

Projekt výstavby rychlostní komunikace Vsetín - Valašské Meziříčí

Eliška Čenková

Diplomová práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Eliška ČENKOVÁ**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Projekt výstavby rychlostní komunikace
Vsetín – Valašské Meziříčí**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Popište historii projektu výstavby rychlostní komunikace Vsetín – Valašské Meziříčí, dotčenou oblast a přibližte význam slova projekt.

II. Praktická část

- Charakterizujte projekt samotné výstavby rychlostní komunikace Vsetín – Valašské Meziříčí.
- Popište komplikace spojené s projektem výstavby rychlostní komunikace Vsetín – Valašské Meziříčí.
- Zhodnoťte přínosy výstavby rychlostní komunikace Vsetín – Valašské Meziříčí.

Závěr

Rozsah práce: **cca 70**
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

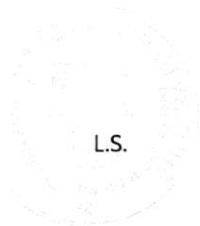
Seznam odborné literatury:

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. *Teorie regionálního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 212 s. ISBN 80-246-0384-5.
[2] HITTMÁR, Š. a kol. *Manažment v dopravě*. 1. vyd. Žilina: ŽU – EDIS, 2001. ISBN 80-7100-784-6.
[3] KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha: LINDE, 2007. 366 s. ISBN 978-80-7338--057-1.
[4] PEKOVÁ, J. *Veřejné finance*. 2. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2002. 450 s. ISBN 80-86395-19-7.
[5] ŘÍHA, J. *Hodnocení vlivu investic na životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Academia, 1995. ISBN 80-200-0242-1.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Josef Kubík, CSc.**
Ústav managementu a marketingu
Datum zadání diplomové práce: **29. března 2010**
Termín odevzdání diplomové práce: **3. května 2010**

Ve Zlíně dne 29. března 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



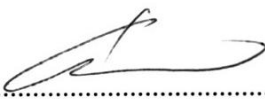
prof. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně 3. 5. 2010

.....


1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě

pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Ať už jsme či nejsme cestovatelé, silnice využíváme všichni. Při cestě do práce, za rodinou, přáteli, za zábavou... A právě silnice se staly mnoha našim blízkým osudnými. Aby tomu tak nebylo, snažíme se stavět silnice bezpečnější. Jednou z takových má být i nová silnice I/57 Vsetín – Valašské Meziříčí. Vyhaslo zde mnoho životů.

I tuto silnici, stejně jako všechny ostatní stavby provází mnoho komplikací, nejasností, zajímavostí či svízeli. To jsou hlavní body, kterým jsem svou práci věnovala. Tomu, co nás po cestě do práce vůbec nezajímá, když jedeme po nové a bezpečné cestě.

Klíčová slova:

Silnice I/57, vyvlastnění, EIA, dopravní nehody, mimoúrovňové křížení

ABSTRACT

Whether or not we are explorers, we use all the roads. On my way to work, for family, friends, for fun ... And now many roads have become our close fatal. To do so was not trying to build safer roads. One such is to be a new road I/57 Vsetin - Valasske Mezirici. Extinct many lives here.

And this road, just like any other building approach, complications, confusion, nuisance or attractions. These are the main points for my job pay. What us the way to work do not care if we go after new and safe way.

Keywords:

Road I/57, expropriation, EIA, traffic accidents, grade-separated crossings

Čestné prohlášení, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická, nahraná do IS/STAG jsou totožné ve znění:

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 HISTORICKÝ VÝVOJ VÝSTAVBY SILNICE I/57	12
1.1 CO JE PROJEKT.....	12
1.2 POPIS DOTČENÉ OBLASTI	14
1.3 HISTORIE PROJEKTU.....	15
1.4 ČLENĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	17
1.5 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A EIA.....	19
1.6 POZEMKY	24
1.6.1 Výkupy pozemků	25
1.6.2 Vyvlastnění.....	26
1.7 FINANCOVÁNÍ.....	29
1.8 SHRNUÍ POZNATKŮ Z TEORETICKÉ ČÁSTI	30
II PRAKTICKÁ ČÁST	31
2 POPIS VÝSTAVBY SILNICE	32
2.1 POPIS VÝSTAVBY SILNICE I/57	32
2.2 PŘED ZAHÁJENÍM STAVBY	34
2.2.1 Výkupy pozemků	35
2.2.2 Vyvlastnění pozemků.....	36
2.3 ÚSEKY VÝSTAVBY	38
2.3.1 Semetín - Bystříčka	39
2.3.2 Bystříčka – Jarcová	41
2.3.3 Obchvat Valašského Meziříčí	42
2.3.4 Navazující úseky	43
2.4 FINANCOVÁNÍ.....	46
2.5 REALIZACE	47
2.5.1 Data o stavbě	51
2.6 SLAVNOSTNÍ UVEDENÍ DO PROVOZU	53
2.7 SHRNUÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	54
3 KOMPLIKACE SPOJENÉ S PROJEKTEM	55
3.1 OBČANSKÉ SDRUŽENÍ JADERNICE.....	55
3.2 POZEMKY EMA ROUSOVÁ	61
3.3 LÁVKA	63
3.4 LADOŇKA DVOULISTÁ	64
4 DOPRAVNÍ NEHODY NA SILNICI I/57	66

4.1	HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ZLÍNSKÉHO KRAJE	67
4.2	POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	68
4.3	TÝDENÍK JALOVEC INFORMUJE O NEHODÁCH	70
5	ING. KUDLÍK A JEHO VZTAH K I/57.....	75
6	FIRMY BEZPROSTŘEDNĚ DOTČENÉ VÝSTAVBOU	77
7	PRŮMYSLOVÁ ZÓNA VSETÍN BOBRKY.....	81
8	ZHODNOCENÍ PŘÍNOSŮ SILNICE I/57	84
	ZÁVĚR	87
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	88
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	91
	SEZNAM OBRÁZKŮ	92
	SEZNAM TABULEK.....	93
	SEZNAM PŘÍLOH.....	94

ÚVOD

Všechny cesty vedou do Říma. Tak praví staré germánské přísloví. Pokud by však všechny cesty byly jako silnice na Valašsku, do Říma bychom se dostali všichni pozdě, pokud vůbec.

Cílem mé diplomové práce je podat informace o situaci kolem silnice I/57, pro Valašsko nejvýznamnější a nejdůležitější stavbou. Silnice, která je součástí našich životů, mnohdy i osudem.

Abychom jsme se dostali ve zdraví do svých domovů, stavíme silnice bezpečnější. Jednou z nich je i výstavba silnice 1. třídy I/57, mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím. Velmi diskutovaná a přes 40 let toužebně očekávaná silnice o celkové plánované délce cca 20 km je na jedné straně obrovským přínosem pro náš region a na straně druhé trnem v oku ochránců přírody. Trpělivost, odhodlanost a obětavost, se kterou se lidé ze Vsetínské radnice pouští do boje o každou korunu, kterou se jim podaří pro stavbu této silnice získat je utlučena a zadupána do země mnohdy banálními a nesmyslnými kroky, které proti této stavbě podnikají, místní aktivisté. V našem případě naštěstí vyhrává zdravý rozum a touha po bezpečné cestě domů.

Mým hlavním cílem je, nasednout do auta a dojet ve zdraví do práce, k rodičům, k babičce, domů. To je hlavní důvod, proč jsem si vybrala jako téma své diplomové práce stavbu silnice I/57. Jedná se o silnici, která se mne a mých blízkých dotýká nejvíce. Proto chci touto prací poukázat na to, jak moc bezpečnou silnici potřebujeme, a že se nejedná jen o rozmar hloupých Valachů, ale o jejich životy.

Tuto práci píší s přáním, aby se dostala do rukou někoho se srdcem, někoho, komu naše životy nebudou lhostejné. Ano, situace s naším státním rozpočtem je velice složitá, až žalostná. Všude jinde to jde a tady by to nešlo? Tak to by tedy nešlo!

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 HISTORICKÝ VÝVOJ VÝSTAVBY SILNICE I/57

Silnice I/57, je tématem diskuzí již od dob první republiky.

Velmi důležitým faktem, kterým bych ráda začala téma své diplomové práce je skutečnost, že výstavba rychlostní komunikace I/57 fakticky neexistuje. Ano, je tomu tak. Ze všech stran se hovoří o výstavbě „rychlostní komunikace“. Bohužel pojem „rychlostní“ je technicky chybný. Výstavba silnice I/57, které věnuji svou diplomovou práci je výstavba nikoli silnice rychlostní, nýbrž silnice 1. třídy s děleným čtyřpruhem. Jedná se o dvě odlišné kategorie. Každá z těchto kategorií musí splňovat jiné podmínky a je tedy i jinak finančně náročná. Naše silnice je kategorizována jako silnice 1. třídy. Možným vysvětlením tohoto veřejného označení může být touha občanů o to, abychom měli silnici bezpečnější a s vyšší povolenou rychlostí jízdy. Dalším možným vysvětlením této záměny, jsou domněnky, že silnice po dokončení celého úseku bude zařazena do kategorie rychlostních silnic. Po návštěvě Ředitelství silnic a dálnic ČR v Brně jsem byla informována, že silnice I/57 nebyla pro kategorii rychlostní silnice konstruována a ani její pozdější zařazení do této kategorie není plánováno, a technicky nevyhovuje.

I když se ani já ani já ani mí spoluobčané nedočkáme na úrovni našeho okresu silnice s maximální povolenou rychlostí přesahující 90 km/h, můžeme se těšit na kvalitní a bezpečnou silnici I/57, která nám všem velmi významně zpříjemní život.

1.1 Co je projekt

Projekt pochází z latinského slova pro-jicio, pro-iectum, návrh, rozvrh.

Což znamená:

- Zpracovaný záměr, rozvrh nebo plán nějaké budoucí činnosti nebo jejího výsledku (stavby, stroje, organizace a podobně).
- Časově ohraničené úsilí, směřující k vytvoření unikátního produktu nebo služby.

Vytváření projektů se nazývá projektování a člověk, který se tím zabývá, je projektant.

Projekt ve stavebnictví:

Slovo projekt se nejprve užívalo ve stavebnictví, kde je třeba plánovat a koordinovat množství různých činností mnoha lidí. Projekt zde znamená návrh, zpracovaný do větších nebo menších detailů. Rozlišuje se ideový záměr, předprojekt, celkový nebo generální projekt a různé úrovně detailních projektů stavebních, technologických atd.

V urbanismu a v územním plánování se užívá také pojem generální plán nebo generel, který tvoří závazný rámec pro všechny následující projekty a stavby v dané oblasti.

Projekt v managementu:

V managementu je projekt „časově ohraničené úsilí, směřující k vytvoření unikátního produktu nebo služby“. V této obecně přijímané definici jsou klíčové zejména omezení projektu v čase a jedinečnost jeho výstupů, protože právě tyto charakteristiky ho odlišují od procesu. Projektem tedy, alespoň v pravém smyslu tohoto slova, není činnost, u které není jasně definován její konec, a to jak z pohledu času (kdy činnosti skončí), tak z pohledu výstupu (čeho bude činností dosaženo). Projektem rovněž není činnost, která sice předchází omezení naplňuje, ale je realizována opakovaně nebo podle již dříve provedeného a ověřeného postupu.

Vedle času a cíle je projekt ohraničen také zdroji, které jsou pro jeho realizaci k dispozici. Kombinace definovaného výstupu, času a zdrojů pak tvoří projektový trojimperativ. Toto označení vychází z faktu, že definice projektu je dána právě těmito třemi veličinami a že změna jakékoliv z nich automaticky znamená, že musí dojít k odpovídající změně obou ostatních. S ohledem na jeho unikátnost jsou s projektem a jeho realizací spojena také rizika, jejichž řízení je jednou z klíčových částí řízení projektu. Tvorbou metodického zázemí, technik a postupů pro úspěšnou realizaci projektů se zabývá řízení projektů (project management).

V obdobném kontextu je někdy používán také termín projektové řízení, který ovšem odkazuje k jinému způsobu řízení organizace a jejímu organizačnímu uspořádání. Na rozdíl od obvyklého liniového řízení se má její provoz chápat jako soubor či posloupnost projektů, jimž se má přizpůsobovat i organizační schéma.

Metodické a znalostní zázemí pro řízení projektů zajišťují respektované organizace Project Management Institute (vydává metodický rámec [PMBOK]) a Office of Government Commerce (PRINCE2).

Projekt - jiná užití

Projektové učení a vyučování je nový koncept všeobecného školství, podle něhož se vyučování nemá organizovat podle vyučovacích předmětů, nýbrž tak, že se žáci učí řešit a zpracovávat jednodušší nebo složitější projekty. Americký filosof a pedagog John Dewey, který tuto metodu roku 1935 poprvé navrhl, od ní očekával, že se tím vyučování přiblíží praxi a že překlene spíše umělé hranice mezi jednotlivými předměty.

V širším smyslu se slovo projekt užívá pro jakékoli záměry s určitým jedinečným a novým cílem, jako jsou grantové projekty, projekty reforem a změn nebo i dlouhodobé rozvrhy společenských proměn. [10]

1.2 Popis dotčené oblasti

Vsetín a Valašské Meziříčí se řadí se svým počtem obyvatel do středně velkých měst naší republiky. A díky své poloze, blízko státních hranic je mohou mnozí považovat za města nevýznamná. „Na co jim bude cesta, když jsou na konci republiky“. Ale opak je pravdou. Právě tato trasa Vsetín - Valašské Meziříčí je hlavní dopravní tepnou na Slovensko. Města jsou od sebe vzdálena pouhých 20 kilometrů a přímo prochází třemi obcemi, kde žije přibližně 3.200 obyvatel. Ze silnice I/57 se napojují komunikace vedoucí k dalším sedmi obcím. Celá oblast Valašska má zhruba 1.300 km² a 156.000 obyvatel, kteří pro malé vzdálenosti často dojíždějí denně za prací do vzdálenějších obcí a měst ze svého rodného bydliště.

Silnice I/57 tvoří severojižní páteřní komunikaci spojující Opavu, Fulnek, Nový Jičín, Valašské Meziříčí, Vsetín, Horní Lideč, Střelná s ukončením na hranici se Slovenskou republikou. Úsek Valašské Meziříčí – Vsetín je nejzatíženějším úsekem celé trasy a páteří dopravního systému v údolí Vsetínské Bečvy. Výstavba rychlostní směrově rozdělené komu-

nikace bude mít zásadní vliv na rozvoj dopravních vztahů v území, protože se stane novou dopravní osou urbanizovaného území a zároveň zajistí napojení na dálnici D47 Přerov–Lipník nad Bečvou–Hranice – Ostrava. Stavba „I/57 Semetín – Bystřička, 2. stavba“ řeší jednu z etap výstavby silnice R 57 Valašské Meziříčí–Vsetín v úseku Bystřička–Jablunka. Výstavba tohoto úseku zahájí přeložku silnice I/57 mimo zastavěné území. Převedením dopravy na rychlostní silnici se stávající silnici výrazně odlehčí a pro jízdu bude k dispozici kapacitní a bezpečná komunikace bez dopravních závad. Těch je na současné trase celá řada. Nevýhodné prostorové uspořádání stávající trasy má negativní vliv na plynulost dopravy, omezuje možnosti předjíždění a snižuje tím kapacitu komunikace. Trasa v zastavěné části sídel, úrovně křížení s tratí ČD a úrovně křižovatky způsobují časté vytváření kolon vozidel. Vzhledem k těmto skutečnostem není možné provedení rekonstrukce silnice I/57 ve stávajícím vedení trasy. Převedením dopravy na rychlostní komunikaci se výrazně zlepší životní prostředí v dotčených obcích a dále se výrazně sníží nehodovost.

Kdo to má na starosti

Celý projekt výstavby rychlostní komunikace I/57 je realizován Ředitelstvím silnic a dálnic České Republiky. Tito také projekt financují. Jedná se o finanční prostředky státního charakteru. Na projekt, byly také získány finanční prostředky z Operačního programu Doprava, který spadá pod programy Evropské Unie. [9]

1.3 Historie projektu

Úplně první zmínky jsou z první republiky. Zpracovávaly se výhledové studie, kdy se počítalo pouze z rozšířením stávajících ulic probíhajících samotným centrem města Vsetín, až po nejnovější varianty, které město míjejí a ulevují tak stále se zhušťující dopravě v centru. Měnily se režimy, potřeby a požadavky a s tím i studie a plány.

Nejsolidnější studie začal zpracovávat Ing. Vladimír Horák SRSD Brno. Ten jako první zaznamenal trasu I/57, která byla připravena téměř v takovém znění, jak ji z plánů a dokumentace známe dnes.

První varianta, jak již bylo výše uvedeno, počítala s rozšířením komunikace stávající a to v místech, kde ulice protínají obytné zóny a prakticky by se jednalo o další rozdělení města,

které by pro město bylo jistě velice náročné, nepraktické a hlavně nevyhovující. Město Vsetín je již nyní rozděleno železniční tratí. Na obou stranách železniční trati se nachází nejen obytné prostory, ale i velké stavební a výrobní firmy. Železniční přejezdy samotné by zase tak velkým problémem nebyly, ale jejich umístění v bezprostřední blízkosti vlakového nádraží z nich činí v podstatě dopravní překážku. Nejen, mnohdy až desetiminutové, posunování vagonů, ale i vlaky, které mají zastávku ve stanici, spustí závory a jak firmy, tak občané jsou někdy až na dvacet minut, několikrát denně zablokovány u přejezdu. Lidé to mnohdy nevydrží a přejezd i při blikajících výstražných světlech přecházejí. Ne vždy však úspěšně dojdou na druhou stranu. Bohužel.

A právě takto se mělo naše město rozdělit podruhé. Tentokrát silničním tahem. Ten měl vzniknout rozšířením ulic Smetanova a J. Sousedíka a pokračovat za městem na, do té doby, nezastavěných parcelách. S výstavbou se začalo v roce 1945 právě na ulici J. Sousedíka, kterou začali rozšiřovat na požadovanou normu 10 m. Celá ulice má celkovou délku 560 m. Změnil se však režim, změnil se podmínky, bouchlo se do stolu a již rozjetá realizace výstavby se zastavila v té fázi, kde se zrovna nacházela. Na ulici J. Sousedíka chybělo rozšířit posledních 6 m z celkové délky 560 m a s rozšiřováním se přestalo. Naštěstí, celá realizace nebyla zbytečná a své využití našla. Se stále se zvyšujícími požadavky na parkování byly tyto rozšířené plochy vyhrazeny jako plochy parkovací. Celou ulici totiž lemují bytové domy. Bohužel i tyto plochy začínají být nedostačující a na město je kladen stále větší tlak na rozšíření stávajících, či vybudování nových parkovacích ploch. To už by ale bylo na další diplomovou práci.

V roce 1982 se začalo hovořit přímo o silnici I/57 a v roce 1985 již vzali projektanti do rukou pera a začali připravovat první studie, se kterými se počítalo v územních plánech a město tak bylo stále připraveno začít zpracovávat detailní projekty a rychle reagovat a začít stavět.

Připravení projektanti, finance, které měly být uvolněny na stavbu, Vsetín jen čekal na „požehnání z hůry“ a mělo se začít stavět. Rok 1991 měl být rokem, který nám zachrání životy, zkrátí cesty domů, přiláká nové ekonomické subjekty a přinese důvod napojení našeho okresu na celorepublikovou síť kvalitních a pohodlných silnic. Bohužel se tak nestalo.

„Již několik let jsme mohli jezdit po hotové silnici. Město Vsetín s výstavbou dlouhá léta počítalo. V roce 1991 jsme byli připraveni začít. Na konci tohoto roku se však uskutečnila schůze v Rožnově pod Radhoštěm, kde se dva vysocí úředníci rozhodli, že se cesta začne stavět ne tak, jak již byla připravena od Vsetína, ale za obrovského úžasu a nepochopení všech oznámili, že se začne od Valašského Meziříčí. Tomu nikdo nechtěl věřit. Nerozuměli jsme jejich rozhodnutí.“ Smutně, ale pořád s údivem a trochou rozhořčení vzpomínal pan ing. Coufal. Tedy vše, co měl Vsetín připraveno a mohlo se začít nejpozději do roka stavět, se mohlo zahodit a jen čekat až se ke Vsetínu dostanou se stavbou od Valašského Meziříčí. Nesmyslné rozhodnutí, kdy se doslova vyhodilo 3,5 milionu korun, aby se začalo úplně od začátku a ztratilo se nejméně 6 let, které se se stavbou protahují dodnes. „Kdyby se začalo, když se mohlo, v roce 1992, jezdili bychom mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím minimálně šest let po hotové I/57 bezpečněji a ušetřili bychom nemalé finanční náklady“.

1.4 Členění pozemních komunikací

V České republice je délka silniční sítě k 1. 1. 2010 celkem 55.718,9 km. Z toho se 2.122,3 km vztahuje ke Zlínskému kraji. Jedná se o kraj s nejmenším počtem kilometrů. Před krajem Zlínským je jen hlavní město Praha se 73,3 km a kraj Karlovarský s 2.051,0 km.

Pozemní komunikace se nám z laického hlediska zdají rozdílné jen v tom, jak jsou široké, udržované a zda pro využití daného úseku je nutno zakoupit dálniční známku. Jedná se však o rozdělení daleko složitější.

Důležitým faktorem členění pozemních komunikací je jejich kategorizace. V České republice jsou pozemní komunikace členěny do čtyř základních kategorií:

- Dálnice,
- Silnice I.-III. třídy,
- Místní komunikace,
- Účelové komunikace.

O pozemní komunikace, jako o další majetek se musí někdo starat. Někdo musí být za jejich správu a údržbu zodpovědný. Dříve tuto funkci zastával stát a u všech typů výše uvedených pozemních komunikací zajišťoval správu a údržbu právě stát. To s sebou neslo,

řadu nevýhod. Tak velké území jako je naše republika bylo řízeno z jednoho centrálního místa, z Prahy, a tak mnohdy nastaly u uživatelů pozemních komunikací dojmy, že „Pražáci si staví svoje v Praze a na nás, na konci republiky, Moravě kašlou.“ V roce 2001 se zavedením krajů se situace změnila. Silnice 1-3 třídy, byly převedeny na krajské úřady. Tento stav, kdy se i správa a údržba přesunuly právě do krajů, by měl zajistit rychlejší reakce při potřebných úpravách, opravách, či budování nových komunikací. Občané spoléhají na to, že když jejich zastupitelé po těchto cestách jezdí, budou je chtít mít upravené a bezpečné.

Dálnice

Z hlediska technického je dálnice nejvyspělejším stupněm pozemní komunikace. V České republice je k 1. 1. 2010 vystavěno 728,7 km zprovozněných dálnic z toho ve Zlínském kraji je 7,6 km dálnice. Mezi všemi kraji je kraj Zlínský opět třetím s nejmenším počtem km dálnic, kdy kraj Karlovarský a Liberecký nemají ani jeden km dálnice.

Silnice I.-III. třídy

Tyto pozemní komunikace jsou, jak již bylo výše uvedeno v kompetenci krajských úřadů od roku 2001 a jsou dále členěny podle parametrů, které splňují na:

- Rychlostní komunikace
- Silnice 1. třídy

Stavebním úřadem pro silnice 2-3 třídy jsou obce s rozšířenou působností. Pro silnice 1. třídy se jedná o kraje.

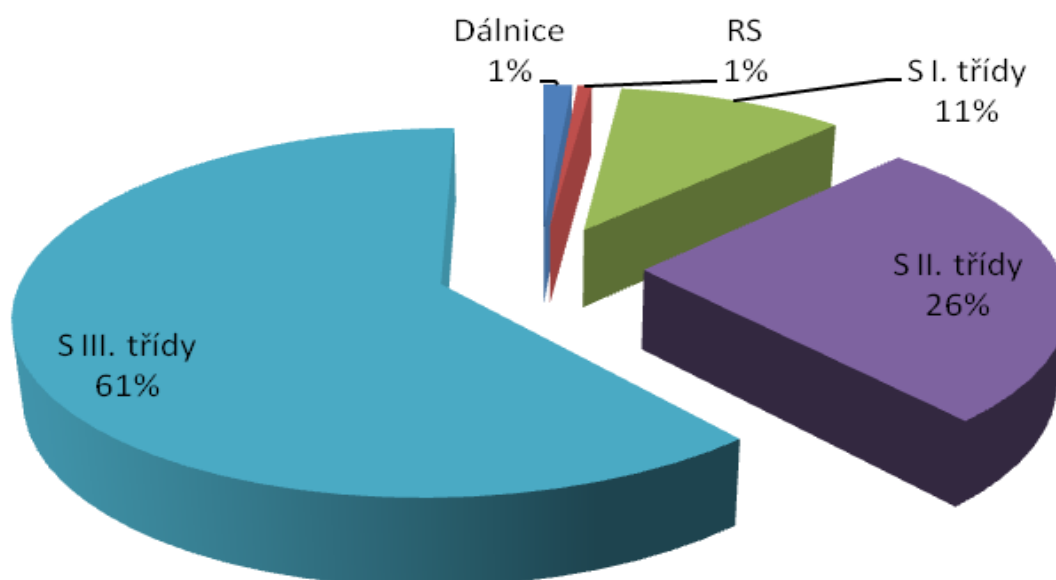
Aby se silnice I- III. třídy stala rychlostní komunikací, musí splňovat dva parametry:

- Musí být vyprojektována v parametrech režimu rychlostní komunikace,
- V režimu Policie České republiky musí být tento parametr přijat a komunikace musí být označena příslušnou dopravní značkou, umožňující řidiči využít stanovený režim.

Následující tabulka ukazuje počet km silniční sítě v ČR k 1. 1. 2010 dle kategorizace. Je zde uveden jak celkový stav v ČR, tak pro srovnání Zlínský kraj

Tabulka 1: Délka silniční sítě k 1. 1. 2010 [ŘDS ČR]

	Dálnice	RS	S I. třídy	S II. třídy	S III. třídy	celkem
ČR	728,7	370,2	5.828,3	14.622,6	34.169,0	55.718,9
ZL kraj	7,6	2,7	338,8	574,0	1.199,3	2.122,3



Obr. 1: Délka silniční a dálniční sítě v ČR stav k 1. 1. 2010.

Z grafu vyplývá, že ČR je pokryta nadpoloviční většinou (61 %) silnic III. třídy. Poměr dálnic a rychlostních komunikací je pouhé jedno procento. Tyto údaje doprovázené třetím nejmenším číslem 11 % silnic I. třídy, vypovídá o systému silniční sítě v ČR. Ne všechny silnice III. třídy je nutné si představovat jako „polňačky“. Do kategorie III. třídy se řadí i komunikace, které mnohdy převyšují komfort, pohodlí a bezpeční stávajících silnic I. třídy.

1.5 Vliv na životní prostředí a EIA

Téměř každá stavba, musí mít před svým zahájením vypracován vliv stavby na životní prostředí. K tomu nám slouží projekt EIA. Z anglického Environmental Impact Assessment, což v češtině znamená Vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

EIA je stanovena zákonem 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

Jak již bylo řečeno, skoro každá stavba musí mít posouzení jejího vlivu na životní prostředí. To platí i v případě pozemních komunikací.

Celý proces probíhá zjednodušeně takto:

- Ředitelství silnic a dálnic zpracuje oznámení o svých záměrech a předloží na úřad ochrany životního prostředí. V případě pozemní komunikace, která je kratší než 10 km a užší než 10 m, stačí tuto žádost doručit na příslušný krajský úřad. Jedná-li se o komunikaci, která je delší a širší než výše uvedené parametry, podává se tato žádost přímo na ministerstvo životního prostředí.
- Oznámení:
 - Ve většině případů se zpracují minimálně dvě varianty daného projektu, které se příslušné instituci předkládají k posouzení,
 - Krajský úřad, nebo ministerstvo životního prostředí pak rozhodne, jak se bude dále postupovat. Zda se musí, či nemusí posuzovat daná stavba. Téměř ve všech případech (99 %) se posouzení vlivu stavby na životní prostředí vyžaduje.
- Následuje posuzování hlukových, prašných, zátěžových a mnoha dalších studií, což vyžaduje minimální dobu tři čtvrtiny roku,
- Výsledek se pak odevzdá v případě naší stavby I/57 na ministerstvo životního prostředí,
- To má lhůtu 90 dnů na to, aby zpracovalo, na náklady žadatele a doručilo výsledek v písemné podobě všem zúčastněným stranám (mnohdy se náklady na pořizování kopií mohou dostat do stovek tisíc korun, které by mohly být vynaloženy efektněji v rámci stavby, nebo ušetřeny na stavby budoucí),
- Dále pak ministerstvo životního prostředí určí posudkáře, který je hrazen z finančních prostředků žadatele na stavbu. Jedná se o člověka, který bude oponovat stavbu, říká, co je na dané stavbě špatně, co by se mělo změnit.
- Posudkář má zákonnou lhůtu 90 dnů na to, aby na ministerstvo životního prostředí doručil své stanovisko, zda daná stavba je či není vhodná k další realizaci. Bohužel v legislativě České republiky není postihu na to, aby byly tyto

90 ti denní lhůty dodržovány. Průměrná doba se tedy v realitě pohybuje okolo dvou let, kdy žadatel čeká na vyjádření posudkáře.

