



OPD

Lépe se vám pojede

Historie a rozvoj dopravy na Kroměřížsku



CO JE TO OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA?



Operační program Doprava (OPD) je finanční nástroj pro čerpání prostředků z fondů Evropské unie určených na rozvoj dopravní infrastruktury v České republice. OPD je pro programové období 2007–2013 v rámci celé ČR největším operačním programem. Jeho celková alokace je 5,774 miliardy EUR, což je přibližně 22 % ze všech prostředků určených ČR z fondů EU pro toto období. OPD je financován ze dvou evropských zdrojů, a to z Fondu soudržnosti a z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Ministerstvo dopravy vykonává pro OPD funkci tzv. Řídícího orgánu, který má celkovou odpovědnost za realizaci programu. Do realizace OPD je v roli Zprostředkujícího subjektu zapojen i Státní fond dopravní infrastruktury

(SFDI), který pro většinu projektů zajišťuje faktické uvolňování finančních prostředků.

Konkrétně je z OPD podporována především výstavba a modernizace dopravní infrastruktury ve vlastnictví České republiky. Většina prostředků programu (až 65 %) je směřována na podporu infrastruktury na železniční a silniční síti na tzv. trans-evropské dopravní síti (TEN-T). OPD je dále zaměřen i na podporu infrastruktury na sítích mimo TEN-T a také na podporu městské hromadné dopravy v Praze, multimodální dopravu, infrastrukturu pro vnitrozemskou plavbu a rozvoj inteligentních dopravních systémů.

Více informací o Operačním programu Doprava je k dispozici na www.OPD.cz

HISTORIE DOPRAVY NA KROMĚŘÍŽSKU

Jantarová stezka

Jantarová stezka spojovala již dlouho před naším letopočtem sever Evropy (pobřeží Baltu – ústí Visly), přes Moravskou bránu a Carnuntum (u Vídně), s jihem (severní Itálie, Řecko a dále Egypt). Označení této prastaré obchodní trasy vzniklo podle jantaru, který byl kdysi nejdůležitějším přepravovaným zbožím. Baltský jantar se dostával na jih prokazatelně od eneolitu do raného středověku.

Tato stezka, o které se zmiňují např. Tacitus a Plinius Starší, vycházela ze severoitalské Aquileie, která byla střediskem obchodu s jantarem, podél východní strany Alp vedla k Dunaji, pokračovala patrně po levém břehu Moravy (tedy přes Kroměřížsko) a dále Moravskou bránou do Slezska a na sever přes Kalicz a Toruň k Baltskému moři. Tento intenzivní dálkový obchod, kdy byl ze severu dopravo-

ván především jantar a z jihu luxusní výrobky středomořských dílen (např. bronzové a skleněné nádoby), byl nepochybně jedním z důvodů vzniku a rozkvětu především moravských oppid, která byla jeho nejdůležitějšími středisky v této oblasti.

Zemské stezky

Základem dopravní sítě přelomu 12. a 13. století se staly staré, již ustálené dálkové cesty procházející naším územím (některé byly původem ještě keltské). K nim pak přibližně od počátku 9. století přibývala další síť cest, která postupně houstla tak, jak to vyžadovalo rostoucí osídlení – zejména potřeba kolonizace. Na sklonku raného středověku byla tato síť již relativně hustá, ale zároveň vyvstala potřeba spojit tuto vnitřní dopravní síť s cestami v sousedních zemích, a proto vzrostl i počet tzv. ➡



zemských stezek. Zemské stezky byly hlavně dálkové spoje vedoucí ze sousedních zemí přes tzv. zemské brány do vnitrozemí, navazující na vnitřní dopravní síť a směřující zpravidla k hlavním správním a komunikačním centrům. Hlavním komunikačním centrem v Čechách byla Praha, na Moravě bylo podobných komunikačních center více (Brno, Olomouc a Znojmo).

Stavba a údržba sítě dálkových cest se v raném feudalismu stala zemskou povinností. Protože stavba i údržba těchto komunikací byla náročnou a ne zrovna levnou záležitostí, vybírala se kromě hraničních cel také různá mýta a další poplatky z přechodu a užívání cest, mostů, brodů a hatí. Nejstarší cesty měly zpravidla jen podobu vyježděných a udupaných pruhů země.

