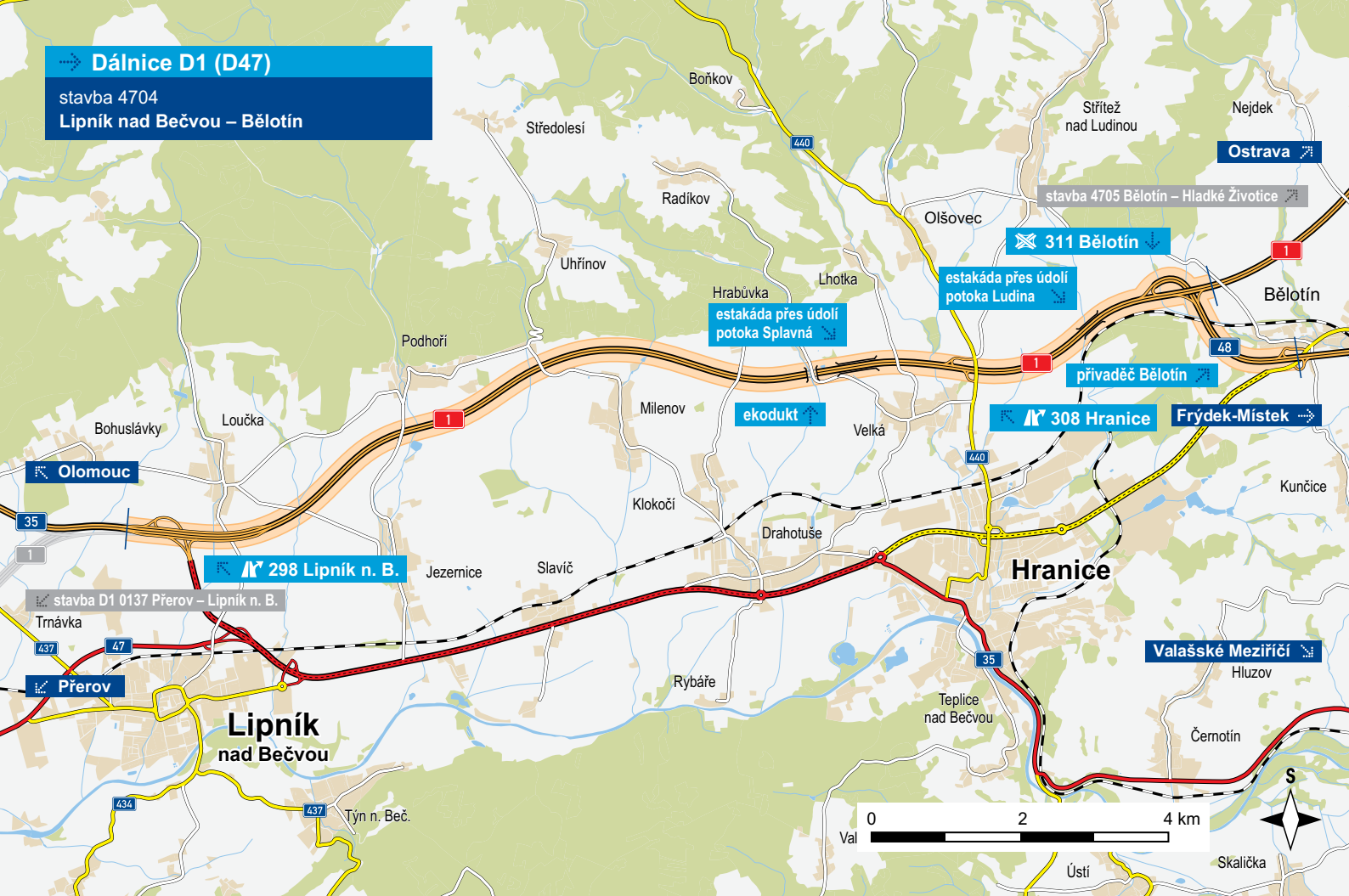
Následuje dálniční estakáda přes údolí vodoteče Splavná a severně nad obcí Velká u Hranic je vybudována mimoúrovňová křižovatka se silnicí II/440, která bude zajišťovat napojení města Hranice na D47. Trasa pokračuje v souběhu se železniční tratí Hranice–Studénka. V těchto místech je vybudována estakáda přes údolí vodoteče Ludina

vou, Hranice a Běloutín a také asi 2500 metrů dlouhý přivaděč Běloutín, kterým je D47 napojena na rychlostní silnici R48 od Českého Těšína (kategorie R 24,5/100). Nejvýznamnějšími inženýrskými objekty jsou především estakády a přesypaný most u obce Hrabůvka, který převádí přes dálnici potok, silnici III. třídy a plynovod.

V rámci stavby bylo vybudováno celkem 25 mostních objektů, z toho 15 dálničních, 6 nadjezdů silnic II. nebo III. třídy přes dálnici, 2 mosty na čtyřpruhovém přivaděči Běloutín, jeden na větvi MUK Běloutín a jeden přesypaný most.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlás. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
07/1998		12/2000	06/2004	04/2004	12/2004	11/2008





Návěst před MÚK Hranice



Pohled na stavbu 4704 z ptáčí perspektivy

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 15 387 m  
 kategorie: D 34,0/120 (90,7–105,2),  
 D 27,5/120 (105,2–106,1)  
 plocha vozovek: 646 099 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 234  
**Mostní objekty:**  
 počet celkem: 25  
 z toho na dálnici: 15  
 nad dálnicí: 6  
 na ost. komunikacích: 3  
 přespaný most: 1  
 délka mostů: 2156 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 4  
 délka větví: 5438 m  
**Protihlukové stěny:**  
 počet objektů: 9  
 délka stěn: 6728 m  
**Opěrné zdi:**  
 počet objektů: 2  
 plocha zdí: 1164 m<sup>2</sup>  
**Přel. ost. komunikací:**  
 počet objektů: 9  
 celk. délka přeložek: 6652 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 58  
 objekty elektro: 40  
 přeložka plynovodu: 10  
**Bilance zemních prací:**  
 výkopy: 3 145 948 m<sup>3</sup>  
 násypy: 2 281 131 m<sup>3</sup>  
**Název stavby:**  
 Dálnice D47, stavba 4704  
 Lipník nad Bečvou–Běloutín  
**Místo stavby:**  
 Olomoucký kraj

### Katastrální území:

Lipník n. B., Loučka,  
 Jezernice, Podhoří, Milenov,  
 Hrabůvka, Velká,  
 Olšovec, Střítež nad Ludinou,  
 Běloutín, Hranice  
**Druh stavby:** novostavba  
**Objednatel:** ŘSD  
**Projektant:** Sdružení D4704  
**Zhotovitel:** Sdružení D 4704  
 Lipník nad Bečvou–Běloutín  
**Cena stavby bez daně:**  
 7 010 557 025 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice Odry Fulnek Studénka Bílovec OSTRAVA BOHUMÍN



# D47 Bělotín – Hladké Životice

Délka: 18 097 m, kategorie: D 27,5/120, Olomoucký a Moravskoslezský kraj

11/2009 uvedeno do provozu



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 4705

**S**tavba 4705 dálnice D47 navazuje na začátku úseku v km 311,853 na první stavbu celého souboru D47, a sice 4704 Lipník nad Bečvou–Bělotín (11/2008 uvedeno do provozu). Na konci se v km 330 napojuje na stavbu 4706 Hladké Životice–Bílavec, která byla zahájena a je uvedena do provozu současně se stavbou 4705.

Předmětný úsek dosahuje délky 18 097 metrů, šířkové uspořádání odpovídá kategorii D 27,5/120. Stavba 4705 zahrnuje dvě mimoúrovňové křižovatky – MUK Mankovice a MUK Hladké Životice, dálniční odpočívky Vražné a Středisko správy a údržby dálnice (SSÚD) Mankovice s dálničním oddělením Policie ČR.

Součástí jsou i přeložky silnic I. a III. třídy, 16 dálničních mos-

křižující komunikace jsou přeloženy buď přes trasu dálnice, popřípadě je dálnice vedena nad překládanými komunikacemi v závislosti na výškovém řešení komunikace. Niveleta dálnice byla dána výškovými požadavky průchodu nad vodotečemi, biokoridory, křižujícími silnicemi, železniční tratí a především průchodem nad obcí Hladké Životice.

V km 329,200 protíná dálnici horní část obce Hladké Životice. Tento průchod je nezbytný a vyžádal si demolicí devíti rodinných domů. Na zástavbu města Fulnek totiž navazuje zástavba obcí Stachovice a Hladké Životice, kudy také prochází silnice I/57.

V katastru obce Hladké Životice se dálnice mimoúrovňově kříží se silnicí I/57. Vybudovaná přeložka silnice I/57 Hladké Živo-



Ekodukt u obce Kletné



Dálnice D1 Před MÚK Mankovice

tů a 6 ostatních mostů, protihlukové stěny, odvodnění dálnice a přeložky dotčených inženýrských sítí. Nejvýznamějšími mostními objekty jsou: estakáda přes Luhu délky 655 metrů, estakáda délky 844 metrů, jež přechází údolí řeky Odry a železniční trať Suchdol nad Odrou, a estakáda přes Husí potok délky 839 metrů v Hladkých Životicích.

Dálniční úsek Bělotín–Hladké Životice prochází v celé délce po zemědělských pozemcích mimo stávající zástavbu obcí Bělotín, Hynčice, Vražné u Oder, Mankovice, Suchdol nad Odrou a Kletné.