- Ministerstvo životního prostředí pak vydá stanovisko, která varianta, je či není vhodná k realizaci. Od této doby začíná platit doslova šibeniční lhůta 5 let, kdy mohou začít žadatelé získávat investiční záměr a stavební povolení.
- V průběhu celého procesu se může téměř kdokoli k projektu vyjádřit, podat námítky a protesty. Všechny se pak musí vzít v úvahu, nesmí se smést ze stolu a musí jim být věnována pozornost.

Velmi důležitým krokem v celém procesu, kterým se stanoví výsledná varianta stavby a tím i finanční náklady na tuto stavbu je vyjádření občanských sdružení. O výsledné variantě a technickém řešení stavby nerozhoduje Ředitelství silnic a dálnic ČR, ale ministerstvo životního prostředí a právě zmiňovaná občanská sdružení.

Zákon 100/2001 Sb.

o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ze dne 20. února 2001

§ 1

Předmět úpravy

(1) Zákon upravuje posuzování vlivů na životní prostředí a postup fyzických osob, právnických osob, správních úřadů a územních samosprávných celků (obcí a krajů) při tomto posuzování.

(2) Posuzování vlivů na životní prostředí podléhají v tomto zákoně vymezené záměry, jejichž provedení by mohlo závažně ovlivnit životní prostředí.

(3) Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů. Tento podklad je jedním z podkladů v řízeních podle zvláštních právních předpisů.

§ 2

Rozsah posuzování

Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy²⁾ a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

§ 3

Základní pojmy

Pro účely tohoto zákona se rozumí:

- a) záměrem stavby, činnosti a technologie uvedené v příloze č. 1 k tomuto zákonu,
- b) dotčeným územím je území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru,
- c) dotčeným územním samosprávným celkem územní samosprávný celek, jehož správní obvod alespoň zčásti tvoří dotčené území

§ 4

Předmět posuzování vlivů záměru na životní prostředí

(1) Předmětem posuzování podle tohoto zákona jsou:

- a) záměry uvedené v příloze zákona,
- b) záměry uvedené v příloze zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení podle § 7, a
- c) změny každého záměru uvedeného v příloze zákona, pokud má být zvýšena jeho kapacita nebo rozsah o 25 % a více nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení podle § 7.

(2) Předmětem posuzování podle tohoto zákona dále není záměr, popřípadě jeho část, o kterém rozhodne vláda v případě nouzového stavu, stavu ohrožení a válečného stavu, z naléhavých důvodů obrany nebo plnění mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána, a v případě, kdy záměr slouží k bezprostřednímu odvrácení důsledků nebo ke zmírnění nepředvídatelné události, která by mohla vážně ohrozit zdraví, bezpečnost, majetek obyvatelstva nebo životní prostředí. O záměrech, které podléhají posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice České republiky podle § 11, tak nelze stanovit. U záměru vyloučeného podle věty první, tohoto odstavce je vláda povinna:

- a) o tomto rozhodnutí spolu s odůvodněním informovat přiměřeně podle § 16 veřejnost,
- b) zvážit možnost jiného posouzení jeho vlivu na životní prostředí za účasti veřejnosti,
- c) před vydáním rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů informovat Evropskou komisi o důvodech vyloučení podle věty první tohoto odstavce a poskytnout jí informace zveřejněné v rámci případného posouzení podle písmene b).

§ 5

Způsob posuzování vlivů záměru na životní prostředí

- (1) Posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí.
- (2) Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí se vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru.
- (3) Při posuzování záměru se hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, provozování i jeho ukončení, popřípadě důsledky jeho likvidace a dále sanace nebo rekultivace území, pokud povinnost sanace nebo rekultivace stanoví zvláštní právní předpis. Posuzuje se běžné provozování i možnost havárie.
- (4) Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.

Díl 2

Výkon státní správy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí

§ 20

Státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonávají:

- a) ministerstvo,
- b) orgány kraje.

§ 21

Ministerstvo

- a) je ústředním správním úřadem v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí,

- b) vykonává vrchní státní dozor v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí,
- c) zajišťuje posuzování záměrů (nalezneme v přílohách zákona), jejichž oznamovatelem je Ministerstvo obrany,
- d) zajišťuje mezistátní posuzování záměrů,
- e) zajišťuje posuzování dalších záměrů, u kterých je příslušný orgán kraje, pokud si tuto působnost v jednotlivém případě vyhradilo,
- f) vede souhrnnou evidenci všech zahajovaných posuzování a evidenci všech vydaných stanovisek,
- g) uděluje a odnímá autorizaci,
- h) vede a jedenkrát ročně zveřejňuje ve svém věstníku seznam držitelů autorizace,
- i) do konce února každého roku zveřejňuje seznam posudků a jejich zpracovatelů za předchozí kalendářní rok.

§ 22

Orgány kraje

- a) zajišťují posuzování záměrů (nalezneme v přílohách zákona),
- b) vedou evidenci jimi vydaných stanovisek a zasílají jedno vyhotovení každého jimi vydaného stanoviska ministerstvu k souhrnné evidenci,
- c) do konce února každého roku zveřejňují seznam posudků a jejich zpracovatelů za předchozí kalendářní rok. [22]

1.6 Pozemky

Pro stavbu nové komunikace 1. třídy, je zapotřebí mít plochu, na které se tato silnice postaví. A tuto plochu musí stavitelé získat. V našem případě byly využity dva možné způsoby získání pozemků pro stavbu. Jednalo se o odkoupení a v případě nepřistoupení majitelů na podmínky o vyvlastnění.

Majetkoprávní příprava staveb pozemních komunikací je značně složitá, což do značné míry vyvolává současná právní úprava, v žádném případě nepreferující veřejnou prospěš-

nost těchto staveb. Tato situace vede v praxi na jedné straně k značným průtahům a neúměrně dlouhým časovým dopadům a na druhé straně i ke značné ekonomické náročnosti spojené s touto výstavbou.

Základní a současně jedinou z nejsložitějších otázek, s výrazným dopadem na optimalizaci stavby silnic a dálnic v České republice, je současná právní úprava výkupu pozemků nutných pro výstavbu těchto komunikací. Zásadní problém spočívá především v současné cenové úpravě. Při úplatném nabývání pozemků lze kupní cenu sjednat pouze do výše rovnající se ocenění tohoto majetku (dále jen cena zjištěná) podle zvláštního právního předpisu (v současné době je tímto předpisem zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, s jeho prováděcí vyhláškou č. 3/2008 Sb.) [29]

1.6.1 Výkupy pozemků

Vycházejme z Listiny základních práv a svobod, hlava druhá, článek 11:

- (1) Každý má právo vlastnit majetek. Vlastnické právo všech vlastníků má stejný zákonný obsah a ochranu. Dědění se zaručuje.
- (2) Zákon stanoví, který majetek nezbytný k zabezpečování potřeb celé společnosti, rozvoje národního hospodářství a veřejného zájmu smí být jen ve vlastnictví státu, obce nebo určených právnických osob; zákon může také stanovit, že určité věci mohou být pouze ve vlastnictví občanů nebo právnických osob se sídlem v České republice.
- (3) Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.
- (4) Vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva je možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu.
- (5) Daně a poplatky lze ukládat jen na základě zákona. [26]

Dále se můžeme odkázat na občanský zákoník.

Jakmile příslušný úřad předběžný návrh schválí, mohou být příslušné pozemky získávány. V této fázi je pozemky ovšem možné získávat pouze dobrovolně, vyvlastnění lze provádět

až po vydání závazného plánu stavby. V praxi se podaří většinu pozemků, potřebných pro stavbu silnice, vykoupit na základě uzavřené smlouvy. Většinou se vykupují pro stavby silnic zemědělské pozemky, v omezeném rozsahu i pozemky jiné (například lesní, průmyslové a podobně). Nejpodstatnější rozdíl v majetkoprávní přípravě těchto staveb, který je ovšem nutné obzvláště zdůraznit spočívá v naprosto odlišné filosofii a právní úpravě cen při výkupu pozemků. Na rozdíl od právní úpravy platné na území České republiky, kde se pozemky stávají územním rozhodnutím pozemky stavebními a v těchto cenách se také vykupují, platí v SRN pravidlo, podle kterého se potřebné pozemky vykupují v cenách vyplývajících ze způsobu jejich využívání před schválením plánu stavby silnice. Je proto třeba zdůraznit, že například pole je vykupováno v obvyklých cenách, které se platí za pole a nikoli za cenu stavebních pozemků jako v našich podmínkách. To je pro stát podstatně efektivnější, racionálnější, ekonomicky nesrovnatelně výhodnější a zároveň se tímto přístupem zamezuje různým spekulacím s pozemky. V této souvislosti je třeba si uvědomit, že cena stavebního pozemku je oproti zemědělsky využívanému pozemku v obvyklých případech řádově vyšší o desetinásobky a v některých případech i stonásobky původní ceny např. pole. [28]

1.6.2 Vyvlastnění

Je definováno zákonem č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), z něhož cituji:

(1) Vyvlastnění je přípustné jen pro účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem a jen jestliže veřejný zájem na dosažení tohoto účelu převažuje nad zachováním dosavadních práv vyvlastňovaného. Vyvlastnění není přípustné, je-li možno práva k pozemku nebo stavbě potřebná pro uskutečnění účelu vyvlastnění získat dohodou nebo jiným způsobem.

(2) Sleduje-li se vyvlastněním provedení změny ve využití nebo v prostorovém uspořádání území, včetně umístění staveb a jejich změn, lze je provést, jen jestliže je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

- (1) Vyvlastnění lze provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění stanoveného zvláštním zákonem.
- (2) Veřejný zájem na vyvlastnění musí být prokázán ve vyvlastňovacím řízení.
- (3) Není-li možné pozemek, stavbu nebo jejich část, popřípadě právo odpovídající věcnému břemenu užívat bez vyvlastňovaného pozemku, stavby nebo jejich částí či věcného břemene buď vůbec nebo jen s nepřiměřenými obtížemi, lze na ně rozšířit vyvlastnění, jestliže o to vyvlastňovaný požádá, i když není nezbytné k dosažení daného účelu.

§ 5

- (1) Vyvlastnění je přípustné, jestliže vyvlastnitel učinil vše pro to, aby vyvlastňovanému byl po dobu nejméně 6 měsíců znám účel vyvlastnění stanovený zvláštním zákonem, a jestliže vyvlastňovaný nepřijal včas návrh vyvlastnitel na získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě dohodou; lhůta, kterou vyvlastnitel stanoví vyvlastňovanému pro přijetí návrhu na uzavření smlouvy, nesmí být kratší než 60 dnů.
- (2) Dohoda o získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě podle odstavce 1 musí obsahovat nárok vyvlastňovaného na vrácení převedených práv, pokud nebude zahájeno uskutečňování účelu převodu do 3 let od uzavření dohody.
- (3) Splnění podmínky podle odstavce 1 se nevyžaduje, není-li vyvlastňovaný znám, není-li znám jeho pobyt nebo nepodařilo-li se mu doručit na známou adresu v cizině.
- (4) Jsou-li pozemek nebo stavba ve spoluvlastnictví vyvlastňovaného a vyvlastnitel, lze vyvlastnění provést, jen jestliže účelu vyvlastnění nelze dosáhnout zrušením tohoto spoluvlastnictví.

Náhrady při vyvlastnění

§ 10

- (1) Za vyvlastnění náleží vyvlastňovanému náhrada
 - a) ve výši obvyklé ceny pozemku nebo stavby, včetně všech jejích součástí a příslušenství, došlo-li k odnětí vlastnického práva k nim, nebo
 - b) ve výši ceny práva odpovídajícího věcnému břemenu, došlo-li k omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě zřízením věcného břemene nebo došlo-li k odnětí nebo omezení práva odpovídajícího věcnému břemenu.

(2) Kromě náhrad uvedených v odstavci 1 náleží vyvlastňovanému též náhrada stěhovacích nákladů, nákladů spojených se změnou místa podnikání a dalších obdobných nákladů, které vyvlastňovaný účelně vynaloží následkem a v souvislosti s vyvlastněním.

(3) Náhrady podle odstavců 1 a 2 se stanoví takovým způsobem a v takové výši, aby odpovídaly majetkové újmě, která se u vyvlastňovaného projeví v důsledku vyvlastnění. V případě, že obvyklá cena podle odstavce 1 písm. a) by byla nižší než cena zjištěná podle cenového předpisu, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné.

§ 11

Místo náhrady uvedené v § 10 odst. 1 písm. a) se vyvlastňovanému poskytne jiný pozemek nebo stavba, dohodne-li se na tom s vyvlastnitelem; právo na vyrovnání rozdílu v obvyklé ceně vyvlastněného pozemku nebo stavby a náhradního pozemku nebo stavby není dotčeno.

§ 12

Zanikají-li vyvlastněním nájemní práva nebo věcná břemena váznoucí na pozemku nebo stavbě, náleží nájemci a oprávněnému z věcného břemene náhrada ve výši ceny těchto práv.

§ 13

(1) Náhrady podle § 10 a 12 je vyvlastnitel povinen poskytnout jednorázově v penězích, a to ve lhůtě stanovené v rozhodnutí o vyvlastnění.

(2) V případě, že osoba oprávněná k náhradě není známa, že není znám její pobyt nebo že je v prodlení, složí vyvlastnitel náhradu ve lhůtě podle odstavce 1 do úschovy u soudu.

(3) Zemřela-li oprávněná osoba a není-li možné náhradu v průběhu dědického řízení vyplatit správci dědictví a ani dědicům, složí ji vyvlastnitel ve stanovené lhůtě u soudu příslušného k projednání dědictví nebo u soudního komisaře pověřeného provést úkony v řízení o dědictví po zemřelé oprávněné osobě.

§ 14

(1) Zaniklo-li vyvlastněním zástavní a podzástavní právo váznoucí na pozemku nebo stavbě nebo zajišťovací převod práva týkající se pozemku nebo stavby [§ 6 písm. a) a b)], poskytne vyvlastnitel náhradu podle § 10 až do výše dosud neuhrazené zajištěné pohledávky s

příslušenstvím zástavnímu věřiteli, podzástavnímu věřiteli nebo osobě oprávněné ze zajišťovacího převodu práva, ledaže se práva na úhradu zajištěné pohledávky vzdali.

(2) V rozsahu poskytnutého plnění podle odstavce 1 se vyvlastnitel zproští své povinnosti vůči vyvlastňovanému. [21]

Zákon č. 184/2006 Sb. o vyvlastnění, však stanovil, že za odnětí vlastnického práva náleží vyvlastňovanému náhrada ve vší ceny obvyklé. Mimo této náhrady pak v tomto případě náleží vyvlastňovanému též náhrada stěhovacích nákladů, nákladů spojených se změnou místa podnikání a dalších obdobných nákladů, které vyvlastňovaný účelně vynaloží v souvislosti s vyvlastněním. Pro případ, že obvyklá cena bude nižší, než cena zjištěná podle cenového předpisu, náleží vyvlastňovanému náhrada ve výši ceny zjištěné.

Je tomu tak proto, že nedošlo k provázání náhrady dle zákona o vyvlastnění s ustanovením §12 odst. 4 Zákona č. 219/2000 Sb. o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích v platném znění, podle kterého není možné, bez předchozího souhlasu ministerstva financí, které je možné udělit ve veřejném zájmu, aby kupující veřejnoprávní subjekt nabídl vlastníkovu pozemku či stavby vyšší kupní cenu, než stanovenou na základě zvláštního předpisu (zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku). Zákon o vyvlastnění přitom upravuje náhradu za vyvlastnění minimálně ve výši ceny obvyklé, která je zpravidla vyšší než cena zjištěná podle zákona o oceňování majetku, a vedle toho stanoví i právo na náhradu dalších souvisejících účelně vynaložených nákladů. Je nutné poznamenat, že udělení souhlasu ze strany ministerstva financí je v praxi velice zdlouhavé a obvykle trvá i několik měsíců. [28]

1.7 Financování

Dobudování sítě dálnic a rychlostních silnic klade samozřejmě odpovídající nároky na zdroje nezbytné pro zajištění přípravy a realizaci jejich staveb v orientační výši 593 mld. Kč. S ohledem na naléhavou potřebu dostavby sítě dálnic a rychlostních silnic by měly být uvedené prostředky zajištěny a vynaloženy co nejdříve, přibližně lze počítat s obdobím cca 20 let. To znamená zajistit ročně finanční prostředky, v průměrné výši cca 30 mld. Kč. Zajištění potřebných finančních prostředků bude náročným úkolem.

V současné době využívá Ředitelství silnic a dálnic ČR k financování výstavby dálnic a rychlostních silnic takřka výhradně rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury ČR.

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen Fond) byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. a jeho účelem je financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Podrobnější specifikaci jednotlivých oblastí financování Fondu definuje § 2 odst. 1 uvedeného zákona. [28]

1.8 Shrnutí poznatků z teoretické části

Cílem teoretické části mé diplomové práce bylo uvedení do problematiky po stránce obecných informací.

Z úvodních slov vyplynulo, že několik let připravovaný projekt výstavby rychlostní komunikace Vsetín - Valašské Meziříčí, není projektem rychlostní komunikace, jak hovoří materiály, ale podle kategorizace ŘSD ČR se jedná o komunikaci 1. třídy s děleným čtyřpruhem.

Připomenuli jsme si, že projekt, může mít mnoho podob. Nejedná se pouze o graficky zpracovaný plán stavby.

Byla popsána oblast, které se stavba silnice I/57 dotýká a neméně zajímavá historie projektu, která sahá podle zjištěných informací až do dob první republiky.

Vliv stavby na životní prostředí EIA, jak je postupováno při zpracovávání takového projektu jako je naše stavba silnice I/57, nedodržování zákonných norem je dalším důležitým bodem, kterému se v první kapitole věnuji.

Důležitým faktorem při zpracovávání projektů jsou právní předpisy a zákony, které jsou pro tuto oblast nutné znát. Pozemky a jejich výkupy i vyvlastnění byly součástí i stavby silnice I/57 a věřím, že této problematice byla věnována také odpovídající část mé diplomové práce.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 POPIS VÝSTAVBY SILNICE

V této kapitole bych se ráda věnovala doslova popsání situace, jak co bylo, jak co mohlo být a proč to tak není, praktickým záležitostem, které stavbu ovlivnily, ať už negativně, či pozitivně. Jakým způsobem probíhá administrativa a legislativní postupy jsou v tomto případě tak složitým postupem a v průběhu celé stavby prošly několikrát novelizacemi, úpravami, změnily se normy, postupy, že by tyto skutečnosti vydaly na další a daleko rozsáhlejší diplomovou práci.

2.1 Popis výstavby silnice I/57

O výstavbě kvalitní a odpovídající pozemní komunikace spojující Vsetín s Valašským Meziříčím se podle ing. Coufala, který pracoval mimo jiné pro krajský úřad, tehdy ještě v Gotwaldově, byl členem poradního sboru ministerstva a dlouhá léta pracoval i pro město Vsetín, jak na tomto, tak na mnoha dalších významných projektech, hovoří desítky let. Plány a studie se liší jak od současného stavu, tak od studií nových. Za ta léta se situace mnohokrát změnila. Změnily se politické režimy, potřeby požadavky jak přímo místních obyvatel, kterých se projekt bezprostředně dotýká svým umístěním, tak projíždějících.

Ředitelství silnic a dálnic o stavbě silnice I/57 na svých internetových stránkách píše takto:

Ředitelství silnic a dálnic ČR zprovožňuje dne 22. 6. 2009 nový úsek silnice I/57, která tvoří páteřní komunikaci vedoucí od polských hranic přes Opavu, Fulnek, Nový Jičín, Valašské Meziříčí a Vsetín na slovenské hranice. Jedná se o úsek Semetín – Bystřička, 1. stavba. Nejvýznamnější přínos má komunikace pro místní obyvatele, protože odklání velmi hustou dopravní zátěž od obydlých míst.

Úsek Valašské Meziříčí – Vsetín, na kterém leží popisovaná stavba, je nejzatíženějším úsekem celé trasy v údolí Vsetínské Bečvy. Výstavba moderní komunikace bude mít zásadní vliv na rozvoj dopravních vztahů v území, protože se stane novou dopravní osou a zároveň zajistí napojení na rychlostní silnici R48 a dálnici D1. Stavba „I/57 Semetín – Bystřička, I. stavba“ řeší jednu z etap výstavby silnice Valašské Meziříčí – Vsetín v úseku Bys-

tříčka – Jablůnka. Výstavbou celého úseku bude převedena doprava na silnici I/57 mimo zastavěné území.

Navazujícím převedením dopravy na rychlostní silnici se stávající silnici výrazně odlehčí a pro jízdu bude k dispozici kapacitní a bezpečná komunikace bez dopravních závad. **„Těch je na současné trase celá řada. Nevýhodné prostorové uspořádání stávající trasy má negativní vliv na plynulost dopravy, omezuje možnosti předjíždění a snižuje tím kapacitu komunikace,“** vysvětluje generální ředitel ŘSD Alfred Brunclík.

Trasa v zastavěné části sídel, úrovně křížení s železniční tratí a úrovně křižovatky způsobují časté vytváření kolon vozidel. Vzhledem k těmto skutečnostem není možné provedení rekonstrukce silnice I/57 ve stávajícím vedení trasy. Převedením dopravy na novou komunikaci se výraznělepší životní prostředí v dotčených obcích a dále se výrazně sníží nehodovost.

Začátek úseku první stavby je před mimoúrovňovou křižovatkou Ratiboř s nadjezdem silnice II/437. Zde je provizorní napojení na stávající silnici I/57 směrem na železniční přejezd v Jablůnce a dále na Valašské Meziříčí. V rámci této stavby začíná přeložka silnice II/437 okružní křižovatkou. Přeložka silnice II/437 od okružní křižovatky překonává mostem rychlostní komunikaci, zátopové území překračuje a napojuje se na stávající silnici II/437 těsně před stávajícím mostem přes Vsetínskou Bečvu.

Na silnici II/437 a napojení stávající silnice I/57 jsou navrženy autobusové zastávky umožňující přestup mezi dvěma směry. Mimoúrovňová křižovatka Ratiboř je osmičkovitá se všemi směry odbočení. Do ní se napojuje i stávající silnice I/57. Hlavní trasa silnice I/57 dále překračuje na dvou místech Vsetínskou Bečvu a mezi nimi ještě vodoteč. Další křižovatka Semetín je navržena v km 9,910, v nadjezdu je vedena silnice Semetín – Jablůnka. Jedná se také o osmičkovou mimoúrovňovou křižovatku (Příloha P V).

V prostoru Vsetína – Bobrky je I/57 doplněna vpravo o kolektorovou komunikaci a vlevo o doprovodnou komunikaci. Obě souběžné komunikace umožňují obsluhu okolní průmyslo-

vé zóny. Tomu odpovídá též množství sjezdů a napojení. Doprovodná komunikace je napojena na stávající silnici III/05736 do Vsetína. Zde budou autobusové zastávky s propojením a chodníky přes most směrem na Semetín a kolektorovou komunikaci. Doprovodná komunikace bude zařazena jako silnice II/437. Stávající silnice I/57 směrem na Jablůnku – provozní sjezd – zůstává silnicí I/57.

Stávající silnice III/05734 na Semetín zůstane společně s nadjezdem pod tímto číslem. Kolektorová komunikace bude společně s částí původní III/05734 k napojení nadjezdu větví křižovatky silnice I/57. Na konci úpravy se pravým pásem napojuje nová stavba na silnici I/57 do Vsetína, která je navržena také jako polovina budoucího čtyřpruhu.

Projekt byl navržen ke spolufinancování z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci Operačního programu Doprava. [13]

2.2 Před zahájením stavby

Před samotným „kopnutím do země“, na které se čekalo desítky let a již několikrát mělo být do země kopnuto, provázely, mnohdy velmi emotivní, jednání, události, novinové reportáže. Projekty, které již byly připraveny, se neustále připomínaly v tisku a občané čekali, kdy už to vypukne. Například můj dědeček čeká již přes 40 let na to, že mu kolem domu co nevidět povede nový čtyřpruh. Mluví o tom od dob, kdy byla moje mamka ještě malá. „**Už brzy, snad už příští rok by měli začít stavět.... Tady už nic dělat nebudu, tady povede cesta.**“ Tak se stále optimisticky vyjadřuje můj děda Karel Vilém z Bystřičky, který ve svých 75 letech vlastní a aktivně vede svou lešenářskou firmu. Vedle rodinného domu, kde má sklad a technické zázemí firmy je plánován částečný zábor pozemku pro výstavbu nové I/57 a tak v místech plánované výstavby děda ani nepostaví auto. Právě v tomto místě na sebe navazují dva úseky výstavby Semetín – Bystřička a Bystřička – Jarcová (úseky jsou více popsány v kapitole 3. 3. Úseky výstavby).

Silnice I/57 byla do šestého měsíce roku 2009 silnicí spojující Vsetín a Valašské Meziříčí v celé délce jedinou dvouproudovou komunikací 1. třídy. Stavba nového úseku silnice I/57

nekopíruje původní nevyhovující silnici, ale je vedena v její blízkosti, tedy bylo zapotřebí získat pozemky, na kterých byla výstava plánována.



Obr. 2: Ing. Jaromír Kudlík - místostarosta města Vsetín se studii jednoho z úseků rychlostní komunikace R49 - část Semetín Ratiboř, ve své kanceláři [27].

Jak již bylo v části o historii uvedeno, město Vsetín s výstavbou silnice počítalo již několik let a studie na tuto stavbu jsou majitelům pozemků známy. I přesto, však někteří majitelé byli při záměru města o odkoupení pozemků překvapeni. Převážná část majitelů pozemků však na odkup čekala.

2.2.1 Výkupy pozemků

Na stavbu bylo potřeba celkem 54.443 m² pozemků. Ty bylo nutno nějakým způsobem získat. Jako první přichází vždy na řadu výkup pozemků, kdy soudní znalec podle stanovených parametrů určí výkupní cenu za m² pozemku. Tato cena je následně nabídnuta majiteli či majitelům parcely. Nejedná se vždy o odkup celé parcely. V mnoha případech, bylo po majiteli požadováno doslova pár metrů potřebných buď k samotné výstavbě, nebo obslužným záležitostem.

Projekt výstavby nové komunikace I/57 Vsetín – Valašské Meziříčí je v březnu 2010 ve fázi, kdy je zprovozněn úsek Semetín – Bystřička 1. stavba a 2. stavba téhož úseku čeká na projektovou fázi. Další úseky jsou sice neustále připravovány a aktualizovány, ale ani jeden nedošel tak daleko, aby se začali řešit výkupy pozemků. To čeká po 1. stavbě 2. stavbu podle předpokladů v průběhu roku 2011.

O výkupu pozemků můžeme tedy hovořit zatím jen u první etapy Semetín – Bystřička 1. stavba. V tomto úseku se jednalo o výkupy pozemků ve třech katastrálních územích. Vsetín, Ratiboř u Vsetína a Jablůnka. Celkem bylo uzavřeno 137 kupních smluv se soukromými majiteli pozemků a několik převodů, mezi státními organizacemi. Převody mezi státními organizacemi proběhly bezúplatně. Jednalo se o Pozemkový fond České republiky, Lesy České republiky a Povodí Moravy.

Jak již bylo řečeno, soudní znalec stanovil v květnu roku 2002 cenu za m² a tyto pak byly nabídnuty majitelům pozemků.

Tabulka 2: Počet kupních smluv 1. stavba [Informace z ŘSD VM , 2010]

Katastrální území	Počet uzavřených smluv	Výkupní cena v Kč/m ²
Jablůnka	73	90,-
Ratiboř u Vsetína	49	90,-
Vsetín	15	240,-
Celkem	137	

2.2.2 Vyvlastnění pozemků

Někteří majitelé se svých pozemků nechtějí vzdát. Buď se jim výkupní cena zdá příliš nízká, mají k pozemku citový vztah, nebo si jen někteří myslí, že když pozemek nedají k dispozici, bude jim nabídnuta vyšší cena, či dokonce zastaví celou stavbu. Vzhledem k tomu, že se nejedná o malou investici i na takovéto případy myslí náš právní řád zákonem č. 184//2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě

(zákon o vyvlastnění). Ten umožňuje ve stanovených případech soudní cestou pozemek majiteli vyvlastnit

V případě naší silnice I/57 muselo Ředitelství silnic a dálnic České republiky sáhnout po pravomoci vyvlastnění na zmiňovaném úseku 1. stavby etapy Semetín – Bystřička hned desetkrát.