Pro Kroměřížsko byla klíčová tzv. Olomoucká stezka, která vedla z Olomouce na jižní Slovensko a dále do Uher – ležela na ní mimo jiné Kroměříž, Uherské Hradiště, Myjava a Ostřihom.

Historie napojení Kroměřížska na dálniční síť

Počátek výstavby dálnic u nás je v obecném povědomí často spojován s obdobím konce šedesátých let minulého století. Ve skutečnosti se na našem území započalo se stavbou dálnic už před druhou světovou válkou.

Myšlenky stavby dálkové silnice spojující naši republiku od západu na východ se v konkrétní podobě objevily v roce 1935. Příslušné státní úřady se k nim však stavěly záporně.

Významný impuls pro oživení myšlenky silniční magistrály přišel od J. A. Bati, který v roce 1937 navrhl vybudování moderních a kapacitních dopravních sítí s využitím všech druhů dopravy. Silniční páteří státu s mimořádně protáhlým tvarem se měla stát dálková silnice „Cheb – Velký Bočkov“. J. A. Baťa dokonce nechal vlastním nákladem vypracovat podrobný projekt moravské části magistrály. Tento projekt byl schválen Ministerstvem veřejných prací i Ministerstvem národní obrany.

Po Mnichovské dohodě se narychlo musely

změnit plány na výstavbu silniční sítě. Zemský úřad v Praze vypracoval v rekordním čase dvanácti dnů zcela nové vedení magistrály Praha – Jihlava a okruhu kolem Prahy. Dne 5. listopadu 1938 je rozhodnuto o vypracování generálního projektu i detailních projektů magistrály na trase Praha – Jihlava – Brno – Zlín – slovenská hranice a 19. listopadu 1938 podepisují zástupci vlád Německa a Československa dohodu o stavbě „německé autostrády“ z Breslau (dnešní Wrocław) přes naše území do Vídně. S naší magistrálou se má křížit u Brna. Dne 23. prosince 1938 je úředně zaveden název „dálnice“. Dne 13. ledna 1939 schvaluje vláda úřední návrh trasy dálnice Praha – Jihlava – Brno – slovenská hranice, zároveň dává souhlas k přípravným pracím, které jsou brzy nato skutečně zahájeny v úseku Chodov u Prahy – Humpolec a v úseku Zástřížly na Kroměřížsku – Lužná na Vsetínsku.

Po vzniku protektorátu mají být české dálnice začleněny do německé sítě, což především znamená zpřísnění požadavků na parametry dálnic. Také se začalo jezdit vpravo. Dne 11. dubna 1939 je zahájena stavba dálnice Breslau – Wien v délce 83,5 km, z toho asi 76 km na území protektorátu. 2. května 1939 je na třetím kilometru budoucí trasy u Průhonic slavnostně zahájena stavba dálnice. V srpnu 1939 jsou stavební práce v plném proudu na sedmi stavebních dílech trasy Praha – Jihlava a na jednom dílu trasy Zástřížly – slovenská hranice. Z technického hlediska je zajímavé, že se tehdy plánovalo soustředit služby pro silniční vozidla do tzv. zásobišť (obdoba dnešních plně vybavených velkých odpočívadel), která měla být součástí nájezdů na dálnici. V červnu 1940 se začíná přepracovávat trasa Zástřížly – slovenská hranice ve snaze přijatelným způsobem vyřešit sestup dálnice z Chřibů do údolí řeky Moravy. V říjnu se již začíná rysovat zemní těleso dálnice v místě křížení se silnicí Kyjov – Kroměříž.

1. srpna 1941 přichází zákaz staveb. Na území protektorátu Čechy a Morava je v té době ve stavbě 153 km dálnic, z toho 77 km české dálnice Praha – Brno – slovenská hranice. Dne

11. srpna 1941 je vydána výjimka ze zákazu stavebních prací, avšak jedná se spíše o nutné dokončování rozestavěných staveb, aby nedošlo k jejich znehodnocení. Na Moravě v Chřibech mají naopak ve všech třech rozestavěných úsecích probíhat práce v plném rozsahu i nadále. Stavební práce v roce 1942 probíhají jen v nepatrném rozsahu, 7. července končí úplně.