Dálnice je vedena mírně vlněným terénem s terénními depresemi s vodními toky protínajícími trasu dálnice. Ty jsou překonány mostními objekty a estakádami. Jedná se především o vodní toky Luha, Bělotínský potok, řeku Odru a Husí potok.

tice – obchvat (délka 7540 metrů) bude sloužit jako přivaděč ze směrů Nový Jičín a Opava. Část dálnice procházející obcí je vedena na již zmíněné mostní estakádě s výškou nivelety nad úrovní stávajícího terénu přibližně 13 metrů.

Trasa dálnice D47 v úseku Bělotín–Mankovice prochází oblastí Moravské brány, která tvoří přirozený koridor pro vedení nejdůležitějších dopravních tras a sítí technického vybavení, a to jak stávajících, tak výhledových, propojujících ostravskou aglomeraci s Olomouckým krajem a ostatními oblastmi České republiky.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
10/2003		08/2005	03/2006	01/2006	05/2006	11/2009

LIPNÍK N. B. Hranice

Odry

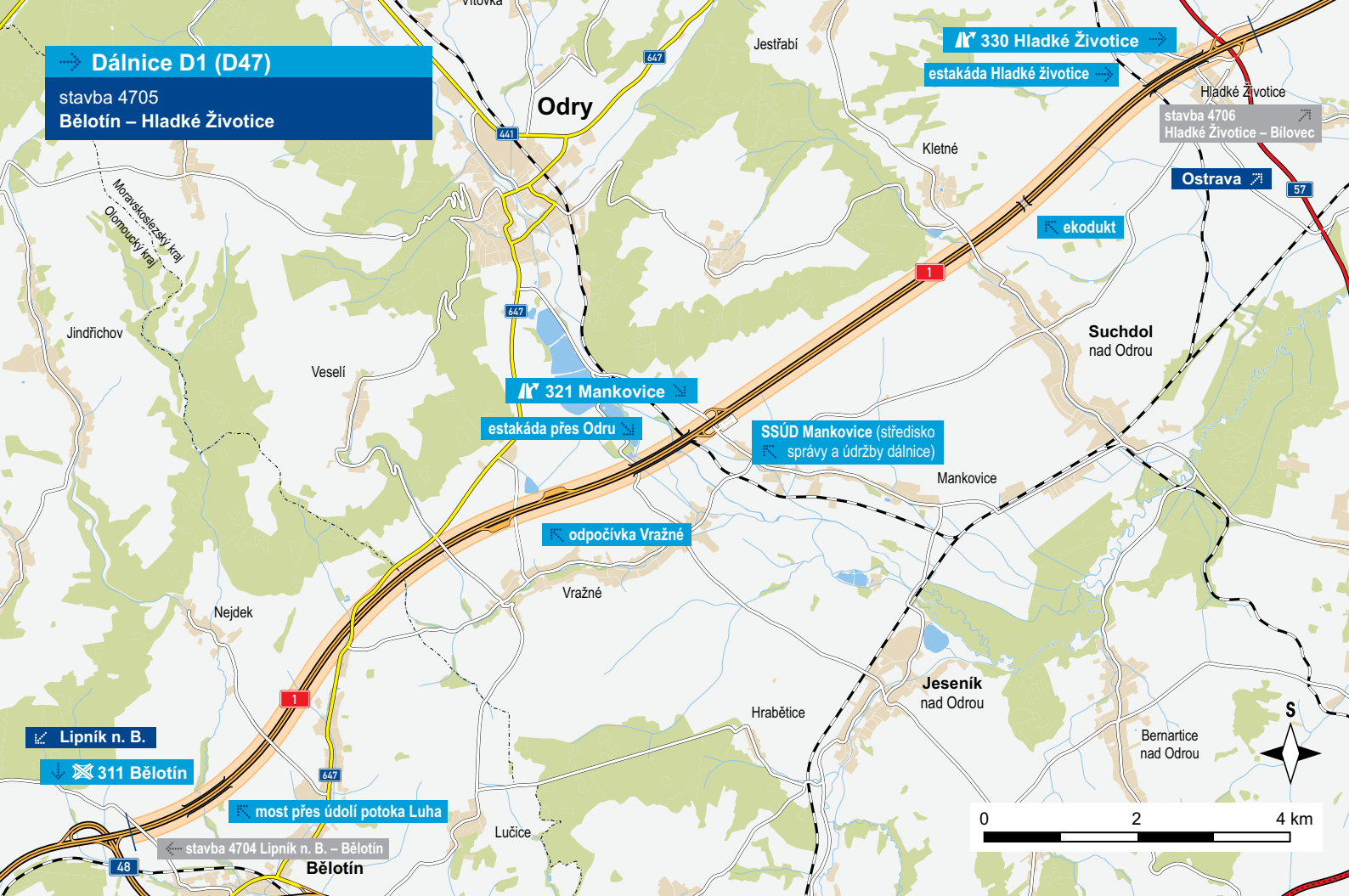
Fulnek

Studénka

Bílavec

OSTRAVA

BOHUMÍN



Estakáda přes Odru u Mankovic



D1 před Běloutínem, pohled směr Brno

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 18 097 m  
 kategorie: D 27,5/120  
 plocha vozovek: 102 676 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 315

### Mostní objekty:

počet celkem: 22  
 z toho na dálnici: 16  
 nad dálnicí: 5  
 ekodukt: 1  
 délka mostů: 3167 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2  
 délka větví: 2213 m

### Protihlukové stěny:

počet: 9  
 délka stěn: 8104 m  
**Drážní objekty:**  
 úpravy železniční tratě: 2

### Přel. ost. komunikací:

počet: 12  
 délka přeložek: 6582 m  
**Přeložky inž. sítí:**  
 vodohosp. objekty: 12  
 objekty elektro: 22  
 přeložka plynovodu: 7

### SSÚD:

SSÚD Mankovice (5 ha)

### Bilance zemních prací:

výkopy: 857 680 m<sup>3</sup>  
 násypy: 1 751 090 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 4705  
 Běloutín–Hladké Životice

### Místo stavby:

Olomoucký a Moravsko-slezský kraj

### Katastrální území:

Běloutín, Hynčice u Vražného,  
 Vražné u Oder, Makovice,  
 Suchdol nad Odrou, Kletné,  
 Hladké Životice, Kujavy

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

Dopravoprojekt Brno a.s.

### Zhotovitel:

Sdružení IS–COLAS  
 (Inžinierské stavby a.s.,  
 COLAS CZ, a.s.)

### Cena stavby bez daně:

3 640 150 936 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice

Odru

Fulnek

Studénka

Bílovec

OSTRAVA

BOHUMÍN

# D47 Hladké Životice – Bílovec

Délka: 11 682 m, kategorie: D 27,5/120, Moravskoslezský kraj

11/2009 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 4706

**S**tavba 4706 dálnice D47 navazuje na začátku úseku v km 330 na druhou stavbu celého souboru D47, a sice 4705 Běloutín–Hladké Životice. Na konci se v km 341,7 napojuje na stavbu 4707 Bílovec–Ostrava, Rudná. Předmětný úsek dosahuje délky 11 682 metrů, šířkové uspořádání je v kategorii D 27,5/120.

Od začátku úseku prochází trasa dálnice přes zemědělské pozemky. Pouze v obci Kujavy v délce přibližně 250 metrů prochází dálnice intravilánem obce, kde se nachází řídká zástavba. Za obcí Kujavy trasa dálnice prochází ve vzdálenosti přibližně 300 metrů severně od obce Pustějov. Trasa dálnice dále prochází od km 331,2 zvlněným územím. V terénních depresích v km 333,5 protéká Děrenský a Pustějovský po-

V km 337 přechází dálnice do dlouhého zářezu, který končí asi na úrovni km 338,9. V této zářezové části kříží dálnice v km 337,77 stávající železniční trať, která je z důvodu výškové úpravy přeložena do nové trasy s křížením s dálnicí v km 337,79. V km 338,62 dále kříží stávající polní cestu mezi Studénkou a Velkými Albrechticemi, která bude převedena nad dálnicí novým mostním objektem. Mezi km 338,9–339,5 přechází trasa dálnice do násypu, když překonává další terénní depresi, v jejímž nejnižším místě prochází bezejmenná vodoteč. V této části se dálnice přibližuje obci Velké Albrechtice, nejbližší objekt je od osy dálnice vzdálen kolem 250 metrů.

Z tohoto důvodu je v násypové části navržena vlevo protihluková stěna, doplněná v km 339,48–339,54 zemním valem za