Jednalo se opět o katastrální území Jablůnka, Ratiboř u Vsetína, Vsetín a během března až června roku 2003 byla vyvlastněna následující území uvedena v tabulce č. 2

Tabulka 3: Vyvlastnění pozemků [Informace z ŘSD VM, 2010]

Katastrální území	Výměra v m ²
Jablůnka	132
	98
	1093
	1762
	41
	1178
Ratiboř u Vsetína	530
	332
	1447
Vsetín	3221
Celkem	9834

Vyvlastňování se blíží ke konci

VS., V. M. - Přípravné práce výstavby nové rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím probíhají podle představ zástupců měst a obcí našeho okresu. V současné době se zdá, že zahájení stavebních prací na 2,6 kilometru dlouhém úvodním úseku Semetín – Jablůnka se letos stihne.

Naplnění tohoto termínu mohou zkomplikovat výkupy pozemků. Deset ze sto osmdesáti majitelů totiž s podmínkami nesouhlasilo. V případě osmi z nich už proběhlo vyvlastnění, u zbylých dvou je tento proces zahájen. „**Věřím, že všechny pozemky budeme mít k dispozici ještě před začátkem letních prázdnin,**“ řekl vsetínský místostarosta Jaromír Kudlík. Pokud vše půjde podle plánu, získá investor této akce – Ředitelství silnic a dálnic České republiky, správa Zlín – v polovině roku stavební povolení. „**Je pravděpodobné, že dodavatel zahájí realizaci stavby přeložkami inženýrských sítí ještě v letošním roce. Ve státním rozpočtu je na ni letos vyčleněno 34,5 milionu korun,**“ doplnil Kudlík s tím, že stavba silnice ve zmíněném úvodním úseku Semetín – Jablůnka přijde státní kasu na téměř 1,2 miliardy korun.

Podle Kudlíka je nezbytné, aby se o uvolnění co největšího množství finančních prostředků na pokračování stavby zasadili při projednávání a schvalování státního rozpočtu pro příští rok místní poslanci. V poslední době se totiž ve Zlínském kraji objevují politické tlaky, které zpochybňují význam a rozsah stavby nové rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím. „**Investiční záměr, který nechalo Ředitelství silnic a dálnic vypracovat pro úsek Jablůnka – Bystřička, však potvrzuje, že jsme se vydali správnou cestou. Odborníci tedy dali zapravdu nám,**“ dodal vsetínský místostarosta. [16]

2.3 Úseky výstavby

Stavba je z mnoha důvodů rozdělena na „úseky“, které se realizují samostatně. Jedná se o úseky:

- Semetín - Bystřička
- Bystřička - Jarcová
- Obchvat Valašského Meziříčí

2.3.1 Semetín - Bystřička

Silnice I/57 je navržena jako silnice 1. třídy s děleným čtyřpruhem. Po zprovoznění většího úseku bude silnice přeznačena.

Úsek Vsetín - Bystřička je dále členěn na dvě stavby. Nutnost tohoto rozdělení spočívá především v možnosti realizace. V případě, kdy by zůstal úsek jako celek, bylo by jak časově, tak finančně náročnější tento úsek zrealizovat.

1. stavba Vsetín - Jablůnka

Ředitelství silnic a dálnic si nechalo vypracovat Průvodní zprávu k první stavbě úseku silnice I/57 Semetín – Bystřička. Tu vypracovala společnost Moravia Consulting Olomouc a.s. v sedmém měsíci roku 2005.

Zpráva obsahuje:

- identifikační údaje,
- základní údaje o stavbě,
- přehled výchozích podkladů a průzkumů,
- členění stavby,
- podmínky realizace stavby,
- přehled budoucích správců a vlastníků,
- předávání částí stavby do užívání,
- stručný technický popis stavby,
- výsledky a závěry z podkladů a měření,
- dodatečná ochranná pásma, chráněná území, zátopová území,
- nároky stavby na zdroje
- vliv stavby a silničního provozu na životní prostředí,
- obecné požadavky a
- popis zpracování ÚR, změny. [29]

Dopravní průzkum

Ze srovnání intenzit dopravy zjištěných v rámci sčítání dopravy na dálniční a silniční síti je patrný výrazný nárůst intenzity dopravy osobních automobilů, počet nákladních automobilů ve všech sledovaných úsecích mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem poklesl.

Výhledové intenzity a přerozdělení dopravy mezi rychlostní silnicí a stávající silnici I/57 bylo předmětem studie „Územně dopravní vztahy přeložky silnice I/57 Bystřička – Podlesí (HBH Brno, 1993). Rozdělení výhledové intenzity vozidel využívajících rychlostí a stávající silnici byl stanoven na poměr 60:40. S ohledem na technické parametry stávající silnice je reálné, že u těžkých vozidel bude využití rychlostní silnice vyšší (80 %) a v případě osobních vozidel se bude pohybovat v rozsahu 60-70 %.

Při uvažování těchto poměrů byly z výsledků sčítání dopravy v roce 1995 stanoveny tyto výhledové intenzity:

Tabulka 4: Veškerá vozidla [Průvodní zpráva, sil. I/57 Semetín – Bystřička, I. stavba, 07/05]

Rok	T(voz./24 hod.)	O (voz./24 hod.)	M (voz./24 hod.)	S (voz./24 hod.)
1995	1592	6677	63	8332
2010	2897	11685	55	14637
2025	3311	14022	46	17379

Tabulka 5: Vozidla na R 57 [Průvodní zpráva, sil. I/57 Semetín – Bystřička, I. stavba, 07/05]

Rok	T (voz./24 hod.)	O (voz./24 hod.)	M (voz./24 hod.)	S (voz./24 hod.)
2010	2318	7595	36	9949
2025	2649	9114	30	11793

T – TIR, nákladní vozidla nad 3,5 tuny

M – motocykly

O – Osobní vozidla do 3,5 tuny

S – součet všech typů vozidel

2. stavba Jablůnka - Bystřička

Jedná se o další úsek komunikace I/57 vedoucí z Valašského Meziříčí na Vsetín. Tento úsek, může být další částí, která se zrealizuje. Studie již přešly k odborníkům na pracoviště Ředitelství silnic ve Valašském Meziříčí, kteří již v těchto dnech pracují na projektech a hlavně výkupech pozemků, na nichž by mohla již brzy vyrůst jedna z nejdelších částí celého projektu rychlostní komunikace I/57.

2.3.2 Bystřička – Jarcová

Na navazující část trasy silnice I/57 v úseku Bystřička – Jarcová se v současné době zpracovává technická studie stavby „Přeložka silnice I/57 Jarcová – Bystřička jih“, jejímž zadavatelem je Město Valašské Meziříčí za technické spolupráce Ředitelství silnic a dálnic Brno. Řešení stavby v délce 4 km je zadáno v kategorii S 24,5/100 (80) ve variantě základní a tunelové. (trasování vychází z předchozího řešení technické studie z roku 1993). Zpracovatelem studie je PK OSSENDORF s. r. o. Brno. Základní varianta kopíruje stávající trasu silnice I/57 a tunelová varianta představuje vychýlení stávající trasy silnice I/57 v prostoru za železničním přejezdem Bystřička a po přechodu řeky Bečvy do prostoru masívu Kozí vrch, jehož průchod je řešen tunelem.

Ing. Nováková, vedoucí odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy, na městském úřadě na Vsetíně (dále jen ÚPSŘD)

Tento úsek si vyžádá investici cca 15-16 miliard Kč.

V oblasti mezi Bystřičkou a Jarcovou situaci komplikuje kopec zvaný Kozí Hřbet, na který má každý jiný náhled a i proto vzniklo několik variant jak tento kopec překonat. Nyní je tedy zpracováváno několik studií, včetně vyčíslení nákladů. Teprve potom bude definitivně rozhodnuto. Průzkumy dotčené lokality jsou nutné zejména proto, že kopec, jímž má tunel vést, je sám o sobě velkým sesuvným územím. Jsou tam zvodnělé štěrkopisky a masivní výskyt spodní vody. Na konci května 2009 se mělo vědět, která z variant bude vybrána jako

závazná, aby se na ní mohlo dále pracovat. Je březen roku 2010 zatím jsme se dostali jen tam, že přibývá variant a spekulací.

2.3.3 Obchvat Valašského Meziříčí

Oficiální název stavby „Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat“. Je součástí připravovaného uceleného tahu propojující rychlostní silnici R 48 u Palačova s městem Vsetín a dále s plánovanou rychlostní silnicí R 49 vedoucí na Slovensko.

V současné době tuto funkci plní stávající silnice I/35 (v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí) a silnice I/57 (v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín – Valašské Klobouky). Stávající trasa má několik vážných dopravních závad (např. směrové vedení při vjezdu do Valašského Meziříčí, několik úrovnových přejezdů železniční tratě apod.). Technický stav některých úseků je sice dobrý, avšak jejich směrové vedení a šířkové uspořádání nevyhovuje požadavkům bezpečnosti silničního provozu a narůstajícím intenzitám dopravy. V průjezdních úsecích měst a obcí (zejména ve Valašském Meziříčí) stávající silnice již nyní neúnosně zatěžuje životní prostředí.

Čtyřpruhová silnice I/35 v úseku Lešná – Valašské Meziříčí je v současné době těsně před zahájením realizace, pro úsek Palačov - Lešná bude vydáno územní rozhodnutí. [11]

Ředitelství silnic a dálnic koncem roku 2007 předložilo harmonogram kroků, jež mají předcházet zahájení stavby. Zahrnuje aktualizaci technických studií, zpracování studie vlivu na životní prostředí, investičních záměrů a projektové dokumentace a výkupy pozemků. Tehdy bylo zřejmé, že stavba bude zahájena v roce 2017.

Při sjíždění z obchvatu do města studie z roku 1993 počítala se sjezdy v Jarcové, Poličné, Juřince, Hřbitovní-Hulincích a Bynině. Podle platných evropských norem by ale sjezdy z rychlostních komunikací měly být od sebe vzdáleny nejméně dva kilometry. Nová studie tedy počítá pouze se sjezdem v Jarcové a nájezdem na severní obchvat v Bynině. Vedení města bude prosazovat minimálně také sjezd v Poličné, který může odlehčit dopravě v cen-

tru města. Kvůli výškovým poměrům to bude investičně velmi náročné, ale radnice města na tomto požadavku trvá.

Dále Valašské Meziříčí hovoří o zadání technické studie takzvaného severního obchvatu od Dezy přes Byninu a Krhovou, s napojením na silnici R 35 směrem na Rožnov.

Palačovská spojka

„Podařilo se dosáhnout toho, že v rozpočtu roku 2009 je alokováno 350 milionů korun na „čtyřpruh“ mezi Dezou a již dokončeným kruhovým objezdem u Lešné. Realizace této druhé a třetí etapy Palačovské spojky začne na jaře 2009. Pozitivem je i to, že počátkem března 2009 má proběhnout veřejné projednání územního rozhodnutí na zbývající úsek mezi Lešnou a Palačovem.“ Tuto informaci jsem se dočetla na stránkách města Valašské Meziříčí 30. listopadu 2009. Zmiňovaným úsekem jsem projížděla před necelým týdnem, tedy 19. března 2010 a po roce papírování, která bohužel občan nevnímá, se již začaly provádět práce v terénu.

Jako první musela ustoupit stará alej, která nynější silnici lemovala a na jejímž místě vyrostou dva nové silniční pruhy, které nejen uleví dopravě, ale zajistí bezpečnější provoz v daném úseku. [11]

2.3.4 Navazující úseky

Silnice Vsetín - Valašské Meziříčí není jen spojnicí dvou měst, ale je součástí velkého projektu, který má tuto oblast napojit na celorepublikovou silniční síť.

Silnice I/57 je nyní nejvýznamnějším silničním tahem a proto se i začalo s jeho úpravami a rozšířením. Ve Vsetíně však tento záměr nekončí.

Na celý úsek rychlostní komunikace I/57, tzn. od stávající rychlostní komunikace vedoucí od Hranic na Moravě do Ostravy R48 u Palačova až po napojení za Valašskou Polankou na budovanou R49 vedoucí na Slovensko, jsou připraveny studie.

V roce 2009 byl otevřen úsek Vsetín - Semetín. Dále se bude pokračovat již zmiňovanou 2. stavbou etapy Semetín - Bystřička vedoucí z Jablůnky na Bystřičku. Tento úsek je již nyní ve stádiu přípravy projektů. Intenzivně na něm pracuje Ředitelství silnic a dálnic ČR, které již nyní jedná s majiteli pozemků, přes něž je silnice plánována. Mnozí majitelé na tuto chvíli čekali i několik desítek let. Třeba můj děda, již 48 let s cestou počítá a každý rok čeká, na zprávu, že přes část jeho pozemku povede nový úsek I/57. Podle slov pana ing. Röhrera se nejedná o desítky let, ale pouze pár let.

Ze Semetína, kde je úsek již zprovozněn navazuje etapa projektu Vsetín - Semetín, kdy má být rozšířen stávající úsek I/57 ze dvou jízdních pruhů na čtyři jízdní pruhy. Tedy v každém směru na dva jízdní pruhy.

Výstavba tohoto úseku je ve fázi studií. Silnice se v tomto úseku bude rozšiřovat podél stávající komunikace. Vzhledem k tomu, že cesta nyní vede „zařezaná“ do kopce, tedy není možno rozšířit stávající tah po obou stranách souměrně, je navržena varianta, kdy se pod úrovní stávající komunikace přistaví nový dvoupruh vedoucí směrem ze Vsetína na Semetín. Územní plány s touto variantou počítají.

Na tuto navazuje sjezd ve Vsetíně (MÚK Rokytnice), který má zabránit a ulevit dvěma doleva odbočujícím úrovnovým křížením, které jsou pro řidiče jednak velice nebezpečné a také komplikují dopravu, narušují plynulost silničního provozu a vznikají kolony aut. Hlavní tah na Zlín bude tedy pohodlný a bude výrazně méně zasahovat do městské dopravy, která často kolabovala a stále kolabuje právě v důsledku dlouhých kolon nejen při dopravních špičkách.

Sjezd z rychlostní komunikace I/57, který bude plynule navazovat na komunikace I/69 vedoucí ze Vsetína na Zlín je na rozdíl od jiných částí již v další fázi přípravy. Je zpracován investiční záměr, který prošel úspěšně hodnocením HDM 4 Jedná se tedy po výstavbě druhé stavby úseku Semetín - Bystřička o nejbližší možnou stavbu. Realizací mimoúrovňové křižovatky, odklánějící dopravu na Zlín, se uleví místu, které místní označují, na „stopce“. Místo, kde je dopravní značka „stůj“, výjezd ze Vsetína vpravo na Valašské Meziříčí či vlevo na Velké Karlovice. Velice nebezpečná křižovatka, kde je na denním pořádku několik dopravních nehod, většinou jde jen o plechy, ale vyhaslo zde i nemálo lidských životů.

Poslední byla 4. prosince 2009 mladá žena, která z neznámých důvodů nedala přednost tahači s návěsem, a ten doslova rozdrtil kabinu osobního vozu. Žena po dopravní nehodě zraněním podlehla. Řidiči, kteří se střetli ve stejném úseku, dne 23. února 2010, měli větší štěstí. Sice s těžkými zraněními se jim podařilo dopravní nehodu šesti motorových vozidel přežít.

Stávající dvoupruhá komunikace 1. třídy, vede převážně přes obce. Tedy jízda 50 kilometrovou rychlostí s velice nízkou pravděpodobností možnosti předjetí. V oblasti, kde se nachází mnoho zemědělských družstev či usedlostí, je velký výskyt také zemědělských strojů. Tyto přejíždějí mezi obcemi, jsou také velkým problémem v dopravě, kdy se tvoří kolony a v nich pak netrpěliví řidiči často znervózní a dopouštějí se tak chyb, které vedou i k dopravním nehodám.

Dále je připravována studie úseku plánovanému podél trati (Ústí – Valašská Polanka), který má ulevit dopravě ve třech obcích, v nichž projíždí denně veškerá doprava k hraničním přechodům se Slovenskou republikou. Tento úsek je situován podél železniční trati, vedoucí rovněž na Slovensko. Velká část celého území je součástí Chráněné krajinné oblasti Beskydy. Město Vsetín se dohodlo na společném jednání s ochránci přírody, že situaci s dopravou je nutno řešit a shodli se na tom, že jinudy „cesta nepovede“. Jedná se o oblast hornatou a varianta vedoucí podél stávající železniční trati je jedinou možnou variantou, chceme-li se vyhnout demolicím mnoha rodinných domů a rozdělení obcí na dvě části čtyřproudou komunikací.

Koridor o šířce 400 m, který byl schválen územní plán VÚC Beskydy (2002), byl potvrzen Zásadami územního rozvoje Zlínského kraje (2008). Zásady územního rozvoje jsou nadřazeny územním plánům měst a obcí. Záměry vyplývající z této nadřazené územně plánovací dokumentace musejí být zapracovány do územních plánů jednotlivých obcí v podrobnosti vymezení ploch pro dopravu. Zlínský kraj se k situaci postavil tak, že už to jednou ochránci přírody povolili, s městem se domluvili, tak nemají ani potřebu, ani důvod tuto situaci měnit a pokud tudy má vést cesta, ať vede. Město tedy s touto variantou dál pracovalo.

Česká republika se v roce 2004 stala členem Evropské unie a to s sebou přineslo i řadu změn. Oblast pro výstavbu zmiňovaného úseku, jak již bylo psáno, se nachází v CHKO Beskydy, a nyní v soustavě chráněných území Evropského významu Natura 2000. K veškerým zásahům v takové oblasti se musí vyjádřit příslušný dotčený orgán (v případě pořizování územních plánů krajský řad, příp. správa CHKO Beskydy) právě z hlediska vlivu na území Natura 2000. Při dalších přípravách územních plánů narazilo město na komplikace. Nebylo vysloveno, že projekt neprojde, ale z dosavadních vyjádření je zřejmé, že se projekt minimálně hodně protáhne. **„Zatím jsme připravovali územní plány pro část, která se ani nenachází v 1. zóně CHKO a již nyní byla problematická. Zúžili jsme koridor pro výstavbu z 400 na 100 m. Co bude, až se dostaneme do míst 1. zóny CHKO...“** Informovala ing. Eva Nováková, vedoucí odboru ÚPSŘD Vsetín.

Zatím je trasa plánována v původním koridoru, toho by se město chtělo i nadále držet. Silnice propojující Vsetín se Slovenskem je stále zaznamenána v plánech obcí až do roku 2015 kdy musí pořídít plány nové. V případě, že stávající územní plány sídelních útvarů nebudou do tohoto data nahrazeny novou územně plánovací dokumentací, pozbývají ze zákona platnost.

I na stav této výstavby jsem se zeptala při své návštěvě na Ředitelství silnic a dálnic České republiky v Brně a vedoucí oddělení předinvestiční přípravy pan ing. Jiří Juza mi situaci objasnil: **„Po technické stránce se jedná o velmi náročnou stavbu (mostní oblouky, výšková napojení,...). Je to začarovaný kruh. Není zde taková intenzita vozidel na to, aby bylo nutno tuto stavbu provést, a více dopravy zde nenatáhneme, dokud zde nebude silnice odpovídající potřebám“.**

2.4 Financování

Přesvědčila jsem se při zpracovávání této části práce, že jsou informace, o které se instituce nerady dělí a nerady zveřejňují. Na Ředitelství silnic správa Zlín, jsem dostala na otázku financování tohoto projektu velmi rychlou, stručnou a pro mě nepřijatelnou odpověď. Muž, na kterého mě odkázal jak pan ing. Juza z Ředitelství silnic a dálnic Brno, tak ing. Rhörer ze správy ve Valašském Meziříčí, mi po mém představení, sdělení, že připravuji diplomu-

vou práci, na toto téma na můj dotaz odpověděl: „**Tuto informaci Vám nebudu sdělovat**“ a bez možnosti jakékoli další diskuze se se mnou slušně rozloučil.

Obrátila jsem se tedy na ty, kteří mi vždy vyjdou vstříc. Pan ing. Kudlík mi na otázku financování odpověděl a ještě vysvětlil, proč zareagovali ve Zlíně tak, jak zareagovali. „**Víš, všude je to samá kontrola z NKÚ a lidé si ztěžují, že se utrácí moc peněz, tak jsou na poskytování informací velmi opatrní.**“

Na první stavbu etapy Semetín – Bystřička bylo podle slov ing. Jaromíra Kudlíka vynaložit finanční náklady v celkové výši okolo 1,4 miliardy Kč. Z toho polovina byla spolufinancována prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci Operačního programu Doprava. Zbylá část finančních prostředků byla získána z SFDI.

Informace z Ředitelství silnic a dálnic ČR však uvádějí ve svých oficiálních materiálech, že celkové náklady na stavbu byly ve výši 1 239 976 144 Kč.

2.5 Realizace

Po vyřízení všech stavebních povolení a administrativních záležitostí se dne 21. listopadu 2005 dočkala i práce v terénu 1. stavba úseku Semetín – Bystřička. Poprvé se koplo do země a tedy i nezasvěcený občan si již na vlastní oči mohl povšimnout, že se ve věci výstavby nové komunikace I/57 čile pracuje.

Desítky let očekávaný moment přišel dne 21. listopadu 2005 kdy bylo slavnostně poprvé „kopnuto do země“. Poklepáním na základní kámen, kterého se zúčastnili mimo jiné tehdejší ministr dopravy ing. Milan Šimonovský, hejtman Zlínského kraje Libor Lukáš, vedoucí oddělení předinvestiční přípravy ing. Jiří Juza, starosta města Vsetín Jiří Čunek, místostarosta města Vsetín ing. Jaromír Kudlík se začaly stavební práce.

Fotografie (obr. 3) byla pořízena na slavnostním aktu, zahájení stavy dne 21. listopadu 2005 na snímku jsou zleva hejtman Zlínského kraje Lubor Lukáš, ministr dopravy ing. Mi-

Ian Šimonovský, někdejší starosta města Vsetín Jiří Čunek. Tito pánové posvětili naši stavbu a na řadu přišly bagry.



Obr. 3: Slavnostní poklepání na základní kámen. Na snímku zleva Hejtman Zlínskoho kraje Libor Lukáš, ministr dopravy ing. Milan Šimonovský, starosta města Vsetín Jiří Čunek [27].



Obr. 4: Ing. Jaromír Kudlík při slavnostním poklepání na základní kámen[27].

Na fotografii je zachycen ing. Jaromír Kudlík při „křtu“ základního kamene stavby silnice I/57. A jak lépe pokřtít na Valašsku než pravou trnkovou.

Jak již bylo výše zmíněno, po slavnostním ceremoniálu, se do práce v terénu, namísto významných státníků, pustila těžká technika.

1. stavba realizace

Jedná se o 1. stavbu silnice I/57 km 8,300 –10,940 v úseku Jablůnka – Semetín. Začátek úseku 1. stavby je v km 8,300 před mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Ratiboř s nadjezdem silnice II/437. Zde je provizorní napojení na stávající silnici I/57 směrem na železniční přejezd v Jablůnce a dále na Valašské Meziříčí. V rámci této stavby začíná přeložka silnice II/437 okružní křižovatkou v místě křížení s větvemi MÚK. Přeložka silnice II/437 od okružní křižovatky překonává mostem novou komunikaci I/57, zátopové území překračuje inundačním mostem a napojuje se na stávající silnici II/437 těsně před stávajícím mostem přes Vsetínskou Bečvu.

Na silnici II/437 a napojení stávající silnice I/57 jsou navrženy autobusové zastávky umožňující přestup mezi dvěma směry.

Mimoúrovňová křižovatka Ratiboř je osmičkovitá (Příloha P V) se všemi směry odbočení. Do ní se napojuje i stávající silnice I/57. Hlavní trasa silnice I/57 dále překračuje na dvou místech Vsetínskou Bečvu a mezi nimi ještě vodoteč. Další MÚK Semetín je navržena v km 9,910, v nadjezdu je vedena silnice Semetín - Jablůnka. Jedná se také o osmičkovou mimoúrovňovou křižovátku, její větve jsou však netradičně částečně tvořeny kolektorovou a doprovodnou komunikací.



Obr. 5: Pohled na staveniště v oblasti budoucího MÚK - Semetín. V prvních měsících stavby.[27]



Obr. 6: Příprava nosných konstrukcí. MÚK – Ratiboř. [27]



Obr. 7: Na tomto snímku je zachycena příprava mostního oblouhu MÚK – Semetín. Stavba takového rozsahu, byla na místní poměry, velkou a pro mnohé z nás velice zajímavou. [27]

V prostoru Vsetína – Bobrky je I/57 doplněna vpravo o kolektorovou komunikaci a vlevo o doprovodnou komunikaci. Obě souběžné komunikace umožňují obsluhu okolní průmyslové zóny. Tomu odpovídá též množství sjezdů a napojení. Doprovodná komunikace je napojena na stávající silnici III/05736 do Vsetína. Zde budou autobusové zastávky s propojením a chodníky přes most směrem na Semetín a kolektorovou komunikaci. Doprovodná komunikace bude zařazena jako silnice II/437. Stávající silnice I/57 směrem na Jablůnku – provizorní sjezd – zůstává silnicí I/57.

Stávající silnice III/05734 na Semetín zůstane společně s nadjezdem pod tímto číslem. Kolektorová komunikace bude společně s částí původní III/05734 k napojení nadjezdu větví křižovatky silnice I/57. Na konci úpravy se pravým pásem napojuje nová stavba na silnici I/57 do Vsetína, která je navržena také jako polovina budoucího čtyřpruhu. [14]

2.5.1 Data o stavbě

Hlavní trasa:

- Délka: 2640 m
- Kategorie: S 22,5/90
- Plocha vozovek 54 443 m²
- Počet stavebních objektů: 17

Mostní objekty:

- Počet celkem: 6
- Z toho na silnice: 3
- Nad silnicí: 2
- Na ostatních komunikacích: 1
- Celková délka: 527,5 m

Mimoúrovňové křižovatky:

- Počet: 2
- Délka větví: 1400 m

Opěrné zdi:

- Počet objektů: 1
- Plocha zdí: 430,6 m²

Přeložky ostatních komunikací:

- Počet objektů: 2
- Celková délka přeložek: 635 m

Přeložky inženýrských sítí:

- Vodohospodářské objekty: 1
- Objekty elektro: 3

- Přeložka plynovodů: 1

Celkový objem zemních prací:

- Výkopy: 51 000 m³
- Násypy: 475 000 m³

Název stavby:

- Silnice I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba

Místo stavby:

- Zlínský kraj

Katastrální území:

- Jablůnka, Ratiboř, Vsetín

Druh stavby:

- Novostavba, liniová

Objednatel:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Projektant:

- Moravia Consult Olomouc a. s. a Sudop Praha a. s.

Zhotovitel:

- Sdružení pro výstavbu silnice I/57 Semetín – Bystřička: Skanska, Alpine, Mayreder, Colas

Celkové investiční náklady:

- 1 239 976 144 Kč

Souhlas s EIA:

- 12/2005

Vydání územního rozhodnutí:

- 07/2002

Vydání stavebního povolení:

- 08/2005

Vyhlášení výběrového řízení:

- 08/2005

Zahájení stavby:

- 10/2005

Uvedení do provozu:

- 06/2009 [13]

2.6 Slavnostní uvedení do provozu

Po 4 letech byla 1. stavba dokončena a tak významný projekt, si vyžádal i odpovídající slávu. Velmi významným dnem byl pro celou stavbu 22. červen roku 2009, kdy byla za přítomnosti místostarosty města Vsetína ing. Jaromíra Kudlíka, hejtmána Zlínského kraje Libora Lukáše a mnoha dalších významných osobností, slavnostně přestřižena páska (Obr. 8) a tím zahájen provoz na novém úseku silnice 1. třídy, I/57 o celkové délce 2.640 m o celkové ploše 54.443 m².



Obr. 8: Nůžky, kterými slavnostně přestříhl ing. Jaromír Kudlík pásku. Část pásky je též zobrazen na snímku.[30]

2.7 Shrnutí analytické části

Cílem analytické části diplomové práce bylo především přiblížit, co konkrétně předcházelo, než se poprvé „koplo do země“.

Druhá kapitola byla věnována konkrétním výkupům či vyvlastnění pozemků v řešené oblasti, kde bylo uzavřeno celkem 137 kupních smluv při výkupu pozemků ve třech katastrálních územích a bylo vyvlastněno 9.834 m² pozemků od deseti majitelů opět ve třech katastrálních územích Jablůnka, Ratiboř u Vsetína a Vsetín.