Po návratu z exilu vydává prezident Beneš 1. října 1945 dekret, ve kterém se mimo jiné nařizuje dostavba dálnice Praha – Brno – slovenská hranice. Obnovené práce jsou však roku 1949 zastaveny. Dne 19. prosince 1950 je zrušeno Ministerstvo techniky a s dostavbou dálnice se už nepočítá.

Koncem padesátých let minulého století začala intenzita silničního provozu narůstat a brzy převýšila úroveň z doby těsně před válkou. V roce 1963 byla vymezena vybraná silniční síť určená k přednostní modernizaci a zároveň byl stanoven tvar a rozsah dálniční sítě. V roce 1967 byla

zahájena výstavba dálnice D1 Praha – Brno a k jejímu dokončení došlo v roce 1980.

V září 2009 bylo zprovozněním posledního chybějícího úseku Vrchoslavice – Kojetín dokončeno dálniční spojení Praha – Kroměříž. Výstavba úseku o délce 3 km Kroměříž–západ – Kroměříž–východ, zakončeného na obou stranách mimoúrovňovou křižovatkou, byla zahájena v únoru 2005. Trasa dálnice je zde vedena svojí jednou polovinou po bývalém silničním obchvatu města Kroměříže.

Vývoj napojení Kroměřížska na železniční síť

Rozvoj železnice započal koncem druhé poloviny devatenáctého století a ani tehdejší Rakousko nezůstávalo pozadu. První parostrojní drahou na našem území byla Severní dráha císaře Ferdinanda (K.F.N.B.), která směřovala z Vídně přes Moravu do Haliče a po jejíž větví Vídeň – Břeclav – Brno přijel první ➡



parní vlak roku 1839. V následujících padesáti letech došlo k výstavbě hlavních železničních tratí, konkrétně v trasách Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné s odbočkami Přerov – Olomouc a Ostrava – Opava (Severní dráha císaře Ferdinanda), Olomouc – Česká Třebová – Pardubice – Praha (Severní státní dráha), Brno – Česká Třebová (Severní dráha císaře Ferdinanda) a Praha – Ústí nad Labem – Děčín (Severní státní dráha). Léta 1851–1880 jsou ve znamení bouřlivého rozvoje železničních tratí. Ve většině případů docházelo k výstavbě soukromým kapitálem, prvotním účelem byla přeprava nákladu, zejména uhlí z dolů k průmyslovým podnikům. Stejně tak sloužila železnice i pro opačné přepravní proudy, tj. zajištění odbytu hotových výrobků z průmyslových podniků k zákazníkům. Na přelomu třetí a čtvrté čtvrtiny 19. století byla v zásadě dokončena síť hlavních železničních tratí tak, jak je známe dnes.

Přesto velké množství regionálních průmyslových a kulturních center v Čechách a na Moravě zůstávalo bez napojení na tehdy nejkapacitnější, nejrychlejší a nejspolehlivější druh dopravy – železnici. Tento fakt představoval, zejména pro rozvoj průmyslu, výrazné znevýhodnění, z dnešního pohledu lze hovořit o oslabení jejich konkurenceschopnosti. Vzhledem k tomu, že velké železniční společnosti již nebyly ochotny budovat odbočné trati, jež by napojily zmíněné oblasti na síť hlavních železničních tratí, vznikají za účelem podpory výstavby železnic tzv. lokáلكové zákony. Ty pro novou kategorii drah, tzv. dráhy místní nebo železnice nižšího řádu, stanovovaly výrazné úlevy v trasování (menší poloměry oblouků, vyšší hodnoty sklonu), v konstrukci trati (železniční spodek a svršek) i ve vybavení železničních stanic. Výsledkem byly nižší náklady na stavbu, které společně se státní či zemskou garancí umožnily výstavbu více jak jednoho tisíce kilometrů dalších železnic. Železniční síť ČR tak byla dokončena před vypuknutím první světové války. V období Republiky československé se vybudovalo jen několik přeshraničních tratí na Slovensko, po druhé světové válce docházelo zejména k výstavbě přeložek v hně-

douhelných revírech. Poslední novostavbou železniční trati, nevyvolanou vlivy mimo železnici, byl úsek Havlíčkův Brod – Brno, zprovozněný roku 1953. Součástí vývoje železniční sítě bylo i rušení tratí, jež pozbyly svého významu. K největší vlně zastavování provozu došlo v 70. letech dvacátého století, další „rušící etapu“ je přelom 20. a 21. století.