Most na polní cestě u Velkých Albrechtic

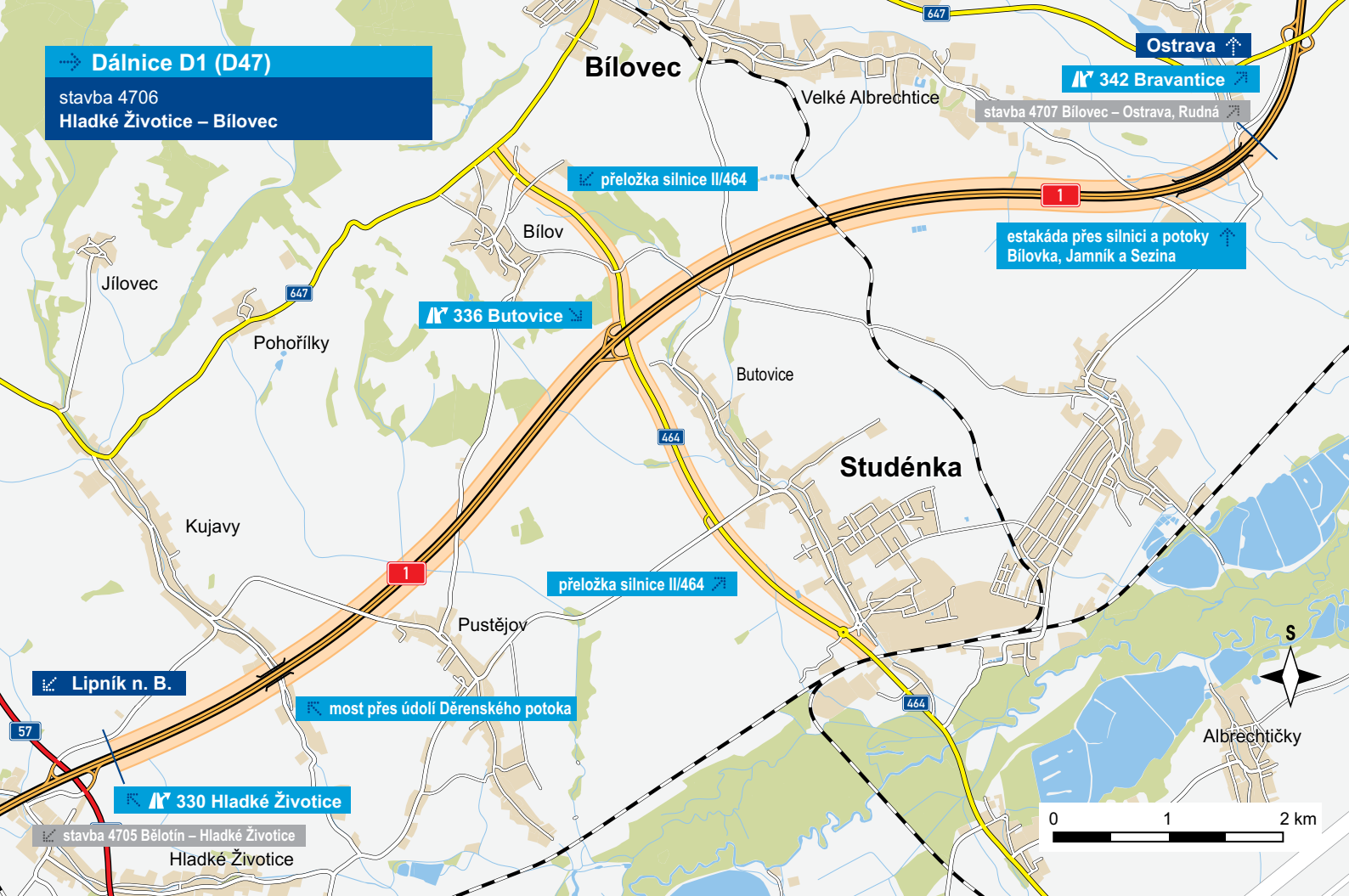


Most na železniční trati Studénka–Bílovec

tok, které dálnice spolu se silnicí III/46421 přechází významným mostním objektem. Trasa dálnice je od km 330,7 až do km 334,7 vedena v zářezu. V km 335,748 kříží trasa dálnice přeložku silnice II/464. V tomto křížení je navržena i mimoúrovňová deltovitá křižovatka Butovice. Křižovatka je situována na severní straně obce Butovice, trasa dálnice je od zástavby vzdálena asi 400 metrů. Pro ochranu obyvatel obce před negativními účinky hluku z dopravy je na pravé straně dálnice protihluková stěna. Za křižovatkou je dálnice vedena stále v násypu a zasahuje do okraje lesního pozemku na severní straně Butovic. V úseku km 336,3–336,7 překonává mostním objektem další terénní depresi, v jejímž nejnižším místě protéká Butovický potok a v souběhu s ním prochází polní cesta mezi Butovicemi a Bílovem. V km 336,79 kříží trasa dálnice stávající silnici II/464.

hranou zářezu. Od km 339,48 přechází dálnice opět do zářezu, který končí v km 340,25. Poslední část dálnice je nad úrovní terénu, v km 340,54 kříží nadjezdem stávající silnici III. třídy z Velkých Albrechtic a dále pokračuje přes soutok tří vodotečí: Bílovka, Jamník a Sezina. V této části je vedena po dlouhé estakádě, která končí až za křižující silnicí III/46416 do Bravantice. Asi 150 metrů za touto estakádou končí stavba 4706 napojením na stavbu 4707. Koncová část trasy se přimyká k zástavbě obce Bravantice (vzdálenost asi 180 metrů), která je ochráněna protihlukovou stěnou vlevo.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
10/2003		04/2005	06/2006	01/2006	03/2006	11/2009



Most na silnici Pustějov–Kujavy



D1 směr Ostrava, v pozadí most u obce Kujavy

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 11 682 m  
 kategorie: D 27,5/120  
 plocha vozovek: 150 807 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 251

### Mostní objekty:

počet celkem: 18  
 z toho na dálnici: 10  
 nad dálnicí: 4  
 na ostatních kom.: 4  
 délka mostů: 1686 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 1  
 délka větví: 1227 m

### Protihlukové stěny:

počet: 8  
 délka stěn: 4150 m

### Přel. ost. komunikací:

počet: 16  
 délka přeložek: 10 490 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 15  
 objekty elektro: 36  
 přeložka plynovodu: 11

### Bilance zemních prací:

výkopy: 1 780 975 m<sup>3</sup>  
 násypy: 850 290 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 4706  
 Hladké Životice–Bílovec

### Místo stavby:

Moravskoslezský kraj  
 Katastrální území:  
 Hladké Životice, Kujavy,  
 Pustějov, Bílov, Butovice,  
 Velké Albrechtice, Bravantice

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

Dopravoprojekt Brno a.s.

### Zhotovitel:

SKANSKA DS a.s.

### Cena stavby bez daně:

2 798 490 469 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice      Odry      Fulnek      Studénka      Bílovec      Ostrava      BOHUMÍN

# D47 Bílovec – Ostrava, Rudná

Délka: 11 677 m, kategorie: D 28,0/120, Moravskoslezský kraj

05/2008 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 4707

Trasa dálnice D47, stavba 4707 začíná východně u obce Bravantice v blízkosti silnice Bravantice–Studenka, kde navazuje na stavbu 4706 Hladké Životice–Bílovec. Od tohoto bodu směřuje táhlým složeným pravotočivým obloukem mezi obce Bravantice a Josefovce, které míjí severně. Niveleta dálnice stoupá od začátku úseku 1,17 % a následně klesá 1,97 % do údolí potoka Polančice. Vlastní město Klimkovic obchází po jeho severozápadním a severním okraji. Dále směřuje do katastru obce Václavovice, prochází územím mezi Polankou nad Odrou a její částí Janová a oblastí Přemyšova. V prostoru mezi Oderským dolem a plochou Zeleniny Ostrava stavba 4707 navazuje na stavbu 4708, která je již od prosince roku 2007 v provozu.

šových horninách táhlého výběžku Oderských vrchů, jímž trasa příčně prochází.

Dálnice je v kategorii D 28/120, v tunelu se snižuje rychlost na 80 km/h. Délka trasy stavby 4707 je 11 677 metrů ve staničení km 341,700–353,378.

Další významný inženýrský objekt se nachází za tunelem Klimkovic směrem na Ostravu. Jedná se o mostní estakádu přes údolí potoka Rakovec. Tvoří ji dvě samostatné dvoutrámové, dodatečně předpínané, monolitické spojitě konstrukce o sedmi polích celkové délky 294,2 metru.

Zprovozněním stavby 4707 došlo k významnému ulehčení dopravy v lázeňském městě Klimkovic, které trpělo velkým zatížením tranzitní dopravou na silnici I/47, procházející městem.



Příjezd k tunelu Klimkovic od Brna



Brněnské portály tunelu Klimkovic

Na trase této stavby se nacházejí dvě mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/47, a to mezi obcemi Bravantice a Josefovce a mezi Klimkovicemi a Ostravou u Václavovic. Střety s ostatními silnicemi III. třídy, místními komunikacemi a polními cestami jsou řešeny jejich přeložkami a úpravami.