Dále jsme mohli v této kapitole jistit, že po dlouhá léta připravovaná výstavba silnice I/57 byla rozdělena do tří úseků výstavby. Toto rozdělení by mělo ulehčit jak administrativní náročnosti projektu, tak zvýšit možnost získání finančních prostředků, které jsou tímto v násobku nižší. Jak vyplývá z výše uvedeného textu kapitoly, každý z úseků je v jiné fázi. První stavba úseku Semetín - Bystřička již byl slavnostně zprovozněn v červnu 2009, druhá stavba téhož úseku je ve fázi výkupu pozemků a tedy brzy se začne s pracemi v terénu.

3 KOMPLIKACE SPOJENÉ S PROJEKTEM

Jako každá stavba s sebou nese mnoho úskalí a komplikací. To se nevyhnulo ani stavbě silnice I/57. Jaké významnější problémy a překážky stály v cestě naší silnici je popsáno dále v této kapitole.

3.1 Občanské sdružení Jadernice

Sdružení Jadernice bylo založeno Václavem Včelicou. Na Vsetíně známý jako „student, který zabrzdil stavbu silnice“. Jeho sdružení se nelíbil fakt, že mezi Valašskými kopci vyrostle čtyřproudová rychlostní komunikace, čímž se zvýší riziko vytvoření tranzitu a tím spojený nárůst dopravy (Příloha P XIV).

Sdružení bylo založeno zapsáním na ministerstvu vnitra podle zákona 114/92 Sb. a jako předmět své činnosti byla uvedena ochrana přírody a krajiny.

Václav Včelica, byl v době, kdy usiloval o zastavení projektu výstavby nové komunikace I/57 studentem Vysokého učení technického v Brně – pozemní stavitelství Jako student stavební fakulty přišel s tím ať projekt připravovaný desítky let, zkušenými odborníky, kvůli jeho požadavkům změni.

Jalovec
20. prosince 2005 ročník II číslo 51 10 Kč TV Program

Václav Včelica
Student, který zabrzdil stavbu silnice

Bezdomovec si užíval na úkor Kačora
Jak napálit advokáta

Milan Orálek:
Stavební povolení zrušila nějaká trůba na ministerstvu

OKRES – Václav Včelica. Šéf ekologické skupiny Jadernice. Muž, který prosadil zastavení desítky let očekávané výstavby rychlostní komunikace mezi Valašským Mezirčím a Vsetínem. Motoristé, dopravní, investoři jsou šokováni. A to ještě neznají důvody. Sám Včelica přiznává, že silnice nevede přes místa, která si zvláštní pozornost z hlediska ekologie zaslouží. Pouze tvrdí: „Nejsme klasická ekologická organizace. Myslíme si, že by stavba podle současného projektu mohla lidem vadit. Zda jim to skutečně vadí, nevíme. Myslí si ale, že kdybychom se lidí zeptali, asi by se mnozí vyjádřili, že se jim to líbit nebude.“
Pokračování na str. 3

VÁNOČNÍ AKCE
Mimo
sleva 20%
na veskery sortiment
(od 1. 12. do 31. 12. 05)
Nádražní 817, Vsetín
(na restauraci „U Krby“)
tel.: 777 872 788

JOKRATOUR
CESTOVNÍ KANCELÁŘ
ZAHÁJEN PRODEJ LÉTO 2006 !!!
Letecky nebo luxusními busy
RECKO – Chalkidiki • KRETA
RHODOS • THASSOS
SPANĚLSKO • BULHARSKO
CHORVATSKO • ITALIE
SLEVA 12% do 31. 12.
Dílo do 15 let
ZCELA ZDARMA !!!
Katalog ZDARMA na vyžádání
Rožnov 800 100 401
Vol.Mez. 571 611 112
Vsetín 571 429 291
Zlín 577 439 951
www.jokratour.cz

Obr. 9: Titulní strana týdeníku Jalovec s článkem, který šokoval širokou veřejnost.

Jak uvedl týdeník Jalovec na svých stránkách 51. čísla v roce 2005 (Obr. 9), Václav Včelica nechal zastavit celou výstavbu silnice I/57, která měla být obrovským přínosem pro celou oblast a měla zabránit maření lidských životů, škodě na majetku a velký význam měla mít pro ekonomiku nejen Valašska. Celý projekt za 1,4 miliardy korun se zastavil. Po více než sedmi měsících se mohl projekt opět znovu rozjet. Neslo to však s sebou nemalé jak finanční náklady, tak technické i administrativní komplikace. Díky zdržení stavby a s tím souvisejícímu propadnutí stavebního povolení, byl zrušen jeden z plánovaných úseků výstavby, viadukt nad vlakovým nádražím v obci Jablůnka.

Celý problém byl v tom, že pan Včelica podal námítky na hlavní trasu do již rozběhlého řízení na krajský úřad. Podle vedení města Vsetín, byla tato námítka přijata již po uplynutí termínu, možného pro podávání námitek, a tedy na ni neměl být brán zřetel. Jen pár dní po slavnostním zahájení, kterého se účastnil a na základní kámen poklepal tehdejší ministr dopravy pan Šimonovský, to samé „šimonovského“ ministerstvo zrušilo stavební povolení na hlavní trasu a stavba musela být zastavena. Zrušeno bylo sice jen stavební povolení na hlavní trasu a z celkového počtu 9 stavebních povolení zbylých 8 zůstalo v platnosti, na hlavní trase se začalo „konzervovat“. Ukončit stavbu nejde tak, že dělníci pustí lopaty a jdou domů, ale bylo nutno pracovat na úpravách tak, aby nebyly dosavadní investice zmařeny. Nevědělo se, na jak dlouho se stavba může zastavit a zda se vůbec ještě ve stavbě bude pokračovat.

Znovu se musela zpracovat dokumentace, která prokazuje správnost původní trasy. A během půl roku bylo opět získáno stavební povolení v původním znění. Osm měsíců zdržení a stovky tisíc, o které mohla být stavba levnější. Nemalé finanční prostředky, mohl investor použít, třeba na ochranu životního prostředí, zkulturnění krajiny podél výstavby, na ohrožené děti...

Pan Včelica se již před podáním námítky, pohyboval na Městském úřadě ve Vsetíně a zjišťoval informace o stavebních povoleních, stavební dokumentaci, územních plánech. Byl informován o tom, že ke stavebním povolením se vyjadřuje několik desítek organizací a při změně je velmi náročné cokoli měnit. Proces se často protáhne až na několik let.

Město Vsetín je městem připraveným a územní dokumentaci má připravenou na projekty, které jsou i dlouhodobě výhledové. To je velmi důležitý fakt. Zabrání se tak nečekanému

záboru území, či dlouhým vyjednáváním o poloze budoucích staveb a sníží se tím i plochy, které město na své budoucí stavby bude potřebovat.

Dnes, když jsem pátrala po sdružení Jadernice, jsem musela vynaložit mnoho úsilí. Sice se mi podařilo, přes internetové stránky města Vsetín v rubrice „ostatní neziskové organizace“ nalézt jak internetové stránky tohoto sdružení, tak telefonický kontakt na zakladatele občanského sdružení pana Václava Včelicu, ale internetové stránky jsou momentálně mimo provoz a nikde na internetu sdružení Jadernice dohledat nejde. Na mobilním telefonním čísle se mi ozval pan Včelica. Po telefonické domluvě jsem panu Včelicovi zaslala následující email:

16: 26 - 2010/3/24 <eliska.cenkova@seznam.cz>:

Dobrý den pane Včelica,

na základě našeho dnešního (24. března 2010) telefonického rozhovoru bych Vás ráda požádala o informace k mnou připravované Diplomové práci na téma "Projekt výstavby rychlostní komunikace Vsetín - Valašské Meziříčí".

Prosím o informace:

- o Vašem sdružení (kdy bylo založeno + obecné informace)
- bylo Vaše sdružení založeno jen na tuto specifickou akci?
- jaké konkrétní byly Vaše požadavky, proč jste se tak rozhodli, co Vás k tomu vedlo?
- můžete prosím popsat, jak jste v tomto případě postupovali?
- jaký byl přístup institucí, kterým jste své návrhy a podněty adresovali?
- co bylo cílem celé akce a byly vaše náměty a připomínky vyslyšeny?

Pokud budete chtít sdělit cokoli k této "akci" předem děkuji za doplnění a veškeré poskytnuté informace.

Jestli Vás mohu poprosit, kdybyste měl čas na zaslání odpovědi co nejdříve, byla bych Vám vděčná.

Předem moc děkuji za Váš čas, ochotu a jakékoli informace.

Přeji krásný den.

Eliška Čenková

email: eliska.cenkova@seznam.cz

tel.: 731 173 437

Odpověď byla velmi rychlá:

16:37 - 2010/3/24 Václav Včelica <vaclav.vcelica@gmail.com>:

Dobrý den,

jen malý osobní průzkum. Jste příbuzná pana Čenka, majitele týdeníku Jalovec?

S pozdravem,

Včelica

Protože jsem nerozuměla tomu, jak daný dotaz souvisí s tématem mé diplomové práce, vzala jsem mobil a zavolala panu Včelicovi. Chtěla jsem vědět, jak informace o mé rodině souvisí s tématem mé diplomové práce a jak to ovlivní poskytnuté informace. Pan Včelica byl prý jen zvědavý a to, že jsem dcera svého otce, ing. Petra Čenka, sice pro něj nebyla informace příznivá, ale ujistil mne, že neposkytnuté informace to žádný vliv nemá, že již odpověď připravil, a informace mi brzy emailem zašle.

Druhý den ráno jsem otevřela email s odpovědí:

10:32 - 2010/3/25 Václav Včelica <vaclav.vcelica@gmail.com>:

Dobrý den,

i když jsem v telefonickém rozhovoru říkal, že mé poskytnuté informací neovlivní, zda jste v příbuzenském vztahu s panem Čenkem, vydavatelem týdeníku Jalovec, rozmyslel jsem si to. Za to se omlouvám, nevěděl jsem to dopředu. Nakonec jsem smazal již připravenou odpověď. Váš pan otec mi leží v žaludku doteď a pan Kudlík hned vedle něho. Je mi líto, ale nebudu poskytovat informace někomu, kdo si vybere za oponenta prolhaného politika, který byl za lhaní pravomocně odsouzen, a tím s minimální možností toho, že by v diplo-

mové práci šlo skutečně o zhodnocení celé akce, než o zaplnění několika stránek. Pan Kudlík o celé akci několikrát informoval v médiích, přitom opakovaně lhal o nákladech na stavbu, o tom, co prosazujeme, a jiné důležité informace

veřejnosti zamlčoval. Váš pan otec mu k tomu poskytoval prostor ve týdeníku Jalovec a sám přidával informace s cílem ovlivnit a oklamat veřejnost.

Nepochybuji, že i bez informací, které bych Vám byl schopen poskytnout, dokončíte zdárně studium.

V kopii tento dopis posílám Vašemu vedoucímu práce, aby věděl, proč jsem nepodpořil tvorbu Vaší diplomové práce. Nejednám tak s cílem Vás poškodit, jen se snažím, aby nebyla má slova překroucena a změněna.

S pozdravem,

Ing. Václav Včelica

Po přečtení výše uvedeného emailu, který pan ing. Václav Včelica zaslal, jsem požádala o vyjádření se k věci jak mého otce, ing. Petra Čenka, tak oponenta diplomové práce pana Ing. Jaromíra Kudlíka, místostarostu města Vsetín, kterému je celá akce s výstavbou nové komunikace I/57 velmi blízká a jež byl křivě a lživě napaden. Když jsem telefonovala s panem Kudlíkem, abych ho předem o zaslání emailu informovala, a krátce jsem mu obsah odpovědi pana Včelici popsala, byl právě v autě a tak ho to pobavilo, až se mu podařilo špatně odbočit.

Nervozitu pana Včelici lze vysvětlit i tak, že je pod velikým tlakem. Protože jak řidiči, účastníci dopravních nehod, tak pozůstalí ho považují za spoluviníka. Je tedy pochopitelné, že pan Včelica je opravdu pod velkým tlakem.

Vyjádření ing. Petra Čenka, mého otce a zároveň vydavatele okresního týdeníku Jalovec:

Není jistě standardní, aby otec vstupoval do diplomové práce své dcery. Vysvětlením nechť je vyjádření ing. Václava Včelicy zaslané vedoucímu této práce, v němž se ing. Včelica otevřeně vyjadřuje k mé osobě. Vytýká mi zejména, že jsem v regionálním periodiku Jalovec, které vydávám, dal prostor místostarostovi Městského úřadu Vsetín ing. Jaromíru Kudlíkovi. Aniž považuji za nezbytné se na stránkách diplomové práce obhajovat, a stavění komunikační kolize (o níž jsem neměl dosud ani tušení) do osobní roviny, považuji za nezbytné zmínit v této souvislosti některá důležitá fakta. Bydlím v Jablůnce, odkud denně dojíždím do vsetínské redakce a tak právě úsek Jablůnka – Vsetín projíždím často i několikrát denně. Osobně se znám s ing. Kudlíkem, i některými osobami z top managementu dodavatele stavby. Znal jsem též řadu z těch, jejich pomníčky na úseku Vsetín - Jablůnka musely být kvůli stavbě nové komunikace přeloženy. Na smrti většiny zde zahynuvších se podílel (pochopitelně vedle nesporné viny řidičů) i špatný stav původní komunikace, kde nepřehledné a jen stěží sjízdné úseky, vytvářely smrtící léčky. Přičteme-li k tomu skutečnost, že rovnější úsek, vyžadující méně brzdění, rozjezdů a zatačení má pozitivní vliv na životní prostředí, stojí proti sobě argumenty nejvýš rozporuplné. Ty následně vyvolávají otázku, jak, kolik a zda vůbec stavět. Podle mého soudu jasná a jednoznačná odpověď neexistuje, natož aby se na ní shodli zastánci s odpůrci stavby. Je však rozhodně dobře, že existují ti, kteří chtějí stavět širší, celkově mohutnější a tím i bezpečnější cesty a zároveň také ti, kteří nahlas volají, aby se vše vyřešilo s menším dopadem na životní prostředí. Je však žel zároveň jisté, že stanovení obecných „pravidel hry“ pro tento souboj při hledání kompromisu nelze. Každé takové „utkání“ se totiž vždy „hraje“ v jiném čase, na hřišti jiných parametrů, a „hráči“ mají pokaždé jinou míru vlivu, chce-li někdo, jiné „sportovní“, často i „nesportovní“ náradí. Aniž bych si dovolil - zejména z výše uvedených důvodů možné podjatosti – apriori hodnotit tuto diplomovou práci, jednu poznámku si neodpustím. Mohu potvrdit (a již samotné dotazování zúčastněných, které vyvolalo intenzivní diskusi, to dokládá), že téma není virtuální a laickou, jakož i odbornou veřejnost skutečně velmi zajímá. Tím je zaděláno na další diskusi a dílkem (co na tom, že jen velmi malým), že současná společnost jakož i generace následující bude jezdit po bezpečných cestách při minimální zátěži životního prostředí. Ing. Petr Čenek vydavatel regionálního periodika Jalovec

Vyjádření ing. Jaromíra Kudlíka místostarosty města Vsetín:

To, že ležím v žaludku panu Včelicovi, je mi naprosto jedno, neměl by však používat výrazů jako „prolhaný politik“, „opakovaně lhal“, „důležité informace veřejnosti zamlčoval“. Je jediný, který se takto ke stavbě „I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba“ vyjádřil, měl by mít alespoň minimální právní povědomí o tom, že takové výrazy jsou pod trestně právní odpovědností. V dalším uvádí, že jsem byl „za lhaní pravomocně odsouzen“. Je nutno uvést alespoň tuto skutečnost na pravou míru. Byl jsem usnesením Krajského soudu Olomouc pravomocně zproštěn viny. Následně se vůbec nemíním vyjadřovat ke schopnostem nebo ochotě pana Včelici, při opakovaných jednáních na vsetínské radnici, k pochopení významu územně plánovací dokumentace, technickým normám, k závazným stanoviskům dotčených orgánů, apod. Tato jednání probíhala bez mé přítomnosti s různými úředníky naší radnice.

Je naší povinností na radnici opakovaně a trpělivě vysvětlovat a vysvětlovat.

Ing. Jaromír Kudlík

3.2 Pozemky Ema Rousová

O této kauze se občan dozvěděl opět na stránkách okresního týdeníku Jalovec, na který se paní Ema Rousová obrátila se stížností.

Ema Rousová: Družstvo Mír Ratiboř nás napálilo

RATIBOŘ, JABLŮNKA – Někteří majitelé pozemků dotčených stavbou rychlostní komunikace mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem se bouří. Pozemky si totiž od nich za minimální částku pronajalo zemědělské družstvo Mír Ratiboř a investorovi je pak na pět let pronajímá za 160 krát vyšší cenu. Podle nespokojenců družstvo majitele podvedlo. Zástupci družstva naopak tvrdí, že vše je právně v pořádku.

Na situaci kolem pronájmu pozemků upozornila Ema Rousová z Jablůnky. **„Již několik let užívá zemědělské družstvo Mír Ratiboř mé pozemky na základě pronájemní smlouvy. Platí mi za to dva a půl haléře za metr čtvereční. Předloni mi přišel dopis, že kvůli Evropské unii mám podepsat novou smlouvu,“** uvádí paní Rousová s tím, že: **„Předse-**

da Adámek mne při osobním jednání ujišťoval, že pro mne se nic nezmění. Smlouvu jsem proto podepsala. Nedávno jsem se ale dozvěděla, že družstvo můj pozemek pronajímá Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR), které zde staví, za čtyři koruny za metr čtvereční. To je sto šedesátinásobek toho, za co pozemky mají ode mne.“ Paní Rousová proto podle svých slov chtěla družstvu smlouvu vypovědět. Výpovědní lhůta však má trvání pět let. „Znamená to, že zatímco od družstva budu ročně za hektar dostávat dvě stě padesát korun, družstvo dostane za totéž čtyřicet tisíc,“ neskrývá své rozhořčení majitelka pozemku, která všechny takto stížené majitele pozemků vyzývá, aby se společně domáhali lepších podmínek. Předseda družstva Mír se sídlem v Ratiboři Zdeněk Adámek však nevidí na jednání družstva nic nekalého. „Od všech majitelů máme řádně podepsané smlouvy. Paní Rousová si možná tehdy neuvědomila, co podepisovala. Měla si to pořádně přečíst. Nechápu, co se jí nelíbí,“ Ema Rousová: Družstvo Mír Ratiboř nás napálilo, hájí se Adámek a dodává: „Než se stavěla cesta, paní Rousová se o pozemek vůbec nezajímala. Ani nevěděla, kde ho má.“ Předseda družstva Adámek zároveň popírá, že pozemky od majitelů pronajímá družstvo ŘSD ČR za čtyři koruny, což je sto šedesátinásobek ceny, kterou platí majitelům. Odmítl ale být konkrétnější. „Rozhodně to není tolik. Kolik přesně, to by bylo na delší debatu,“ uvedl Adámek. Sám Rostislav Vacula, šéf zlínské správy Ředitelství silnic a dálnic ČR, však týdeníku Jalovec sdělil: „Družstvu Mír platíme od čtyř do deseti korun za metr čtvereční na rok. Z naší strany je vše v pořádku.“

Ema Rousová tvrdí, že v době, kdy dostala návrh nové smlouvy, s předsedou družstva o situaci jednala. „Když jsem dostala nový návrh smlouvy, už se mluvilo o zahájení stavby silnice. Ptala jsem se předsedy, jak se mne to dotkne. On mne však ujišťoval, že vůbec nijak,“ vzpomíná.

Rousová, která připouští, že učinila chybu, když čtení smlouvy nevěnovala větší pozornost. „Vycházela jsem z ujištění předsedy, že vše bude v pořádku. Dodatek o změně výpovědní lhůty na konci stránky mi prostě unikl.“ Ema Rousová se netají úmyslem řešit věc právní cestou s tím, že hodlá do věci zapojit další takto postižené majitele pozemků. „Již jsem věc konzultovala s právníčkou. Ta mi sice řekla, že smlouvy jsou řádně podepsány, ale domníváme se, že družstvo jednalo v rozporu s dobrými mravy. A tudy by mohla vést naše cesta ke zpochybnění smluv a sjednání nápravy,“ míní Rousová. [17]

Při konzultaci této otázky s panem místostarostou Jaromírem Kudlíkem jsem se obdržela informace, že nedorozumění, které v tomto případě vzniklo, bylo vyřešeno. „**Jednalo se o pozemky, kterých se zábor týkal jen dočasně. Paní Rousová se sešla s vedoucím stavby, kdy se společně dohodli k oboustranné spokojenosti**“. Uvedl ing. Kudlík.

3.3 Lávka

V místě Vsetín-Bobrky původní silnici o dvou jízdnicích nahradila nová stavba čtyřproudová dělená. V případě, pozemní komunikace takového charakteru, je nejen nebezpečné, ale parametry stanoveny, umístění přechodů pro chodce. Umístit na čtyřproudovou silnici s děleným středovým pruhem s povolenou rychlostí jízdy 90 km/h přechod pro chodce je nemyslitelné. Nejbližší možnost jak nyní může pěší, či cyklista silnici I/57 v tomto úseku překonat, je využít mimoúrovňového křížení Semetín, kdy musí absolvovat vzdálenost 1,7 km a zmíněný nadjezd o výšce 3.8 m.

Po obou stranách komunikace jsou nejen čerpací stanice, firmy zaměstnávající osoby žijící v obou směrech od místa zaměstnání, tak i odborné učiliště, kde studují stovky studentů a jejich počet se brzy několikanásobně zvýší. Vyrůstá zde nový areál v objemu 62 milionů Kč, kde mají být přemístěna všechna detašovaná pracoviště Středního odborného učiliště, která jsou dnes roztroušena po celém území města. Což komplikuje život nejen studentům, ale i vedení školy. Zprovoznění nového areálu učiliště s sebou přinese zvýšení intenzity pohybu osob a s tím potřeby silnici I/57 překonávat.

S touto situací se samozřejmě počítalo již při studiích. Město se finančně podílelo na stavbě silnice v průmyslové zóně Bobrky II, která byla původně součástí stavby I/57, ale město tuto stavbu zvládlo o několik let dříve a uhradilo náklady na pořízení dokumentace pro lávku, vyřídilo stavební povolení a majetkoprávní vztahy. Realizaci lávky má v režii ŘSD ČR správa Zlína po kolaudaci ji převede do správy města Vsetín, které bude obstarávat zimní i letní údržbu a veškeré povinnosti spojené se správou.

V současné době jsou doladovány poslední detaily a stavba lávky by měla být v nejbližších dnech zahájena přímo v terénu.

3.4 Ladoňka dvoulistá

Jak je již u každé větší stavby zvykem, na místo, kde se má začít s výstavbou se doslova vrhnou ekologičtí aktivisté, ochránci přírody a hledají, jakou raritu by zde našli, aby ji mohli „zachránit“ a tím i pozdržet stavbu. Nejinak tomu bylo v místě, katastrálního území Bystřička, kde je plánováno mimoúrovňové křížení stávající komunikace, která bude po uvedení do provozu nového úseku I/57 sloužit jako komunikace obslužná. Zde se potvrdil výskyt chráněné rostliny Ladoňky dvoulisté, latinsky *Scilla bifolia*. Tu můžeme v přírodovědných knihách najít pod názvem Hořec jarní, nebo častěji hořepníček jarní.

Ladoňka dvoulistá

Je rostlina 3-10 cm vysoká, Má 2-7 stopkatých světle modrých květů na konci stonku. Hořec, či nověji hořepníček jarní se vyskytuje poměrně hojně například v Alpách a jejich předhoří až do výšky 2600 m n. m. I u nás roste například v západních a jižních Čechách na horských a podhorských lukách, ale jeho populace byly oslabeny hnojením kdysi chudých luk a jejich proměnou v pastviny. Tyto rostliny dávají přednost vápenitým půdám. Mají přizemní listové růžice a na lodyze jen jeden, vzácně dva nebo tři, tmavomodré květy. Ladoňka dvoulistá patří k liliovitým rostlinám. Má dva přizemní listy bez bílého středního proužku a neolistěnou květonosnou lodyhu (Obr. 10).

Horské a podhorské louky, rašeliniště jsou typické pro jejich výskyt. [5]



Obr. 10: Ladoňka dvoulistá

S Ladoňkou dvoulistou již byli stavitelé také připraveni pracovat a vyčlenili finanční prostředky na pokrytí nákladů na odbornou přesadbu chráněné rostliny. K tomuto kroku se však zatím stavba silnice nedostala. Ladoňka si tedy dále vegetuje, tam kde je a silnice stojí.

4 DOPRAVNÍ NEHODY NA SILNICI I/57

Silnice I/57 je silnicí první třídy již od dob první republiky s intenzitou dopravy k dnešnímu dni 14 tisíc vozidel během 24 hodin. V mnoha místech je silnice široká pouhých 6 m, což neodpovídá podmínkám, které silnice 1. třídy musí splňovat. Situace sice nebyla vždy tak vážná, ale po poslední zimě se ještě zhoršila. V úseku tak zvaném "Pod Křížem" směrem z Jablůnky na obec Bystřičku má silnice 1. třídy namísto požadovaných 9 m pouhých 6 – 6,5 m (Obr. 11). Krajnice, která takový nápor vozidel neunes, se začíná čím dál rychleji odlamovat jako oplatka. Při průjezdu dvou nákladních vozidel v protisměru, musí být řidiči tolerantní a téměř zabrzdit a s velkou opatrností projet aby se bezpečně vyhnuli. I to však někdy nevyjde a většinou nákladní vozidla rozdrolená krajnice neudrží a sjedou do příkopu. V těchto případech se obvykle jedná o škody na převáženém materiálu, vozidlech a jen lehká zranění řidičů. Naštěstí.



Obr. 11: Silnice I/57 v úseku zvaném pod Křížem, kde se krajnice bortí. [30]

Bohužel ne všechny dopravní nehody v úseku Vsetín - Valašské Meziříčí po silnici I/57 mají takto šťastný konec. Z novin se několikrát do měsíce dočítáme o tragických dopravních nehodách, po kterých zůstanou pozůstalým jen těžké chvíle a nám všem jako varování pomníček u cesty. V době mohutných vozů, airbagů, různých bezpečnostních zařízení, je o to smutnější, že pomníčků stále přibývá.

Tato část byla pro mne velmi těžká, co se týká psychiky. Denně silnici I/57 využívám a řešit úmrtí a nehody v místech kudy během dne projedu i 5krát, je o to těžší. Člověk se až zamyslí nad tím, čím se světu zavděčil, že mu byl umožněn další průjezd bez nehody.

4.1 Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje

V rámci své práce jsem se obrátila na hasičský záchranný sbor zlínského kraje, kde se mi věnovala paní ing. Klára Sellnerová se svým nadřízeným, panem Vítem Rauserem. Požádala jsem je o informace o zásazích hasičských jednotek v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí. Jednalo se o informace od roku 2007.

Na základě zaslanych informací jsem zpracovala dvě tabulky. Tabulka č. 5 obsahuje počet zásahů na dopravní tepně Vsetín – Valašské Meziříčí a je členěna dle katastrálního území, na kterém se dopravní nehoda stala. Druhá tabulka č. 6 je členěna dle následků na zúčastněných osobách.

Tabulka 6: Dopravní nehodovost v obcích [Informace z HZS Zlínského kraje]

Obec / Rok	2006	2007	2008	2009	Celkem
Bystřička	6	3	2	5	16
Jablůnka	6	3	6	7	22
Ratiboř	1	2	2	1	6
Valašské Meziříčí	13	19	11	4	47
Vsetín	14	26	17	12	69
Celkem	40	53	38	29	160

Tabulka 7: Dopravní nehodovost následky [Informace z HZS Zlínského kraje]

Rok	2006	2007	2008	2009	Celkem
Počet usmrcených	2	0	1	2	5
Počet zraněných	16	55	28	18	117
Počet zachráněných	0	0	7	4	11
Celkem	18	55	36	24	133

4.2 Policie České Republiky

Informace o dopravní nehodovosti jsem hledala u těch nejpovolanějších. Obrátila jsem se na Policii České republiky, obvodní oddělení Vsetín. Zde se mi věnoval dopravní inženýr pan por. Bc. Antonín Javorek. Stejně jako u hasičského záchranného sboru jsem požádala pana Javorka o informace o počtu dopravních nehod v mnou sledovaném úseku Vsetín – Valašské Meziříčí.

Statistické údaje k dopravní nehodovosti na silnici I/57 v km 111,120 – 126,820 (železniční přejezd ev. č. 57-052 Valašské Meziříčí, Podlesí – začátek mostu ev. č. 57-068 za křižovatkou na rampě silnice I/57 Vsetín)

Tabulka 8: Dopravní nehodovost na úseku silnice I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí [Informace získané z Policie ČR]

Dopravní nehodovost na silnici I/57 Vsetín – Valašské Meziříčí v km 111,120 – 126,820					
Rok	Počet DN	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Škoda
2010	3	0	0	2	187 000,-
2009*	22	3	2	16	2 409 000,-
2008	90	1	4	17	4 299 900,-
2007	106	0	0	16	5 981 100,-
2000	123	2	2	22	4 688 200,-
Celkem	344	6	8	73	13 345 200,-

* 26. června 2009 byl otevřen nový úsek silnice I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba v délce 2640m a kategorii S 22,5/90.