Nedaleko Kroměříže se objevila železniční trať již v prvním období budování drah. Roku 1841 došlo k otevření úseku Staré Město – Přerov, jenž byl součástí právě první železniční společnosti na našem území, tj. Severní dráhy císaře Ferdinanda. Pro Kroměříž byl tak nejbližší železniční stanicí Hulín (vzdálenost 6,8 km). Po 28 letech se Kroměříž přiblížila další trať. Svě koleje do krajiny položila Moravskoslezská severní dráha, jež spojila Brno s Přerovem. Kroměříž nejbližší byla stanice Kojetín (vzdálenost 8,2 km). Snahy Kroměříže o vlastní železniční trať se naplnily po více jak dalších deseti letech, kdy byla otevřena železnice společnosti Kroměřížské dráhy. Ta napojila trať do Hulína Kroměříž na Ferdinandovu dráhu. O dva roky později byla dráha prodloužena do Bystřice pod Hostýnem. Roku 1881 získala Kroměříž svou druhou trať Kroměříž – Zborovice. Není bez zajímavosti, že měla původně pokračovat až do Morkovic, jež však dílem osudu byly na železnici napojeny až o téměř 30 let později trati Nezamyslice – Morkovice, postavenou svépomocí a otevřenou roku 1908. K natažení kolejí z Kroměříže do třetího směru byl učiněn první krok roku 1887. Tehdy společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda započala s budováním Dráhy moravskoslezských měst, která byla trasována mezi městy Kojetín – Valašské Meziříčí – Český Těšín – Bialsko. Pro úsek Kojetín – Kroměříž byla využita již existující Kroměřížská dráha, od níž tento úsek Ferdinandova dráha odkoupila. Roku 1888 byl zahájen provoz na poslední kroměřížské železniční trati, na úseku Kroměříž – Kojetín. Více než sto let neproběhla žádná významnější rekonstrukce železniční stanice Kroměříž, významnějších úprav se dočkala až koncem prvního desetiletí 21. století. A i trati do ní zaústěné na svou modernizaci teprve čekají.

Vývoj cestovní doby spojení Kroměříže se světem po železnici

Zajímavým kritériem při hodnocení kvality železniční dopravy je porovnání cestovní doby mezi zvolenými městy a počet spojů. Například na trase Brno – Vídeň. V době zahájení provozu roku 1839 činila pět a půl hodiny, současná cestovní doba se pohybuje okolo dvou hodin. Jízdní řády „železničního dávnověku“ nabízely obvykle jen několik párů vlaků a tento stav se neměnil ještě počátkem 20. století. Zejména na regionálních drahách sestávala obvyklá nabídka ze dvou párů spojů smíšených vlaků (nákladní vlak se zařazeným osobním vozem) a cestovní rychlost nepřevyšovala 20 km/h. První výraznější změny v koncepci jízdních řádů lze vysledovat až na přelomu 20. a 30. let dvacátého století, kdy se jednak zvyšuje nabídka, jednak dochází ke zvyšování rychlosti vlaků. V reakci na hospodářskou krizi 30. let dvacátého století a rostoucí konkurenci ze strany silniční dopravy (s níž se plně železnice nevyrovnala a se kterou bojuje dodnes) se zavádějí motorové rychlíky, které jsou provozně hospodárnější a dosahují vyšších rychlostí. Druhým lákadlem pro cestující bylo zavádění kursových (dnes tzv. přímých) vozů, které se oddělovaly v nácestných stanicích a pokračovaly na dalším vlaku do cílové stanice (některé vlaky po 2. světové válce sestávaly až ze čtyř skupin vozů s různými cílovými stanicemi). Po druhé světové válce, mj. i v souvislosti s rostoucím pravidelným dojížděním za prací, se upravuje

koncepce jízdních řádů, především se zvyšuje počet osobních vlaků a částečně i vlaků dálkových. Lze vysledovat, že podoba jízdních řádů od 70. let do počátku 90. let dvacátého století je v podstatě neměnná. Vyššímu rozvoji osobní dopravy ale bránilo přetížení hlavních železničních tratí dopravou nákladní. Posledních 15 let probíhají změny, pro které jsou charakteristickými znaky: vyšší hustota spojů v denní době, omezení nočních a brzkých ranních spojů, vytváření linek dálkové dopravy, omezování přímých vozů (dělení vlaků v nácestných stanicích), intervalová doprava a silná příměstská doprava v okolí velkých aglomerací.