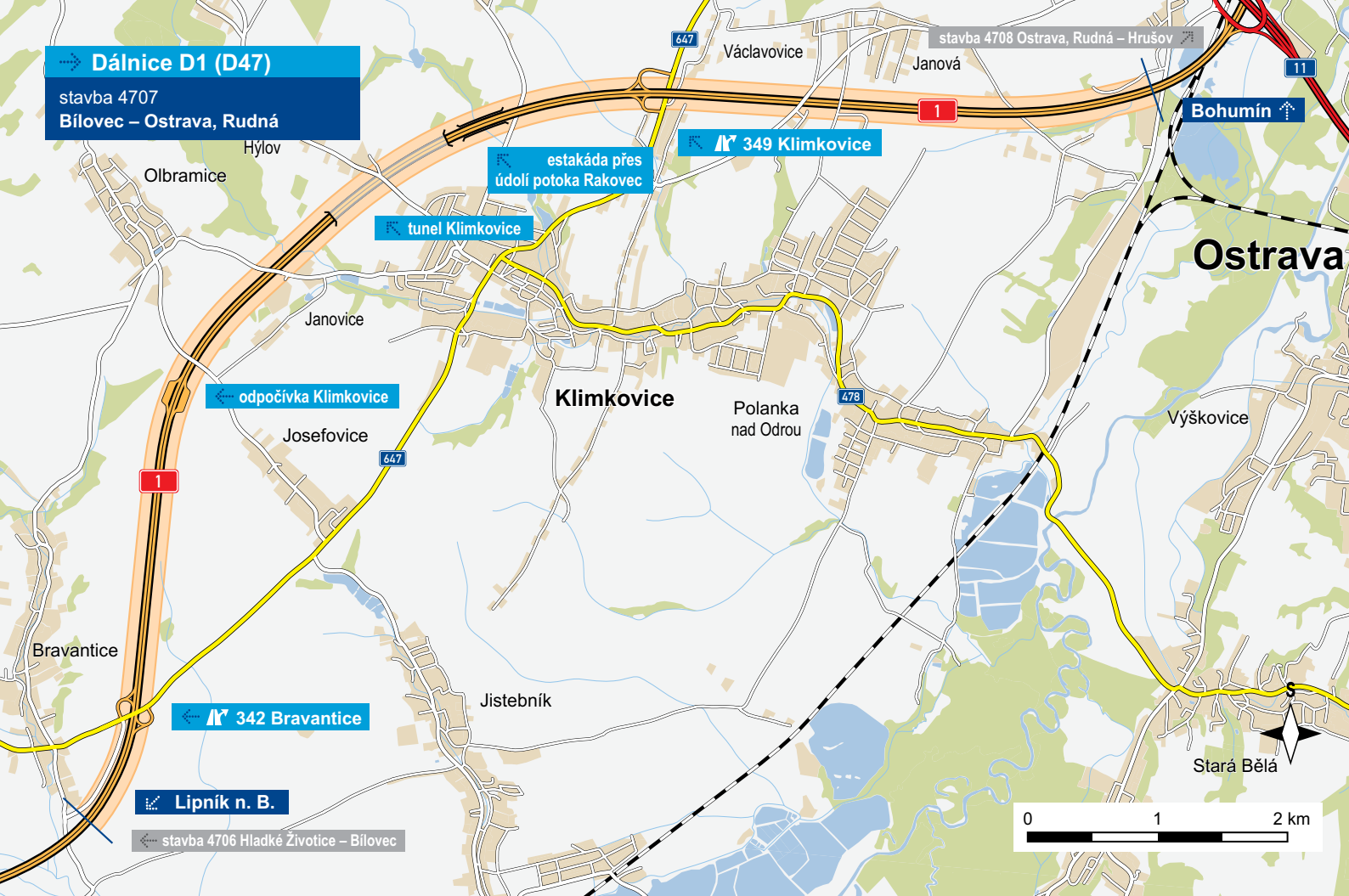
V prostoru Klimkovic je trasa vedena ve stoupání 0,60 % dálničním tunelem o délce 1088 metrů. S ohledem na délku tunelu jsou součástí tohoto objektu provozní soubory řešící řízení silničního provozu, větrání, osvětlení, bezpečnostní signalizaci, televizní dohled atd. Technologické vybavení, řízení dopravy a bezpečnost provozu v tunelech byla realizována podle nejmodernějších evropských standardů.

Tunely byly navrženy jako částečně hloubené, v převážné části však ražené tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou ve fly-

stavba 4707 patří k technicky nejkomplicovanějším úsekům trasy dálnice, především kvůli nutnosti vystavět dva tunely, dvě mimoúrovňové křižovatky (MUK Bravantice a MUK Klimkovic), dvě velké dálniční odpočívky a celkem 17 mostů o celkové délce 1494 metrů.

Součástí stavby byly přeložky nadzemních a podzemních inženýrských sítí dotčených výstavbou dálnice, dálniční systém SOS a DIS, objekty zajišťující odvodnění dálnice, protihluková opatření, vegetační úpravy, založení biokoridoru a následně re-kultivace.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/1996		08/2001	03/2004	10/2003	05/2004	05/2008



Velkoplošný portál před výjezdem 349, směr Polsko

Silniční most Janová–Klimkovice, km 351, v pozadí Ostrava

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 11 677 m  
 kategorie: D 28,0/120  
 plocha vozovek: 150 742 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 235

### Mostní objekty:

počet celkem: 17  
 z toho na dálnici: 10  
 nad dálnicí: 6  
 na ostatních kom.: 1  
 délka mostů: 1494 m

### Tunel Klimkovice:

pravý tubus: 1076,83 m  
 levý tubus: 1088,09 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2  
 délka větví: 2477 m

### Protihlukové stěny:

počet: 8  
 délka stěn: 1781 m  
**Přel. ost. komunikací:**  
 počet: 23  
 délka přeložek: 18 911 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 24  
 objekty elektro: 4  
 přeložka plynovodu: 5

### Bilance zemních prací:

výkopy: 2 105 241 m<sup>3</sup>  
 násypy: 536 861 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 4707  
 Bílovec–Ostrava, Rudná

### Místo stavby:

Moravskoslezský kraj  
 Bravantice, Olbramice, Klimkovice, Polanka, Svinov

### Katastrální území:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

HBH Projekt spol. s r.o.,  
 Pragoprojekt a.s.

### Zhotovitel:

Sdružení D 4707,  
 (SKANSKA DS a.s.,  
 STRABAG a.s.,  
 Subterra a.s., Metrostav a.s.)

### Cena stavby bez daně:

6 041 000 000 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice      Odry      Fulnek      Studénka      Bílovec      OSTRAVA      BOHUMÍN

# D47 Ostrava, Rudná–Hrušov

Délka: 8540 m, kategorie: D 28,0/120, Moravskoslezský kraj

12/2007 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 4708

Stavba začíná před mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Rudná se silnicí I/11. Odtud je vedena v levostranném oblouku po mostě délky 590 metrů přes Polaneckou ulici, rybník Rojek a železniční trať Přerov–Ostrava až k MÚK Rudná, která je navržena vzhledem k větší plynulosti jízdy ve tvaru vajíčka. Dálnice následně vede východně od železničního nádraží Ostrava-Svinov, podchází Opavskou ulici (most byl zbudován v předstihu) a dále následuje mostní estakáda přes železniční trať Přerov–Ostrava a řeku Opavu (délka 750 m), za kterou následuje MÚK Severní spoj, která je navržena jako trubkovitá. Pravostranným obloukem ( $R=2500$  a  $R=1250$ ) pokračuje v blízkosti řeky Odry a prochází mezi Hošťálkovicemi a kalištem. Za mostem přes řeku Odru (délka 400 m), který byl také

je připojen i areál Střediska správy a údržby dálnice (SSÚD), který je situován v jihovýchodním kvadrantu mezi Slovenskou a Místeckou ulicí.

Stavba 4708 Ostrava, Rudná–Hrušov prochází v délce 6500 metrů přes území Ostravy křížením s Polaneckou ulicí ve Svinově po křížení s Hlučínskou ulicí v Přívoze. Dálnice kategorie D 28/120 je vedena v městské aglomeraci a je do značné míry ovlivněna základním komunikačním systémem města, který je na dálnici připojen pomocí MÚK, a dálnice se tak stává součástí dopravního systému města, kde tvoří tangentu spojující městské radiály, což odlehčuje dopravu v centru města. MÚK jsou tedy v místě křížení s Rudnou ulicí, Severním spojem a prodlouženou Místeckou.



Prostor MÚK Rudná, směr Polsko



Estakáda přes Polaneckou ulici, rybník Rojek a železniční trať

zbudován v předstihu, je dálnice vedena průmyslovou částí městského obvodu Moravská Ostrava, Přívoz, kde je trasa fixována areálem nově vybudované ÚČOV a využitelnou částí bývalé čistírny. Na druhé straně je omezena biokoridorem okolo vodního toku Černého příkopu. Za křížením se silnicí I/56 navazuje dálnice na úsek stavby 47091/1.

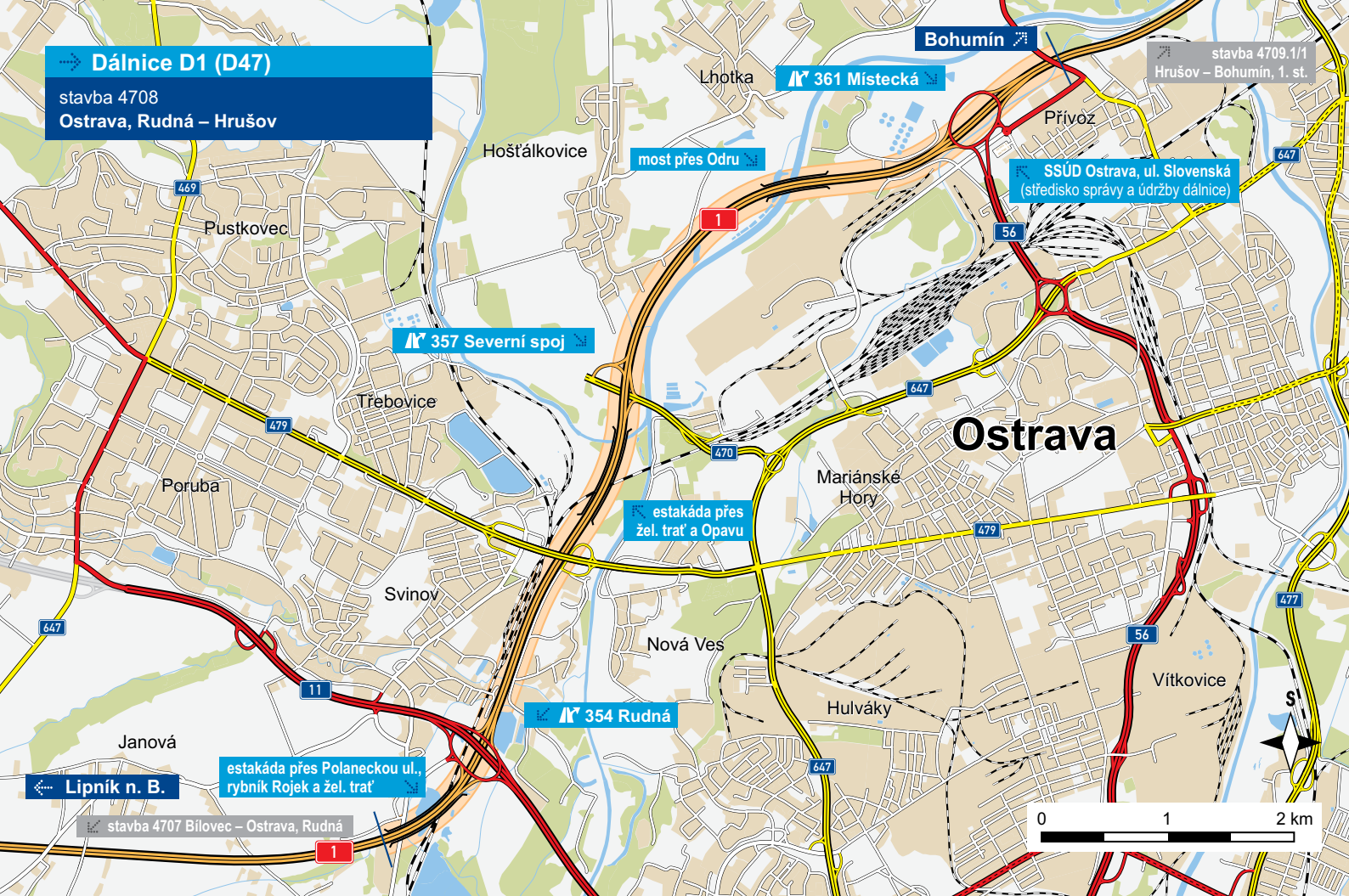
Hlučínská ulice byla přeložena s cílem vybudovat křížení s dálnicí a Černým příkopem nadjezdem bez připojení na dálnici a co nejméně narušit funkci biokoridoru probíhajícího podél Černého příkopu. V tomto úseku je vybudována velká okružní křižovatka (VOK) s výhledovou trasou Místecké ulice (směrově rozdělený čtyřpruh) z titulu požadavku na připojení Slovenské ulice jako pátého ramene MÚK. Slovenská ulice je dopravně připojena na VOK přes malou okružní křižovátku, kam