K 13 dopravním nehodám se dvěma smrtelnými zraněními došlo po otevření tohoto úseku v celém sledovaném úseku. Od 26. června 2009, kdy byl zprovozněn nový úsek silnice I/57, byly přímo v tomto úseku o délce 2640 m policií ČR řešeny do konce března 2010 4 dopravní nehody. Jednalo o dopravní nehody bez vážných následků jak na zdraví, tak na majetku.

Z výše uvedené tabulky se může nezasvěcený čtenář domnívat, že se dopravní nehodovost v dané oblasti dlouhodobě snižuje. Musím však upozornit na důležité faktory ovlivňující zjištěná čísla. Nejprve musíme oddělit rok 2010. Jedná se o údaje, získané za pouhé čtvrtletí roku 2010 na rozdíl od ostatních údajů, které jsou statistikami vždy celého kalendářního roku. Ani tyto však nejsou porovnatelná bez vědomosti dalších skutečností.

Jedná se o skutečnost, kdy v roce 2009 byla zavedena nová pravidla silničního provozu. Od tohoto data se při dopravní nehodě s odhadnutou škodou do 100.000 Kč nevyžaduje přítomnost policie a tedy, nejsou v evidenci dopravních nehod.

4.3 Týdeník Jalovec informuje o nehodách

V této kapitole bych ráda poukázala na články o dopravních nehodách, které si mohli přečíst desetitisíce občanů po celém Valašsku na stránkách oblíbeného týdeníku Jalovec. Bohužel i tyto tragické informace Jalovec našim spoluobčanům přináší.

Jalovec 4. května 2004 číslo 24, na titulní straně (obr. č. 12) se dočítáme, že devatenáctiletý mladík přišel o život. Tato dopravní nehoda mne bolí více než ostatní. Devatenáctiletý mladík byl můj spolužák. Syn svých rodičů, bratr své sestry, náš kamarád. Měl celý život před sebou. Bydlel stejně jako já v obci Jablůnka. Já na kopci nad hřbitovem, Jeník pod kopcem v místní části zvané Kolonka. Je strašně těžké potkávat jeho maminku (vzhledem k tomu, že k domovu musím projet kolem místního hřbitova) velmi často, jak chodí na hrob za svým, sotva dospělým, synem. Vždy se mi málem rozskočí srdce, když se potkáme. Pohled matky, která žije s tím, že její dítě mělo být dnes ve stejném věku a stejně šťastné jako vy...



Obr. 12: Novinový článek Jalovec. [27]

O to horší je skutečnost, že tato nehoda se stala 8. června 2005 a o pár měsíců později v rámci přípravných prací k výstavbě nového úseku I/57, byly stromy, které se Jeníkovi připleply do cesty pokáceny. Jak málo chybělo, a Jeník mohl přijít na náš příští třídní sraz.

Téměř na stejném místě o pár let dříve zde vyhasl život otce mé spolužačky. Po panu Bařňovi, zde zůstala manželka se dvěma dětmi, kdy starší dcera Zuzka 14 let, mladší Tereza 12 let.

Jalovec
29. července 2008 ročník V TV program číslo 31 10 Kč

**Eva, 16 let mrtvá
Patrik, 19 let mrtvý
řidič Jan, 20 let zraněn**

BYSTRČKA - Sokující skutečností doprovází otrěsnou dopravní nehodu, ke které došlo uplynulý týden v úterý mezi obcemi Jablůnka a Bystřička. Devatenáctiletý Patrik z Valašského Meziříčí jel ze Vsetína, kde byl předvolán na dopravní policii pro spáchání přestupku v opilosti. Vzhledem k tomu, že mu policie zadržela řidičák, vezl ho domů v jeho BMW kamarád Jan, rovněž z Val. Meziříčí. Trest vyslovený jeho příteli však nebral jako varování. Naopak. Riskantní jízdu připravil Patrika a další spolujezdkyni - šestnáctiletou Evu ze Vsetína, o život.

K události, která odtiště není našim okrajem, došlo před přejezdem v pravotočivé zatáčce. Předchozí asi 600 metrů dlouhá rovnina vyzvala lamy k rychlé jízdě. Před pravotočivou zatáčkou, jež je bezprostředně před železničním přejezdem, chvil ještě předjet jedno vozidlo. Zatačoval se však mluže znamenat ztrátu řídicího příkazu, v tomto případě zřejmě jako odstrašení před riskantní jízdou nezařadil. Patrik - majitel vozna sešl na místě spolujezdkyně, pevně pár hodin nevdolání řídicí příkaz. Ten mu byl odebrán, za to, že předchozího dne pod vlivem alkoholu způsobil v obci Zubří ne

Nikdo ze zúčastněných řidičů nebyl pod vlivem alkoholu. Policie případ šetří, zkontrolovat bude také technický stav 17 let starého BMW. Na našich okresních silnicích je to letos již šestkrát, o jeden víc, než loni tuto dobu. (P)

JOKRATOUR
CESTOVNÍ KANCELÁŘ

Bulharsko
8.8 - 19.8 Kč
11 nocí apartmán v leti 8 000 Kč
DÍTE DO 12 LET 4 000 Kč

Bulharsko
16.8 - 21.8 Kč
1. DÍTE 2 500 Kč
2. DÍTE 1 500 Kč

SKIATHOS
10 nocí apartmán v leti 6 000 Kč
DÍTE DO 12 LET 4 000 Kč

Řecko Chalkidiki
8.8 - 14.8 Kč
10 nocí apartmán v leti 8 000 Kč
DÍTE DO 12 LET 4 000 Kč

Itálie
8.8 - 14.8 Kč
10 nocí apartmán v leti 8 000 Kč
DÍTE DO 12 LET 4 000 Kč

KRETA
8.8 - 14.8 Kč
10 nocí apartmán v leti 8 000 Kč
DÍTE DO 12 LET 4 000 Kč

Rožnov 800 100 401
Val. Mez. 571 811 112
Vsetín 571 429 201
www.jokratour.cz

místo střetu

Obr. 13: Novinový článek Jalovec červen 2008. [27]

Dne 22. července 2008 přišli opět na naši silnici I/57 o život mladí lidé (obr. 13). V tomto případě hraje sice velkou roli naprostá nezodpovědnost mladého řidiče, který se rozhodl předjíždět v místech, kde to bohužel jinak dopadnout nemohlo. Před pravotočivou zatáč-

kou, která lemuje kopec, tedy není za ni vidět a bezprostředně za zatáčkou je železniční přejezd. Toto místo je nebezpečné i bez předjíždění. Mnozí řidiči si tady neuvědomují, že při spuštěných závorách, není za zatáčku vidět a tak zde velmi často auta nedobrzdí a do kolony stojících vozidel narazí.

Jedná se o velice nebezpečné místo, a i když za tuto dopravní nehodu mohl mladý řidič Jan, kdyby posádka vozu BMW, kde ztratili život dva šikovní mladí lidé, jela po čtyřproudové nové silnici I/57, která měla již několik let stát, neměl by Jan příležitost k takovému hazardování a Evina maminka, by nechodila za námi do redakce dávat vzpomínku na úmrtí své mladičké dcery



*Obr. 14: Novinový článek Jalovec. Poslední smrtelná nehoda „na stopce“.
Prosinec 2009. [27]*

O této dopravní nehodě (Obr. 14) jsem se již zmiňovala v kapitole 3. 3. 4. o navazujících úsecích. Jedná se o nebezpečný úsek, kde řidiči vyjíždějící ze Vsetína musí dávat přednost vozidlům jedoucím jak od Velkých Karlovic, tak od Valašského Meziříčí.



Obr. 15: Dopravní nehoda v obci Brňov. Vyhasl zde život 21 leté Vlad'ky.[27]



Obr. 16: Tato vypadal vůz po odstranění Avie z přední kapoty. [27]

Vlad'ka Konvičková, byla další nevinná mladá duše, které se stala cesta ze Vsetína do Valašského Meziříčí osudná. Na úzké cestě není prostor pro sebe menší chybu. Vlad'ka podle posledních informací, najela příliš ke krajnici, toho se lekla, strhla volant nazpět. Tento manévř se jí stal osudným. I mírné stržení volantu dostalo Vald'ku do protisměru, kde v tu chvíli projíždělo nákladní vozidlo. Jak dopadla srážka na úseku s povolenou rychlostí jízdy 90 km/h vidíte na fotografii výše (Obr. 15). Vozidlo mladé řidičky po vyproštění (Obr. 16).

Z takových skutečností člověku běhá mráz po zádech. Vladka byla jedináček, studovala na VŠB-TU Ostrava, ve Valašském Meziříčí. Vracela se se svým snoubencem z brigády. Chtěli se za několik měsíců brát.

Jablůnka je obec, která se nachází přímo mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím a do níž se nedostanete jinak než přes železniční přejezd. Ten stejně jako ve Vsetíně se nachází velice blízko železniční stanice a vlaky, v ní zastavující pouze, aby nabraly cestující, spustí závory, před kterými se pak tvoří dlouhé kolony vozidel a tím znemožňuje plynulost dopravy. V koloně pak stačí jeden „pomalý“ řidič a cesta ze Vsetína do Valašského Meziříčí se může z plánovaných 20 minut natáhnout až na tři čtvrtě hodiny. Právě tyto situace jsou velice nebezpečné. Řidiči při předjíždění na úzké silnici riskují a nezřídkou končí předjížděcí manévry tlučkem, či vážnou dopravní nehodou. Bohužel tuto silnici lemují čím dál více pomníčků, které nám připomínají, že je stav silnice nevyhovující a životu nebezpečný.

Příklad kuriózní dopravní nehody (obr. 17), která se naštěstí obešla bez vážných zranění, se odehrála v samotném centru obce, kterou musí každý řidič projet. Občané Jablůnky už mohli být několik let žít bez tak náročného a život komplikujícího silničního provozu.



Obr. 17: Dopravní nehoda tří nákladních a jednoho osobního vozidla v centru obce Jablůnka [30].

5 ING. KUDLÍK A JEHO VZTAH K I/57

Ing. Jaromír Kudlík, byl kooptován ve volbách 1990. Můžeme nazvat raritou, že ing. Kudlík byl posledním předsedou národního výboru na Vsetíně a následně prvním starostou města Vsetín. Od roku 1998 je zástupce starosty města Vsetín. Od roku 1999 předseda sdružení obcí Mikroregionu Vsetínsko. Celý život jezdí na kole, hraje volejbal a je milovníkem českých historických motocyklů a automobilů.

Pro svou práci pan Kudlík žije a právě díky jeho velkému nadšení a síle bojovat se naše silnice dostala do stavu, ve kterém je dnes. Bez něj, bychom jen snili.

Protože pan ing. Kudlík je do celé záležitosti zasvěcen nejvíce, požádala jsem ho o krátký rozhovor.

Jak jste se dostal k projektu výstavby I/57

V březnu roku 1990, kdy byl kooptován jako předseda městský národní výbor na Vsetín

Co pro Vás bylo nejtěžší?

Seznámit se s celou problematikou a pak s metodami a způsoby prosazování staveb. Tady vděčím panu ing. Miroslavu Coufalovi.

Kdo Vás v souvislosti s tímto projektem nejvíce zklamal?

Ministr Šimonovský, když jeho ministerstvo 6 dní po zahájení stavby zrušilo stavební povolení na hlavní trasu. Jednalo se o neobvykle rychlé správní řízení.

Určitě jste se tomuto projektu věnoval i mimo pracovní dobu, co na to říkala Vaše rodina?

Nemám žádnou pracovní dobu a členové rodiny ví, že pro mě je především práce na radnici, pak v mikroregionu a pak až rodina.

Věřil jste od začátku, že to vyjde?

Ano. Věřím svým projektům a udělám vždycky maximum pro jejich realizaci. Čemu bych nevěřil, tak do toho bych nešel. Vždycky je důležité posuzovat názory různých skupin, lidí a přemýšlet jak bych prosadil ten svůj.

Zmiňoval jste se o „protestní žranici“, o co se jednalo? Čeho jste chtěli dosáhnout a dosáhli jste?

Občas je třeba i vážné problémy řešit s nadsázkou a humorem a neobvyklým způsobem, nezaběhlých jednání, který používají standardním způsobem, a pak si člověk tento moment zapamatuje a je větší pravděpodobnost že si problém dotyčná zapamatuje a uspějeme.

Chtěli jsme dosáhnout uvolnění finančních prostředků na stavbu a ty také nakonec uvolněny byly. Akce se setkala s úspěchem.

Myslíte si, že nám dokončíte i další úsek?

Jsem o tom pevně přesvědčen a v současné době se spolu s úředníky z radnice plně věnujeme přípravě další etapy stavby.

6 FIRMY BEZPROSTŘEDNĚ DOTČENÉ VÝSTAVBOU

Prosinec 1991 byl kolaudován úsek 2. – Rokytnice Ohrada – stavilo se to v několika podstavbách, tehdy existovala kategorie velkých oprav – nebyla investice, ale oprava. 1. i 2. stavba byly staveny v podstavbách.

Silnice I/57 je spojuje Vsetín s Valašským Meziříčím od dob, kdy zde projížděly první povozy tažené koňmi, či voly.

V osmdesátých letech 20. století byla nahrazena nevyhovující komunikace původně vedoucí centrem města, nynější I/57, která se vyhýbá městu a na niž v roce 1995 navázal obchvat Vsetína. Jak je neustále připomínáno jedná se o hlavní tah na Slovensko. Intenzita dopravy je v tomto úseku vysoká nejen díky svému celorepublikovému významu (14 tisíc vozů za 24 hodin), ale malá vzdálenost mezi městy, Vsetínem a Valašským Meziříčím je důsledkem cestování občanů za prací.

Města se rozrůstají a nevyhnulo se to ani Vsetínu. Dříve spíše samostatná oblast Bobrky je tedy dnes vnímána jako aglomerace, na místní poměry velkého města Vsetína. Oficiálně je již vedena jako průmyslová zóna Vsetín-Bohrky. Dříve však byla tato část jen zastávkou na doplnění paliva.

V roce 1964 se v této, tehdy prázdné oblasti rozhodli vystavět čerpací stanici se servisem osobních automobilů, na což se pro velký zájem začali „nabalovat“ další služby (karosárna, lakovna, měření emisí, STK, autobazar, odtahová služba. Svou výrobu zde situovala i sklářská společnost, která zde působila řadu let. V současné době se v areálu sklárny nachází firma zabývající se výrobou a prodejem plastových oken.

Dnes se tedy v průmyslové zóně nacházejí čerpací stanice Slovnaft a Benzina. Před výstavbou nového čtyřpruhu silnice I/57 jste tyto čerpací stanice míjeli a téměř jste jimi projížděli. Nyní je zprovozněn nový první úsek rychlostní komunikace R49, který tyto stanice prakticky oddělil od toho nejdůležitějšího: pohodlného, jednoduchého a nepřehlédnutelného odbočení k nim. Bez komplikací.

Po zprovoznění 1. stavby etapy Semetín - Bystřička silnice I/57 byly firmy, které v průmyslové zóně Vsetín-Bohrky nacházejí, prakticky odříznuty od obživy. Ne, že by stavitelé k těmto firmám nedovedli silnici, ale zamyslete se sami. Dříve jste ze silnice jen mírně zatočili a už jste byli u požadované čerpací stanice, či u jiné z firem, které se zde nacházejí. Dnes, musíte myslet hodně dopředu a dávat pozor ať nepřejedete sjezd do průmyslové zóny. Možnost nápravy zaváhání a neodbočení máte až před Vsetínem. Jedná se sice jen 2,5 km, ale v poměru k celkovému počtu kilometrů, kdy je často celková délka trasy, kterou řidič do cíle urazí jen 8 km, je zmiňovaných 2,5 km moc.

Pro firmy nacházející se ve směru jízdy z Valašského Meziříčí je odbočení v tomto směru řešeno sjezdem na obslužnou komunikaci, která se nachází podél hlavního silničního tahu a napojení jak na obslužnou tak na hlavní komunikaci je velmi jednoduché. Dá se mluvit jen o „zajetí“. Kdy při omylu se lehce a téměř bez časové ztráty napojíte zpět. Směrem ze Vsetína však musí řidiči odbočit na obslužnou komunikaci svého směru, absolvovat mimoúrovňové křížení přes nadjezd, místními nazývané jako „veletoč“ a napojí se na obslužnou komunikaci „druhého břehu“, kde po vyřízení svých záležitostí absolvují totéž ještě jednou cestou zpět.

V případě firem, které se nacházejí ve směru jízdy ze Vsetína samozřejmě také sjezd ze silnice I/57 možný. V tomto případě však nemají možnost plynulého projetí a opětovného navázání na silnici I/57. Řidič zde má dvě možnosti. První je, se otočit a v místě sjezdu z I/57 se opět napojit, nebo pokračovat po obslužné komunikaci ve směru jízdy na Valašské Meziříčí a napojit se na silnici I/57 v místě, kde navazuje 1. stavba okružní křižovatkou, na „starou“ I/57 před obcí Jablůnka. Při druhé variantě je využívána původní silnice I/57, která předala své označení novému úseku a sama přijala označení II/437

Auto družstvo Vsetín

Můžeme nazvat jako starousedlíka v oblasti Vsetín-Bohrky. Jedná se dnes již o soukromou firmu, která zde provozuje čerpací stanici, autosalon vozů Škoda a autoservis.

Čerpací stanice, která zde funguje od roku 1964, je jednou z nejstarších čerpacích čerpacích stanic na Valašsku. Původně se servisem automobilů s osmi zaměstnanci. Postupně se areál začal rozrůstat o karosárnu, lakovnu, měření emisí a STK a dnes i značkovou prodejnu vozů Škoda. V dobách své největší slávy zaměstnával areál na 73 lidí.

Celý areál se nachází ve směru z Valašského Meziříčí na Vsetín. Její dnešní postavení je zřejmě jedno z nejlepších. Sjezd k čerpací stanici se pro vozy přijíždějící od Valašského Meziříčí zkomplikoval minimálně. Řidiče může zmást jen dřívější odbočení, které je však na silnicích podobného typu standardem.

Při zjišťování, zda a jak ovlivnila výstavba nového úseku silnice I/57 tržby, jsem obdržela, pro mne i celou koncepci diplomové práce, šokující informaci. Hovoří se až o padesáti procentním poklesu tržeb. Tato skutečnost je však především výsledkem celosvětové hospodářské krize, která mnohým motoristům zamkla vozy v garáži a výstavby dvou nových čerpacích stanic, které zahájily svůj provoz v katastru obce Bystřička na téže silnici.

STK

Stanice technické kontroly. Můžeme přiřadit spíše ke starousedlíkům. Působí zde od 90 let minulého století. Výhodou STK je, že ji prostě potřebujeme a cestu k ní si prostě najdeme. Nevyhledává zákazníky a neláká je reklamními poutači. Podle slov pana Slováčka, vedoucího provozu, mají svou stálou klientelu. Já si myslím, že silnice může STK jen „přidělat práci“, když jejich služeb využijí zákazníci, kteří zde budou mít lehčí a pohodlnější přístup po nové silnici.

Renault Ramach

Na stejném „břehu“ silničního tahu I/57 se nachází i společnost Renault Ramach, která jak již z názvu vyplývá, se zabývá prodejem a servisem vozů Renault a Dacia.

Pan Ramach vystavil autosalon v roce 2005. Kdy ještě nebyl součástí připravované průmyslové zóny Vsetín-Bohrky II tuto firmu můžete navštívit v přímém směru od Valašského Meziříčí, bez dlouhého zajíždění. Nejedná se již však o přímé odbočení, ale dřívější napojení na obslužnou komunikaci.

Čerpací stanice Slovnaft

Je druhou čerpací stanicí v této oblasti. Spolu s již jmenovanou čerpací stanicí společnosti autodružstva nejstaršími firmami ve Vsetíně-Bohrkách. I tato společnost se potýká s hospodářskou krizí a výstavbou nových čerpacích stanic na silnici I/57. Výhodou této čerpací stanice je restaurace, kterou svým zákazníkům může nabídnout to, co v našem okrese standardem u čerpacích stanic není.

Střední učiliště zemědělské

Jak již bylo v kapitole 3. 3 Lávka zmíněno, v oblasti se nachází i střední odborné učiliště. Toto je v současné době v rekonstrukci a výstavbě. Je zde budováno centrum v hodnotě rekonstrukce přesahující 62 milionů Kč. Právě rozrůstající se oblast Vsetínských Bohrk, byla pro záměr výstavby nejvhodnější. Volné stavební prostory, dobrá dostupnost, daleko a přitom blízko centra. Studenti budou mít klid pro svou práci a zároveň moderní prostředí pro přípravu na své budoucí povolání. Dílny, které zde studenti budou využívat, jsou zaměřeny převážně na motory, stroje, zkrátka vytvářejí hluk, který zde nebude nikoho rušit.

Dalšími společnostmi, které sídlí v průmyslové zóně Vsetín-Bohrky jsou autobazar Vatro, Coleman Si – zabývající se výrobou a prodejem střešních krytin, Sportcentrum Bohrk.

7 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA VSETÍN BOBRKY

Samotná průmyslová zóna je umístěna na severozápadním okraji města a navazuje na již vybudovanou část výrobních a skladovacích provozoven (například areál RK HORÁCKO s. r. o. Praha, čerpací stanice pohonných hmot, sklárna Barovier & Toso Czech Republic, sklad spotřební elektroniky ESN spol. s r. o. Plzeň a areál Středního odborného učiliště zemědělského Vsetín). Jedná se o lokalitu o rozloze 44,9 ha napojenou na silnici I/57, zajišťující spojení s okolními regiony i se Slovenskem.

Vzdálenost průmyslové zóny od mezinárodního letiště Ostrava – Mošnov je 50 km. Pozemky o výměře 29,37 ha jsou ve vlastnictví města. Do průmyslové zóny jsou přivedeny inženýrské sítě (vodovod, plynovod, dešťová a splašková kanalizace, elektřina) a místní komunikace. Pozemky jsou v rovinném terénu. Nejsou zatíženy žádným správním rozhodnutím a nebyl na ně uplatněn restituční nárok. Podle specifikace v územním plánu je zóna určena pro provozování s nenáročnou řemeslnou výrobou a výrobními službami.

Výhodou průmyslové zóny je její dopravní dostupnost. Zóna je přístupná po silnicích I. a III. třídy, železniční stanice jsou nejbližší v Jablůnce, vzdálenost 3 km a ve Vsetíně, vzdálenost 5 km. Do průmyslové zóny jsou přivedeny inženýrské sítě - plynovod, dešťová a splašková kanalizace a elektřina.

Průmyslová zóna Vsetín – Bobrky II

Realizací projektu, který byl podpořen z Programu Phare 2003, vznikly na ploše téměř 10 ha kompletně zasíťované parcely různých velikostí (Příloha XVII), určené především pro středně velké firmy. Vybudování infrastruktury v této lokalitě trvalo pouhých deset měsíců a 14. srpna 2006 byla zóna slavnostně otevřena. O tyto pozemky je mezi podnikateli velký zájem. Ty jsou téměř obsazeny.

Samotné zrealizování projektu si vyžádalo téměř 1,5 milionů EUR, přičemž 75 % bylo hrazeno evropskými fondy a státním rozpočtem. V rámci této investiční akce byla v dané lokalitě vybudována například obslužná komunikace, vodojem o objemu 2x100 m³, vodo-

vod, který řeší problémy s pitnou vodou v této místní části, a pod celým územím průmyslové zóny byly položeny i další inženýrské sítě. V zóně tak vzniklo přibližně 15 kompletně zasíťovaných ploch vhodných pro malé a střední podnikání. Součástí projektu byla také realizace protipovodňových opatření, která spočívala v terénních úpravách a propojení dešťové kanalizace s dalším odtokem.

Průmyslová zóna v atraktivním místě poblíž hlavní silnice I/57 přilákala zájemce ještě před samotným dokončením projektu. Do soutěže na pronájem a následný prodej pozemků, která proběhla na začátku roku 2006, se přihlásilo devět firem ze Vsetína a okolí. Požadavky podnikatelů předčily možnosti průmyslové zóny. Na rozdíl od předpokládané velikosti parcel od 2,5 do 4,5 tisíce m² podnikatelé požadovali pozemky mnohem větší, o rozloze až 7 tisíc m². Vedení vsetínské radnice se však snažilo vyjít vstříc všem zájemcům a jednalo s nimi s cílem uspokojit je všechny, aby v průmyslové zóně působilo co nejvíce malých a středních podnikatelů. V současné době jsou tak v této lokalitě k dispozici pouze tři volná místa.

Stavba Průmyslové zóny Bobrky II navazovala na probíhající akci Čistá řeka Bečva a první etapu budování průmyslové zóny na Bobrkách. Realizace těchto projektů je základním předpokladem pro další rozvoj celé lokality. [2]

Průmyslová zóna Vsetín-Bobrky II je mi velmi blízká, mimo to, že se jedná o oblast, kterou téměř denně pojíždím, jsem na toto téma zpracovávala svou bakalářskou práci. A protože by se měl každý nejméně třikrát během dne pochválit, uplatním svou dnešní druhou pochvalu, první byla za pracovní úspěchy, a pochválím si svou bakalářskou práci. Ostatně, to učinili i zkoušející, když mi ocenili mou práci tím nejlepším hodnocením.

Dnes v březnu roku 2010, zde nalezneme Logistické centrum odpadu mikroregionu, Firmu Poláček, Aspro, Zahradní centrum.

Poláček P+M s. r. o.

Je společností zabývající se prodejem a servisem zahradní techniky. Bratři Poláčkové se přihlásili do výběrového řízení a poslali svou nabídku na odkup stavebního pozemku v nově budované průmyslové zóně Vsetín-Bohrky II. Pozemky byly určeny k výstavbě průmyslových objektů, firem, či provozoven.

Firma bratří Poláčků, byla první otevřenou firmou v nově vybudované průmyslové zóně. Tedy 2 roky před tím, než se začalo s výstavbou nové silnice I/57.

Když jsem konzultovala s panem Michalem Poláčkem, jedním s majitelů firmy, vliv výstavby nového úseku silnice I/57, pozastavil se nad tím, že je škoda, že sjezdy z této silnice řešily mimoúrovňovým křížením, které je nejen podle něj řešením zbytečně drahým. **„Jedná se o bezpečnou variantu, ale jinde ve světě se takové křižovatky dají řešit i kruhovými objezdy. Například u Hranic na Moravě jsou na čtyřpruhu dva kruháče a jízda je bezpečná, plynulá a cesta daleko levnější“**

Podle slov pana Poláčka jsou jak jejich stálí zákazníci, tak obchodní zástupci, pohybující se na území celé republiky, na komplikovanější sjezd zvyklí. Zákazníci noví se zde jezdit naučí. Důležitým faktorem podle slov Poláčka je, aby se zde koncentrovalo více firem.

8 ZHODNOCENÍ PŘÍNOSŮ SILNICE I/57

Každý, koho byste se na Valašsku zeptali, co ho z veřejných věcí nejvíce trápí, odpoví, že silnice mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím. I z průzkumů, které zde agentury a média pořádají je zřejmé, že se jedná o kritickou situaci. Za vše uvádím anketu, kterou zveřejnil na svých webových stránkách týdeník Jalovec: Myslíte si, že počet dopravních nehod v okrese je důsledkem špatného stavu silnic? Kdy drtivá většina všech osob, které se anketu zúčastnily je přesvědčena, že stav silnic má velký podíl na dopravní nehodovosti. Výsledek ankety: 63 % – Ano, 9 % - Ne a 28 % - Chyba na straně řidiče.

Silnice I/57 je silnicí první třídy spojující dvě, ve své oblasti velmi významná města. To však, jak již bylo několikrát uvedeno výše, není jediným důvodem, proč by tato silnice měla být kvalitní a bezpečnou. Kvalitní a bezpečná silnice přiláká nové investory, ti dají práci našim lidem a naši lidé budou své příjmy opět vkládat do produktů, které zakoupí u našich firem, kde pracují, naši lidé. Do zaměstnání se budou dopravovat pohodlně, rychle a bezpečně. Komfortním cestováním se vzdálenosti zkracují a lidé se tedy častěji a rádi rozhodnou pro návštěvu sousedního města, protože jízda pro ně bude příjemnou. Okres se pro uživatele „zmenší“. I to má přinášet naše silnice I/57 našemu okresu.

Již v době první republiky přišly první myšlenky na to, aby se naše sedmapadesátka takovou silnicí stala. Bohužel až v roce 2009 jsme se dočkali alespoň malé, ale pro vývoj událostí velmi významné „ochutnávky“, jak se bude jezdit ze Vsetína do Valašského Meziříčí.