Tabulka 1. uvádí dva pohledy porovnání jízdních řádů. Je zde uvedena celková cestovní doba na třech zvolených relacích, kdy je uvedeno vždy to nejrychlejší spojení z konkrétního jízdního řádu. Na regionální dráze Kroměříž – Zborovice bylo kratších cestovních dob dosaženo motorizací a odstraněním manipulace s nákladními vozy v nácestných nákladních stanicích, rameno Praha – Olomouc jednoznačně ukazuje na opodstatněnost a význam investic do železniční infrastruktury. Modernizace I. koridoru zde umožnila snížení cestovní doby až o jednu třetinu. Tabulka 2. uvádí počet přímých spojů na dvou zvolených relacích. Obě tabulky názorně ukazují, že přestože na některých tratích došlo k zastavení provozu a některá, léty zažitá přímá spojení byla zrušena, je v současnosti jízdní řád po stránce nabídky i cestovních dob kvalitnější, než býval před dvaceti a více lety.

Tabulka 1. – Porovnání cestovní doby

	1931/32	1969/70	1995/96	2009/10
Praha – Olomouc	3 h 00 min.	2 h 52 min.	2 h 52 min.	2 h 07 min.
Brno – Kroměříž (přestup Kojetín)	1 h 41 min.	2 h 08 min.	1 h 20 min.	1 h 22 min.
Kroměříž – Zborovice	0 h 42 min.	0 h 39 min.	0 h 25 min.	0 h 25 min.

Tabulka 2. – Porovnání četnosti spojů (počet vlaků v pracovní den)

	1931/32	1969/70	1995/96	2009/10
Praha – Olomouc	5	14	17	36
Kroměříž – Zborovice	4	8	9	8

DOPRAVNÍ PROJEKTY REALIZOVANÉ V RÁMCI OPD NA KROMĚŘÍŽSKU

Operační program Doprava umožňuje realizaci dopravních projektů ve všech regionech České republiky, tedy i v okolí Kroměříže. Svědčí o tom i následujících pět příkladů staveb, které významně přispívají ke zlepšení dopravní dostupnosti Kroměříže a jejího okolí.



Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín

Vzhledem k poloze Kroměříže jsme do této publikace zařadili projekty hned ze tří krajů: Zlínského, Jihomoravského a Olomouckého.

U tří byla příjemcem dotace Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a jde tedy o projekty z oblasti železniční dopravy. U zbývajících dvou projektů, týkajících se silničních staveb, je příjemcem Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín

Tento projekt, byť regionálního významu, se právem dostal na seznam projektů navržených ke spolufinancování v rámci OPD. Jako v ostatních případech prioritní osy 3, tedy trasy mimo síť TEN-T, se usilovalo o zlepšení železniční infrastruktury a zvýšení dopravní dostupnosti daného regionu.



Rekonstrukce koleje Nezamyslice – Pivín

Cílem bylo odstranění nevyhovujícího technického stavu jednokolejné elektrizované trati, a to jak dožité konstrukce železničního svršku (kolejnice, upevnění, pražce a kolejové lože), tak nízké únosnosti železničního spodku (ta se mimo jiné projevovala nestabilní polohou koleje). Projekt také připravil trať na zvýšení rychlosti.

Rekonstrukce koleje proběhla na jednokolejné elektrizované železniční trati Nezamyslice – Olomouc v traťovém úseku délky 2,7 km ze železniční stanice Nezamyslice do stanice Pivín. Během rekonstrukce byla provedena sanace železničního spodku, zajištěno nové pražcové podloží, došlo k odvodnění pomocí trativodů a svedení vod do zpevněného příkopu. Železniční svršek byl vytvořen bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s pružným upevněním a kolejnicové pásy byly svařeny do bezстыkové koleje.