Dálnice je situována v údolní nivě řeky Odry, kde je výškově fixována záplavovým územím Odry. Křížení s Odrou respektuje výhledovou trasu průplavního spojení Dunaj–Odra. Dálnice je situována v chráněném ložiskovém území vyhrazeného nerostu černého uhlí a území bylo v minulosti ovlivněno jeho intenzivní těžbou. Konstrukce mostů a ostatních objektů v tomto úseku je navržena s ohledem na tyto obtížné základové podmínky.

Den 2. prosince 2007 byla stavba uvedena do běžného provozu v předčasném termínu.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/1996		05/1997	05/2002	09/2003	10/2003	12/2007





Most přes železniční trať a řeku Opavu



Návěst před výjezdem 361, směr Brno

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 8540 m  
 kategorie: D 28,0/120  
 plocha vozovek: 445 300 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 169

### Mostní objekty:

počet celkem: 23  
 z toho na dálnici: 8  
 nad dálnicí: 8  
 na ostatních kom.: 7  
 délka mostů: 4740 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 3  
 délka větví a rondelů: 12 500 m

### Protihlukové stěny:

počet: 8  
 délka stěn: 3820 m

### Přel. ost. komunikací:

počet: 11  
 délka přeložek: 5400 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 30  
 objekty elektro: 45  
 přeložka plynovodu: 3

### Bilance zemních prací:

výkopy: 335 000 m<sup>3</sup>  
 násypy: 3 250 000 m<sup>3</sup>

### Středisko správy a údržby dálnice:

SSÚD Ostrava (plocha 2,5 ha)

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 4708  
 Ostrava, Rudná–Hrušov

### Místo stavby:

Moravskoslezský kraj  
 Poruba-sever, Svinov,  
 Hošťálkovic, Nová Ves,  
 Lhotka, Mariánské Hory, Přívóz

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

Dopravoprojekt Brno a.s.

### Zhotovitel:

Sdružení Moravskoslezská dálnice (ODS-Dopravní stavby Ostrava, a.s., Stavby silnic a železnic, a.s., OKD, Doprava, akciová společnost)

### Cena stavby bez daní:

5 940 187 231 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice

Odry

Fulnek

Studénka

Bílovec

OSTRAVA

BOHUMÍN

# D47 Hrušov – Bohumín, 1. stavba

Délka: 4460 m, kategorie: D 28,0/120, Moravskoslezský kraj

12/2007 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 47091/1

**S**tavba 47091/1 navazuje na stavbu 4708 v místě již zprovozněné přeložky Hlučínské ulice. Úsek je vybudován ve čtyřpruhové kategorii D 28,0/120 a dosahuje délky 4460 metrů. Stavba zahrnuje jednu dálniční mimoúrovňovou křižovatku a rovněž přeložku silnice I/58 v délce přibližně 2200 metrů, která plní funkci dálničního přivaděče (ve výhledu se rozšíří na čtyřpruhovou kategorii). Mimoúrovňová křižovatka Vrbice je navržena jako rozštěpová, kterou bude tvořit ve výhledu 10 větví a je doplněna rondelem pro napojení silnice I/58 na dálnici D47 a výhledovou rychlostní silnici R67. Nejvýznamnějším inženýrským objektem je 300 metrů dlouhý most přes Ostravici, který splňuje požadavky na vedení odbočky z průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe.

Pro případ, že při zvýšených průtocích v řece budou vyústění kanalizace uzavřeny zpětnou klapkou, byly navrženy dvě retenční nádrže, které zadrží vodu do doby, než opadne voda v řece. Jako pojistka zde ještě funguje systém propojení dešťové kanalizace do Vrbického jezera, kde dojde ke zvýšení hladiny s časovým zpožděním oproti řece.

Výškové vedení dálnice je ovlivněno křížením Černého potoka, Ostravice a Odry a s výjimkou krátkého zářezového úseku pod mostem na silnici III/01135 je celá trasa vedena na násypu. Dálnice prochází v rámci této stavby průmyslovým intravilánem Ostravy a územím postiženým poklesy, způsobenými vlivem důlní činnosti a výstupy důlního plynu. Stavba je umístěna do nejkomplicovanějšího území, v jakém se kdy dálniční stavba



Dálková návěst za výjezdem 361, směr Polsko



Exit 361 Vrbice

Trasa dálnice je vedena na severozápadním okraji Ostravy úzkým koridorem vymezeným z jedné strany Odrou a z druhé strany zástavbou městských částí Přívoz a Hrušov, kterou tvoří průmyslové areály. Před koncem úseku, kde dálnice prochází územím Bohumína (místní část Vrbice), je dálniční těleso umístěno na okraj Vrbického jezera. Trasa byla vybrána z mnoha variant za pomoci multikriteriálního hodnocení a je umístěna v celém zmíněném území do těsné blízkosti vodních toků a vodních ploch. To vyvolalo potřebu navrhnout technická opatření na zemním tělese dálnice a zejména vyřešit odvedení dešťových vod z dálnice, což se ukázalo jako velice komplikované. Území, na kterém je dálnice vedena, totiž leží pod hladinou stoleté vody. V úsecích s ochrannou hrází řeky bylo nutné provést čtyři protlaky pod hrází pro vyústění kanalizace.

v České republice prováděla. Trasa je vedena v záplavovém území řeky Odry a Ostravice ve velice úzkém koridoru vymezeném řekou a výrobními areály, na plochách v minulosti provedených demolic, mnohdy se zbytky kontaminovaného podloží. Vzhledem k tomu, že je dálniční těleso vedeno převážně na násypu, vyžadovala stavba dovoz velkého množství materiálu. K tomu se využilo druhotných surovin, které se přivážely na stavbu s využitím husté sítě vleček.

**D**ne 2. prosince 2007 byla stavba uvedena do běžného provozu v předčasném termínu.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/1996		05/1997	10/2003	10/2003	04/2004	12/2007

LIPNÍK N. B. Hranice

Odry

Fulnek

Studénka

Bílavec

OSTRAVA

BOHUMÍN



Hlavní trasa dálnice směr Brno



Za exitem 361, směr Polsko

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 4460 m  
 kategorie: D 28,0/120  
 plocha vozovek: 176 460 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 147

### Mostní objekty:

počet celkem: 10  
 z toho na dálnici: 4  
 nad dálnicí: 1  
 na ostatních kom.: 4  
 provizorní: 1  
 délka mostů: 756 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 1  
 délka větví: 3243 m

### Protihlukové stěny:

počet: 1  
 délka stěn: 777 m

### Přel. ost. komunikací:

počet: 11  
 délka přeložek: 7430 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 7170 m  
 objekty elektro: 3159 m  
 přeložka plynovodu: 1470 m

### Bilance zemních prací:

výkopy: 137 000 m<sup>3</sup>  
 násypy: 1 320 000 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 47091/1  
 Hrušov-Bohumín, 1. stavba

### Místo stavby:

Moravskoslezský kraj

### Katastrální území:

Ostrava, Přívoz, Hrušov, Koblov, Petřkovice, Bohumín, Vrčice

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

HBH Projekt spol. s r.o.