Stavba silnice s sebou přinesla mnoho úskalí, svízeli a komplikací, ale jako první vlašťovka přináší pocit pohody z blížícího se jara, vneslo otevření nového úseku silnice I/57 naději v budoucnost a bezpečné cestování.

Při samotné stavbě docházelo ke komplikacím, dopravním nehodám (pomačkané plechy, rozbitá světla, drobné srážky bez vážnějších následků) a majitelé firem sídlících v dotčené lokalitě museli zatnout zuby a vydržet velmi omezený příjem. Vzhledem ke komplikovanému systému objízdných tras se převážná část zákazníků rozhodla pro jiná řešení a těmto místům se vyhýbali. Očekávaný den přišel 26. června 2009, kdy byla slavnostně uvedena do provozu 1. stavba etapy Semetín – Bystřička a obchodníci mohli přivítat novou vlnu zákazníků.

Jak z uvedených tabulek o dopravní nehodovosti, tak z pohledu projíždějícího je na první pohled vidět, že dopravní nehodovost je v tomto úseku několikanásobně menší a hlavně, jedná se o dopravní nehody charakteru „tukanec“, bez větších škod na majetku a co je podstatné, bez újmy na zdraví. Za 10 měsíců zde Policie ČR řešila 4 dopravní nehody podobného rázu. To je výsledek, se kterým můžeme být všichni, až na pana Včelicu, spokojeni. Může být hrdi na bezpečných 2,6 km. Po dokončení celé stavby, bychom měli jezdit bezpečně mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím.

Myslím, že i přes veškeré komplikace a zaryté odpůrce stavby, je i ten malý kousek silnice obrovským přínosem pro naše životy, zvýšení pracovní mobility, ekonomiku.

Jako další v pořadí je připraven úsek Semetín – Bystřička 2. stavba. Zde jsou připraveni a možná již zítra začne Ředitelství silnic a dálnic ČR v zastoupení pana ing. Rhörera jednat s majiteli pozemků, na kterých již brzdy začne čilý stavební ruch a můj děda se dočká silnice, která povede kolem jeho domu a o niž sní přes 40 let.

Situace, kdy je silnice 1. Třídy, s intenzitou dopravy 14 000 vozidel za 24 hodin, v mnohých místech o tři metry užší než je požadovaná norma je naprosto šokující a musí se bezpodmínečně změnit!

Díky neustálé připravenosti a vytrvalosti místostarosty města Vsetín ing. Kudlíka a jeho týmu z radnice, nezůstala situace na mrtvém bodě, ležet v šuplíku. Neustálý tlak a apelace, které vyvíjel na ta nejvyšší místa státní správy, nepřišly „vniveč“. Všichni jsme začali znovu věřit, že se situace v dobré obrátí a s dalšími úseky výstavby se nebude tak dlouho otálet a finanční prostředky se budou hledat rychleji a efektivněji.

Jednou z věcí, která se občanům na stavbě silnice I/57 nelíbí, je skutečnost, kterou zmínil pan Poláček ze společnosti Poláček P+M s. r. o.. Namísto finančně i prostorově velmi náročných mimoúrovňových křížení, zde mohly být vybudovány okružní křižovatky. Podle názoru nemalého množství občanů bylo zbytečné stavět majestátné „nadjezdy“ pro těch pár aut, která během dne projedou zmíněným úsekem. Jedná se však o čtyřpruh dělený, který by se v případě jakéhokoli úrovňového křížení stal velice nebezpečným. Zmiňované okružní křižovatky skutečně na podobných silnicích můžeme vidět. Jedná se ale, opravdu jen o podobné silnice. Onen významný rozdíl je právě v pevném rozdělení jízdních pruhů. V případě okružní křižovatky, by mohlo dojít k nebezpečným situacím, kdy řidič při prů-

jezdu okružní křižovatkou chybně odbočí a najede do protisměru, zde se při děleném čtyřpruhu nemá možnost vrátit do svého směru jízdy a ohrožuje tak nejen sebe, ale celou dopravu.

Zabránění právě takovým situacím je velmi významným prvkem k zajištění bezpečnějšího a plynulého provozu. Na jednu stranu připomínky mých spoluobčanů chápu. Při zpracovávání své práce jsem se nad tím několikrát pozastavila a chvílemi mi i přišlo těch finančních prostředků, o které by stavba s variantou okružní křižovatkou mohla být levnější, líto. Člověk se ale na věc musí dívat komplexně. Myslím, že po dokončení celého úseku se na situaci s MÚK budou i ostatní řidiči dívat jinak a naopak toto řešení přivítají.

První stavba úseku Semetín – Bystřička je zprovozněna deset měsíců. Na statistické údaje je podle dotazovaných institucí ještě brzy. Z hlediska bezpečnosti a důležitosti pro navazující stavby je již nyní velmi významnou a zlomovou.

Zajímavostí je, že tato stavba silnice I/57 Semetín – Bystřička 1. stavba byla přihlášená do soutěže Stavba roku 2009 Zlínského kraje. Do této soutěže je přihlášeno na 55 staveb. Výsledky budou známy po zasedání komise v Holešově v polovině května 2010.

ZÁVĚR

Kdybych si měla znovu vybrat téma diplomové práce, opět bych zvolila výstavbu silnice I/57. Nejen, díky mému vztahu k této oblasti, ale především proto, že člověk se na situaci dívá z jiného úhlu a dokáže pochopit to, nad čím celá léta kroužil hlavou, proč se utrácí tolik peněz za mimoúrovňové křížení, proč se pořád jen o stavbě mluví a nikdo nic nedělá, proč se to tak protahuje...

Jako cíl jsem si na začátku stanovila přiblížit situaci kolem tolik diskutované a očekávané silnice I/57. Věřím, že jsem tuto i nezasvěcenému čtenáři popsala tak, aby si udělal svůj vlastní názor na situaci, se kterou se na Valašsku pereme již několik desítek let a stále doufáme, že alespoň naše děti se budou bezpečně dostávat s těmi svými dětmi do školek, škol či za prací.

Silnice I/57 je plánována ze slovenských hranic až po napojení na dálnici vedoucí do Polska či na D1. Svou práci jsem věnovala jen nepatrnému, ale přesto velice významnému dílku celé mozaiky. Řešená výstavba silnice I/57 se týká úseku mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem a i tak malý úsek výstavby je provázen řadou překážek a komplikací, které stavbu oddalují, pozastavují a lidem, kteří se o stavbu zasazují mnohdy seberou i poslední kapky naděje a ti svou snahu vzdají.

Svou diplomovou práci jsem uvedla slavným příslovím. Slovy svatými bych svou práci uzavřela. Cesty páně jsou nevyzpytatelné.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

MONOGRAFIE:

- [1] AMBUSOVÁ, E., ŠROMOVÁ, E. *Vyvlastňovací řízení od A do Z : podrobné příklady a postupy, zákon o vyvlastňování, výňatky ze souvisejících právních předpisů*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2009. 231 s. ISBN: 978-80-7263-554-2.
- [2] ČENKOVÁ, E. *Zahraniční investice se zaměřením na město Vsetín*. Bakalářská práce, VŠB-TU Ostrava. Vsetín, 2007. 43 s.
- [3] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. *Teorie regionálního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 212 s. ISBN 80-246-0384-5.
- [4] HITTMÁR, Š. a kol. *Manažment v dopravě*. 1. vyd. Žilina: ŽU - EDIS, 2001. ISBN 80-7100-784-6.
- [5] HROMADOVÁ, D., LAPÁČEK, V.. *Naše příroda: živočichové a rostliny střední Evropy*. Praha: Reader's Výběr, 2000. 1. vydání, 432 stran. ISBN 80-86196-15-1
- [6] KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha: LINDE, 2007. 366 s. ISBN 978-80-7338-057-1.
- [7] PEKOVÁ, J. *Veřejné finance*. 2. vyd. Praha: ASPI Publishing, 2002. 450 s. ISBN 80-86395-19-7.
- [8] ŘÍHA, J. *Hodnocení vlivu investic na životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Academia, 1995. ISBN 80-200-0242-1.

INTERNET:

- [9] *Dobudování dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2009-11-30]. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf060/\\$file/s57-semetin-bystricka.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf060/$file/s57-semetin-bystricka.pdf)>.
- [10] *Projekt* [online]. [cit. 2009-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Projekt>>.
- [11] *Přeložka silnice I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, západní obchvat* [online]. [cit. 2009-11-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.valasskemezirici.cz/doc/28986/>>.

- [12] *Přehledy z informačního systému o silniční síti a dálniční síti ČR : Stav k 1. 1. 2010* [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy101_cr.pdf>.
- [13] *ŘSD zprovozuje nový úsek silnice I/57 u Vsetína* [online]. [cit. 2010-04-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/Silnice-Itrid-aktualne/rsd-zprovozuje-novy-usek-silnice-i57-u-vsetina>>.
- [14] *Silnice I/57 Semetín – Bystřička, 1. stavba* [online]. [cit. 2009-11-23]. Dostupné z WWW: <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf060/\\$file/s57-semetin-bystricka.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf060/$file/s57-semetin-bystricka.pdf)>.

ČASOPISY:

- [15] ČENEK, Petr : *Václav Včelica Student, který zabrzdil stavbu silnice*. Jalovec. 20. 12. 2005, č. 51, s. 1 a 3, ISSN 1214-5661
- [16] HORSKÝ, Michal : *Vyvlastňování se blíží ke konci*. Jalovec. 4. 5. 2004, č. 19, s. 1, ISSN 1214-5661
- [17] REDAKCE : *Emma Rousová: Družstvo Mír nás napálilo*. Jalovec. 8. 12. 2006, č. 32, s. 1 a 3, ISSN 1214-5661
- [18] REDAKCE : *Eva, 16 let mrtvá Patrik, 19 let mrtvý řidič Jan, 20 let zraněn*. Jalovec. 29. 7. 2008, č. 31, s. 1, ISSN 1214-5661
- [19] REDAKCE : *Měl 19 let – zemřel*. Jalovec. 14. 6. 2005, č. 24, s. 1, ISSN 1214-5661
- [20] REDAKCE : *Není jasné proč žena vjela pod kamion*. Jalovec. 8. 12. 2009, č. 50, s. 1, ISSN 1214-5661

ZÁKONY:

- [21] Zákon č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě (zákon o vyvlastnění)
- [22] Zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)
- [23] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

- [24] Zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [25] Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.
- [26] Ústavní zákon č. 2/1993 Sb. ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb. Listina základních práv a svobod.

INTERNÍ ZDROJE:

- [27] Interní materiály Jalovec.
- [28] Páteří síť dálnic a rychlostních silnic ČR, Alfred Brunclík, Vladimír Vorel a kol, 2009
- [29] Průvodní zpráva, sil. I/57 Semetín – Bystřička, I. stavba 07/05
- [29] Vlastní fotografie

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČR	Česká republika
MÚK	Mimoúrovňové křížení
Např.	například
SRSD	Středisko pro rozvoj silnic a dálnic
s. r. o.	Společnost s ručením omezeným
ÚPSŘD	Územní plánování, stavební řád a doprava
VŠB-TU	Vysoká škola Báňská Technická univerzita

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1: Délka silniční a dálniční sítě v ČR stav k 1. 1. 2010.....</i>	19
<i>Obr. 2: Ing. Jaromír Kudlík - místostarosta města Vsetín se studii jednoho z úseků rychlostní komunikace R49 - část Semetín Ratiboř, ve své kanceláři [28].</i>	35
<i>Obr. 3: Slavnostní poklepání na základní kámen. Na snímku zleva Hejtman Zlínskoho kraje Libor Lukáš, ministr dopravy ing. Milan Šimonovský, starosta města Vsetín Jiří Čunek [28].</i>	48
<i>Obr. 4: Ing. Jaromír Kudlík při slavnostním poklepání na základní kámen[28].</i>	48
<i>Obr. 5: Pohled na staveniště v oblasti budoucího MÚK - Semetín. V prvních měsících stavby[28],</i>	49
<i>Obr. 6: Příprava nosných konstrukcí. MÚK – Ratibořv[28],</i>	50
<i>Obr. 7: Na tomto snímku je zachycena příprava mostního oblouhu MÚK – Semetín. Stavba takového rozsahu, byla na místní poměry, velkou a pro mnohé z nás velice zajímavou [28].</i>	50
<i>Obr. 8: Nůžky, kterými slavnostně přestříhl ing. Jaromír Kudlík pásku. Část pásky je též zobrazen na snímku.</i>	53
<i>Obr. 9: Titulní strana týdeníku Jalovec s článkem, který šokoval širokou veřejnost. [28].....</i>	55
<i>Obr. 10: Ladoňka dvoulístá</i>	65
<i>Obr. 11: Silnice I/57 v úseku zvaném pod Křížem, kde se krajnice bortí. [29].....</i>	66
<i>Obr. 12: Novinový článek Jalovec[28].</i>	70
<i>Obr. 13: Novinový článek Jalovec červen 2008. [28].....</i>	71
<i>Obr. 14: Novinový článek Jalovec. Poslední smrtelná nehoda „na stopce“. Prosinec 2009 [28]</i>	72
<i>Obr. 15: Dopravní nehoda v obci Brňov. Vyhasl zde život 21 leté Vlad'ky.[28]</i>	73
<i>Obr. 16: Tato vypadal vůz po odstranění Avie z přední kapoty. [28]</i>	73
<i>Obr. 17: Dopraní nehoda tří nákladních a jednoho osobního vozidla v centru obce Jablůnka [29].</i>	74

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1: Délka silniční sítě k 1. 1. 2010 [ŘSD ČR]</i>	19
<i>Tabulka 2: Počet kupních smluv 1. stavba [Informace z ŘSD VM , 2010]</i>	36
<i>Tabulka 3: Vyvlastnění pozemků [Informace z ŘSD VM, 2010]</i>	37
<i>Tabulka 4: Veškerá vozidla [Průvodní zpráva, sil. I/57 Semetín – Bystřička, I. stavba, 07/05]</i>	40
<i>Tabulka 5: Vozidla na R 57 [Průvodní zpráva, sil. I/57 Semetín – Bystřička, I. stavba, 07/05]</i>	40
<i>Tabulka 6: Dopravní nehodovost v obcích [Informace z HZS Zlínského kraje]</i>	67
<i>Tabulka 7: Dopravní nehodovost následky [Informace z HZS Zlínského kraje]</i>	68
<i>Tabulka 8: Dopravní nehodovost na úseku síncice I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí [Informace získané z Policie ČR]</i>	69

SEZNAM PŘÍLOH

- PI Pohled z MÚK Semetín na nový úsek silnice I/57. Směr Valašské Meziříčí
- PII Pohled z MÚK Semetín na nový úsek silnice I/57. Směr Vsetín
- PIII Propagační materiál Města Vsetín na podporu stavby silnice I/57 (1998)
- PIV Situační plán silnice I/57 úsek Semetín – Bystřička 1. stavba
- PV Situační plán MÚK Ratiboř
- PVI Situační plán MÚK Semetín
- PVII Mapa intenzity dopravy ve Vsetíně za rok 2005
- PVIII Mapa intenzity dopravy ve Valašském Meziříčí za rok 2005
- PIX Dopis náměstka ministra dopravy ČR ing. Kubínka adresovaný místostarostovi města Vsetín panu ing. Kudlíkovi.
- PX Informace o stavu probíhajícího řízení
- PXI Zdůvodnění výstavby silnice I/57 z ŘSD
- PXII Vydání stavebního povolení na stavbu silnice I/57 z MěÚ ve Vsetíně
- PXIII Vydání stavebního povolení na stavbu silnice I/57 z Krajského úřadu Zlínského kraje
- PXIV Leták vydaný občanským sdružením Jadernice
- PXV Vyjádření sdružení Jadernice k stavbě silnice I/57
- PXVI Reakce PSÚP ve Vsetíně na pozastavení stavby
- PXVII Studie, dnes již fungující, průmyslové zóny Vsetín Bobrky II
- PXVIII Studie Přeložky silnice I/57 ve Valašském Meziříčí
- PXIX Výběr novinových článků z týdeníku Jalovec

**PŘÍLOHA P I: POHLED Z MÚK SEMETÍN NA NOVÝ ÚSEK
SILNICE I/57. SMĚR VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ [ZDROJ: VLASTNÍ
FOTO]**



**PŘÍLOHA P II: POHLED Z MÚK SEMETÍN NA NOVÝ ÚSEK
SILNICE I/57. SMĚR VSETÍN [ZDROJ: VLASTNÍ FOTO]**



PŘÍLOHA P III: PROPAGAČNÍ MATERIÁL MĚSTA VSETÍN NA PODPORU STAVBY SILNICE I/57 (1998) [ZDROJ: MĚÚ VSETÍN]

SILNICE I/57 Valašské Meziříčí - Vsetín

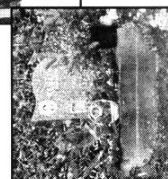
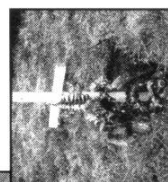
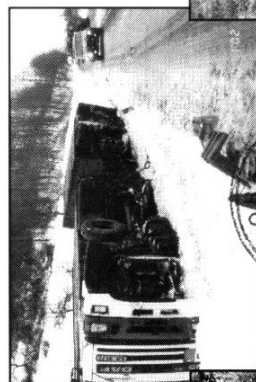
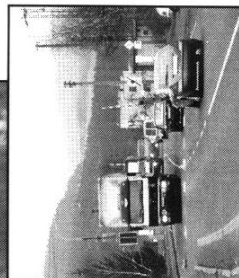
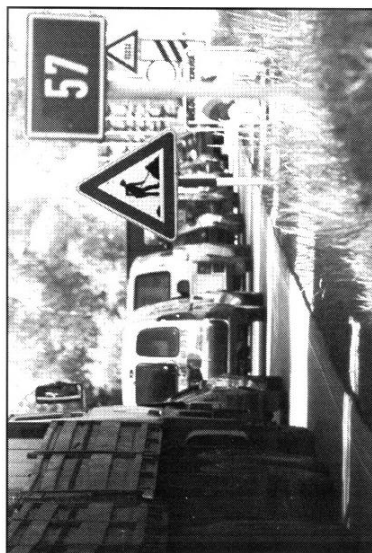
SILNICE I/57 MEZI VALAŠSKÝM MEZIRÍČÍM A VSETÍNEM JE PRO ŘIDIČE CESTOU HRŮZY A PRO OBYVATELE NOČNÍ MŮROU

(Názory účastníků silničního provozu a obyvatel žijících podél současné silnice.)
Téměř nepřetržitě se táhnou kolony nákladních i osobních vozidel po staršíké a naprosto nevyhovující silnici I/57 na trase Vsetín - Jablunka - Bystřička - Valašské Meziříčí.

Uzká vozovka a nebezpečné i ujiždějí krajnice zpomalují provoz, jsou příčinou častého naprostého ucpání silnice a způsobují řidičům opravdové martyrium. Navíc je tato silnice jediným možným spojením nejen mezi městy, ale i mezi kraji. Právě ujiždějí okraje silnice jsou na řadě míst nejen příčinou zpomalení provozu, ale především způsobují mnoho havárií. Záběry z havárií se často objevují nejen na obrazovkách různých televizních stanic, ale například jeden z regionálních týdeníků přinesl v loňském roce desítku zpráv a fotografií ze závažných dopravních nehod na řadě kritických míst této silnice.

„Jel jsem tuto trasu za den dvakrát a i při běžném provozu je to oříšné, ne tak ještě, když se stane nějaká nehoda. Dnešní cestování mne na 30 kilometrech zdrželo o dvě hodiny,“ uvádí jeden z profesionálních řidičů, který spolu s dalšími desítkami kolegů uvízl v několikilometrové koloně. Ta se vytvořila při jedné z posledních velkých havárií dvou nákladních automobilů v lednu tohoto roku. „Tato cesta je osudou kraje,“ dodal rozezlý řidič.

Silnici téměř po celé trase lemují malé pomníčky, jako tichá vzpomínka na ty, kteří na této cestě přišli o život. Jsou nejen připomínkou toho, že se silnice stala místem, kde vyhasly jejich životy, ale i varováním pro ty, kteří jí projíždějí. Upozorňují, že silnice I. třídy I/57 nese toto označení snad jenom z tradice. Ve skutečnosti se jedná o trasu, kde se pouhý průjezd blíží dramatické hře o život nejen řidičů, ale i obyvatelů obcí, kterými silnice, připomínající cestu z počátku minulého století, vede.



VÝCHOZÍ SITUACE

Původní prашná vozovka byla během 50. let opatřena infiltracním, základním a uzavíracím nátěrem. Následně byly prováděny udržovací nátěry a v nejlépe devastovaných úsecích zesilující šetrkové penetrační úpravy.

V rámci těchto úprav byly zbezprašněny i původní krajnice bez podkladních konstrukčních vrstev. Podobně bylo postupováno i v dalších obdobích zesilování nových vrstvami z obalovaného kamenu.

Popsanými úpravami došlo k postupnému rozšíření „vozovky“ na úkor krajnic (krajnice prakticky neexistují) na stávajících 7 - 8 m volné šířky při intenzitě cca 15 tisíc skutečných vozidel.



PROVEDENÉ REKONSTRUKCE

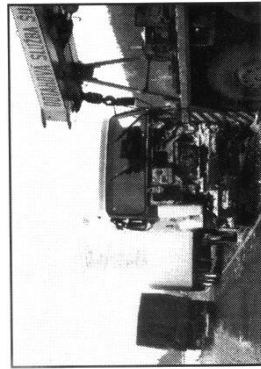
Zásadní rekonstrukce byly provedeny pouze na Bystřičce (úsek „Na Nové“) se dvěma mosty přes Bečvu (délka cca 1 km) a v průtahu Jablunkou (délka cca 1 km).

V úseku mezi Bystřičkou a Jablunkou („U Křížů“) byly provedeny rozsáhlé a nákladné sanace sesuvů, které navíc ohrožovaly i dvojkolejnou elektrifikovanou trať Českých drah.

SOUČASNÝ STAV

V důsledku výše popsaného stavu silnice a vzhledem ke stále se zvyšující intenzitě provozu a nárůstu nápravových tlaků dochází k podélným trhlinám a ulamování okrajů „vozovky“, které zásadním způsobem ohrožují bezpečnost provozu.

Ve směru od obce Bystřička se po provedených sanacích sesuvů („U Křížů“) projevují další nebezpečné znaky souvisejícího sesuvu v délce asi 250 metrů, ohrožující ve značném rozsahu i níže probíhající dvojkolejnou trať ČD.



MOŽNOSTI UZAVÍRKY

Při úplné uzavírci současné silnice I/57 v daném úseku lze s přihlédnutím k havarijnímu stavu v jednotlivých místech zvolit objízdnou trasu ve směru Bystřička - Valašská Bystřice - Dušná. Zde však bezpečnost provozu ohrožuje nefešený sesuv na silnici III/057 35 v úseku Dušná - Všetín. Celková délka objížďky je 16 km.

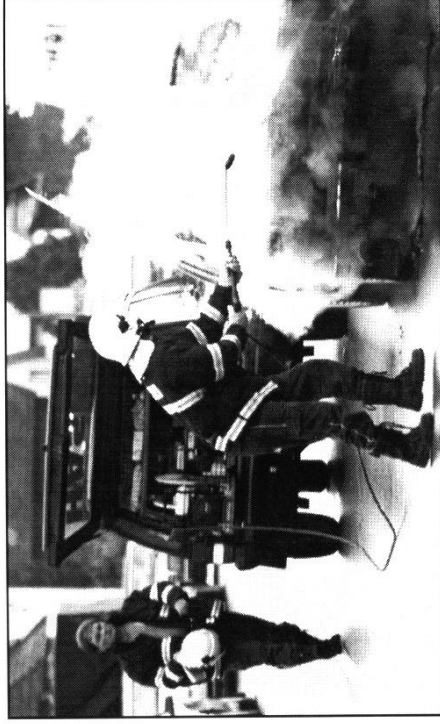
OPRAVY

Při provádění oprav a úprav uvedeného úseku je z hlediska současného provozu nutné zvolit takové technologie, které opraví vozovku za částečného omezení provozu v průběhu několika dnů a umožní uzavírku pouze jednoho směru jízdy.

PROTESTNÍ AKCE

Trpělivost i tolerance už dochází všem, ale stále je ještě šance. Valaši jsou silně velmi pohodoví, ale když je něčeho moc, tak je toho příliš.

S trochou svérázu a nadsázky, ale velmi důrazně budou postupovat při prosazování oprávněných nároků.

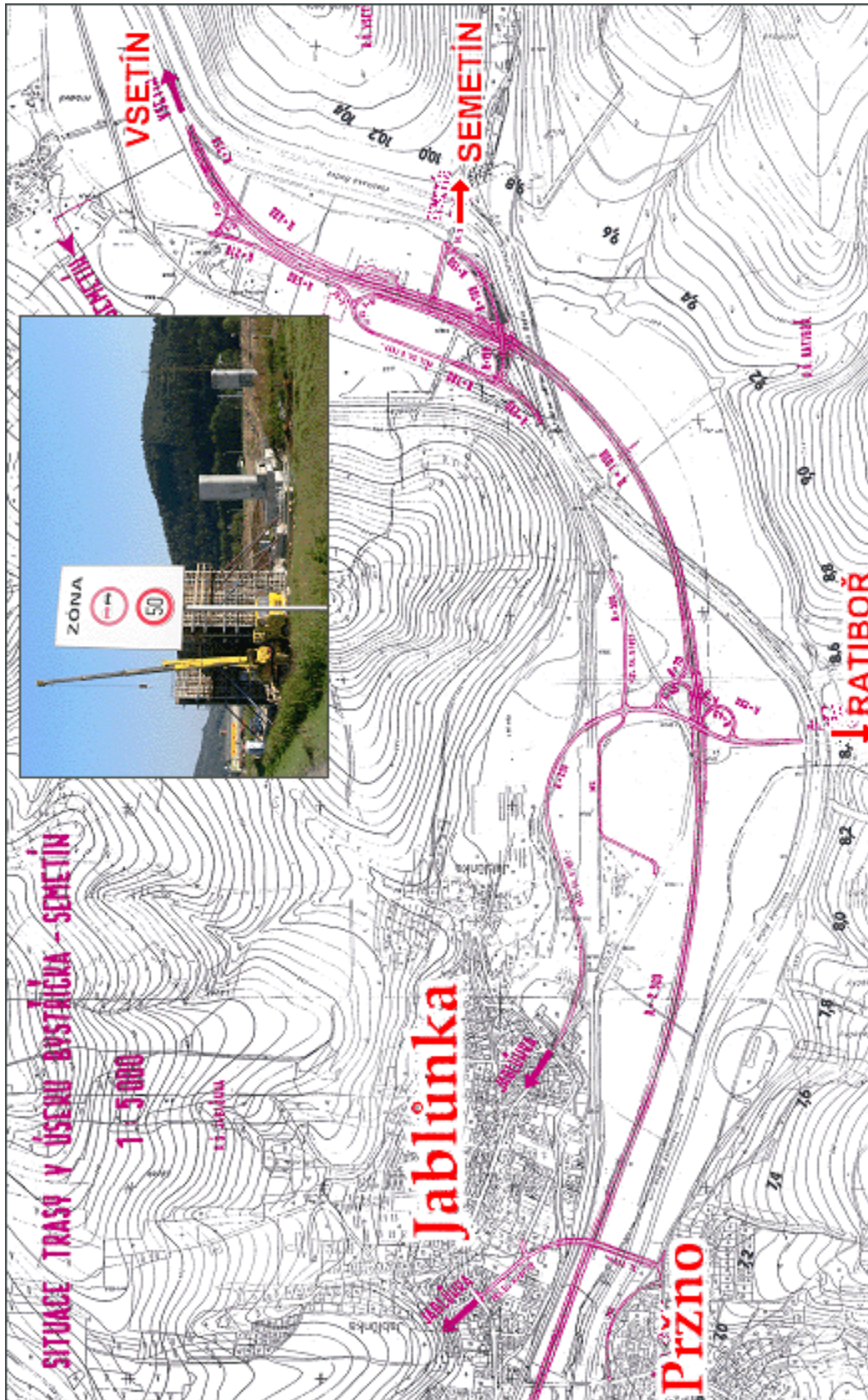


První krokem, kterým chtěli důrazně upozornit na současný neúnosný stav, byla protestní „žranice“. Valaši se nechtějí uchýlovat k žádným drastickým způsobům. „V jiných částech světa je obvyklé držet hladovky. Ve Valašském království je situace jiná. Tyto závažné problémy chceme řešit úsměvnou formou.“ **Sdělují organizátoři: „Je to však pouze začátek, budeme pokračovat.“ „Slibují už ale docela vážně.“**

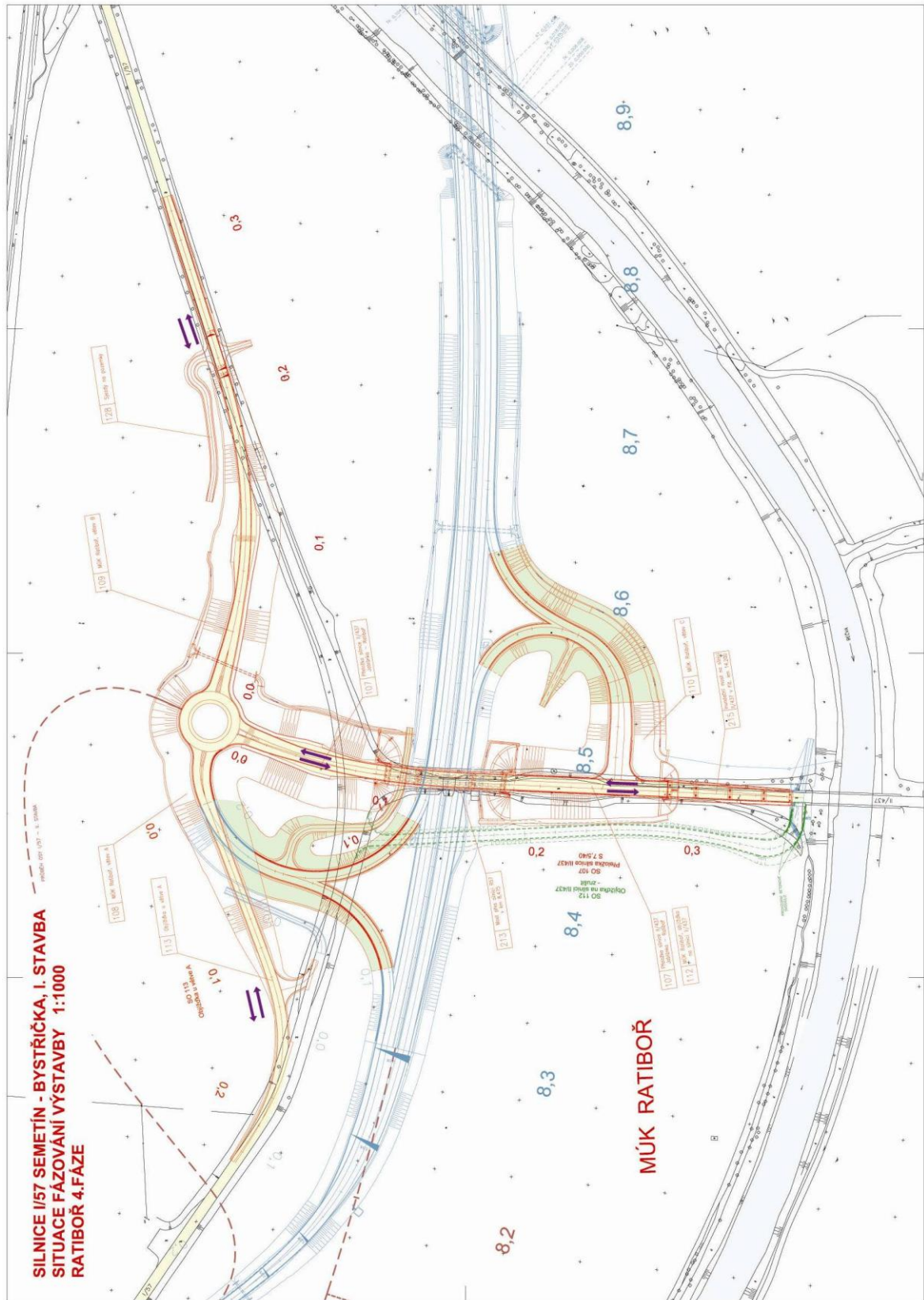
Čeho chtějí dosáhnout?

- Zabezpečení oprav stávající cesty (náklad cca 15 milionů korun),
- Posílení finančních prostředků pro ukončení správního a majetkového vypořádání I/57 - I. etapy na trase Semetín - Bystřička (náklad cca 20 milionů korun).

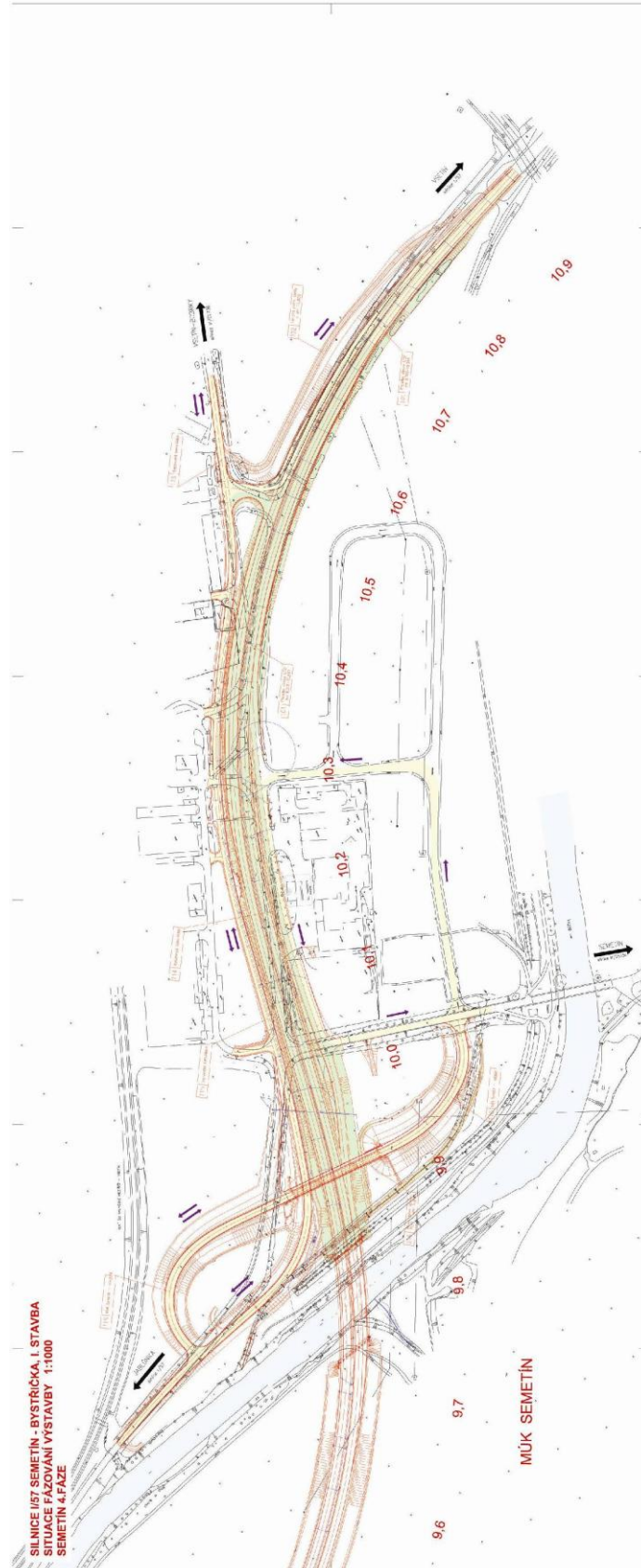
**PŘÍLOHA P IV: SITUAČNÍ PLÁN SILNICE I/57 ÚSEK SEMETÍN –
BYSTRÝČKA 1. STAVBA [ZDROJ: JALOVEC]**



PŘÍLOHA P V: SITUAČNÍ PLÁN MŮK RATIBOŘ [ZDROJ: JALOVEC]



PŘÍLOHA P VI: SITUAČNÍ PLÁN MŮK SEMETÍN [ZDROJ: JALOVEC]



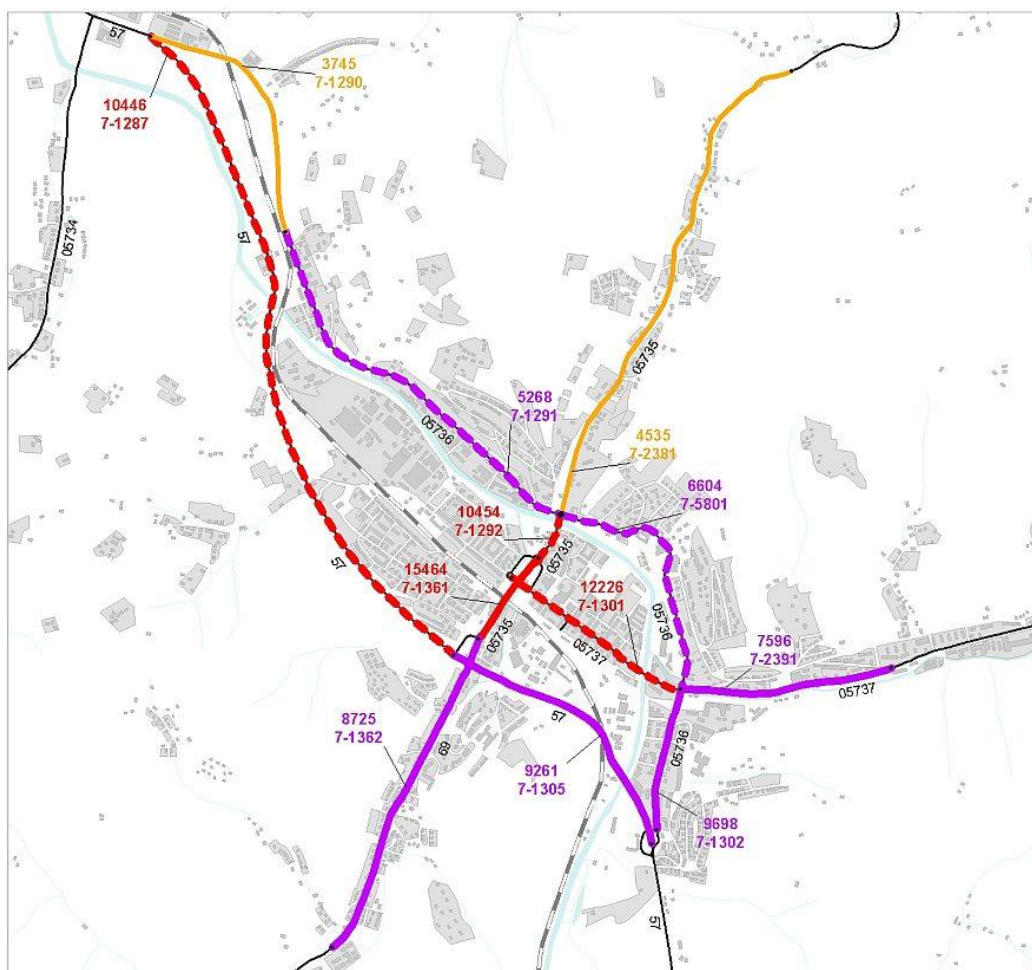
PŘÍLOHA P VII: MAPA INTENZITY DOPRAVY VE VSETÍNĚ ZA ROK 2005 [ZDROJ: ŘSD ČR]



72-9

Vsetín

CZ0723-VS-1



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2005

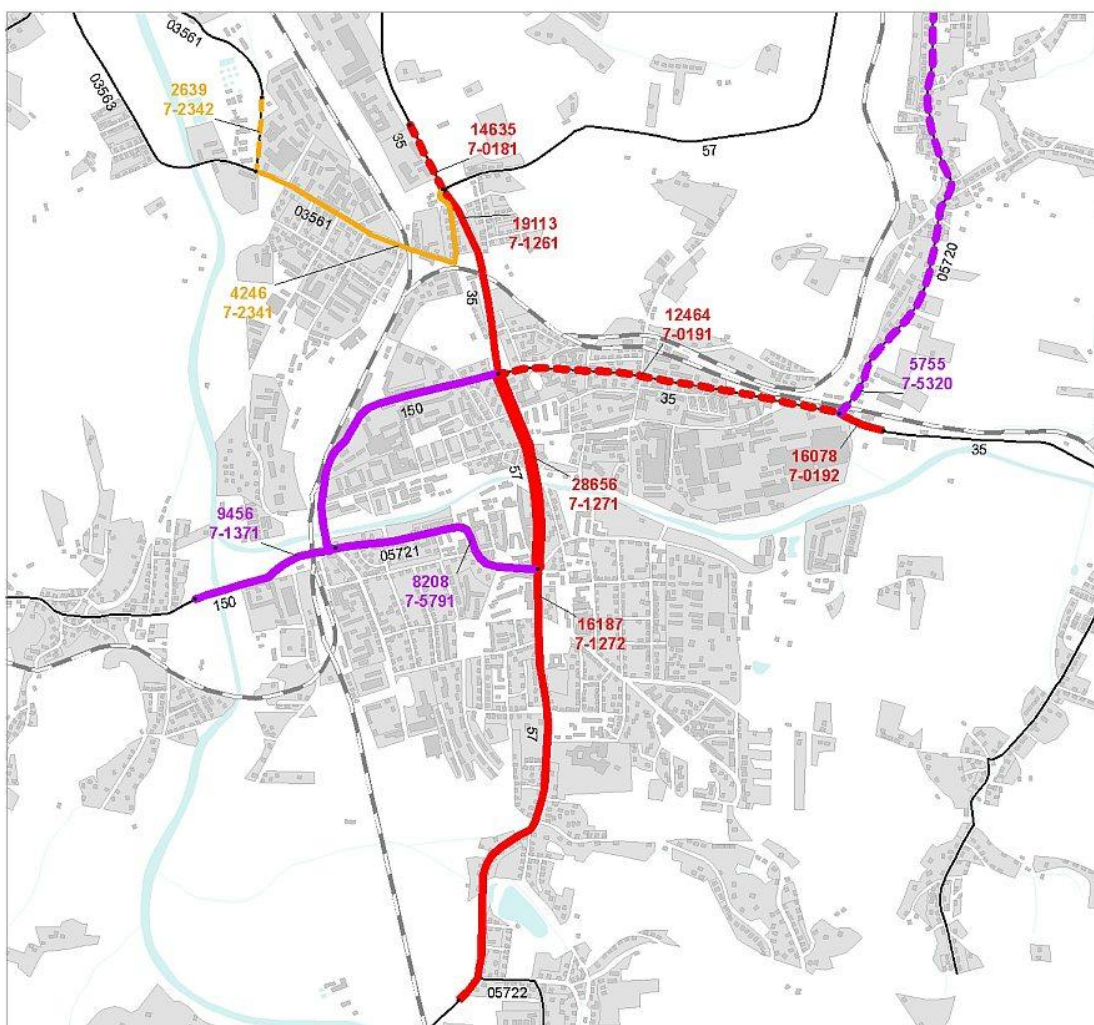
PŘÍLOHA P VIII: MAPA INTENZITY DOPRAVY VE VALAŠSKÉM MEZIŘÍČÍ ZA ROK 2005 [ZDROJ: MĚU VM]



72-10

Valašské Meziříčí

CZ0723-VS-2



Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2005

**PŘÍLOHA P IX: DOPIS NÁMĚSTKA MINISTRA DOPRAVY ČR ING.
KUBÍNKA ADRESOVANÝ MÍSTOSTAROSTOVI MĚSTA VSETÍN
PANU ING. KUDLÍKOVI [ZDROJ: MĚU VSETÍN]**

PID : HUVS P 0008NL8



ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY
Ing. Jiří Kubínek
náměstek ministra

V Praze 14. února 2005
Č. j.: 71/2005-120-RS/2

Vážený pane místostarosto,

k Vašemu dopisu ze dne 21.1.2005, ve kterém žádáte o schválení investičního záměru na projekt „I/57 Smetín – Bystřička, 2. stavba“, sděluji z pověření pana ministra dopravy:

Stav silniční sítě Vsetínska, zejména silnice I/57, která tvoří severojižní páteřovou komunikaci, je dobře znám zdejšímu odboru pozemních komunikací, Státnímu fondu dopravní infrastruktury i státní příspěvkové organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR a dlouhodobě se jím zabývají. Vzhledem k předloženým požadavkům akcí převyšujícím možnosti jejich finančního zajištění je v současné době nezbytné stanovit priority jednotlivých projektů s cílem optimálního financování dopravní infrastruktury. SFDI proto provádí analýzu informačního systému ISPROFIN a jeho porovnání se schváleným rozpočtem SFDI na rok 2005. Do doby dokončení této analýzy se nebudou na odboru pozemních komunikací MD investiční záměry akcí, kromě havarijních situací, schvalovat. Toto rozhodnutí se, bohužel, týká i Vámi uváděného projektu.

S pozdravem

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JKubínek'.

Vážený pan
Ing. Jaromír Kudlík
místostarosta města Vsetín
Svárov 1080
755 01 Vsetín

PŘÍLOHA P X: INFORMACE O STAVU PROBÍHAJÍCÍHO ŘÍZENÍ [ZDROJ: MĚU VSETÍN]



MĚSTO VSETÍN I. MÍSTOSTAROSTA MĚSTA

Vsetín 29.7.2004

Stavba silnice I/57 Semetín – Bystřička 1.stavba

Stavba silnice I/57 má 84 objektů - dle členění dokumentace ve stupni DZS

Současný stav :

- vydáno stavební povolení na stavební objekt (dále SO) SO 120 v předstihu
- probíhá dalších 8 stavebních řízení - pro dalších 71 SO
- 7 telekomunikačních objektů nepotřebuje stavební povolení, pro realizaci stavby je dostačující pravomocné územní rozhodnutí (takže je možno je připočítat k povoleným)
- zbývající tři SO - demoliční výměry a ohlášení, bez nutnosti stavebního povolení

Majetkoprávní stav :

- výkupy hotovy, vyvlastnění pozemků skončilo, vyvlastnění věcných břemen se dokončuje. Před ukončením je řešení vztahů se Zlínským krajem.

Předpoklad vydání stavebního povolení s nabytím právní moci je 10/2004; pak je možno ihned 11/2004 zahájit výběrové řízení, a to s reálným předpokladem jeho ukončení do 4 měsíců.

S užíváním vyvlastněných pozemků pro uskutečnění stavby silnice I/57 Semetín-Bystřička musí být započato nejpozději do 2 let od nabytí právní moci rozhodnutí o vyvlastnění. Za užívání pro účel vyvlastnění se považuje zahájení stavby silnice.

Pokud stavba nebude zahájena, rozhodnutí o vyvlastnění může být na žádost vlastníka zrušeno. Vlastník může žádat vyvlastněný pozemek zpět, pokud této neslouží účelu, pro který byl vyvlastněn a celý dlouhý proces se bude opakovat, a to včetně nemalých nákladů s řízeními o vyvlastnění spojených.

S pozdravem

Ing. Jaromír Kudlík
I. místostarosta města



PŘÍLOHA P XI: ZDŮVODNĚNÍ VÝSTAVBY SILNICE I/57 Z ŘSD [ZDROJ: MĚU VSETÍN]

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zdůvodnění výstavby čtyřpruhové, směrově rozdělené silnice, připravované v rámci rekonstrukce silnice I/57 mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím

Silnice I/57 představuje důležitý nadregionální dopravní tah ve směru sever – jih, dokončující v jižní části propojení připravovaných staveb dálnice D 47, rychlostní silnice R 48 (mezinárodní tah E 462) a silnice I/35 (mezinárodní tah E 442) s budoucí rychlostní silnicí R 49. Po dobudování celého tohoto dopravního skeletu tak bude silnice I/57 součástí důležitého dopravního systému, který propojí oblast Severní Moravy jednak s centrální částí Zlínského kraje, jednak i s oblastí Pováží na Slovensku, kterým prochází další evropsky významné tahy E 75 a E 50.

Úvodem pro objasnění je nutno uvést, že rekonstrukce silnice I/57 v úseku mezi městy Vsetín a Valašské Meziříčí se sleduje již od roku 1982, kdy příprava této stavby byla následně dlouhodobě prioritní v okrese Vsetín. Původně se pro tuto novou silnici zvažovala kategorie směrově nerozdělené dvoupruhové silnice S 16,5/100 (80). Později byl tento názor přehodnocen a do platné *Kategorizace silniční a dálniční sítě do roku 2030* z roku 2000 se budoucí silnice I/57 zapracovala v úseku Valašské Meziříčí (křižovatka se silnicí I/35) – Palačov (křižovatka s rychlostní silnicí R 49) v kategorii S 22,5/100, podle v té době platné ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic*. Smyslem navrženého čtyřpruhového příčného uspořádání bylo **zajištění rozhledů pro předjíždění a pro zastavení** dle požadavků ČSN 73 6101 v prostorově stísněném údolí řeky Bečvy. Tyto požadované rozhledy nebylo možno na silnici ve dvoupruhovém příčném uspořádání zajistit. Důležitým faktorem pro preferování čtyřpruhového příčného uspořádání budoucí silnice I/57 byla i možnost etapové výstavby v rámci přidělených finančních prostředků od státu.

Současně sledované technické řešení připravované silnice I/57, tj. čtyřpruhová směrově rozdělená silnice kategorie S 22,5/90(80), vychází z dopravní studie firmy HBH Projekt, spol. s r.o. Brno „Přeložka I/57 v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín“ z roku 1994, která byla podkladem pro dopravní část schválených územních plánů obcí v uvedeném úseku. Návrh technických parametrů silnice I/57, tedy i jejího příčného uspořádání, vycházel v této studii z intenzit dopravy, zjištěných při celostátním sčítání dopravy v roce 1990, upravených podle tehdy platných koeficientů růstu dopravy. V dalších fázích přípravy jednotlivých staveb na silnici I/57 se vycházelo z uvedené studie s tím, že v každém dalším stupni dokumentace se údaje **vždy** upřesňovaly na základě aktuálních znalostí o stavu dopravy a o jejím očekávaném růstu. Do letošního roku byly zpracovány mimo jiné i následující relevantní projektové dokumentace:

- dokumentace pro územní rozhodnutí „Silnice I/57 Semetín – Bystřička“ (Transconsult Hradec Králové, 1998) – schválena pravomocným územním rozhodnutím.
- předinvestiční studie „Přeložka silnice I/57 Semetín – Bystřička“ (SUDOP Praha 2001). V rámci této předinvestiční studie byla posouzena efektivnost investice, tj. navrženého čtyřpruhového, směrově rozděleného uspořádání ve vztahu k intenzitám dopravy, zjištěným při celostátním sčítání dopravy v roce 1995 (vozidla celkem – 8.332 skutečných vozidel za 24 hodin), s přepočtem na úroveň roku 2025 (vozidla celkem – 11.793 skutečných vozidel za 24 hodin). Posouzení efektivnosti investice provedla autorizovaná firma Mott MacDonald Praha s.r.o. pro čtyřpruhovou, směrově rozdělenou silnici kategorie S 22,5/90 s kladným doporučením.

V roce 2003 byl na základě rozsáhlých směrových průzkumů, provedených v předchozím období, dokončen „Model individuální automobilové dopravy – Zlínský kraj“, zpracovaný firmou Ing. Petr Šanca – dopravní inženýrství. Z modelu vychází, že v případě kompletně dobudované komunikační sítě (tedy po realizaci všech výhledových silničních staveb) by v roce 2003 dosáhla intenzita dopravy na jednotlivých úsecích silnice I/57 mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem hodnoty 9.548 – 13.502 skutečných vozidel za 24 hodin (z toho 2.246 – 3.756 vozidel těžkých). Po přepočtu pomocí platných koeficientů růstu dopravy na úroveň roku 2030 by intenzita na silnici I/57 měla dosáhnout hodnoty cca 15.500 – 21.000 skutečných vozidel za 24 hodin (z toho cca 3.500 – 5.500 vozidel těžkých). S ohledem na tyto údaje z modelu IAD Zlínského kraje byla stavba druhého úseku silnice I/57 (Jablůnka – Bystřička) v rámci investičního záměru znovu posouzena nezávisle na výše uvedené předinvestiční studii. Posouzení efektivnosti investice dle metody HDM-4 (platné v Evropské unii) opětovně kladně doporučilo původně navržené technické řešení.

V Brně a ve Zlíně dne 3.3.2005

Zpracovali : Ing. Stupáková (ŘSD ČR Správa Zlín), Ing. Röhrer (ŘSD ČR Správa Zlín),
Ing. Příkazský, Ing. Schützner, Ing. Procházka (všichni ŘSD ČR OVT Brno)

PŘÍLOHA P XII: VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ NA STAVBU SILNICE I/57 Z MĚÚ VE VSETÍNĚ [ZDROJ: MĚÚ VSETÍN]

Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí
Svárov 1080, 755 01 Vsetín

naše zn.: MUVS 1226/05-231/2 OŽP
vyřizuje : Čelůstkova Helena
telefon: 571 491 322
e-mail: helena.celustkova@mestovsetin.cz
datum : 18.4.2005

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA ROZHODNUTÍ

Městský úřad Vsetín, odbor životního prostředí, jako příslušný vodoprávní úřad podle ustanovení § 104 a 106 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen vodní zákon) a dále jako příslušný speciální stavební úřad podle ustanovení § 120 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon)

žadatelé

Ředitelství silnic a dálnice ČR
Správa Zlín
Fügnerovo nábř. 5476
Zlín
IČO 65993390

I. vydává stavební povolení

podle ustanovení § 15 vodního zákona a ustanovení § 66 stavebního zákona k provedení stavby vodního díla „Silnice I/57 Semetín – Bystřička 1. stavba – vodního díla“ :

1. **S0 361 Ochranná hrázka – zemní hrázka** lichoběžníkového průřezu o šířce koruny 4 m, délky 290 m je navržena k ochraně bezodtokového území mezi budoucí silnicí I/57 a původním silničním tělesem na pozemku p.č. 1381/5, 1381/6, 1381/7, 1381/8, 1381/9, 1381/10, 1381/11, 1381/12, 1381/13, 1381/14, 1381/15, 1381/16 k.ú. Jablůnka
2. **S0 362 úprava potoka v km 9,750**, jedná se o dílčí úpravu vyústního úseku bezejmenného vodního toku v délce 55 m. Opevnění je příčné průřezu a je navrženo kamennou rovnalinou na pozemku p.č. 3588/1, 3588/2 k.ú. Ratiboř
3. **S0 352 Přeložku vodovodu DN 200 do Ratiboře** – jedná se o přeložení úseku stávajícího vodovodu, který bude zasažen budoucí mimoúrovňovým křížením silničního tělesa v křižovatce Jablůnka – Ratiboř. Náhradní úsek v délce 400 m bude proveden z PVC JT 16 na pozemcích p.č. 349, 304/2, 372, 1380/76, 1380/81, 358, 369/2, 369/1, 361/1 k.ú. Jablůnka

v kraji Zlínském, okrese Vsetín, obci Vsetín, Ratiboř a Jablůnka v katastrálním území Vsetín, Ratiboř a Jablůnka, č.h.p. 4-11-01-069 až 4-11-01-074

Účel užívání povolené stavby vodního díla:

Vodní díla – stavba silnice I/57 Vsetín – Semetín, Bystřička I. stavba

Pro provedení stavby vodního díla se podle ustanovení § 15 odst. 3 vodního zákona a ustanovení § 66 stavebního zákona současně stanoví tyto podmínky a povinnosti:

1. Stavba vodního díla bude provedena podle projektové dokumentace ověřené vodoprávním úřadem; případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení vodoprávního úřadu.
2. Stavebník zajistí vytyčení prostorové polohy stavby vodního díla podle ustanovení § 75 stavebního zákona a § 29 vyhlášky č. 132/1998 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona.
3. Při provádění stavby vodního díla je nutno dodržet předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména vyhlášky č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění pozdějších předpisů a dbát o ochranu zdraví osob na staveništi.

3585/10, 3585/11, 3585/12, 3585/13, 3585/14, 3585/15, 3585/16, 3585/17, 3585/18, 3585/19, 3585/20, 3585/21, 3585/22, 3585/23, 3585/24, 3585/25, 3585/26, 3585/27, 3585/28, 3585/29, 3585/30, 3586/1, 3586/2, 3586/3, 3586/4, 3586/5, 3586/6, 3586/7, 3586/8, 3586/9, 3586/10, 3586/12, 3586/13, 3586/14, 3586/15, 3586/16, 3586/17, 3586/18, 3586/19, 3586/20, 3586/21, 3586/22, 3586/23, 3586/24, 3586/25, 3586/26, 3586/27, 3586/28, 3586/29, 3586/30, 3586/31, 3586/32, 3586/33, 3586/36, 3586/37, 3583,

se podle § 66 stavebního zákona p o v o l u j e.

Identifikační údaje stavby

Název stavby: Silnice I/57 Semefín – Bystřička 1.stavba – objekty: SO 101, SO 110, SO 125, SO 126, SO 127.1, SO 204, SO 205, SO 217, SO 218, SO 305, SO 306, SO 312, SO 307, SO 370, SO 371, SO 372, SO 373

Místo stavby: k.ú. Jablůnka, k.ú. Ratiboř, k.ú. Vsetín.

Stavebník: Ředitelství silnic a dálnic ČR, sídlo: Na Pankráci 56, IČO: 65993390 – ŘSD ČR správa Zlín, Fügnerovo nábř. 5476, 760 01 Zlín

Zhotovitel: dle výběrového řízení

Zpracovatel dokumentace: Sdružení MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s. – SUDOP PRAHA a.s., Ing. Lumír Holešovský – ČKAIT: 1300156; Ing. Hana Staňková – ČKAIT: 0001347, Ing. Oldřich Soukup – ČKAIT: 0001350

Popis stavby

Jedná se o vybudování prvního úseku silnice I/57 mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím, nahrazující současnou silnici I/57. Délka úseku je 2,6 km od Vsetína lokalita Bobrky po křižovatku Jablůnka Ratiboř, kategorie S 22,5/90. Nová silnice bude před obcí Jablůnka dočasně napojena na stávající silnici I/57 a toto napojení bude v provozu až do vybudování další trasy I/57 k Bystřičce. Napojení silnic II. a III. tř. je navrženo mimoúrovňově, součástí stavby jsou 3 nové mostní objekty, silniční kanalizace včetně sedimentačních nádrží, zařízení signalizačního systému SOS, opěrná zeď dl. 200m, vegetační úpravy.

Pro provedení stavby se stanoví tyto podmínky:

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace ověřené ve stavebním řízení, případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení speciálního stavebního úřadu.
2. Stavebník zajistí ve smyslu §75 stavebního zákona vytýčení prostorové polohy stavby odborně způsobilými osobami. Výsledky musí být ověřeny úředně oprávněnými zeměměřičskými inženýry. Doklad o zajištění souborného zpracování dokumentace geodetických prací doloží k návrhu na kolaudaci stavby.
3. V rámci výstavby je nutné zajistit koordinaci s realizací přeložek inženýrských sítí a dalších objektů stavby, které nejsou předmětem tohoto povolení.
4. Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména vyhlášku č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a

**PŘÍLOHA P XIII: VYDÁNÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ NA STAVBU
SILNICE I/57 Z KRAJSKÉHO ÚŘADU ZLÍNSKÉHO KRAJE
[ZDROJ: MĚU VSETÍN]**

KRAJSKÝ ÚŘAD ZLÍNSKÉHO KRAJE

odbor dopravy a silničního hospodářství

MĚSTSKÝ ÚŘAD VSETÍN	čís.dop.
došlo: - 8 -08- 2005	zpracov. /i/
č.j.:	ukl.znak
přílohy:	

Zlín, 2005-08-04
č.j. KUZL 17082/2004 DOP/Hř
vyřizuje: Ing.Herškovičová

ROZHODNUTÍ č. 376/05

stavební povolení veřejnou vyhláškou



Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Zlín, Fügnerovo nábř.5476, 760 01 Zlín, IČO: 65993390, podalo dne 2004-07-19 u zdejšího speciálního stavebního úřadu žádost o vydání stavebního povolení na stavbu „Silnice I/57 Semetín – Bystřička 1.stavba“ – objekty: SO 101 Přeložka silnice I/57 km 8,3 – 10, 94; SO 110 MÚK Ratiboř větev C; SO 125 Dopravní opatření; SO 126 Definitivní dopravní opatření; SO 127.1 Úpravy stávajících komunikací; SO 204 Most na I/57 v km 8,923 přes Bečvu; SO 205 Most na I/57 v km 9,792 přes Bečvu; SO 217 Most přes vodoteč v km 9,32; SO 218 Opěrná zeď v km 10,250 – 10,450; SO 305 Odvodnění komunikace v km 8,300-8,960 – větve A, A1, A2, A2-1, A4 ; SO 306 Odvodnění komunikace v km 8,960-9,330; SO 312 Odvodnění komunikace v km 9,330-9,750; SO 307 Odvodnění komunikace v km 9,750 – 10,940; SO 370 Sedimentační nádrž č.1 včetně vyústění; SO 371 Sedimentační nádrž č.2 včetně vyústění; SO 372 Sedimentační nádrž č.3 včetně vyústění; SO 373 Sedimentační nádrž č.4 včetně vyústění; v k.ú. Jablůnka, k.ú. Ratiboř a k.ú. Vsetín.

Uvedeným dnem bylo zahájeno stavební řízení. Územní rozhodnutí o umístění stavby vydal Městský úřad Vsetín, odbor výstavby a územního plánování dne 5.4.2000, čj.Výst.328-725/00/Ja, v právní moci 12.7.2000, – platnost prodloužena rozhodnutím pod č.j. Výst. 328-5106/02/Ja dne 20.6.2002 a územní rozhodnutí vydané dne 13.6.2002 pod č.j. Výst. 328-13046/01/Ja, v právní moci 23.7.2002.

Na základě výsledku projednání žádosti ve stavebním řízení ODSH KÚZK jako speciální stavební úřad příslušný podle § 16, §40 odst.3 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění (dále jen zák. 13/1997 Sb.) a §120 zák. č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění, úplné znění zák. č. 109/2001 Sb. (dále jen stavební zákon), rozhodl takto:

Stavba „Silnice I/57 Semetín – Bystřička 1.stavba“ – objekty:

SO 101 Přeložka silnice I/57 km 8,3 – 10, 94; SO 110 MÚK Ratiboř větev C; SO 125 Dopravní opatření; SO 126 Definitivní dopravní opatření; SO 127.1 Úpravy stávajících komunikací; SO 204 Most na I/57 v km 8,923 přes Bečvu; SO 205 Most na I/57 v km 9,792 přes Bečvu; SO 217 Most přes vodoteč v km 9,32; SO 218 Opěrná zeď v km 10,250 – 10,450; SO 305 Odvodnění komunikace v km 8,300-8,960 – větve A, A1, A2, A2-1, A4 ; SO 306 Odvodnění komunikace v km 8,960-9,330; SO 312 Odvodnění komunikace v km 9,330-9,750; SO 307 Odvodnění komunikace v km 9,750 – 10,940; SO 370 Sedimentační nádrž č.1 včetně vyústění; SO 371 Sedimentační nádrž č.2 včetně vyústění; SO 372 Sedimentační nádrž č.3 včetně vyústění; SO 373 Sedimentační nádrž č.4 včetně vyústění; umístěna na pozemcích k.ú. Vsetín parc.č.: 14858, 12540/4, 12512/3, 12583/4, 12583/2, 14778/11, 12504/3, 12508/1, 12555/3, 12571/3, 12572/2, 12573/2, 12579/2, 12581/2, 12581/4, 14602/1, 14602/2, 14777/2, 14777/4, 14778/6, 12582/4, 12572/3, 12571/2, 12573/3, 12504/2, 12530, 12582/2, 12582/3; na pozemcích k.ú. Jablůnka parc.č.: 1380/23, 1380/34, 1380/11, 1380/21, 1380/13, 1380/25, 2498/1 (PK), 1368/4, 1368/5, 1368/6, 1368/7, 1368/8, 1380/4, 1380/5, 1380/6, 1380/7, 1380/8, 1380/9, 1380/10, 1380/12, 1380/14, 1380/15, 1380/16, 1380/17, 1380/18, 1380/19, 1380/20, 1380/22, 1380/24, 1380/26, 1380/27, 1380/28, 1380/29, 1380/30, 1380/31, 1380/32, 1380/33; na pozemcích k.ú.Ratiboř parc.č.: 3585/1, 3585/2, 3585/3, 3585/4, 3585/5, 3585/6, 3585/7, 3585/8, 3585/9,

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství
tř. Tomáše Bati 21, P.O. Box 220
761 90 Zlín

tel.: 577 043 501
fax : 577 043 502

IČO: 70891320
e-mail: mail@kr-zlinsky.cz
http://www.kr-zlinsky.cz

PŘÍLOHA P XIV: LETÁK VYDANÝ OBČANSKÝM SDRUŽENÍM JADERNICE [ZDROJ: MĚÚ VSETÍN]

Jadernice

Jsmo PRO výstavbu nové silnice na trase Vsetín - Valašské Meziříčí

Uvědomujeme si kritickou dopravní situaci na současné nevyhovující silnici I/57

Dáváme přednost dvouproudé variantě před čtyřproudou z těchto důvodů:

dvouproudá varianta je šetrnější vůči obyvatelům dotčených obcí (méně zbořených domů ležících na plánované trase, nižší obtěžování hlukem, prachem a zplodinami v okolí silnice)

dvouproudá varianta je levnější a její výstavba bude dokončena rychleji a pravděpodobněji než 4-proudá varianta, u které není zajištěno dostatečné financování jednotlivých etap stavby. Zajištění těchto financí bude v každé etapě problematické. Z tohoto důvodu je dokončení čtyřproudé silnice v celé své délce problematické a nejisté. Mimo to, výstavba čtyřproudé varianty svými parametry konkuruje výstavbě dálnic, což ztěžuje získávání financí na další etapy stavby.

Jaké jsou alternativy?

Dvouproudá varianta

Přínosem čtyřproudé silnice má být obchvat Jablůnky. Tohoto velkého pozitiva je však možné dosáhnout i při méně než polovičním úsilí, a to v případě, že navrhovaná cesta bude „pouze“ dvouproudá.

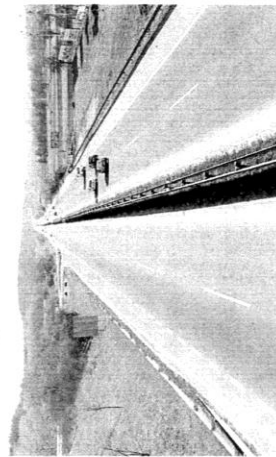
Velkým problémem na silnicích je vzrůstající kamionová doprava. Řešením je promítnutí všech externích nákladů silniční dopravy do přepravních cen. Kamionová doprava dnes platí pouze pohonné hmoty a neplatí používání dopravních cest a ničení životního prostředí v okolí tranzitních tras. Velkým přínosem proto bude zavedení mýtného, které alespoň částečně sníží tranzit přes naše území, který tak výrazně narostl po vstupu ČR do EU. Ve Zlínském kraji se počítá s výstavbou nové železniční tratě Vizovice – Valašská Polanka, tj. ve směru plánované trasy rychlostní silnice R49 ze Zlína na Slovensko, která má potenciál odlehčit silnicím nižších tříd celého kraje od těžké kamionové dopravy. Je také otázkou, zda nová I/57 bude zpoplatněna, pokud by se tak nestalo, pak by byla levnější alternativou k R49 a kamiony by jezdily právě po nové I/57.

Dalším přínosem by jistě bylo prosazení politiky, která by výrazně podporovala používání hromadné dopravy, a tak omezovala počet aut na silnicích. V současné době, kdy do ceny jízdy automobilem nejsou promítnuty všechny externí náklady, je to ten nejobtížnější úkol.

Krásá životního prostředí

Jednou z podstatných hodnot kulturního dědictví, kterou můžeme a měli bychom zanechat budoucím generacím je krásný krajinný ráz Valašska. Nebezpečí ztráty velké části tohoto dědictví si můžeme představit v případě, že víme, jak vypadají mimoúrovňové křižovatky dálničních přívadců. Ty by měly tvořit společně s černým asfaltovým hadem povrchu silnice nové dominanty krajiny údolí řek Bečvy a Senice.

V Jarcově se má řeka Bečva o kus posunout do nového koryta, aby nebránila rozvoji automobilismu. Nové čtyři proudy silnice mají vést i na zapadních svazích kopců CHKO Beskydy nad železniční tratí v úseku Ústí – Valašská Polanka v nejchráněnější I. zóně CHKO. Žádný organ ochrany přírody nikdy nemůže dovolit takovouto stavbu, protože by tím jasně porušil zákon 114/1992 Sb., Zákon o ochraně přírody a krajiny.



Takto široká je plánovaná silnice.

Kdo jsme?

Občanské sdružení *Jadernice* vzniklo z iniciativy mladých lidí z Valašska, kterým není lhostejné, v jakém prostředí budou v příštích letech žít, a v jakém prostředí budou vychovávat své děti. Hlavním podnětem, který nás přiměl založit toto sdružení, byl nesouhlas s připravovanou stavbou **čtyřpruhé** komunikace, která má vést údolními Vsetínské Bečvy a Senice, tedy úsekem Palačov - Valašské Meziříčí - Vsetín - Pozdřechov.

Historie projektu I/57

Idea zjednodušit spojení měst Valašské Meziříčí - Vsetín sahá do roku 1982. Původně se uvažovalo o vybudování směrově nerozdělené dvoupruhé silnice o šířce 16,5 metrů a návrhové rychlosti 80-100 km/h. Tato kategorie silnic se dnes již nestaví, tudíž se přistoupilo na nejbližší vyšší kategorii, kterou je S 22,5/100 (směrově dělená čtyřpruhá silnice šíře 22,5 metrů a návrhovou rychlostí 100 km/h).

V současné chvíli je schválena varianta S 22,5/90(80) s návrhovou rychlostí 90 km/h, v nebezpečných úsecích 80 km/h.

Proč jsme proti čtyřpruhdu?

Navrhovaná varianta je v podstatě komunikací dálničního typu. Negativa, která s sebou přináší takovéto velkokapacitní tranzitní tahy, jsou dobře známá. S rostoucí kapacitou silnic vzroste i hustota provozu, což zapříčiní, že okolí bude stále více zatěžováno automobilovými exhaláty, hlukem a vibracemi. V současné době projíždějí automobily zástavbou obcí a obtěžují tím

obyvatele těchto vesnic a měst. Žel stavbou nové čtyřpruhé silnice v úzkých valašských údolích se situace nezlepší, jelikož vesnice na trase I/57 se rozprostírají v celé šíři těchto údolů. Problém se pouze přenesl od jedné obce k druhé, kteří se ocitnou v blízkosti nové rušné tranzitní komunikace. Těmto občanům nebude kompenzována újma, která bude způsobena ztrátou lukrativnosti jejich nemovitostí v blízkosti nové hlučné komunikace. Kdo by stál o to, bydlet v blízkosti dálnice? Mezi Pržnem a Jablůnkou je navržena stavba protihlukové bariéry (4,5 metru vysoká a 720 metrů dlouhá souvislá zeď), které samozřejmě hluku zcela nezabrání, spíše jen způsobí vzájemnou izolaci těchto dvou komunit. Lidé budou muset, při přechodu z Pržna do Jablůnky (a naopak) absolvovat cestu podchodem pod silnicí nebo přejít přes nové mostní těleso, které se má klenout ze středu Jablůnky přes železniční trať, čtyřpruhodovku I/57 a Bečvu zarozeň.

Je otázkou, či zájmy mají být upřednostněny, zda půlhodinový zájem řidičů aut a kamionů bez vztahu k místní krajině, nebo zájmy lidí, kteří v této krajině tráví své životy.

Máme na to peníze?

Pačivou otázkou vždy zůstane, zda vůbec máme na vybudování čtyřpruhé silnice v celé její délce od Valašského Meziříčí po Pozdřechov. Vždyť jen první úsek 2,6 km dlouhý má stát 1,24 mld. Kč. Proč se snažíme vybudovat tranzitní magistrálu na Valašsku, když nejsme s to udržet provozuschopnou naši, v Česku nejfrekventovanější, dálnici D1?

Má pak cenu investovat tolik úsilí a peněz do přípravy tohoto projektu?

Nejedná se jen o samotné náklady na výstavbu, jelikož silnici bude potřeba stále udržovat sjízdou, např. v zimě pomocí posypů. To už nám ale nezaplátí granty z EU. Peníze z grantů EU, kterými by mohla být výstavba částečně hrazena, jsou z velké části zase jenom českými penězi, které náš stát do EU každý rok posílá k dalšímu přerozdělení. EU v tomto světě není tak štědrá, jak se může ze sdělovacích prostředků zdát.

Původně se uvažovalo stavět celou cestu pouze v polovičním profilu (šířka obchvatu Vsetína, který je dostatečně široký a bezpečný) a až posléze dobudovat zbylé dva pruhy a mimoúrovňové křižovatky. Možná by se pak ukázalo, že není třeba budovat čtyřpruhodou „dálnici“, a že na ni skutečně nemáme peníze. Zatím má být nákladně během minimálně pěti let budován úsek před Jablůnkou, který průjezd Jablůnkou neusnadní. Za ony „vyhozené“ peníze mohl být zbudován dvouproudý obchvat Jablůnka - železniční přejezd Bystřička a každému řidiči projíždějícímu trasou Vsetín - Valašské Meziříčí by se ulevilo. A ulevilo by se i lidem žijícím v Jablůnce.

Kontakt:

Jadernice, občanské sdružení
Malý Skalník 1398
755 01, Vsetín
<http://jadernice.org/>
e-mail: jadernice_info@centrum.cz

PŘÍLOHA P XV: VYJÁDRĚNÍ SDRUŽENÍ JADERNICE K STAVBĚ SILNICE I/57 [ZDROJ: MĚÚ VSETÍN]

Jadernice podporuje vznik silnice ze Vsetína do Meziříčí

VSETÍN – Každému člověku na Valašsku asi vrtá hlavou, proč vlastně trvá občanské sdružení Jadernice na posouzení stavby silnice I/57 jako celku, tedy v celé trase Palačov – Valašské Meziříčí – Vsetín – Pozdřehov. Odpověď je jednoduchá. Protože při takovém posouzení musí být přesně známa trasa (varianty tras) vedení cesty a musí být tedy přesně určeno, kolik domů bude zbouráno, jaká opatření budou muset být učiněna pro zachování pohody bydlení, a jaké jsou priority, které je třeba řešit okamžitě.

Pak by jistě vyšlo najevo, že prioritním úsekem není postavení 2,6 km úseku Semetín – Ratiboř, ale prostředky by měly přijít na obchvat Jablůnky, ať již v čtyřpruhu či v novém dvoupruhu, jak prosazují lidé z Jadernice. Jako prioritní by se jistě ukázalo také vykoupení domů v Brňově, které stojí přímo v místech nově plánované silnice. Z 1,24 miliardy korun, které mají být proinvestovány v úseku Ratiboř – Semetín, by to byla poměrně malá suma a lidé trpící v Brňově současným stavem by si konečně mohli postavit nové bydlení na klidnějším místě. Místo toho tito lidé žijí ve stálé nejistotě a stresu.

Původně se uvažovalo stavět celou cestu pouze v polovičním profilu (šířka obchvatu Vsetína, který je dostatečně široký a bezpečný) a až posléze dobudovat zbylé dva pruhy a mimoúrovňové křižovatky. Možná by se pak ukázalo, že není třeba budovat čtyřpruhovou „dálnici“, a že na ni skutečně nemáme peníze. Zatím má být nákladně během minimálně pěti let budován úsek před Jablůnkou, který průjezd Jablůnkou neusnadní. Za ony „vyhozené“ peníze mohl být zbudován dvoupruhový obchvat Jablůnka – železniční přejezd Bystřička a každému řidiči projíždějícímu trasou Vsetín – Valašské Meziříčí by se ulevilo. A ulevilo by se i lidem žijícím v Jablůnce. Bylo by to skvělé, ale nebude. Proč? Zeptejte se svých politiků. Proč obviňují členy Jadernice, že jsou proti jakékoliv stavbě silnice, když to není pravda? Jadernice prosazuje pouze rychlejší, levnější a elegantnější projekt nové dvoupruhové silnice.

Město Valašské Meziříčí je na tom podobně jako obec Jablůnka. Také mu je stavěn čtyřpruhový dálniční přívaděč k průmyslové zóně Lešná místo toho, aby se začal stavět nebo alespoň projektovat obchvat města, který je pro 99 % obyvatel Valašského Meziříčí důležitější než onen čtyřpruh vedoucí k dálnici.

Zatím se projektují a staví stavby, které lidem na Valašsku mnoho dobrého nepřinesou. Snad se situacelepší, což ale záleží na každém z nás.

Kontakt: Občanské sdružení Jadernice
Malý Skalník 1398,
755 01 Vsetín
jadernice_info@centrum.cz.
<http://www.jadernice.org>

PŘÍLOHA P XVI: REAKCE PSÚP VE VSETÍNĚ NA POZASTAVENÍ STAVBY [ZDROJ: MĚÚ VSETÍN]

Poradní sbor Úřadu práce podporuje investice na Valašsku

My členové Poradního sboru Úřadu práce ve Vsetíně jsme se na svém posledním prosincovém zasedání v r.2005 zabývali mimo jiné otázkami aktivní politiky zaměstnanosti v regionu. Jejím cílem je vyrovnání šancí na trhu práce pro znevýhodněné skupiny obyvatel, např. matky s dětmi, nezaměstnané s nedostatečnou praxí, zdravotně postižené, občany s vyšším věkem, dlouhodobě nezaměstnané apod. a podporou podmínek pro vytváření co největšího počtu pracovních míst, které umožní obyvatelům regionu najít si práci nejlépe v blízkosti svého bydliště. Poradní sbor zřizuje každý úřad práce, tvoří ho zástupci odborů, zaměstnavatelů, hospodářské komory, organizace zdravotně postižených, samosprávy a další zástupci významných institucí na trhu práce. Podobně jako mnozí další zaměstnavatelé usilujeme o zlepšování podmínek pro rozvoj podnikání, které přispěje k rozvoji zaměstnanosti a posílení ekonomiky regionu.

Jedním z hlavních kritérií pro rozvoj podnikatelských aktivit je dostupnost území a dopravní infrastruktura regionu. V této souvislosti vyjadřujeme my, níže uvedení členové poradního sboru, zásadní nesouhlas s aktivitami občanského sdružení Jadernice, které prosadilo pozastavení stavby komunikace I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí. Budování této komunikace není „zájmem několika lobistů“, ale potřebou celého regionu. Tato komunikace je potřebná nejen pro Vsetín, ale pro celou oblast Horního Vsacka.

Především vznik nových pracovních míst může zabránit postupnému zvyšování nezaměstnanosti a následnému odlivu obyvatel. Z tohoto důvodu pokládáme jednání osob sdružených do Občanského sdružení Jadernice vedených panem Včelícou za značně nezodpovědné a pro náš region škodlivé

Za riskantní a neodůvodněné pokládáme také protesty některých obyvatel proti výstavbě podniku na výrobu pneumatik v průmyslové zóně Valašské Meziříčí – Lešná. Tyto občanské aktivity chápeme jako legitimní, ale jejím výsledkem může být bohužel zaostávání Vsetínského regionu.

My, členové PS jsme si plně vědomi odpovědnosti jak za ochranu životního prostředí tak za životní podmínky lidí. Proto upozorňujeme obyvatele na možnost negativních důsledků již zmíněných neuvážených kroků.

Gargulák Ladislav, starosta obce Prlov

Halašta Jaroslav, Ing., člen Rady pro vzdělávání a trh práce

Hána Petr, zástupce odborové organizace Českých drah, člen zastupitelstva města Karolinka

Hořelica Tomáš, Ing., starosta města Karolinka

Hos Ladislav, Ing., zástupce Svazu zdravotně postižených

Kubeša Jiří, Ing., ředitel Zemědělské agentury MZe ČR ve Vsetíně

Kubín Jaroslav, JUDr., senátor parlamentu ČR, člen ústavně-právního výboru senátu, člen zastupitelstva města Rožnov pod Radhoštěm

Kudlík Jaromír, Ing., místostarosta města Vsetín, jednatel společnosti Technické služby Vsetín, s.r.o., předseda sdružení obcí mikroregionu Vsetínsko

Lacinová Dagmar, Mgr., místostarostka města Valašské Meziříčí

Lucbauer Rostislav, JUDr., ředitel OSSZ ve Vsetíně

Mikušek Václav, RNDr., starosta města Rožnov pod Radhoštěm, člen výboru pro záležitosti EU Zlínského kraje, předseda Sdružení měst a obcí východní Moravy, předseda sdružení představenstva regionální rozvojové agentury východní Moravy

Pernický Stanislav, Ing., předseda OHK Vsetín, jednatel společnosti KREDIT v.o.s. Valašské Meziříčí, místopředseda KHK Zlínského kraje, člen představenstva HK ČR

Rudolf Stanislav, Ing., vedoucí odboru trhu práce ÚP ve Vsetíně

Sedláček Dalibor, Mgr., ředitel Masarykova gymnázia ve Vsetíně, člen Rady pro vzdělávání a trh práce

Slovák Josef, Mgr., náměstek hejtmána Zlínského kraje

Smažil Robert, Ing., ředitel výrobního družstva IRISA ve Vsetíně

Sousedíková Marie, předsedkyně ZO OS KOVO Zbrojovka Vsetín, a.s.

Sváček Josef, Ing., personální ředitel, ZVI a.s., člen představenstva OHK Vsetín

Šimíček Vlastimil, Mgr., personální náměstek TCT a.s., Rožnov pod Radhoštěm, zástupce zájmového sdružení právnických osob Průmyslový areál Rožnov, zdravotní komise Svazu průmyslu a dopravy ČR, člen Rady pro vzdělávání a trh práce

PŘÍLOHA P XVII: STUDIE, DNES JIŽ FUNGUJÍCÍ, PRŮMYSLOVÉ ZÓNY VSETÍN BOBRKY II S NAPOJENÍM NA MÚK SEMETÍN [ZDROJ: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE ELIŠKA ČENKOVÁ]



PŘÍLOHA P XIX: VÝBĚR NOVINOVÝCH ČLÁNKŮ Z TÝDENÍKU JALOEC [ZDROJ: JALOVEC]

Jalovec

číslo 23. června 2005 rok VIII. TV program 10 Kč

Za traktorem už nikdy

Pro řádky to znamená, že již nebude dohánět traktor při práci. Právě naopak, traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem. To znamená, že traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem. To znamená, že traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem.

Silnice I/57: Semetínská křižovatka otevřena

VSETÍN - Po desítkách let čekání na novou komunikaci ve Vsetíně do Valašského Meziříčí a řady dalších nepřehledných dopravních bodů, křižovatka Semetínská křižovatka a Sběhova tyto se otevřela. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

První část stavby ve Vsetíně doháněl traktor při práci. Právě naopak, traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem. To znamená, že traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem.

Valčík slavy na koberec a PVC

Dělníci prvé části stavby je vlna na plátně, která má být první etapou nové sportovní haly. Akce má být dokončena v srpnu 2005.

Bobrky - Jablunka: Rychlostní silnice otevřena

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - První část nové rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím, konkrétně v úseku Bobrky - Jablunka, byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

První část stavby ve Vsetíně doháněl traktor při práci. Právě naopak, traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem. To znamená, že traktor bude odjíždět předem, aby se vyhnul kolizi s traktorem.

Silnice Vsetín - Meziříčí: Stavební povolení zřejmě na jaře

VSETÍN - Práce na stavbě nové rychlostní komunikace I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí byly kvůli narůstajícímu tlaku na začátku října zastaveny. Práce na stavbě nové rychlostní komunikace I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí byly kvůli narůstajícímu tlaku na začátku října zastaveny.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stát řekl valašským silnicím NE

Starostové požádají o pomoc poslance VAL. MEZIŘÍČÍ - Prohlašovali, že stát ve Vsetíně má být. Místní starostové požádají o pomoc poslance VAL. MEZIŘÍČÍ - Prohlašovali, že stát ve Vsetíně má být.

Výstavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Silnice Vsetín - Meziříčí: odloženo

Místo slíbených 260 milionů chce stát vláda jen 3 miliony OKRES - Během Státního fondu dopravní infrastruktury První Svagor v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Stavba silnice Vsetín - Meziříčí začíná

VSETÍN, VAL. MEZIŘÍČÍ - Stavba rychlostní komunikace mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím v úseku Bobrky - Jablunka byla v pondělí 22. června otevřena. Všechno dokončil Úřad pro územní plánování.

Silnice Meziříčí - Vsetín: Ministr slibil další miliony

VSETÍN - Ministr dopravy Milan Šimonovský (ČSSD) přiblížil vstříknutím starostovi Jiřímu Čunkovi (KDU-ČSL) nově nastavenou rozpočtovou situaci na výstavbu silnice I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí. Pověřil při své návštěvě Zlínského kraje, které se uskotočilo koncem minulého týdne.

Stavba silnice I/57 pokračuje

OKRES - Zima je pomalu na ústupu a v prostoru mezi vsetínskými Bobrkami a Jablůnkou se opět začíná zintenzivňovat frekvence pohybu nákladních vozidel. Důvodem je pokračování stavby rychlostní komunikace I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí.

Maiflet autohazaru

Stavba silnice I/57 pokračuje. Důvodem je pokračování stavby rychlostní komunikace I/57 Vsetín - Valašské Meziříčí.

Co vy na to?

Souhlasíte se schválením zákona o registrovaném partnerství homosexuálů?

Co vy na to?

Souhlasíte se schválením zákona o registrovaném partnerství homosexuálů?

Co vy na to?

Souhlasíte se schválením zákona o registrovaném partnerství homosexuálů?