Součástí stavby byla také rekonstrukce mostu na km 68,0 a dvou propustků. V rámci rekonstrukce zabezpečovacího zařízení byla položena nová kabelizace a provedena změna způsobu zabezpečení přejezdu v km 67,4. V daném úseku stavby byla provedena rekonstrukce trakčního vedení včetně ukolejnění.

Stavba byla zahájena 13. 10. 2007 a dokončena 31. 5. 2008. Příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti prostřednictvím OPD činí 40 772 704 Kč. Příjemcem podpory je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Rekonstrukce železniční stanice Nesovice, 1. část

Stavba, nacházející se v Jihomoravském kraji v okrese Vyškov, byla realizována za podpory EU prostřednictvím OPD v rámci prio- ➔

ritní osy 3 – Modernizace železniční sítě mimo TEN-T.

Zahájena byla v září 2007 a za necelý rok, v červenci 2008, byla dokončena.

Příspěvek EU z Fondu soudržnosti činí 63 448 231 korun. Příjemcem podpory je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

V rámci posílení integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje v úseku Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou proběhla první část rekonstrukce železniční stanice Nesovice. Hlavním důvodem rekonstrukce této železniční stanice byl velmi špatný stav celého kolejiště, zastaralé zabezpečovací zařízení a příprava na zvýšení rychlosti vlaků.

První fáze této rekonstrukce, projekt „Rekonstrukce žst. Nesovice, 1. část“, se soustředila na úpravu železničního svršku i spodku,



Rekonstrukce žst. Nesovice, 1. část

zajištění přestavby bučovického zhlaví, rekonstrukci stávající kolejové spojky a výhybek. Před rekonstrukcí byl železniční svršek (výhybky a navazující úseky kolejí) umístěn na dřevěných pražcích z roku 1971. Konstruktivní prvky výhybek již přesáhly svou životnost a rovněž upevnění kolejnic bylo problematické, kolejové lože bylo znečištěné, a neodvádělo tudíž z koleje dešťovou vodu. Také železniční spodek byl



Rekonstrukce žst. Nesovice, 1. část



Rekonstrukce žst. Nesovice, 1. část

nepropustný, namrzavý a nebyl odvodněný. To způsobovalo rychlý rozpad geometrické polohy koleje a vyžadovalo značné náklady na údržbu kolejí v provozuschopném stavu.

Železniční stanice Nesovice byla vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie z roku 1939, rekonstruovaným v roce 1977 a doplněným v roce 1999 na bučovickém zhlaví světelnými návěstidly.

Součástí nového staničního zabezpečovacího zařízení je nyní elektronické stavědlo s počítači náprav a elektromotorickými přestavíky. Vnitřní část nového staničního zabezpečovacího zařízení je ve výpravní budově.

Kvůli změně dispozic řešení bylo vybudováno nové venkovní osvětlení, elektrické rozvody a také nová sloupová trafostanice.

Druhou částí rekonstrukce kolejíště by měl být mimo jiné odstraněn letitý problém s úrovněným železničním přejezdem ve zhlaví směrem na Nemočice. Toto bude však úkol pro další

spolufinancovaný projekt v rámci OPD, Rekonstrukce žst. Nesovice, 2. část.

Modernizace železniční stanice Kroměříž

Jde o projekt pro Kroměříž mimořádně důležitý, neboť „hanácké Atény“ jsou jednou z nejvýznamnějších turistických destinací celé ➔



Modernizace žst. Kroměříž



Modernizace žst. Kroměříž

České republiky a velká část návštěvníků přijíždí i po železnici. Železniční stanice je tak pro ně skutečnou branou do města.

Hlavním cílem stavby „Modernizace žst. Kroměříž“ bylo uvést stanici do řádného technického stavu, zvýšit bezpečnost železniční dopravy a komfort pro cestující a zajistit dodržení hygienických limitů emisí hluku. Bylo také zlepšeno pracovní prostředí a zázemí pracovníků ve výpravní budově. Část prací byla věnována i opatřením na minimalizaci posunů v blízkosti úrovnňového přejezdu vysoce frekventované čtyřpruhové komunikace (ul. Hulínská), což vedlo ke snížení četnosti jeho uzavírání a tvoření kolon na přjezdu do centra Kroměříže.