### Zhotovitel:

Sdružení dálnice Hrušov (STRABAG, ODS-Dopravní stavby Ostrava, Alpine Mayreder)

### Cena stavby bez daně:

2 622 259 988 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice

Odry

Fulnek

Studénka

Bílovec

OSTRAVA

BOHUMÍN

# D47 Hrušov – Bohumín, 2. stavba

Délka: 4200 m, kategorie: D 28,0/120, Moravskoslezský kraj

12/2007 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 47091/2

**S**tavba 47091/2 navazuje na stavbu 47091/1 před prvním křížením řeky Odry. Úsek je navržen ve čtyřpruhové kategorii D28,0/120 a dosahuje délky 4200 metrů. Tento úsek zahrnoval také dostavbu jedné dálniční větve mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Vrbice. Z dalších významných objektů je nutné zmínit přeložku silnice I/58 v délce přibližně 600 metrů, která tvoří příjezd k novému hraničnímu přechodu Bohumín/Chalupki, a přeložku dvoukolejně železniční tratě Bohumín–Chalupki v délce asi 1400 metrů. Součástí stavby je dálniční odpočívka Antošovice. Nejvýznamnějšími inženýrskými objekty jsou oba mosty, jimiž dálnice překonává Odru. Jedná se zavěšený most přes řeku Odru a Antošovické jezero v km 365,600 a mostní estakádu přes řeku Odru v km 368,620.

kací, stavby mostních objektů, vodohospodářské objekty, přeložky nadzemních a podzemních elektrických vedení, plynovody, drážní objekty, pozemní objekty, rekultivace a vegetační úpravy) a dva provozní soubory Českých drah.

Volba konstrukce nejdelšího dálničního mostu na Ostravsku, který přechází Odru a Antošovické jezero, vycházela z požadavku na minimalizaci stavební výšky umožňující optimální návrh nivelety dálnice při zajištění požadované plavební výšky výhledového průplavu Dunaj–Odra–Labe v řece Odře. V neposlední řadě je most významným architektonickým prvkem na vjezdu do České republiky. Nosná konstrukce představuje konglomerát moderních návrhových prvků a progresivních technologií. Segmentová konstrukce se spřaženou monolitic-



Zavěšený most přes Odru v km 366,5, směr Polsko



Zavěšený most přes Odru a Antošovické jezero

Trasa dálnice je v rámci této stavby v posledním ostravském úseku vedena na severo–západním okraji Ostravy a části území Bohumína. Dálnice je umístěna v celém zmíněném území do těsné blízkosti vodních toků a vodních ploch, přičemž její umístění bylo vybráno z mnoha variant za pomoci multikriteriálního hodnocení. Dálnice je vedena převážně na násypch, neboť postupně kříží Odru, silnici III/01136, Antošovický potok a opět Odru, vede v inundačním území řeky Odry a musí být v úsecích s vysokou hladinou spodní vody vedena nad terénem. Nejsložitějším úsekem byl násyp budovaný v Antošovickém jezeře. Stavba 47091/2 začíná v km 365,300 v prostoru MÚK Vrbice a končí v km 369,500 připojením na přeložku silnice I/58 v Bohumíně v místě budoucí MÚK Bohumín. Zahrnovala celkem 115 stavebních objektů (demolice, přeložky a opravy komuni-

kou mostovkovou deskou představuje optimální kombinaci výhod letmé montáže s požadavkem provedení horního povrchu nosné konstrukce bez příčných spár. Z hlediska konstrukce je most tvořen částí estakádní a částí zavěšenou na pylonu.

Oboustranná dálniční odpočívka Antošovice je poslední pravostrannou, respektive první levostrannou odpočívku při přejezdu hranice s Polskem. V rámci stavby 47091/2 bylo vybudováno parkoviště s nezbytně nutnými inženýrskými sítěmi.

**D**ne 2. prosince 2007 byla stavba uvedena do běžného provozu v předčasném termínu.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/1996		02/1999	12/2004	04/2004	08/2004	12/2007

LIPNÍK N. B. Hranice

Odry

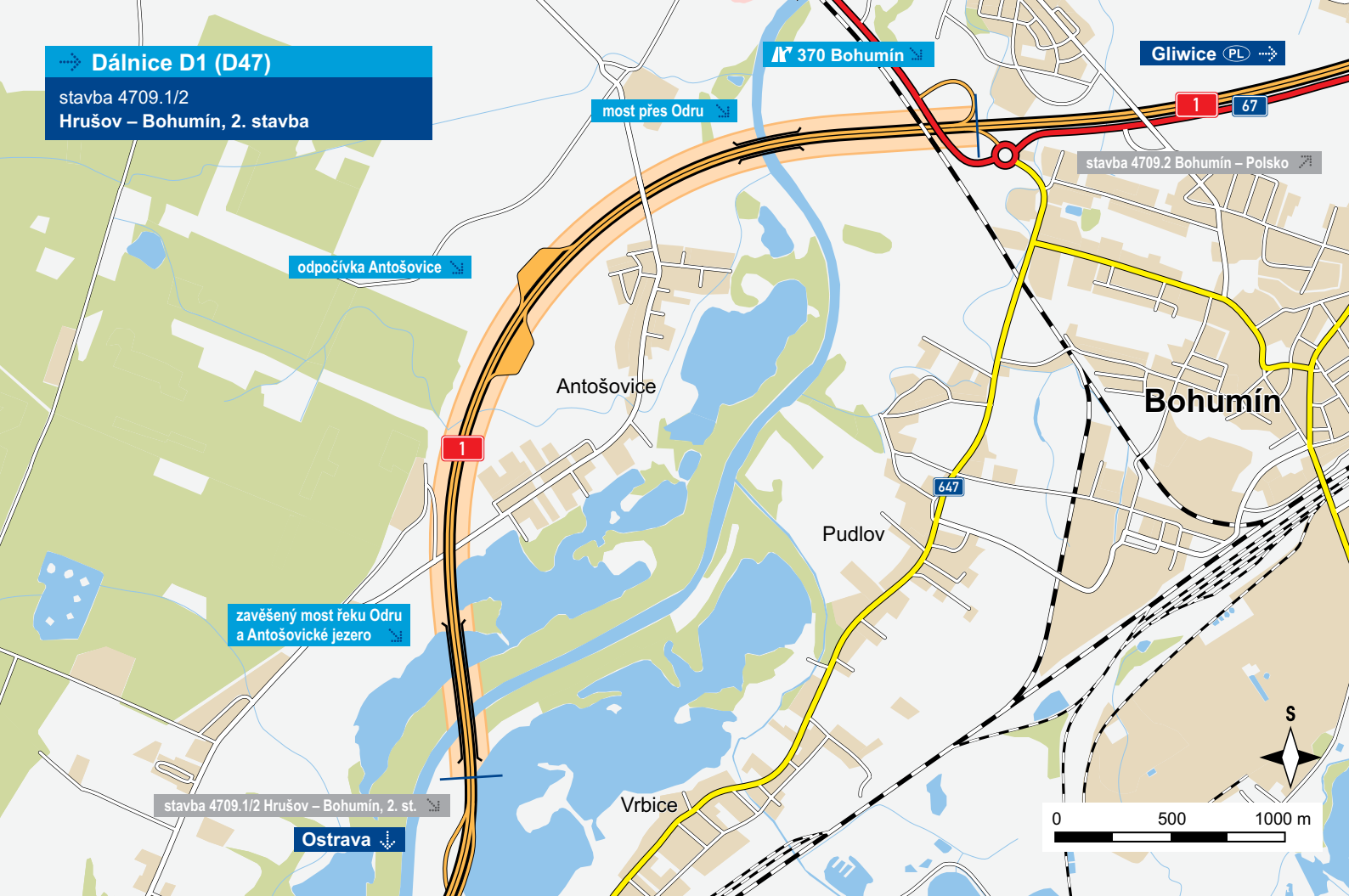
Fulnek

Studénka

Bílavec

OSTRAVA

BOHUMÍN



### Dálnice D1 (D47)

stavba 4709.1/2  
Hrušov – Bohumín, 2. stavba

odpočívka Antošovice

zavěšený most řeku Odru a Antošovické jezero

stavba 4709.1/2 Hrušov – Bohumín, 2. st.

Ostrava

370 Bohumín

Gliwice PL

most přes Odru

stavba 4709.2 Bohumín – Polsko

Antošovice

Pudlov

Bohumín

Vrbice

0 500 1000 m



Oboustranná odpočívka Antošovice



Portál proměnného dopravního značení, směr Polsko

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 4200 m  
kategorie: D 28,0/120  
plocha vozovek: 205 550 m<sup>2</sup>  
počet stav. objektů: 118

### Mostní objekty:

počet celkem: 9  
z toho na dálnici: 5  
nad dálnicí: 3  
na ostatních kom.: 1  
délka mostů: 1318 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: nejsou žádné MÚK

### Protihlukové stěny:

počet: 2  
délka stěn: 3773 m

### Přel. ost. komunikací:

počet: 7  
délka přeložek: 4700 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 5498 m  
objekty elektro: 4240 m  
přeložka plynovodu: 150 m

### Bilance zemních prací:

výkopy: 81 000 m<sup>3</sup>  
násypy: 860 000 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 47091/2  
Hrušov–Bohumín, 2. stavba

### Místo stavby:

Moravskoslezský kraj

### Katastrální území:

Ostrava, Koblou, Antošovice,  
Bohumín, Vrbice, Pudlov,  
Starý Bohumín, Šilheřovice

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

HBH Projekt spol. s r.o.

### Zhotovitel:

Sdružení D 47091/2  
(Stavby silnic a železnic,  
Skanska DS, Pražské silniční  
a vodohospodářské stavby)

### Cena stavby bez daně:

3 065 613 745 Kč

LIPNÍK N. B. Hranice

Odry

Fulnek

Studénka

Bílovec

OSTRAVA

BOHUMÍN

# D47 Bohumín – st. hr. Česko/Polsko

Délka: 6113 m, kategorie: D 27,5/120, Moravskoslezský kraj

11/2012 uvedeno do provozu

## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY 47092

**S**tavba 47092 začíná na katastrálním území Starý Bohumín za křížením železniční tratě Bohumín–Chalupki a končí na katastrálním území Věřňovice na státní hranici navázáním na budovanou polskou dálnici A1.