V rámci modernizace žst. Kroměříž byly realizovány práce na rekonstrukci kompletního kolejíště v železniční stanici Kroměříž, včetně vybudování nového poloostrovního nástupiště s informačním zařízením, osvětlením a přístřešky, bylo zde také rekonstruováno želez-

niční sdělovací a zabezpečovací zařízení a vybudována protihluková stěna. Výsledkem stavby je moderní bezbariérové nádraží evropské úrovně, umožňující pohodlný nástup a výstup cestujících do a z vlaků.



Modernizace žst. Kroměříž

Stavba byla zahájena 19. 5. 2008 a dokončena 31. 8. 2009, přičemž příspěvek EU z Fondu soudržnosti činí 300 922 159 Kč. Příjemcem podpory je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

D1, stavba 0135 Kroměříž – Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka–Hulín

Tento mimořádně důležitý projekt je výjimečný i tím, že zahrnuje dvě samostatné stavby.

Trasa dálnice D1 v úseku Kroměříž východ – Říkovice je součástí budované sítě dálnic a rychlostních silnic České republiky, která tvoří základní dopravní kostru čtyřpruhových komunikací. Stavba 0135 je jednou ze souboru staveb v úseku Vyškov – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou a současně navazuje na stavbu 5503, která je součástí souboru staveb rychlostní silnice R55 Olomouc – Břeclav.

Nejprve ke stavbě 0135. Hlavní trasa má délku 11,3 km, část rychlostní komunikace R55 má délku 2,8 km. Jsou zde budovány 3 mimoúrovňové křižovatky a také 21 mostů (z toho 10 na hlavní trase, 8 přes hlavní trasu). Oba úseky stavby 0135, tedy D1 i R55, jsou navrženy jako čtyřpruhové směrově dělené komunikace. Jsou v převážné části stavby vedeny v násypu výšky asi 3 metry nad stávajícím terénem, s výjimkou křížení s železnicí, kde výška násypu dosahuje až 9 metrů nad terénem.

Stavba R55 navazuje na severovýchodní obchvat Otrokovice, který je v provozu od roku 2006. Severní část stavby je spojena s úsekem stavěným v rámci stavby 0135.

Délka stavěné rychlostní komunikace je 10,8 km a zahrnuje také 11 mostních objektů.

Obě součásti tohoto projektu se začaly stavět v červenci 2008 a předpokládaný termín dokončení a uvedení do provozu je konec února 2012.



D1, stavba 0135 Kroměříž–Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka–Hulín



D1, stavba 0135 Kroměříž–Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka–Hulín

Projekt byl schválen v rámci prioritní osy 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T. Příspěvek EU z Fondu soudržnosti představuje částku převyšující 6,8 miliardy Kč. Příjemcem podpory je v tomto případě Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Silnice I/49 Zlín – Malenovice, II. etapa

Tento projekt ocení obyvatelé regionu zejména při cestách do krajského města, neboť uve-

dená stavba řeší dlouholetý problém nedostatečné dopravní kapacity hlavní příjezdové komunikace do Zlína od Otrokovic. Realizací tohoto projektu byla proto stávající komunikace rozšířena a přebudována na směrově nerozdělenou čtyřpruhovou komunikaci o délce 1744 metrů. Současně byla v rámci této stavby vybudována i přeložka železniční trati v délce 710 m. Bylo zde také vybudováno 5 křižovatek řízených světelným signalizačním zařízením a 4 mostní objekty. Byla také instalována meteostanice, sčítače dopravy a vážní systém. Stavba si též vyžádala rozsáhlé přeložky inženýrských sítí.



Silnice I/49 Zlín – Malenovice, II. etapa

Dokončením stavby byla zvýšena rychlost silniční dopravy v daném úseku, ale také její bezpečnost.

Projekt byl schválen v rámci prioritní osy 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T.

Stavba byla zahájena v srpnu 2005 a ukončena o tři roky později, v září 2008.

Příspěvek EU z Evropského fondu pro regionální rozvoj činí 271 295 813 Kč.

Příjemcem podpory je Ředitelství silnic a dálnic ČR.



Silnice I/49 Zlín – Malenovice, II. etapa



Projekty OPD na Kroměřížsku