Pro případ, že by došlo v přípravě dálnice A1 na území Polska ke zdržení a nebylo by možné zprovoznění D47 propojením na A1 do Polska, bylo dle požadavku objednatele pro možnost volby dalšího postupu přípravy provedeno rozdělení objektů stavby 47092 územně v km 371,700 na dvě etapy.

### Popis umístění 1. etapy (km 369,500–371,700)

Dálnici v 1. etapě řeší objekt SO 101, délky 2200 metrů v kategorii D 27,5/120. Stavba 47092 v km 369,500 navazuje na již zprovozněnou stavbu 47091/2 za křížením přeložky želez-

### Popis umístění 2. etapy (km 371,700–375,613)

Dálnici v 2. etapě řeší objekt SO 102, délky 3913 metrů v kategorii D 27,5/120. Začátek úseku SO 102 naváže na konec úseku SO 101 těsně za mostem přes odvodňovací příkop (SO 321). Dále trasa dálnice SO 102 pokračuje na násypu severovýchodním směrem, prochází rovinatým územím v koridoru dlouhodobě chráněném v souladu s ÚP města Bohumín a ÚP obce Dolní Lutyně, mimo souvisle zastavěné území, převážně po zemědělských pozemcích. Pro omezení negativních účinků dopravy (hluk a emise) při průchodu dálnice katastrálním územím Nového Bohumína a Skřečoně jsou rovněž vybudována protihluková opatření. Svahy zemního tělesa budou osázeny vegetační zelení. Tím bude vytvořena ochranná vegetační proti-



Směr Brno před exitem 372 na Bohumín



Státní hranice, rozhraní D1 a polské A1

niční tratě Bohumín–Chalupki a souběžné přeložky silnice I/58 k hraničnímu přechodu Bohumín–Chalupki. Trasa dálnice SO 101 prochází rovinatým územím přes kat. úz. Starého a Nového Bohumína v koridoru dlouhodobě chráněném v souladu s územním plánem (ÚP) města Bohumín, mimo souvisle zastavěné území, převážně po zemědělských pozemcích.

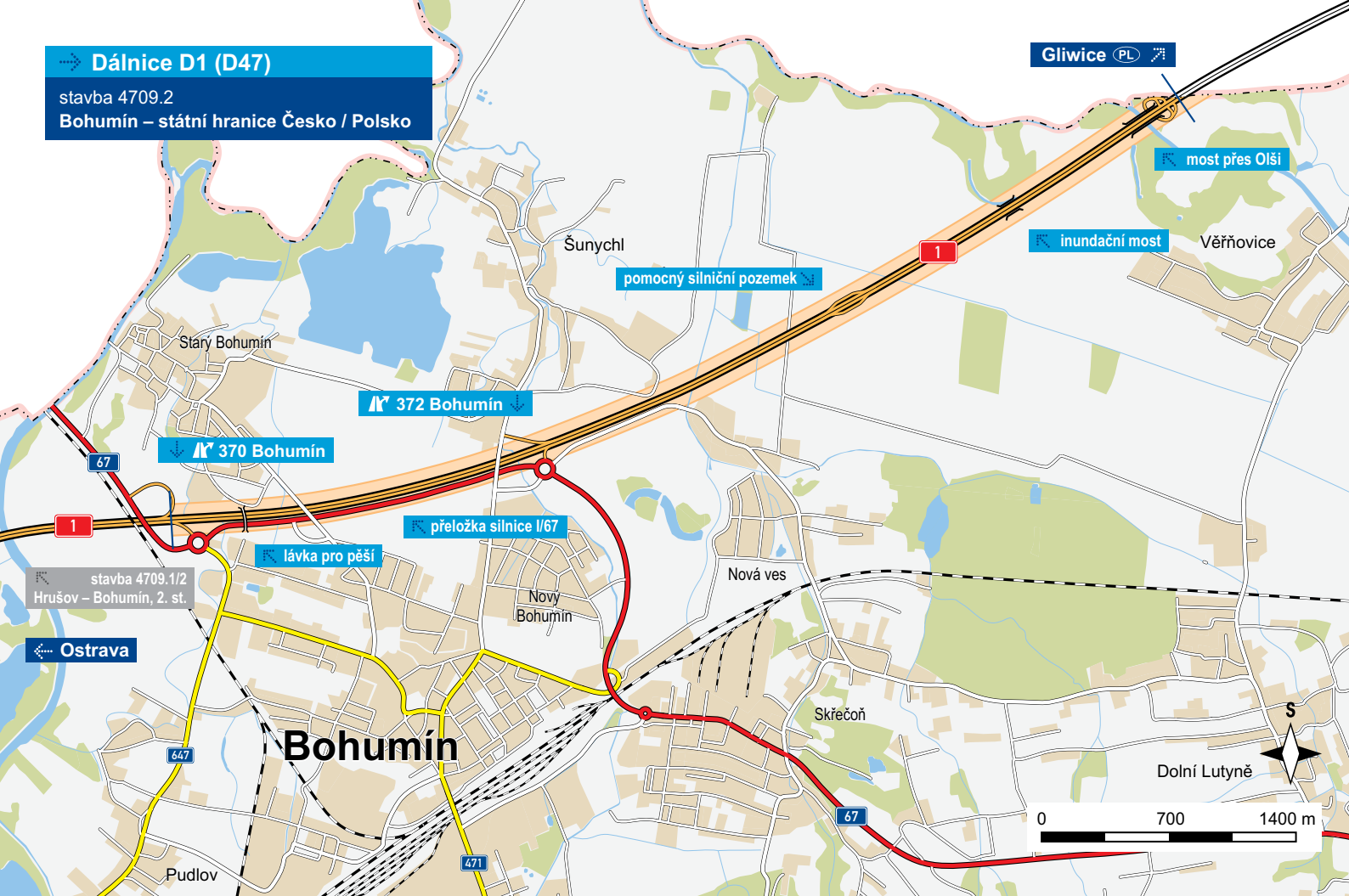
Pro omezení negativních účinků dopravy (hluk a emise) při průchodu dálnice územím Bohumína je v celé délce SO 101 vlevo vybudován zemní val, který je doplněn protihlukovou stěnou na koruně valu a osazením vegetační zeleně na svazích valu.

Vpravo je zemní val a protihluková stěna umístěna až souběžně podél přeložky I/67. Tím je vytvořena ochranná vegetační protihluková a protiemisní clona, která plní i pohledové začlenění dálnice i souběžně I/67 a jejich estetické začlenění do krajiny.

hluková a protiemisní clona, která bude plnit i pohledové začlenění dálnice a souběžné přeložky III/46813 a jejich estetické začlenění do krajiny.

**Z**provoznění celé stavby bylo koordinováno se zprovozněním navazující polské dálnice A1. Ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic vyšlo vstříc polské straně a vyčkalo se zprovozněním úseku dálnice D47092. Na základě žádosti polské strany bylo dohodnuto, že k uvedení do provozu pro osobní automobily – vzhledem k opožděnému dokončení problémového mostu – došlo 30. listopadu. 2012.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
05/1996		02/2006	11/2007	09/2007	03/2008	11/2012



D1 od státní hranice směr Brno



Pomocný silniční pozemek před státní hranicí

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 6113 m  
 kategorie: D 27,5/120  
 plocha vozovek: 149 400 m<sup>2</sup>  
 počet stav. objektů: 182

### Mostní objekty:

počet celkem: 21  
 z toho na dálnici: 9  
 nad dálnicí: 3  
 na ostatních kom.: 8  
 lávka pro pěší: 1  
 délka mostů: 1144 m

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 1  
 délka větví: 880 m

### Protihlukové stěny:

počet: 10  
 délka stěn: 6615 m  
**Přel. ost. komunikací:**  
 počet: 10  
 délka přeložek: 4313 m

### Přeložky inž. sítí:

vodohosp. objekty: 35  
 objekty elektro: 41  
 přeložka plynovodu: 7

### Bilance zemních prací:

výkopy: 141 000 m<sup>3</sup>  
 násypy: 1 323 000 m<sup>3</sup>

### Název stavby:

Dálnice D47, stavba 47092  
 Bohumín–st. hranice ČR/PR

### Místo stavby:

Moravskoslezský kraj  
**Katastrální území:**  
 Pudlov, Starý Bohumín,  
 Nový Bohumín, Skřečoch,  
 Dolní Lutyně, Věřňovice

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

ŘSD

### Projektant:

HBH Projekt spol. s r.o.,

### Zhotovitel:

Sdružení D47092/2007  
 (ODS-Dopravní stavby Os-  
 trava, Skanska DS, ALPINE  
 stavební spol. CZ, OHL ŽS)

### Cena stavby bez daně:

2 675 880 829 Kč



## ..... PLOCHA VOZOVEK DOKONČENÉ DÁLNIČE

Pokud sečteme plochu vozovek všech staveb na trase dálnice D47, vyjde nám číslo **2 027 034 m<sup>2</sup>** (cca 2 km<sup>2</sup>). Pokud by se z této části dálnice udělalo parkoviště pro osobní vozy, vešlo by se jich sem přibližně **307 500**. To je asi 7 % všech registrovaných osobních vozů v České republice. Například mladoboleslavská Škodovka by zde zaparkovala asi 50 % své roční produkce. Mimochodem plocha vozovek nové trasy dálnice dosáhne zhruba stejné rozlohy jako známé jihomoravské vinohrady Zaječí, kterým se připisuje velikost **200** hektarů.

## ..... MOSTY NA DÁLNIČI D47

Trasa dálnice vede velmi složitým geografickým územím, kdy překonává mnoho vodotečí, údolí, cest a dva ekodukty. Není proto divu, že na osmdesáti kilometrech napočítáme **145** mostních objektů, jejichž délka bude přibližně **16 500** metrů (16,5 km). Znamená to tedy, že mosty budou tvořit asi **20 %** z celkové délky dálnice. Mosty poskládané za sebe by například pohodlně překonaly celé sobotínské údolí na Šumpersku, čímž by nahradily silnici I/11, která prochází Sobotínem.

## ..... ZEMNÍ PRÁČE

Sečteme-li, kolik bylo potřeba vykopat zeminy na hlavní trasu dálnice, vyjde nám číslo **8 583 844 m<sup>3</sup>**. Pro představu je to tolik zeminy, kolik by vydalo vykopání přibližně **72 000** standardních zahradních bazénů. Sečteme-li, kolik zeminy naopak bylo použito na násypy hlavní trasy dálnice, dostaneme se k číslu **12 172 372 m<sup>3</sup>**. Tolik zeminy by bohatě stačilo například na zavezení Brněnské vodní nádrže a ještě by zbylo na pořádnou hromadu navrch.

## ..... MIMOÚROVNŮVÉ KŘIŽOVATKY

Na trase dálnice D47 napočítáme celkem **14** mimoúrovňových křižovatek. Co je ovšem zajímavější, je délka jejich větví, která je vyjádřena **27 978** metry (cca 28 km). Jen z délky vozovek, které budou tvořit připojení silnic nižších tříd na D47, by se také dala postavit například nová silnice z Ostravy do Frýdku-Místku.

## ..... PROTIHLUKOVÉ STĚNY

K maximální eliminaci hluku z provozu na dálnici D47 bylo postaveno celkem **55** protihlukových stěn, jejichž délka dosahuje úctyhodných **35 748** metrů (cca 36 km), pokud bychom je poskládali za sebe. Pro lepší představu pak lze spočítat, že stěny by takto lemovaly asi 44 % jednoho jízdního směru D47.

## ..... PŘELOŽKY OSTATNÍCH KOMUNIKACÍ

V rámci výstavby dálnice D47 bylo přeloženo či upraveno přibližně **100** silnic nižších tříd. Délka těchto přeložek opravdu není zanedbatelná, protože představuje **64 478** metrů (cca 64,5 km). Vyvolané přeložky a úpravy ostatních silnic by v tomto případě vystačily klidně na nové silniční spojení mezi Karvinou a Opavou.

## ..... PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Stavbou dálnice D47 bylo a bude vyvoláno téměř **500** přeložek inženýrských sítí.

## ..... CENA STAVBY

Celková výše stavebních nákladů dálnice D47 je kolem **33 800 000 000** korun bez DPH. Znamená to tedy, že jeden kilometr dálnice byl průměrně postaven za **421 600 000** korun bez DPH, včetně všech vyvolaných přeložek inženýrských sítí a komunikací nižších tříd.





## TRASA DÁLNIČE D47

Dálnice D47 prochází relativně úzkým územím zleva ohraničeným Oderskými vrchy a zprava řekou Bečvou, dále řekou Odrou s CHKO Poodří. Území je charakteristické jako urbanizovaná pahorkatina s údolím s drobnými vodními toky stékajícími z Oderských vrchů do Bečvy a především Odry.

Osídlení je tvořeno typickou slezskou zástavbou rozkládající se podél vodních toků, od úpatí Oderských vrchů až po hranice CHKO Poodří, tedy příčně k trase dálnice. Po průchodu Ostravou a nivou řeky Odry s jejím dvojnásobným překonáním směřuje dálnice mezi částmi Starý a Nový Bohumín na česko-polské státní hranice, kde končí napojením na polskou dálnici A1.

Z geologického hlediska jde o velmi složité území. V první polovině trasy se jedná především o kvartérní sedimenty s neogenními jíly v hlubších polohách. Inženýrsko-geologické poměry jsou komplikovány nepravidelným výskytem podzemní vody. V Ostravě jde o průchod přes poddolované území s doznívajícími poklesy s velkým nebezpečím výronu důlních plynů. Území Moravské brány je velmi významný koridor dopravních cest: silnice 1/47, železniční koridor, výhledově koridor vysokorychlostní železnice a vodní cesta Dunaj–Odra–Labe. Dále koridor významných neregionálních inženýrských sítí: především tranzitní plynovod (DN 700), VVTL (DN 500, 400) a VTL plynovody, oblastní vodovod (DN 500) a nadzemní vedení VVN,

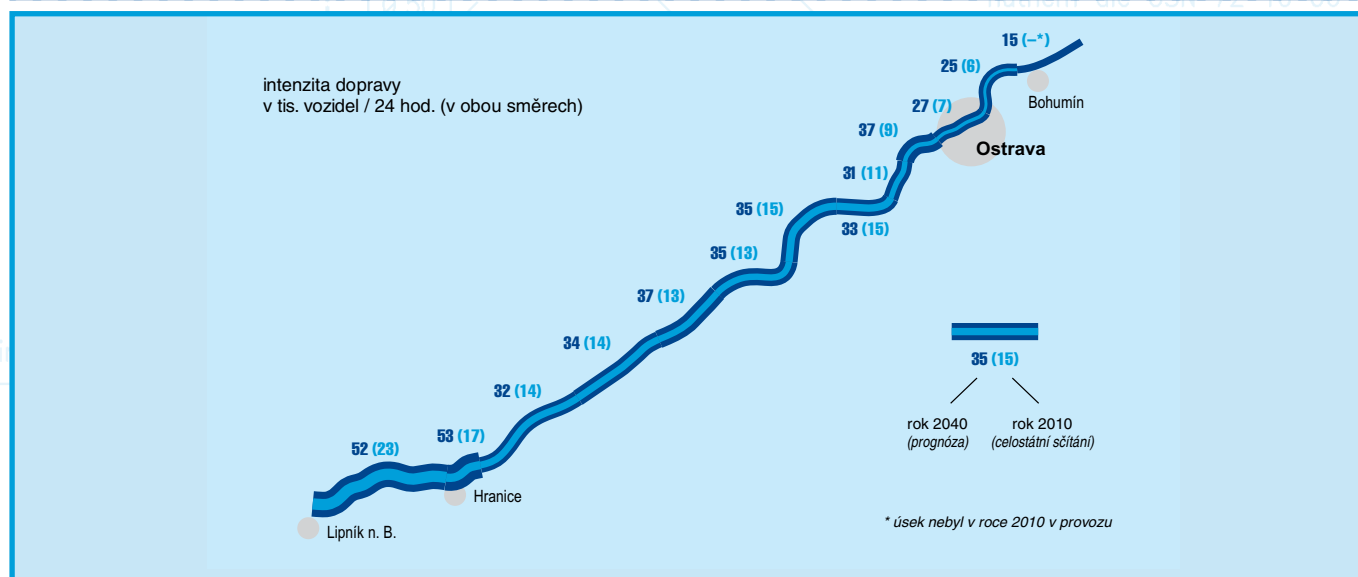
(100 kV). Všechny tyto koridory jsou v souběhu a jejich vykřížení s dálnicí je technicky náročné.

Je logické, aby národní dálniční tah spojující tři největší města země (Praha, Brno, Ostrava) nesl označení D1. Vzhledem k historickému vývoji byly trasy D1 i D47 změněny, ale tím vzniklý souvislý dálniční tah by měl mít pouze jedno označení. Proto je projekt dálnice D47 systematicky od uvádění jednotlivých úseků do provozu označován jako dálnice D1. Ta bude nakonec mezi Prahou a polskou A1 dosahovat délky 377 km.

**Trasa dálnice byla navržena jako jediný možný kompromis všech požadavků a podmínek v daném území, a to zejména:**

- Minimální narušení zástavby a maximální oddálení trasy od zástavby a její vedení v zářezech (maximální odhlučnění)
- Respektování požadavků ochrany životního prostředí, křížení s významnými krajinnými prvky, migrace zvěře (ekodukty, zvětšený rozsah mostních objektů)
- Technické parametry (kategorie dálnice a její návrhové prvky)
- Obslužnost území

## PROGNÓZA INTENZIT DOPRAVY





# FOTOGALERIE

## LETECKÉ SNÍMKY DÁLNIČE D47 Z VÝSTAVBY A PROVOZU



Mimourovňová křižovatka Lipník n. B. – začátek D47



Trasa dálnice s podjezdem polní cesty u obce Podhoří



Výstavba estakády přes údolí říčky Luhy



Ekodukt na stavbě 4705 u Suchdola nad Odrou

## POSLEDNÍ ZPROVOZNĚNÝ ÚSEK DÁLNIČE MEZI BOHUMÍNEM A HRANICÍ DO POLSKA



LIPNÍK NAD BEČVOU

OSTRAVA

BOHUMÍN



## ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Informační publikace o projektu D47 byla připravena z podkladů zpracovatelů projektových dokumentací jednotlivých staveb a z archivních materiálů Ředitelství silnic a dálnic ČR v listopadu 2009.

**Poslední aktualizace: březen 2013**

**Publikaci vydalo:**  
**Ředitelství silnic a dálnic ČR**  
**Čerčanská 12, 140 00 Praha 4**

**Šéfredaktor:** Štěpán Sedláček

**Mapové podklady:** ŘSD

**Zpracování map:** Petr Pokorný

**Geografická data poskytl:** VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008

**Fotografie:** Zbyněk Kravciv a ŘSD

**Konzultace ŘSD:** Jan Hoření, Pavel Kremitovský

**Pozn.:** Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

13.25

3.75

2.50

JÍZDNÍ PRUH

0.25



š=0.125m

beton C25/30-3b



Ministerstvo dopravy



STÁTNI FOND DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY



Vodící proužek  
š=0.25m

p%



p% (min. 3%)

ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa