

*Nic není tak zodpovědné za staré dobré časy jako špatná paměť.*

Anatole France

# Kauza rychlostní komunikace v Hrádeckých novinách

## Chronologický přehled článků

Hrádecké noviny 1–2/1998. Jan Kawulok píše článek Územní plán obce, ve kterém se vůbec nezmiňuje o tom, že součástí schvalování ÚP je plán vést rychlostní komunikaci středem obce. O tomto záměru se nepíše ani dříve v minulosti. Několik občanů po tomto článku do ÚP nahlédlo a pak se začaly dít věci...

### Územní plán obce

OÚ oznamuje všem občanům, že je k nahlédnutí a případnému připomínkování zpracovaný územní plán obce, který zahrnuje upřesnění nových stavebních míst a jiné změny do roku 2015. Ve vlastním zájmu žádáme občany, aby přišli nahlédnout do „územního plánu“ a vnesli případné námítky a změny. ÚP bude k nahlédnutí na OÚ do 31. března a po tomto termínu již žádné další připomínky nebudou přijímány.

(JK)

Hrádecké noviny 5–6/1998. R. Borski píše článek Územní plán a rychlostní komunikace. Přiloženo „revoluční“ foto z této doby.



## Územní plán a rychlostní komunikace

Letos na jaře se strhla v naší obci událost, kterou se nebojím označit za revoluci. Lidé se dověděli, že se středem Hrádku plánuje výstavba rychlostní komunikace dálničního typu a tento plán je těsně před schválením.

Během několika dnů, ba dokonce hodin, byli naši občané zmobilizováni a sjednoceni a svým rozhodným postojem dokázali zastavit proces schvalování územního plánu. V Hrádku byl spontánně vytvořen petiční výbor, který všechny sjednotil a koordinovanou činností ve spolupráci s občany dokázal donutit kompetentní orgány, aby vrátily územní plán do stadia konceptu. Tehdejší starosta **ing. Kawulok** byl donucen vzdát se funkce.

Co tomu předcházelo:

- 28. září 1992** starosta seznámil zastupitelstvo s průtahem pravou stranou Olše. Zastupitelstvo vyjádřilo nesouhlas.
- 28. května 1993** **Ing. Kawulok** pozval projektantku **ing. Konečnou** za účelem objednávky územního plánu (ÚP).
- 21. dubna 1994** Dán návrh, architektka Konečná začala tvořit ÚP. Obecní rada byla seznámena s další variantou rychlostní silnice.
- 6. září 1995** Na plenárním zasedání v bodě „různém“ starosta informoval poslance, že na okresním úřadě proběhlo velké sezení ohledně ÚP.
- 14. prosince 1995** Opět v „různém“ byli členové zastupitelstva informováni o jednání na OkÚ Frýdek-Místek ohledně ÚP obce Hrádek

Počátkem roku 1998 byl územní plán dokončen a vyvěšen v zasedací místnosti Obecního úřadu. Starosta v krátkém článku v čísle 1-2 Hrádeckých novin informoval občany o zpracovaném ÚP. Požádal je, aby přišli do 31. března 1998 tento plán připomínkovat.

O rychlostní komunikaci nebyla v článku ani zmínka. Občané, kteří se přišli na územní plán podívat, s hrůzou zjistili, co se na ně chystá a začali „bít na poplach“.

24. března 1998 se konala plenární schůze, která neměla na programu schvalování ÚP. Této schůze se zúčastnilo asi 20 občanů, kteří vyzvali starostu, aby změnil program schůze a informoval o chystané komunikaci. Tak se taky stalo a Hrádek se oficiálně dozvěděl, že v jeho středu bude vybudována čtyřproudová rychlostní silnice, spolu se dvěma souběžnými obslužnými komunikacemi včetně mimoúrovňových křižovatek.

Vzniká petiční výbor ve složení: **Ing. Bocek, CSc., Ing. Czepczor**, manželé **Kušnírovi**, p. **Labajová**, p. **Mruzková** a p. **Czudek St.**. Petiční výbor během velmi krátké doby shromáždil 660 podpisů podvedených obyvatel a svolal 23. dubna 1998 schůzi s cílem informovat občany. Schůze jednotně odmítla stávající územní plán a pověřila petiční výbor, aby zastupoval občany při dalších jednáních týkajících se rychlostní komunikace a ÚP.

28. dubna 1998 svolal starosta veřejnou schůzi za účasti kompetentních orgánů včetně autora projektu. Schůze měla víc politický než odborný charakter. Obyvatelé nebyli spokojeni s argumentací jak odborníků, tak starosty. Ten ještě toho dne odstoupil.

Od té doby se událo mnoho nového. Nevíme, jak to všechno dopadne, ale poučili jsme se. Proto všechny nové informace týkající se této problematiky budou na těchto stránkách zveřejňovány přednostně.

Dne 22. května 1998 proběhlo na podnět obecního zastupitelstva společně s agenturou HRAT první pracovní setkání na téma silniční obchvat naší obce. Setkání se zúčastnili také odborníci, starostové a zástupci sousedních obcí Bystřice a Návsí. Za naši obec se zúčastnilo 7 členů obecního zastupitelstva a 4 členové petičního výboru. Podrobnější informace z jednání a odpovědi na dotazy budou podány a zodpovězeny na besedě s občany, viz následující pozvánka.

## Šest otázek pro nového starostu

- 1. Kdybyste měl shrnout nedávno proběhlé události v naší obci, jaký význam měly pro Vás?**

Daly by se přirovnat k sametové revoluci v roce 1989, jak rychle nastal zvrat v myšlení, jak občanů, tak i zastupitelů. Já osobně jsem byl překvapen tak silnou vlnou odporu, jak proti rychlostní komunikaci, tak i proti panu **Kawulokovi**. Jaký to mělo význam pro mne? V té době opravdu velké překvapení.
- 2. Vaším zvolením může opět OÚ normálně fungovat. Jaké jsou Vaše plány v nejbližší budoucnosti?**

Seznámit se s majetkem obce, setkat se se starostkami sousedních obcí k vyřešení některých problémů na hranicích katastrů, dále urychleně hledat finanční prostředky pro zaplacení pohledávek vůči dodavatelům výstavby plynovodu a rod. domku, apelovat na občany, kteří se přihlásili k odběru plynu, aby si provedli přípojky plynu alespoň na vaření, jinak hrozí odebrání dotací z fondu životního prostředí.
- 3. Jakým způsobem budete postupovat při řešení plánované výstavby rychlostní komunikace napříč Hrádkem?**

Budeme urychleně vcházet ve styk s příslušnými orgány státní správy (první proběhla 22. 5. 1998), tak aby se dosáhlo dokončení úprav územního plánu a obchvatu Hrádku v součinnosti s petičním výborem podepsaným pod petici proti výstavbě rychlostní komunikace středem obce.
- 4. Co hodláte udělat pro větší informovanost a spolupráci obecního zastupitelstva a občanů, aby už k podobným chybám jako v minulosti nedocházelo?**

Už tento rozhovor je takovou první vlaštovkou informovanosti občanů o práci OZ, našich záměrech, problémech a výsledcích ať dobrých nebo špatných pomocí Hrádeckých novin. Dále bych chtěl, abychom se nějakou formou besed s občany scházeli k různým problémům v obci a využili jejich moudrosti, zkušenosti a nápadů.
- 5. Chcete být pouze „překlenovacím starostou“, anebo budete chtít v započaté práci pokračovat po listopadových volbách, budete-li zvolen?**

Věřím, že se nám společně s OZ a občany podaří překlenout nahromaděné problémy, hlavně finančního charakteru, a že čas, i když je krátký, ukáže oprávněnost setrvat ve funkci i v dalším volebním období, o což budu usilovat poctivou prací.
- 6. Někteří občané Vám vytýkají, že jste byl v minulosti starostovým důvěrníkem a že jste změnil názor, až když bylo jasné, že jeho éra skončila?**

Jelikož jsem nebyl v žádné komisi OZ, vlastně poslanec bez portfeje, kompenzoval jsem to jízdami jako řidič obecního vozidla při různých akcích, jak společenského, tak pracovního významu pro Obecní úřad, což neznamená, že jsem byl důvěrníkem. Odpovědi, které jsem dostával na mé dotazy, bývaly takové, že i když byly strohé, bral jsem je jako dostačující od osoby uvědomělé a znalé problému.



zastupitelstvo 1998 -2002



## Otázka pro starostu

**„Jakým způsobem postupujete při řešení problému rychlostní komunikace od 22. 5. 1998, kdy proběhlo na podnět OZ setkání na téma „Silniční obchvat naší obce?. K jakým závěrům jste dospěli?**

(DS)

Je těžké odpovědět na něco, co ještě nebylo rozhodnuto. Na schůzce 22. 5. 1998 byl dán úkol Dopravprojektu Ostrava připravit zhodnocení západních tras, tj. za řekou Olzou tak, aby do 30. 6. 1998 bylo možné přistoupit na řešení obchvatu.

V mezidobí se sešlo OZ s petičním výborem a prošli návrh územního plánu obce Hrádek kapitolu po kapitole, z čehož jsou zápisy. 10. 6. 1998 se uskutečnila schůzka starosty a starostek sousedních obcí Návší a Bystřice k navrhovaným západním trasám. Starostky slíbily informovat občany sousedních obcí o problému obchvatu Hrádku tak, aby lidé tyto problémy brali jako pomoc Hrádku. Přesto měly pochybnosti o tom, kdo bude platit západní alternativy tras.

Podle nového stavebního zákona, platícího od 1. 7. 1998, povinnost uhradit změny má ten, kdo chce, aby změny byly provedeny v jeho prospěch. Obě sousední vesnice mají schválené územní plány, a změny by se dotkly dosti velkého množství obyvatel, hlavně demolic domů.

13. 7. 1998 přišla faxem tabulka vyhodnocení již zmíněných tras a OZ s petičním výborem vyslovili dosti velké zklamání nad hodnocením, do kterého je zahrnuta trasa po stávající silnici I-11 i východní obchvat. Nejekonomičtější byla trasa C, tj. středem obce a na druhém místě východní obchvat.

OZ a petiční výbor pověřil starostu jednáním na Dopravprojektu Ostrava. Bylo jednáno s paní **Mikulovou** a z důvodu dovolených se dojednala schůzka na 29. 7. v Hrádku za účasti zástupců Ředitelství silnic a dálnic Brno – **ing. Horák**, Dopravprojektu – **ing. Boroš**, regionální rozvoj – **ing. Liberda** a paní **Vašicová**, **ing. Páleníková** za životní prostředí, starosty obce a petičního výboru. Ani na této schůzce nedošlo k žádným rozhodnutím. Skupina byla i na prohlídce terénu v oblasti Gabryše.

V září je připraveno další jednání, ale těžko lze říct, jak dopadne. Je mi to nelehké říkat, ale raději se zdržuji nějakých nekonkrétních sdělení, protože jsou potom překrucovány a vznikají zbytečné fámy a dohady. Já osobně na Vás, občané, apeluji, posuzujte bez emocí a v klidu nutnost nějaké alternativy obchvatu Hrádku, avšak s tím, že opravdu nelze vyhovět všem a co víc, obchvat někde musí vést. Argument, „vedte si to kde chcete“, není dobrý a hrozí nebezpečí, že zůstane středem obce.



Nevím, jestli jsem odpověděl dostatečně, ale snažím se v této věci dělat maximum, i když možná někteří tvrdí opak, ale takový je život. Já osobně budu dělat vše pro to, aby rychlostní komunikace nebyla vedena středem obce Hrádek.

## ***Nastal čas moudrého rozhodování***

Při nesprávnosti návrhu obchvatu by byly obce postiženy i dopravou na něm, protože obchvat dostatečně vzdálený od jedné obce by zasahoval do obcí sousedních. Dnes by asi nikdo netvrdil, že je zbytečné vyvíjet nové automobily, počítačem řízené vstřikování paliva, katalyzátory a že stačí vylepšit staré modely. Podobné je to s cestami a cestováním a vlivem na životní prostředí. Je-li obchvat proveden špatně, tím i špatně využíván, řidiči používají různé zkratky, které za čas začnou používat řidiči na větší vzdálenost. To způsobuje, že nákladná dopravní cesta není využívána a část tranzitní dopravy zůstane obcím. Výstavba dopravních cest je výrazným prvkem, který má vliv na rozvoj území. Na začátku století to potvrdil rozdílný přístup radnic k železniční dopravě. Některá města se díky železnici rozvíjela, jiná naopak zakrněla. Platí to však i opačně. Území se může znehodnotit tím, že se stane více přístupným, když máme několik koridorů. Pro dopravní cestu je důležitější rozhodnout, než hledat argumenty pro některý z koridorů. Každý vidí to nejlepší z jiného pohledu. Trasa může lépe vyhovovat z hlediska dopravy, anebo z hlediska ochrany území, ale už nelze říci, které kritérium je důležitější. Položme si otázku: kudy má vést rychlostní komunikace. Žádná trasa nebude ideální, každá najde řadu odpůrců, kteří dokážou zdůvodnit, proč je špatná a řadou zákonných obstrukcí stavbu oddalovat. To je třeba akceptovat. Režim povolování staveb a práv různých spolků a zájmových sdružení a především práva občanů v demokratickém státě je takový, že řešení rozporů rozhodují soudy a díky možnosti odvolání v několika stupních - jde tedy o časově náročné řešení.

Možná, že místo polemik a sporů by mohlo být uspořádáno místní referendum. Je otázkou, zda by všichni odpůrci akceptovali jeho výsledek. O těchto a podobných věcech musí rozhodnout především samosprávné orgány toho kterého regionu, a je tedy výhradně věcí občanů zasadit se o takové řešení, které je pro ně přijatelné. Územní rozhodnutí a vedení obchvatu je v kompetenci obecního úřadu Hrádek a ani předseda vlády na něm nemůže nic změnit. Pevně věřím, že většina občanů Hrádku si především přeje zdárně vyřešit územní plán ke spokojenosti nás všech.

Josef Byrtus

## ***Podivná opozice***

Vážení spoluobčané, v první řadě chci poděkovat Vám všem, kteří jste mi ve volbách vyslovili důvěru a dali svůj hlas. Toto funkční období rozhodně nebude procházkou růžovým sadem. Čekají nás klíčová rozhodnutí. Věřím ale, že společnými silami uděláme maximum a naši obec nejenom zachráníme, ale ještě pomůžeme k zdravému vývoji.

Rozbíhá se práce nového zastupitelstva. Seznamujeme se s problémy, úkoly či věcmi, které byly našimi předchůdci „dobře projednané“. K dobrému výsledku našeho snažení se dopracujeme jenom tehdy, když se budeme vzájemně naslouchat a „neřešit“ jenom své dobro. Budu proto vděčný za každou radu či kritiku od Vás jako občanů k mé práci.

Bylo mi po schůzi s občany obce vytčeno zastupitelem p. **Borskim**, že jsem veřejně nepřednesl svůj názor na „bývalý“ Petiční výbor poté, co jsem byl **Ing. Czepczorem** vyjmenován jako jeho člen. Myslím, že na veřejné schůzi není čas na vyměňování názorů a hašteření se. Nechci být nic občanům dlužen, a proto svůj názor vyjadřuji teď.

1. Občané, dostatečně upozornění na skutečnost a závažnost řešení otázky územního plánu obce, vybrali lidi, kterým nejvíce důvěřují. Vzniklo nové zastupitelstvo. Věřím, že každý zastupitel si uvědomuje svěřený úkol. Právě proto zde již není nutný Petiční výbor ani žádné jiné sdružení vzniklé v těchto dnech.

2. Petiční výbor kandidoval do komunálních voleb!

To, že pod hlavičkou petičního výboru byly zcela jiná jména než pan **Czepczor** na schůzi vyjmenoval, nechci rozvádět. Kladu si jenom otázku – Byl bych jmenován jako člen petičního výboru, kdyby volby dopadly trochu jinak?

Na závěr chci říci toto: Chci své síly připojit k problematice řešení obchvatu obce stejně tak, jako kdysi v petičním výboru. Ne však již jako člen nějakého výboru, ale jako zastupitel.

Radoslav Kušník

## Otázka pro starostu

**"Z jakých konkrétních důvodů Vy a zastupitelstvo preferujete východní variantu obchvatu obce?"**

Když mám odpovědět na danou otázku, musím ji poopravit, protože nepreferuji východní obchvat. Se zastupiteli se snažíme dosáhnout v této věci rozumné stanovisko. Uvědomujeme si závažnost situace, protože se jedná o rozhodnutí, které budou ve svých důsledcích posuzovat nejen dnešní občané Hrádku, ale také další generace. Jedná se o investici, která - pokud se vybuduje - bude sloužit obci ke zmírnění zátěže dopravy na stávající silnici I/11. Již dnes po této dopravní tepně směrem na Mosty u Jablunkova a Slovensko projíždí denně více než 8 000 vozidel za 24 hodin. Sami ze zkušenosti víte, jak těžko je přejít přes tuto silnici.

První úvahy o obchvatu obce Hrádek východním směrem započaly již na začátku 90-tých let. V té době stál zadal vypracování studie propojení rychlostní komunikace od Třanovic ze silnice E - 48 na hraniční přechod Mosty- Svrčinovec. Toto propojení mělo vyřešit problém narůstající přetíženosti dopravy v obcích. První úvahou bylo postavit čtyřproudovou rychlostní komunikaci o šíři 22 m. Od tohoto požadavku se upustilo v úseku Třinec - Mosty z důvodu rozdělení republiky. Zároveň se zadáním této studie se začal sestavovat tzv. Územní plán velkého územního celku, který v našem případě zahrnuje území okresů Vsetín, Karviná a Frýdek - Místek. Tento územní plán stanoví uspořádání území, které se týkají rozvojových ploch, hlavních koridorů dopravy a technické infrastruktury, územních systémů ekologie a dalších speciálních zájmů státu. Všechny tyto věci pořizovatel a projektant územního plánu obce musí brát na zřetel a musí je do územního plánu obce zakreslit. Tento územní plán obce je podřízen územnímu plánu Velkého územního celku. Z toho důvodu je od roku 1992 zakreslena varianta východní, která je větší částí vedena v koridoru vysokého napětí 110 KV, a která má své 200metrové ochranné pásmo, ve kterém by neměly být postaveny žádné rodinné domy. V té době byla také navržena i varianta západní. Této variantě bránily v jejím dalším zpracování okolnosti jako: elektrické vedení 440 KW vysokého napětí, k němuž se bude stavět ještě jedno vedení, dálkový vysokotlaký plynovod, dvojí přemostění řeky Olše, kde jsou chráněné biokoridory, a rovněž asi 12 ha sesuvného území v oblasti Gabryšů.

Toto jsou fakta, která doufám alespoň trochu objasní počátek problémů s obchvatem. Další vývoj se dá zjistit jen v krátkých zmínkách ze zápisů z rad a zastupitelstev z let 1992 - 1998. Zde jsou rozdíly ve znění v zápisech a ve znění stanovisek zasláných na dotčené orgány. V roce 1994 se již začal prosazovat průtah obcí, ke kterému by bylo třeba vybudovat obslužnou komunikaci vedoucí nejzastavěnější částí obce. Po celou dobu byli občané o východním obchvatu a rovněž o připravovaném průtahu obcí včetně obslužné komunikace málo nebo skoro vůbec informováni. Pravdou rovněž je, že vyvěšené dokumenty na veřejné obecní vývěsce po dobu 30 dnů skoro nikdo nečte, a proto nejsou podávány žádné připomínky. Tudíž orgány dotýčnou věc vnímají jako bezpřipomínkovou - souhlasnou.

Události kolem schvalování konceptu územního plánu obce jsou ještě čerstvě v paměti. Vznikla petice proti průtahu obcí a proti obslužné komunikaci středem obce, pod kterou se podepsalo přes 600 občanů, čímž se podařilo zastavit schválení konceptu územního plánu obce.

Občané, zastoupeni petičním výborem i zastupiteli požadovali dostat obchvat obce na západní stranu. Bylo připraveno několik variant, ale ani jedna nevyhovovala požadavkům obce. Dlouho nám byl slibován výsledek dopravního modulu západních tras. Po mnoha jednáních jsme s výsledkem v Brně na Ředitelství silnic a dálnic byli seznámeni. Delegation ve složení předseda kontrolní komise **ing. Karel Bocek CSc.**, místostarosta **Pavel Pilch**, starosta obce **Pavel Tomčala** a zastupitel **ing. Bronislav Cieslar** si výsledky tohoto dopravního modulu prohlédla, ale s výsledkem nebyla spokojena.

Situace v současné době je taková, že východní trasa je zakreslena ve Velkém územním celku a pokud se najde řešení směrem západním a všechny dotýčné orgány s trasou budou souhlasit, není problém toto změnit. Bude to však trvat nejméně tři roky. Kvůli západní trase by sousední obce Návší a Bystřice musely změnit své již schválené plány. Na jednáních se zastupiteli výše uvedených obcí bylo však zjištěno, že ochota změnit jejich územní plány je minimální.

Jak z toho ven? Zastupitelé se tímto problémem zabývají na každém zasedání, avšak docházíme k názoru, že pokud chceme, aby se chod naší obce nezastavil - výstavba nových domů apod. - musíme urychleně najít řešení. Dopravní koridor požadovaný státem nelze moc měnit. Stát nám dává najevo, že pokud trváme na západní trase, tak jen v katastru obce Hrádek, tj. bez velkých změn v sousedních obcích. Navrhnu zastupitelstvu uspořádat k problematice obchvatu místní referendum. Každý se bude moci vyjádřit anonymně k problému obchvatu.

Nenajdeme v naší obci takové místo pro obchvat, které by vyhovovalo všem. Ať trasa obchvatu povede kdekoliv, vždy někoho postihne. Pokud se někomu zdá, že je třeba dostat obchvat co nejdále od obce, mělo se to prosazovat již před deseti lety. Mám obavy, že už je pozdě. Většina z vás má rodinné domy postaveny, ale i dnes mladí lidé chtějí stavět. Tím, že není rozhodnuto o obchvatu, není dokončen a schválen územní plán obce, tudíž je uzávěra z Okresního úřadu na novou výstavbu. Vзьijme se do situace mladých, jak velké finance jim utíkají, když nemohou dostat povolení a ceny stavebního materiálu se zvedají ročně minimálně o deset procent. I to je třeba brát v potaz. Odvoláváme se často, že to vše děláme pro dobro našich dětí. Nedopadneme tak, jako třeba Jablunkovští, že mají nádraží v Návsi? Jestliže nebude občanům Hrádku vyhovovat žádný obchvat, nastane varianta nulová a to je současný stav. Nevím, co budou říkat občané z východní části, když už dnes je problém přejít silnici v centru obce. Stát nám zde nebude budovat žádné nadchody ani podchody. Je pěkná iniciativa občanů, že se slučují, avšak jeto vždy pro budoucnost dobré? Dnes, kamkoliv se budeme snažit nasměrovat trasu rychlostní komunikace, tam budou vznikat petice a sdružení. Musíme si rovněž uvědomit, že pokud se podaří dostat obchvat někam do lesa za katastr naší obce, nebudeme nám z naší cesty středem obce skoro žádná doprava. Proč? Všichni nejedí jen z Mostů do Třince. Život běží i v Jablunkově, Písku, Bukovci, Návsi a rovněž jízdy z Bystřice, Vendryně i Třince do Jablunkova nám zůstanou v centru naší obce a při padesátakilometrové rychlosti motorová vozidla plodí nejhorší spaliny. To vše si je třeba uvědomit, potlačit svoje "já" a podívat se trochu reálně na tento velmi ožehavý problém, který je třeba brát jako problém nás všech. Všech v celém regionu.

Stále je v naší společnosti málo vzájemné komunikace, která by znamenala přínos pro řešení problémů. Stále panuje nedůvěra určité skupiny lidí plynoucí z toho, že někdo někým chce manipulovat. To bylo slyšet i na poslední besedě s občany. Mám dojem, že se stále vytváří atmosféra nastavená proti zastupitelstvu. Přál bych si, abych neměl pravdu, avšak když se občan obrací na sdružení občanů jako na záchránce obce, proč dával hlas u voleb současným zastupitelům. Ti po právní stránce jsou jediní odpovědní za chod obce i za její budoucnost. Oni budou skládat voličům účty a nikdo jiný. Proto si přeji, ať už vzniknou jakákoliv sdružení, aby byla nápomocná zastupitelstvu a rozkvětu obce.

Hrádecké noviny 5-6/1999. Ing. Daniel Szotkowski informuje o Besedě s občany

## Beseda s občany o obchvatu obce

Snad k nejvíce diskutovaným problémům v naší obci patří řešení obchvatu obce rychlostní komunikací. Starosta obce za podpory zastupitelů inicioval další "Besedu s občany", která se konala dne 9. 4. ve večerních hodinách v restauraci "U Burého". Besedy se zúčastnilo kolem 70 občanů obce a 6 zastupitelů.

Slova se ujal starosta a po přivítání všech občanů postupně vylíčil situaci kolem obchvatu obce, která se vyvíjela od roku 1990 až pojednání se státními institucemi konané dne 11. 3. 1999 na obecním úřadě. Naznačil, že po všech jednáních s příslušnými institucemi a úřady se jeví jako nepřijatelnější varianta východní. K vysvětlování se přidal p.

**Otto**, který podrobněji vylíčil problém a tlumočil občanům společně s p. **Pilchem** závěry posledních jednání. Občané svými dotazy žádali vysvětlení vzniklé situace. Zazněly názory občanů podporující západní varianty, ale i názory které jednoznačně podporují i řešit obchvat obce východní variantou. Občané živě reagovali na přednesené téma a diskuse se vyvíjela správným směrem. Diskutovalo se o výhodách a nevýhodách jednotlivých variant. Zazněly rovněž podněty, že rychlostní komunikace by také mohla vést co nejzápadněji (až u lesa) nebo proč nevést silnici tunelem pod stávající silnicí. Na tyto dotazy však nikdo přesně neodpověděl, neboť tyto studie nebyly zpracovány. Zastupitelé slíbili občanům, že věc je nadále otevřená a je nutné hledat další varianty, které by pomohly z patové situace. Z besedy vzešel návrh zaslat otevřený dopis (stanovisko občanů obce) kompetentním orgánům, že jak varianta středem obce tak i varianta východní jsou nevyhovující pro obec Hrádek. Toto stanovisko by mohlo být podpořeno podpisy občanů v obci. Starosta slíbil, že patřičný dopis vypracuje a seznámí s ním zastupitele.

Starosta poděkoval za hojnou účast a za podněty k dalšímu řešení situace obchvatu v naší obci.

(DS)

Hrádecké noviny 5–6/1999. Ing. Daniel Szotkowski zpracoval anketu, se kterou oslovil zastupitelstvo. Dle odpovědi tehdejší zastupitelé se ve většině přiklíněli k východní variantě obchvatu

## ANKETA

Jak by hlasovali naši zastupitelé, kdyby byli nuceni teď rozhodnout o obchvatu obce?

Problém rychlostní komunikace je problémem nás všech, ale jen zastupitelé svými hlasy rozhodnou za nás, kudy povede obchvat obce. Víím, že ještě nic není rozhodnuto, ale tím zvlášt' Vás občany zajímá, jaký názor v této věci teď zastávají naši zastupitelé. Oslovil jsem je a požádal o odpověď.

„Kdyby Vás okolnosti nutily teď hlasovat na zasedání obecního zastupitelstva, kde povede rychlostní komunikace. Kterou variantu byste zvolil?

A východní

B středem obce

C některá ze západních

D jiná, která?

zastupitelé	Jak by hlasovali	Někteří z nich dodali (nebylo podmínkou)
<b>Ing. Karel Bocek, CSc.</b>	C	Co nejzápadnější
<b>Robert Borski</b>	A	Je reálná hrozba, že rychlostní komunikace povede opět středem obce, což je katastrofa. Varianty západní jsou dle dostupných informací utopické, zbývá varianta A jako jediný možný kompromis.
<b>Josef Byrtus</b>	A	V této době jsem pro variantu A, aby neprocházela rychlostní komunikace středem obce. Když bude nabídnuta lepší varianta a bude přijatelná pro občany, bude přijatelná i pro zastupitele. Chci bojovat ještě o západní.
<b>Ing. Bronislav Cieslar</b>	A	Chci bojovat ještě o západní
<b>Bohuslav Czudek</b>	A	
<b>Josef Czudek</b>	A	Jediné možné východisko
<b>Stanislav Czudek</b>	C	Varianta co nejzápadnější. Celá trasa v jednom směru od Karpentné až po Mosty u Jablunkova
<b>Jindřich Drong</b>	A	
<b>Radoslav Kušník</b>	D	Podle dnešních informací je však jediná schůdná varianta A
<b>Dalibor Otto</b>	C	Žádná z nabídnutých variant. Nejlepší varianta – mimo region Hrádku
<b>Pavel Pilch</b>	A	Sytuacja, która jest po 10 latach za którą nie może nikt z nas, daje mi do wyboru dla nas tą najmniej bolesną wariantę.
<b>Bronislav starzyk</b>	A	
<b>Pavel Tomčala</b>	A	
<b>Bronislav Walek</b>	D	Nejzápadnější varianta
<b>Ing. Stanislav Wolny</b>	A	

Průzkum jsem prováděl od 15.4. do 3.5.1999. Cílem ankety nebylo radikalizovat danou situaci, ale jen zjistit momentální názory zastupitelů.

(dsz)



## O vzniku a činnosti „Sdružení občanů Hrádek - náš domov“

Výše jmenované Sdružení vzniklo jako pokračovatel práce petičního výboru. V rámci posílení pravomoci jsme požádali Ministerstvo vnitra o registraci. Tato nám byla potvrzena dne 19. 2.1999.

Cílem činnosti Sdružení je zvelebování obce Hrádek a okolí a kulturní a duchovní pozvednutí života v obci. Jedním z hlavních bodů, který chce Sdružení prosazovat je bezpodmínečně uskutečnit vůli většiny občanů vést dálniční obchvat (rychlostní komunikaci) co nejdál od obce západním směrem.

Proto dne 4. 3. 1999 byla svolána ustavující schůze Sdružení "U Burého". Náplní schůze bylo informovat občany o vývoji stavu k rychlostní komunikaci od dubna 1998. Dalším bodem jednání byla zpráva o registraci Sdružení občanů. Občané podpořili vznik Sdružení a schválili výbor Sdružení ve složení: **Ing. Karel Bocek Csc.**, předseda, dále členové - **Ing. Karel Czepczor, Zdeňka Labajová, Stanislav Czudek, Vladislav Pyszko.**

Ustavující schůze Sdružení přijala toto usnesení - OÚ předložit tyto návrhy:

Urychleně projednat koncepci rychlostní komunikace a vydat k tomu oficiální stanovisko a toto sdělit občanům.

Přijmout konkrétní stanovisko k řešení obchvatu obce Hrádek tak, jak požadovali občané na předcházejících schůzích, pořádaných petičním výborem v roce 1998, jmenovitě západním směrem.

Revokovat stanovisko ze dne 21.4.1994, zaslané nadřízeným orgánům státní správy, ve kterém rada bývalého zastupitelstva pod vedením **Ing. Kawuloka** byla seznámena variantou "průtah obcí" a východní variantou.

Výbor Sdružení přijal jako další neodkladný úkol předložit konkrétní návrhy starostovi obce Hrádek:

Projednat v zastupitelstvu a schválit západní variantu a předložit písemné stanovisko Okresnímu úřadu a dalším zainteresovaným orgánům Státní správy (zejména pořizovateli Územního plánu) s odvoláním na závěry dohodovacího jednání ze dne 22. 5. 1998. Jednání probíhalo v Hotelu Steel v Třinci za účasti starostů obcí a měst regionu, petičního výboru obce Hrádek, ŘSD Ostrava a Brno, OÚ ve Frýdku - Místku a dalších kauzou dotčených institucí.

Zápis z ustavující schůze Sdružení byl postoupen obecnímu zastupitelstvu v Hrádku. Požádali jsme starostu obce p. **Tomčalu** o přijetí členů výboru Sdružení.

Dne 19. 3.1999 výbor Sdružení byl přijat starostou a místostarostou p. **Pilchem**. Hlavním tématem jednání bylo ujasnit si úlohu Sdružení ve spojitosti spolupráce s OÚ. Náš návrh o spolupráci byl akceptován s tím, že musí být projednán v zastupitelstvu.

Dne 9.4.1999 na besedě s občany, svolané starostou obce tento projevil vůli se Sdružením spolupracovat na základě písemné smlouvy.

Přestože smlouva k dnešnímu dni ještě neexistuje - k sepsání by měli být pozváni alespoň 2 členové výboru Sdružení - dovolujeme si upozornit, že nechceme zklamat naše sympatizanty. Čas je náš nepřítel - ten pracuje proti nám.

Závěrem apeluji na všechny ty, kteří sdílejí náš názor a chtějí nás podpořit v naší iniciativě, ať se hlásí na adrese: Ing. Karel Bocek, Csc., Hrádek 397 Č. tel. 558 369 196



Za sdružení občanů  
Ing. Karel Bocek, Csc.  
předseda

## ***Odpověď na stanovisko obce Hrádek nesouhlasící s východní variantou obchvatu obce***

Ministerstvo pro místní rozvoj, Ing. Karel Havlíček  
plné znění dopisu adresovaného starostovi naší obce

Vážený pane starosto,

na základě Vašeho dopisu z 11. 5. 1999 jsem nechal prověřit dosavadní stav územní přípravy v dotčeném území. Z rozboru vyplynuly některé závažné skutečnosti, které nelze při řešení Vašeho požadavku zastavit, ani územní přípravu trasy této komunikace, pominout.

Trasa přeložky silnice č. I/11 vzešla z vyhledávací dopravní studie v roce 1992, jejímž pořizovatelem bylo tehdejší Ředitelství silnic Brno, zpracovatelem byl Dopravo-projekt Ostrava. V prostoru obce Hrádek bylo uvažováno 6 variantních tras. Po pojednání této studie byla jako nejvhodnější z hlediska dopravního řešení i dopravu na životní prostředí v obci vyhodnocena tzv. severovýchodní trasa. Konkrétně v prostoru obce Hrádek byly dále posuzovány možné trsy západního obchvatu, a také možnost stavebních úprav a zkapacitnění dnešní komunikace.

Severovýchodní trasa přeložky komunikace I/11 v obci Hrádek byly proto také zapracována do konceptu ÚPN VÚC Beskydy z roku 1996, a vzhledem k tomu, že ani při jeho projednávání v roce 1997 nebyla nijak rozporována orgány obcí a došlo k všeobecné dohodě se všemi dotčenými orgány státní správy místní, okresní i ústřední úrovně, tudíž je takto zapracována i v nyní dokončeném návrhu ÚPN VÚC Beskydy.

Dále je třeba uvést, že severovýchodní obchvat byl potvrzen i v námi pořizované Urbanistické studii Karvinsko - Třinecko, zpracované Urbanistickým střediskem Ostrava, a. s. v roce 1996, kde byla velmi komplexně vyhodnocena a která byla rovněž veřejnoprávně projednávána.

Trasa navrhované přeložky je respektována ve všech schválených navazujících územních plánech sousedních a dalších obcí v celém průběhu upravené trasy č. I/11 od hraničního přechodu se Slovenskou republikou v Mostech Jablunkova až1 do Třince. Jedná se především o obce Bystřice n. O., Návsí, Jablunkov a Bocanovice. Sousední obce, zejména Bystřice n. O. a Návsí mají již schváleny územní plány a závazně vymezené území pro přeložku silnice I/11. Se změnami svých územních plánů nesouhlasí a trvají na stanovených napojovacích bodech.

Vlastní územní plán obce Hrádek, jehož pořizovatelem je OkÚ Frýdek-Místek a zpracovatelem Urbanistická společnost - Ing. arch. Ludmila Konečná, se zpracovává od roku 1994. Koncept byl dokončen v roce 1995, veřejnoprávně projednán. V září 1996 byl kladně projednán v zastupitelstvu obce Hrádek bez připomínek. V této etapě zpracování územního plánu obce bylo počítáno v návrhovém údobí ÚP s využitím současné trasy a následně po návrhovém údobí výstavba severovýchodního obchvatu. Návrhu ÚP obce byl dokončen na konci roku 1997, byl projednáván v lednu a únoru 1998 a teprve v březnu 1998 byl ze strany občanské iniciativy vznesen nesouhlas a jsou prosazovány varianty západní.

Řešení, které prosazuje občanská iniciativa po západní straně obce Hrádek, vyvolá větší územní konflikty než dosud navrhovaná varianta. Po západní straně obce prochází regionální ÚSES - biokoridor, je zde svažné území, prochází zde vedení 400 kV Nošovice - Sučany, které bude výhledově dvojnásobně zkapacitněno, prochází zde páteřní plynovodní řád. K tomu přistupuje potřeba jiného řešení v sousedních obcích a jejich souhlas k němu.

Výše uvedený rozbor uvádí skutečnosti, které svědčí o vysoké propracovanosti a zdůvodněnosti dosud uplatňovaného řešení. V návrhu územního plánu velkého územního celku Beskydy se počítá v nejbližším desetiletí s využíváním současné trasy, která bude v souběhu s železniční tratí, neboť zatím vyhovuje současným potřebám. Teprve na konci navrhovaného období kolem roku 2010 se navrhuje využití koridoru severovýchodně od obce. Vzhledem k tomu, že je již velmi reálné dokončení a schválení tohoto územního plánu nemohu územní přípravu zastavit a zpracovat jiné řešení a tím jeho schválení výrazně oddálit.

Občanská iniciativa nevznesla zatím přesvědčující argumenty pro podporu svých návrhů. V případě, že by se v budoucnu skutečně prokázala výhodnost jiného řešení, bude stále možnost provést změnu územního plánu velkého územního celku Beskydy.

### **Otázka pro starostu**

**"Na posledním zasedání obecního zastupitelstva jste naznačil možnost řešení obchvatu obce netradičním způsobem. Mohl byste tento Váš nápad rozvést trochu podrobněji?"**

Je pravdou, že stále přemýšlím nad všemi možnostmi vedení obchvatu obce. Již na jaře letošního roku jsem navrhoval panu náměstkovi **ing. Horákovi** na Ředitelství silnic a dálnic v Brně netradiční způsob vedení trasy I/11 přes naši obec. Pokud se zamyslím nad problémy, které vznikají u všech dosud navrhovaných tras a rovněž i u další v pořadí již jedné trasy "G", zjišťuji, že nevyhovují jak občanům obce, tak obcím sousedním, které mají své územní plány již dávno schváleny a v nich trasy silnice I/11.

Polemizují o možnosti vedení trasy nové komunikaci v tunelu pod současnou silnicí I/11. Technické možnosti dnešní doby si s tímto problémem jistě poradí. Přemýšlím i o vedení nové komunikace nadjezdem (tj. přemostěním) nad současnou silnicí. Jde v obou případech o asi 1700 m. Silnice I/11 je vedena po pozemcích státu, nebylo by třeba vykupovat žádné pozemky a rod. domy. Věřím, že tato řešení by byla akceptovatelná pro naši obec. Stávající silnice I/11 by byla stále částí místní komunikace.

V dnešní době projíždí naší obcí více jak 8000 vozidel denně. Je proto nutno tento počet snížit na minimum, ale dosáhneme toho jen vyřešením zrychlení průjezdnosti po trase, která nás spojí mezi obcí Bystřice a obcí Návší. Jiné řešení nám neodvede vozidla z Jablunkova, Návší, Písku a Bukovce a dokonce i z Dolní a Horní Lomné.

Jestliže shrnu všechny pro a proti, vidím řešení obchvatu tunelem nebo nadjezdem jako uskutečnitelné. Obecní úřad zaslal na dotčené orgány stanovisko k pozastavení územní přípravy přeložení silnic I/11. Odpověď přišla jen z Ministerstva pro místní rozvoj, která bude otištěna na jiném místě v Hrádeckých novinách v plném znění.

Všechny tyto úvahy jsou mé osobní, a snažím se je prosadit u orgánů tak, aby se jimi vážně začaly zajímat. Je to problém, který nám zůstal nevyřešen i když na to bylo od roku 1992 času dost na řádné projednání.

Mrzí mne, že jsou stále snahy dávat občanům nepodložené a zkreslené zprávy, které nejsou podloženy fakty. Obecní úřad pokud nemá řádné ověření skutečnosti, žádné takové údaje nezveřejňuje. Zastupitelé Vámi řádně zvoleni mají velký zájem vyřešit tento problém ke spokojenosti občanů, protože i oni v Hrádku bydlí a rovněž i jich se to přímo dotýká, nikdo z nich nemá zájem, aby dělal něco proti Vám voličům. Mějte v ně důvěru, kterou jste jim ve volbách vyjádřili.

### **Jednání ve věci rychlostní komunikace**

Dne 28.5.1999 proběhlo na OÚ v Hrádku jednání ve věci návrhu západní varianty, které inicioval p. Laštůvka, ředitel agentury HRAT. Schůzky se zúčastnili zástupci: obce, Ředitelství silnic a dálnic, Dopravoprojekt Ostrava, Okresního úřadu, sdružení občanů Hrádek náš domov, petičního výboru Hrádek, petičního výboru Bystřice a obcí Návší, Bystřice, Vendryně, Jablunkov. Na jednání byla představena západní varianta navrhovaná sdružením občanů Hrádek náš domov, petičním výborem Bystřice a petičním výborem Hrádek. Diskuse probíhala ve vzájemném vysvětlování kladů a záporů východní i nově navrhované západní varianty. Mezi zúčastněnými zástupci institucí a iniciativ došlo k rozporům v řešení obou variant. Největším problémem je napojení navrhované varianty v uzlech okolních obcí. Ze strany iniciátora jednání nám bylo přislíbeno, že západní varianta je reálná, pokud bude zpracována co nejrychleji, nebude postrádat logiku a nepoškodí výrazně zájmy okolních obcí. Na závěr jednání se všichni účastníci odebrali do terénu v západní části obce, kde zhlédli zamýšlenou trasu.

## O činnosti Petičního výboru Hrádek

Petiční výbor vznikl 5.5.1999 a peticí oslovil Vás občany. Dali jsme najevo příslušným institucím i většině zastupitelů, že varianta obchvatu středem obce i východem nám nevyhovuje. Petice byla odeslána a odpověď předkládáme v plném znění: Parlament České republiky Poslanecká sněmovna JUDr. Cyril Svoboda předseda petičního výboru.

Vážený pane inženýre,

obdržel jsem Vaši petici proti výstavbě rychlostní komunikace ve východní a střední části obce, kterou podepsala podle Vašeho vyhodnocení většina obyvatel obce. Bohužel z Vaší petice není zřejmé, v jakém stádiu je navrhovaná výstavba, zda a s jakým výsledkem jste využili oprávnění dané zákonem č. 244/1992 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí, které výslovně ukládá veřejné projednání staveb, které mohou mít vliv na životní prostředí, a upravuje i účast občanské iniciativy a občanského sdružení ve správním řízení.

Pro posouzení Vaší petice nemám zatím dostatek podkladů, proto jsem požádal ministra dopravy a spojů a ministra pro místní rozvoj, aby našemu petičnímu výboru zaslali k této Vaší petici svoje stanoviska. Jakmile obdržím požadovaná vyjádření, seznámím s nimi poslance petičního výboru a samozřejmě také Vás.

Dále předkládáme plné znění dopisu, kdy jsme požádali Ředitelství silnic a dálnic o zaslání situačních podkladů výhledové rychlostní komunikace H-11(E75).

Ředitelství silnic a dálnic ČR závod Brno

### **Věc: Hrádek, zaslání situačních podkladů výhledové rychlostní komunikace H-11(E75).**

K Vaší žádosti o zaslání mapových podkladů výhledové položky silnice I/11-rychlostní komunikace H-11 Vám sdělujeme:

Vzhledem k dopravnímu významu silničního tahu H-11 bylo v minulosti přikročeno ke zpracování dopravní studie sil. I/11 s cílem stabilizovat trasu silniční přeložky do území, prokázat její technickou reálnost a jejím zapracováním do územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí, stanovit územní rezervy pro možnost nerušené výstavby.

Tuto dopravní studii v úseku Hnojník-Návsí zpracoval na základě objednávky Správy silničního fondu Brno (předchůdce dnešního Ředitelství silnic a dálnic závod Brno) Dopravoprojekt Ostrava ve 12/93. Trasa přeložky probíhající v k.ú. Hrádek východně stávající silnice byla převzata do územních plánů sousedních obcí Bystřice n. O. a Návsí. Pokud jde o obec Hrádek, kde doposud není schválen územní plán obce, je v návrhu ÚPN VÚC Beskydy jako výsledné řešení uveden východní obchvat obce. Jak patrně z celkové přehledné situace, úsek Hnojník-Návsí délky cca 18 km je trasován v parametrech rychlostní čtyřpruhové, směrově rozdělené komunikace s navrhovanou rychlostí 100 km/hod., což vyžaduje jako u každé liniové stavby směrovou návaznost v jednotlivých katastrech a nelze je řešit nezávisle na sobě. Jako variantní řešení zpracoval Dopravoprojekt Ostrava v 05/1994 studii silnice I/11 v průtahu Hrádkem s využitím stávající silnice I/11, což předpokládá vybudování souběžných obslužných komunikací.

Pro úplnost dodáváme, že investorem budoucí přeložky I/11 je Ředitelství silnic a dálnic, správa Ostrava. V Programu investiční výstavby na síti silnic v ČR do roku 2005 není s realizací přeložky sil. I/11 v úseku Bystřice n. O. - Hrádek - Návsí uvažováno. Podotýkáme, že do doby schválení územního plánu obce nebude přímým silničním investorem přikročeno ke zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí silniční přeložky.

Petiční výbor od doby svého vzniku koordinuje svou činnost se Sdružením občanů Hrádek náš domov a petičním výborem Bystřice a snažíme se společně zabránit katastrofální stavbě rychlostní komunikace ve východní části obce, která by způsobila hlubokou ránu pro příští generace. Již dnes někteří občané naší obce, kteří opravují své domy v navrhovaném ochranném pásmu 75m čtyřpruhové komunikace si pokládají otázku, jestli to má smysl. Pro zajímavost předkládáme, že v tomto pásmu se nachází více než 30 rodinných domů. Kuriozitou je případ stavby domku přímo v jízdním pruhu navrhované východní varianty, na které bylo vydáno stavební povolení. Nic není ještě uzavřeno a není v žádném případě pozdě. Petice byla v petičním výboru Parlamentu ČR akceptována k dalšímu projednání. Probíhají další jednání, o jejichž výsledcích Vás budeme průběžně informovat jak na stránkách Hrádeckých novin, tak i v regionálních denících. Vznikla nová západní varianta, která je určena ještě k dopracování a jak doufáme, položí základ ke konečnému řešení, na které všichni čekáme, občané, investoři i náš Hrádek příštího tisíciletí.

petiční výbor obce Hrádek



## Vysvětlení

Občané, kteří jste se obrátili na nás s otázkou, proč nebylo umožněno zveřejnit leták " Rychlostní komunikace v Hrádku"v Hradeckých novinách, podotýkáme, že Hradecké noviny vycházejí jako dvouměsíčník a aby byl leták ještě aktuální, byli jsme nuceni zveřejnit ho jinou formou.

petiční výbor obce Hrádek

## O vzniku a činnosti občanského sdružení "RK HRÁDEK"

Dne 8.7.1999 došlo k registraci Občanského sdružení "RK HRÁDEK" a v obci vzniká již druhé sdružení, které si klade za cíl:

- a) Ochrana životního prostředí a životních podmínek občanů. Za tímto účelem sdružení usiluje o umístění zamýšlené rychlostní komunikace do nezastavěné západní oblasti obce Hrádek namísto její výstavby v hustě zabydlených částech obce.
- b) Využívání svých ústavních práv a svobod k organizování výměny informací a účasti na řešení rychlostní komunikace.
- c) Transformace petičního výboru na občanské sdružení byla nutná z důvodu větších možností k dosažení cíle. Sdružení je nevýdělečné a veškeré výdaje na činnost sdružení jsou hrazeny členy sdružení.
- d) Členy sdružení jsou: **ing. Daniel Szotkowski** (předseda), **Andrea Szotkowská**, **ing. Jan Mucha**, **ing. Marcela Sniegoňová**, **ing. Jaroslav Sniegoň**.

Sdružení "RK Hrádek" v současné době úzce spolupracuje s občanskými iniciativami "Hrádek -Náš domov" (předseda **ing. Karel Bocek CSc.**) a "Bystřice -Zdravé životní prostředí" (předseda **ing. Stanislav Szwarc**).

### Seznam jednání, kterých jsme se společně zúčastnili:

#### červen 1999

Obecní úřad Hrádek - jednání ve věci veřejně-právního projednání záležitosti rychlostní komunikace.

#### červenec 1999

Dopravoprojekt Ostrava - řešení problematiky obchvatu obce. Obecní úřad Bystřice - představení navrhované trasy G. Odeslání aktualizovaných map východní varianty.

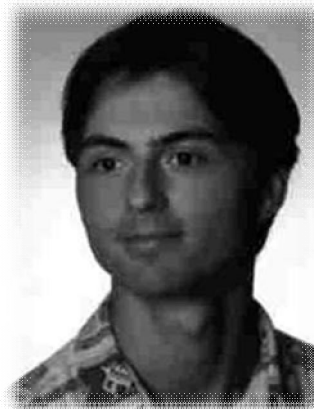
Seznámení státních institucí s výsledky jednání dne 29.6.1999.

#### srpen 1999

Obecní úřad Návší - výhled silnice I11/ 01148.

Práce na variantě G a odeslání technických zpráv a map příslušným institucím.

**Vážení občané, chceme Vás průběžně seznamovat se všemi důležitými skutečnostmi, vyplývajícími z činnosti sdružení. Doufáme, že se nám společně s ostatními sdruženími a za podpory Vás občanů, podaří prosadit západní variantu rychlostní komunikace a zabránit tak výstavbě rychlostní komunikace v obydlých lokalitách obce.**



ing. Daniel Szotkowski

## Navržená západní varianta G

Otiskujeme hlavní myšlenky studie navržené západní varianty G, která byla již zaslána na příslušná kompetentní ministerstva, instituce a sousedním obcím. V dohledné době bychom rádi svolali veřejnou schůzi občanů naší obce, kde budete seznámeni s úplnou technickou zprávou, výkresovou dokumentací a poskytneme Vám další důležité informace.

Předkládaný návrh varianty G navazuje na dosavadní práci občanských iniciativ "RK Hrádek", "Hrádek - Náš domov" a "Bystřice - Zdravé životní prostředí", důsledného studia všech existujících podkladů a dostupných výkresů. Zároveň postupným prostudováním terénu, předně katastrálního území obce Hrádek a dále navazujících lokalit obcí Jablunkov, Návší, Bystřice, Vendryně, a to vše s důrazem na existující zástavbu, včetně nově zkolaudovaných rodinných domů, dosud nezanesených do katastrálních mapových listů. Závažným faktorem je neutěšený stav projednávání a informovanosti občanů, avšak tento okruh přesahuje rámec tohoto článku. Trasa G navazuje na západní obchvat Jablunkovem v obci Návší a končí napojením na plánovanou trasu v katastru obce Karpentná. Komunikace je uvažována jako čtyřproudá s minimální rychlostí 100 km/h a svými parametry splňuje požadavky příslušných norem. Hlavní předností předkládané alternativy G oproti dosud předkládaným alternativám jsou:

- a) Velmi příznivé směrové a zvláště výškové poměry vzhledem k rovinatému terénu, na kterém probíhá navrhovaná komunikace.
- b) Zlepšení šířkových parametrů komunikace vzhledem k tomu, že navrhovaná trasa G je vedena mimo zastavěné území téměř po celé své délce.
- c) Velmi dobré napojení na další navazující infrastruktury.
- d) Délka trasy G je cca o 600 m kratší oproti východní variantě, což se projevuje v úspoře paliva a dojde k snížení emisí.
- e) Navrhovaná rychlostní komunikace je koncipovaná jako obchvat, který odkloní veškerou dálkovou a velkou část místní dopravy z obydlených částí obcí, což se nejvíce projeví v Návší, Hrádku a Bystřici nad Olší.
- f) Odpadají rozsáhlé demolice a odpadá velká skupina rodinných domů, které by se jinak nacházely v blízkosti rychlostní komunikace.
- g) Odpadají nákladná a nežádoucí křížení železnice (východní varianta A) a rozsáhlé úpravy přerušovaných místních komunikací, inženýrských sítí a četné stavby ochranných protihlukových zdí.
- h) Nezasahuje do chráněných území, nevyžaduje úpravy toku řeky Olše a nezasahuje do vysokotlakého plynovodního vedení.

Nejvhodnějším způsobem odklonění místní dopravy z obcí Hrádek a Návší je mimoúrovňové napojení na plánovanou a v územním plánu obce Návší již schválenou silnici spojující centrum Návší s navrženou komunikací G. Tuto je nutno parametrizovat na silnici 1. třídy. Toto napojení odkloní jak místní dopravu, tak i dopravu do Polské republiky (hraniční přechod Bukovec) mimo stávající silniční průtahy obce Hrádek a Návší. V obci Bystřice nad Olší prochází navrhovaná trasa G v těsné blízkosti stávající silnice 1. třídy, což umožňuje provést napojení na tuto komunikaci i v případě časové odlišné realizace v obci Hrádek. Mimoúrovňová křižovatka v Bystřici nad Olší v optimální vzdálenosti od centra obce řeší dokonale návaznost na další místní komunikace. Návrh trasy G umožňuje také etapizaci realizace rychlostní komunikace v Návší a navazuje na již připravovaný obchvat Jablunkova.

Největší předností a smyslem navržené varianty G je minimální zásah do stávající zástavby a co nejmenší poškození životního prostředí občanů. Pro značné zamořování exhaláty a vysokou hladinu hluku jsou dosud navržené alternativy v Hrádku a v Bystřici nad Olší naprosto neúnosné. Pro srovnání uvádíme v tabulce přehled demolic a přehled objektů nacházejících se v ochranných pásmech pro jednotlivé varianty. Je počítáno s ochranným pásmem 100 m od krajního pásu. Uvedené údaje jsou výsledkem sčítání dle katastrálních map a studia terénu, avšak vzhledem k rozsáhlosti je lze považovat za informativní.

V předloženém projektu bylo technickými a ekonomickými argumenty, s přihlédnutím k postojům občanů dotčených obcí prokázáno, že optimální variantou je varianta G, která plně respektuje právo občanů na přiměřené životní prostředí, tak jak je toto zakotveno v Ústavě ČR a listině občanských práv a svobod. Doufáme, že tato práce přispěje k řešení dopravní situace v předmětné oblasti a bude objektivně a nestranně posuzována.

Název obce	Demolice - počet objektů			Ochranné pásmo – počet objektů		
	Trasa G západní	Trasa C střed	Trasa A východní	Trasa G západní	Trasa C střed	Trasa A východní
Návsí	2	0	0	23	20	23
Hrádek	0	40	7	4	72	51
Bystřice	0	11	11	23	80	86
Vendryně	1	1	1	12	3	3
Karpentná	0	10	10	16	33	33
<b>celkem</b>	<b>3</b>	<b>62</b>	<b>29</b>	<b>78</b>	<b>208</b>	<b>196</b>

(DSZ)

[Hrádecké noviny 5–6 /1999. Pavel Tomčala připomínkuje návrh varianty G, kterou předložily občanská sdružení](#)

## Poznámka starosty k článku "Navržená západní varianta G"

Tato navržená západní varianta G se správně musí pojmenovat G1, jelikož ji zpracoval **ing. Szwarc** z Bystřice (projektant vysokých pecí). Tato varianta byla představena na Dopravoprojektu v Ostravě 29. 7. 1999. Zde bylo konstatováno, že tato trasa G1 neodpovídá požadavkům na odklonění hlavní části dopravy ze středů obcí a mění územní plány a stabilizované trasy v obcích Návsí, Bystřice, Vendryně i v Třinci (Karpentná). Bylo však doporučeno, aby tento návrh byl zaslán na všechny orgány, kde byla zaslána petice. Technická zpráva, která je zde tímto článkem zveřejněna, na místě nebyla k dispozici. K této variantě G<sub>1</sub> není nic projednáno, není znám žádný výsledek, byť z jediného jednání.

To vše, co je v článku napsáno, včetně tabulky, je jen přáním navrhovatelů. Zpracovává se západní varianta G Dopravoprojektem Ostrava, jak je již uvedeno v otázce pro starostu.

Pavel Tomčala

[Hrádecké noviny 13-14/1999. Robert Borski informuje aktuální situaci s RK](#)

## CO NOVÉHO VE VĚCI RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE

- 10. listopadu 1999 schůzka zastupitelstva Hrádku a obou občanských iniciativ se stavební komisí obce Návsí.**

### Výsledek jednání:

Přítomní deklarovali ochotu ke spolupráci při řešení problému s obchvatem Hrádku. Byl dohodnut společný tlak na ministerstvo dopravy k vydání jasného stanoviska státu ohledně budoucího rozšíření rychlostní komunikace na čtyři proudy. Představitelé Návsí znovu nesouhlasili zabývat se změnami v jejich územním plánu z důvodu zbrzdění pro ně životně důležité stavby.

- 15. listopadu 1999 jednání sdružení RK Hrádek se starosty Sdružení obcí Jablunkovska na OÚ v Hrádku**

### Výsledek jednání:

Starostové byli seznámeni s navrhovanými trasami G (západními). Zjednání se dá vyvodit závěr, že se přítomní starostové neztotožňují s argumenty SO RK Hrádek a nesouhlasí se záměrem vést rychlostní komunikaci západním směrem, pokud by to zasahovalo do již schválených územních plánů.

## O obchvatu v televizi

Jistě jste zhlédli televizní šot v reportu ČT vysílaného v pondělí 4. 12. 2000 o problému obchvatu naší obce. Bylo dobře, že zazněly slova i od občanů, aby nadřízené orgány neslyšely komentáře o tomto problému jen od starosty. Na mezinárodní konferenci Transport 2000 starosta přednesl diskusní příspěvek o našem problému, na který již některé orgány reagovaly. Starosta jednal na Ředitelství silnic a dálnic v Praze a zaslal žádost o zařazení do plánu příštího roku jejich organizace, studií proveditelnosti možné varianty zahloubeného tunelu pod stávající silnicí I/11 nebo nadjezdu nad touto silnicí, která by v obou případech byla silnicí obslužnou pro obec Hrádek. Jde o náhradní variantu v případě neúspěchu s variantami západními. Vše se dělá pro přípravu, abychom byli připraveni pro možnost realizace po skončení obchvatu Jablunkova - Návší. Je to časový horizont nejmíň 7 let, ale přesto je nutno již co nejdříve rozhodnout o variantě přijatelné pro naši obec.

Hrádecké noviny 5/2002. Ing. Pavel Havíř píše dopis Ing. Wantulovi. Poprvé je zmiňován návrh ing. Datinského o sloučení železničního a silničního koridoru

## Dopis generálního ředitele ŘSD Brno vícehejtmanovi Ing. Wantulovi

Vážený pane místohejtmane,

V odpověď na váš dopis ze dne 17. května 2002 ohledně pomoci ŘSD ČR při zajištění studijních prací na silnici I/11 v Hrádku a na silnici 1/58 ve Staré Vsi nad Ondřejnicí sdělují:

Považuji za významný krok, že po letech dlouhodobých sporů o vedení výhledové trasy silnice I/11 katastrálním územím obce Hrádek se v letošním roce konečně objevila reálná možnost definitivního dořešení tohoto problému. Vzhledem k tomu, že zástupci Českých drah na jednání dne 10.5.2002 připustili technickou realizovatelnost návrhu **ing. Datinského** o sloučení trasy silnice I/11 a železniční tratě Český Těšín - Mosty u Jablunkova do jednoho dopravního koridoru na společném zemním tělese, je naprosto nezbytné urychleně dořešit veškeré technické detaily tohoto řešení v souvislosti s připravovanou rekonstrukcí III. tranzitního železničního koridoru. Protože přípravná dokumentace rekonstrukce železničního koridoru má být dokončena již v březnu roku 2003, bylo by jistě ze strany naší organizace značně nezodpovědné zbytečně oddalovat vypracování technické studie odsouhlaseného řešení přeložky silnice I/11. Pracovníci našeho technického úseku proto okamžitě vstoupí do jednání se zhotovitelem přípravné dokumentace rekonstrukce III. železničního koridoru firmou SUDOP Brno a prověří jeho kapacitní možnosti na vypracování studie silnice I/11 v návaznosti na navrhované úpravy železničního koridoru. V případě, že SUDOP Brno bude schopen studii dokončit ještě v letošním roce, projednáme s pracovníky SFDI možnost navýšení neinvestičních prostředků technického úseku ŘSD ČR o příslušnou částku za vypracování studie dle nabídky zhotovitele. V případě dokončení studie až počátkem roku 2003 bude tato částka zahrnuta do rozpočtu technického úseku pro rok 2003.

Děkuji, S pozdravem

Ing. Pavel Havíř, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR



zastupitelstvo 2002 - 2006



Hrádecké noviny 1/2004. Robert Borski vypracoval článek, ve kterém rozebírá výhody a nevýhody středové varianty (sloučení koridorů). Tento článek byl rozeslán občanům ještě jednou, formou letáku.

## **Nová varianta Rychlostní komunikace. Proč středem obce?**

### ***I. Historie řešení dopravního koridoru přes obec***

#### **Duben 1998**

Mohutná vlna odporu obyvatelstva proti návrhu středové varianty tehdejšího starosty **Kawuloka**. Kritizována zejména obslužná komunikace tzv. Starou cestou a způsob projednávání návrhu s občany. Vznik petičního výboru a abdikace starosty.

#### **Listopad 1998**

Komunální volby - nové zastupitelstvo. Vzhledem ke schváleným ÚP Návší a Bystřice technicky možná pouze původně navržená východní varianta.

#### **Červenec 1999**

Vznik občanského sdružení RK Hrádek. Nesouhlas s východní variantou.

#### **Červen 2000**

Zamítnutí východní varianty zastupitelstvem. Občanská sdružení zpracovávají vlastní návrh západní varianty obchvatu.

#### **Listopad 2000**

Jako jediným technicky možným řešením se jeví tunelová nebo nadjezdová modifikace středové varianty. Schválení přípravy studie proveditelnosti těchto variant.

#### **Duben 2002**

Zastupitelstvo schvaluje přípravu další varianty, tzv. integrace koridorů železnice s rychlostní komunikací a obslužné komunikace ze stávající I/11. Podpora nové varianty oběma občanskými sdruženími.

#### **Květen 2002**

Zástupci ČD připouštějí technickou realizovatelnost návrhu. Technickou podmínkou je posunutí železnice v úseku Harcova až o 13 metrů na východ.

#### **Srpen 2002**

Bylo rozhodnuto vypracovat technickou studii varianty sloučených koridorů.

#### **Prosinec 2003**

Studie dokončena. Občané seznamováni s návrhem nové varianty.

### ***II. Současná navrhovaná varianta***

Návrh nové varianty je předkládán občanům k posouzení na besedě, konané 4.12.2003. Současná situace ve výběru vhodné varianty se zúžila na pouhé dvě možnosti:

- a) varianta - zastupitelstvo schválí průtah Hrádkem navrhovaným způsobem
- b) varianta - silnice zůstane v současné podobě, vyhovující mezinárodním parametrům

Všechny původní západní varianty jsou vzhledem k schváleným územním plánům Návší a Bystřice technicky nerealizovatelné. Původní východní varianta s fatálními dopady na další rozvoj Hrádku neřešila situaci a byla zastupitelstvem i občany odmítnuta. Tunelová varianta je finančně nedostupná a nadjezd by situaci ještě zhoršil.

#### **a) argumenty pro stavbu**

1. spojení železnice a silnice do jednoho tělesa vytvoří pouze jeden dopravní koridor. Hrádek nebude rozdělen dvakrát
2. výstavba železničního koridoru a rychlostní komunikace bude probíhat v jednom časovém úseku. Hrádek nebude rozkopaný dvojnásobně dlouhou dobu. Díky společné stavbě se minimálně o sedm let zkrátí zahájení plánované výstavby silnice
3. minimální požadavky na demolice (bude zbourán jediný trvale obydlený dům) a na zábory pozemků. Oproti kterékoliv dříve předkládané variantě nesrovnatelně menší přímý dopad na obyvatelstvo
4. oboustranné protihlukové bariéry podstatně sníží stávající hlukové zatížení obyvatel způsobované zejména železniční dopravou
- 5.lepší se dopravně-bezpečnostní situace. Rychlostní komunikace bude na území Hrádku neprodyšně oddělena od ostatních komunikací. Nenastane ani teoretická možnost kolize dopravního prostředku s chodcem (což se nyní stává poměrně často)
6. dostatečné množství podchodů a podjezdů nezhorší možnosti propojení obou částí obce. Vznikne nové propojení místních komunikací za tratí s obcí Bystřice
7. vlivem stavby selepší technický stav podstatné části přiléhajících místních komunikací
8. ekonomické hledisko. Náklady na výstavbu jsou oproti jakékoliv jiné variantě podstatně nižší
9. vyřešení dopravní situace Hrádku příznivě ovlivní dokončení územního plánu. Bude možné zrušit stavební uzávěry, způsobené dopravními rezervami jak na východě, tak na západě. Uvolní se tak rozsáhlá území pro rozvoj výstavby rodinných domků. Obec tímto zvětší potenciál rozvoje bydlení. Dokončením územního plánu budou splněny podmínky pro čerpání dalších státních dotací na místní projekty
10. neschválení předkládané varianty rychlostní komunikace nezabrání naprosto stejnému rozdělení Hrádku v důsledku výstavby mimoúrovňového železničního koridoru

#### **b) argumenty proti stavbě**

1. silniční doprava a s ní spojené negativní vlivy na ovzduší zůstanou v centru obce
2. nutná rezerva pro čtyřproudovou variantu může v budoucnosti rozšířit těleso koridoru o několik metrů z důvodu zvýšené kapacity dopravy v tomto území
3. kvůli protihlukovým barierám se zhorší výhled občanů, bydlících podél koridoru
4. uzavřenost rychlostní komunikace na území obce způsobí jistou izolovanost Hrádku od okolního světa. Zhorší se pohodlnost nakupování obyvatel okolních obcí projíždějící Hrádkem, což sníží počet zákazníků některým místním firmám

### **III. Výhled do budoucna**

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se jako jediné uspokojivé řešení pro budoucnost Hrádku jeví schválení navrhované varianty. Komunikace sice rozdělí Hrádek na dvě poloviny, ale nejšetrnějším možným způsobem. Stávající stav by v blízké budoucnosti stále více komplikoval dopravní situaci v obci. Prakticky by nebylo možné dokončit územní plán. Dokončení železničního koridoru samostatně (bez posunutí na Harcově) natrvalo znemožní realizovat v budoucnu jakoukoliv středovou variantu.

Robert Borski, místostarosta

Pavel Tomčala, starosta obce

Hrádek 4.12.2003

vypracoval R. Borski 4.12.2003

## **Usnesení č. 9 z řádného zasedání ZOH, konaného 25.2.2004 v 15:30 hodin v zasedací místnosti OÚ Hrádek (zkráceno)**

### **ZOH projednalo a schvaluje:**

- variantu společného koridoru ČD a silnice I/11 a zanesení do ÚP obce
- vynětí variant obchvatu obce A, G z Velkého územního plánu Beskydy a uvolnění stavební závěry

Robert Borski v. r.  
místostarosta

Pavel Tomčala v.r.  
starosta obce

## **Zápis č. 9 z řádného zasedání ZOH, konaného 25.2.2004 v 15:30 hodin v zasedací místnosti OÚ Hrádek (zkráceno)**

### **6. Projednání a schválení varianty společného koridoru ČD a silnice**

**Starosta** – navrhl ZOH schválit vedení průtahu silnice I/11 společně s připravovanou přestavbou železničního koridoru, viz předkládací a důvodová zpráva

**Ing. Raszka** – dotazuje se na časový rozvrh

**Starosta** – společný začátek se předpokládá v roce 2007

**p. Borski** – připomíná, že tento návrh je velmi zodpovědný akt

**Ing. Kušnír** – dotazuje se na napojení Hrádek – Návsí

**Starosta** – navazuje na obchvat Jablunkov-Návsí, styčný bod je jak se předpokládalo při variantě východní A – studie proveditelnosti společného koridoru projednalo zastupitelstvo Návsí a souhlasí

**Hlasování:** Pro: 14 Proti: 0 Zdržel se: 0

**Usnesení:** ZOH projednalo a schvaluje variantu společného koridoru ČD a silnice I/11 a zanesení do ÚP obce

Přítomní zastupitelé (hlasování bylo jednohlasně pro):

**Robert Borski, Bohuslav Branc, Josef Byrtus, Ing. Dana Cieslarová, Ing. Jan Kawulok, Ing. Radoslav Kušnír, Julie Mitrengová, Pavel Pilch, MVDr. Roman Polok, Ing. Stanislav Raszka, Bronislav Starzyk, Pavel Tomčala, Petr Turoň, Bronislav Walek.**

## **Co nového s rychlostní komunikací**

Postup prací souvisejících s dopravním koridorem nabyl po 1.7.2004 opět konkrétnější podobu. Toho dne proběhlo v Olomouci jednání na nejvyšší úrovni za účasti představitelů Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury, SUDOP Brno, Správy železniční dopravní cesty a Krajského úřadu Moravskoslezského kraje. Obec Hrádek na tomto jednání zastupoval starosta.

Předmětem jednání bylo:

Seznámení se s návrhem řešení dopravního koridoru přeložky silnice I/11 na společném zemním tělese s železniční tratí č. 320 v průtahu Hrádkem. (Technická studie I/11 ve variantě sloučení dopravních koridorů silnice a železnice byla všeobecně akceptována na besedě s občany. V nezměněné podobě ji následně schválilo zastupitelstvo obce Hrádek na svém 9. zasedání dne 25.2.2004).

Posouzení rozdílů ve stavu připravenosti staveb železnice a silnice a zajištění koordinace dalších kroků. Přijetí rozhodnutí, zda bude stavba připravována a realizována jedním investorem. Na jednání bylo konstatováno, že se jedná o variantu doporučenou projektantem jako nejvýhodnější z hlediska technického, environmentálního a ekonomického. Podstatou navrhovaného řešení je možnost sloučení stavby rychlostního koridoru železnice se stavbou rychlostní komunikace do jednoho celku. Starosta Pavel Tomčala potvrdil zúčastněným, že tento záměr je v souladu s koncepcí rozvoje silniční sítě MsK a probíhá jeho zapracování do územního plánu obce. Dále konstatoval, že navrhované řešení má podporu zastupitelstev Hrádku a Návší, občanů Hrádku i zainteresovaných občanských sdružení.

Zástupci SŽDC, s.o. zkoumali, zda existuje zásadní technický problém, který by mohl způsobit zdržení stavby. Ze strany ŘSD ČR bylo konstatováno, že dochází k překryvu ochranných pásem, dále je nutno řešit vzájemné ovlivňování jednotlivých druhů doprav a kvalitní bezpečnostní opatření. Zároveň však bylo konstatováno, že tyto technické detaily lze v souladu s platnými normami vyřešit.

Závěr: Účastníci jednání se dohodli, že předložený záměr na sloučení dopravních koridorů železnice a silnice akceptují a že budou učiněny kroky k zajištění jeho realizace. Bylo dohodnuto vypracování smlouvy o spolupráci a požádáno Ministerstvo dopravy o zařazení stavby do systému financování ISPROFIN. Investorem celé stavby byla určena státní organizace Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa Olomouc.

O měsíc později byla vybrána firma Moravia Consult Olomouc, a.s., jako zpracovatel projektu, která již shromažďuje informace pro zahájení prací. Obec Hrádek v tomto procesu nechce nečinně přihlížet, ale aktivně se zúčastňovat jednání při dolaďování konečné podoby stavby. K tomuto účelu bude v nejbližších dnech ustanovena komise, složená z členů rady obce, zástupců občanů, bydlících v nejbližším okolí komunikace a obou občanských sdružení. Snahou obce je zejména prosazení podjezdu u nádraží namísto podchodu, se kterým je počítáno v technické studii.

Pokud by vše probíhalo hladce a pokud stát vyčlení v příslušném období potřebné finanční prostředky, mohlo by se začít stavět v roce 2008.

Robert Borski

**Hrádecké noviny 1/2005. Robert Borski informuje o postupu příprav a hrubém harmonogramu výstavby silničního průtahu**

## ***Jak postupuje příprava rekonstrukce železniční tratě a silničního průtahu Hrádkem***

Jak již bylo v minulosti zveřejněno, v Hrádku budou v budoucnu realizovány dvě velké stavební akce: rekonstrukce železničního koridoru a silničního průtahu Hrádkem. Obě akce budou probíhat současně jako součást tzv. Optimalizace trati st. hranice SR - Mosty u Jablunkova -Bystřice nad Olší. V prosinci a v lednu probíhala v Olomouci v sídle firmy Moravia Consult, (jmenovaná firma připravuje projektovou dokumentaci ke stavbě) série porad, jejichž cílem bylo vyřešit všechny technické problémy, související se stavbou. Na tyto porady byli pravidelně zváni zástupci dotčených obcí. Také náš starosta se těchto porad pravidelně zúčastňoval a hájil zde zájmy obce. Písemné výstupy z porad podrobně rozebírají a řeší konkrétní technické detaily jednotlivých etap stavby. Pro zajímavost zveřejňujeme část textu, která se týká harmonogramu výstavby železnice.

Záznam z jednání ze dne 14.1.2005 na MCO Olomouc ve věci - Stavba Optimalizace trati st. hranice SR - Mosty u Jablunkova -Bystřice n.Olší - POV - přístupové cesty a plochy zařízení staveniště pro výstavbu stavebních objektů  
Předmětem jednání bylo projednání projektu organizace výstavby - tj. řešení dopravních tras, provizorních přístupových cest, ploch zařízení staveniště a zemníků v průběhu výstavby s ohledem na předpokládanou technologii, řešení objížděk při uzavírkách mostních objektů a přejezdů v průběhu výstavby.

Stavba je vymezena začátkem na státní hranici se SR v km 286,539 a koncem v ŽST Bystřice nad Olší v km 305,807. Délka řešeného traťového úseku je cca 19,268 km a obsahuje tři železniční stanice, tj. Mosty u Jablunkova, Jablunkov-Návší, Bystřice nad Olší, a tři zastávky s názvy Mosty u Jablunkova zastávka, Bocanovice, Hrádek ve Slezsku. Trať je vedena v obtížných směrových a výškových poměrech. Součástí stavby je i tunel mezi stanicí Mosty u Jablunkova a zastávkou Mosty u Jablunkova se dvěma samostatnými tunelovými konstrukcemi



pro traťové koleje. Podle nových návrhů se z technických, ekonomických, směrových a rychlostních důvodů opouští stávající tunel v traťové koleji č. I Mosty u J. - Čadca a nově se rozšiřuje stávající jednokolejný tunel ve druhé traťové koleji i pro kolej č. I, takže nový tunel bude již dvoukolejný. Přípravná dokumentace je také koordinována se stavbami jiných investorů, zvláště pak s možnou přeložkou silnice 1/11 v prostoru zastávky Hrádek ve Slezsku. S ohledem na požadované zvýšení traťové rychlosti nezůstávají vždy koleje v současné stopě a jsou na zlepšení směrových poměrů navrhovány i krátké přeložky traťových kolejí i s novými umělými stavbami a novým zaústěním do zhlaví stanic. Výjimkou není ani vzájemné křížení staré a nové stopy, což následně komplikuje stavební postupy. Termíny výstavby:

**Zahájení stavby se předpokládá v 03/2008, konec 12/2011.** Délka výstavby 46 měsíců. Stavba je navržena k realizaci ve 23 základních stavebních postupech. Koncepce dělení úseků stavby a jejich pořadí výstavby do jednotlivých let:

**Rok 2008:** zahájení stavby v březnu:

Mosty u Jablunkova - tunelářské práce na rozšíření tunelu v kol. č. 2 pro jeho zdvoukolejnění. Po dobu rekonstrukce tunelu bude zřízena provizorní odbočka -jednoduchá kol. spojka - v km cca 287,900 - pro zabezpečení oboukolejného provozu ve směru do Čadce. V závěru dokončení tunelu - v 2. roce výstavby v roce 2009 bude výhybna zrušena. Souběžně by probíhaly úseky: rekonstrukce žst. Bystřice n.Olíš - zahájení, v předstihu by byly prováděny zemní práce na výstavbě a rozšíření zemního tělesa v k.ú. Mosty u Jablunkova - Jablunkov-Návší v oblasti mostu v km cca 297,50 - 298,500 a výstavba zemního tělesa pro odsun traťových kolejí v rámci přeložky sil. 1/11 u Hrádku ve Slezsku v traťovém úseku Jablunkov-Návší - Bystřice n. Olší. Práce by probíhaly na části úseku v traťové výluce kol. č. 2 , ale i mimo výluku - na zelené louce.

**Rok 2009:** pokračování a dokončení zdvoukolejnění tunelu z roku 2008 a rekonstrukce zastávky Mosty u. Jablunkova Souběžně by probíhaly úseky: dokončení rekonstrukce žst. Bystřice n. Olší z roku 2008 traťový úsek Jablunkov-Návší - Bystřice n Olší kol. č. 1, 2 mimo výluky - na zelené louce - výstavba zemního tělesa pro přeložku žel. tratě u Jablunkova - Návší v prostoru mostu přes Olši v km 297,847, výstavba části tohoto mostu v nové ose

**Rok 2010:** Souběžně by probíhaly úseky: žst. Jablunkov-Návší - kol. č. 1 a 2 traťový úsek Mosty u Jablunkova - Jablunkov-Návší - kol. č. 1 a 2, vč dokončení výstavby mostu přes Olši v km 297,847 v nové ose výstavba přeložky silnice I/11 u Hrádku ve Slezsku vč. zemních prací nového násypového tělesa a souvisejících přeložek inženýrských sítí a mostních objektů s předpokládaným dokončením a uvedením do provozu v roce 2011.

**Rok 2011:** dokončení stavby v prosinci: Souběžně by probíhaly úseky: rekonstrukce trať. úseku st. hranice SR - žst. Mosty u Jablunkova rekonstrukce žst. Mosty u Jablunkova. Po snesení kol. č. 1 ve stávajícím tunelu, bude odpojený tunel v kol. č. 1 zrušen. Po dokončení přeložky obou traťových kolejí v tr. ús. Jablunkov-Návší - Bystřice n Olší by proběhlo dokončení výstavby přeložky silnice 1/11 u Hrádku ve Slezsku, vč. souvisejících přeložek inženýrských sítí, mostních objektů s uvedením do provozu, vč. souvisejících obslužných komunikací v Hrádku ve Sl. a napojením na silniční obchvat 1/11 u Jablunkova-Návší.

Na stránkách Hrádeckých novin vás budeme pravidelně informovat o průběhu dalších přípravných prací i s objasněním konkrétních důsledků pro naši obec.

Robert Borski

**Hrádecké noviny 1/2008. Robert Borski popisuje návštěvu protihlukových bariér v okolí**

## Exkurze zastupitelstva k protihlukovým bariérám

V sobotu dne 26.1. 2008 se 6 členů zastupitelstva zúčastnilo exkurze na nově vybudovaných úsecích rychlostní komunikace od Těšína do Frýdku-Místku. Účastníci si postupně prohlédli protihlukové bariéry v Těšíně, v Žukově, ve Vojkovicích a v Dobré. V každé z těchto lokalit byly postaveny bariéry jiného typu. Protihlukové stěny v Hrádku, bohužel, podstatně mění tvář obce. V budoucnu je nutné prosadit takový typ bariéry, který by co nejméně narušoval vzhled obce a byl zároveň trvanlivý a nenáročný na údržbu. Pořídil jsem pár fotek z této exkurze pro ilustraci obyvatelům Hrádku.

Chtěl bych na tomto místě opět zdůraznit, že bariéry budou v Hrádku postaveny z důvodu výstavby společného koridoru železnice a rychlostní komunikace. Tyto stěny by byly postaveny, i kdyby rychlostní komunikace v Hrádku vůbec nebyla.

Samotná modernizace železnice s výstavbou protihlukových stěn počítá, poněvadž projíždějící nebo brzdící vlaky způsobují největší hlukovou zátěž. Pro vysvětlení těm argumentům, které kladou vinu za rozdělení Hrádku pouze stavbě silnice, a na železnici se nějak zapomíná. Asi proto, že jsou na ni lidé zvyklí.

Robert Borski



Zastupitelstvo 2006 - 2010

[Hrádecké noviny 2/2008. Pavel Tomčala informuje o zahájení stavby společného koridoru](#)

## Informace k zahájení stavby společného koridoru

Vážení spoluobčané, začíná nám v Hrádku stavební období. Předmětem stavby je nahrazení stávající dvoupruhové komunikace komunikací novou. Jedná se o novostavbu pozemní dvoupruhové komunikace vedené převážně obcí Hrádek. Vlastní stavba je vyvolána modernizací těsně přiléhající trati ČD zpracovávané v rámci stavby („Optimalizace trati státní hranice SR - Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší“), která do stávající komunikace zasahuje. Věřím, že to budete brát jako stavbu, která po dokončení bude pro obec přínosem.

Po vyměřování a vykupování pozemků se začíná s kácením mimolesní zeleně. Jedná se o dřeviny rostoucí podél stávající silniční komunikace a dále o dřeviny rostoucí v prostoru mezi železnicí a silnicí. Firma Infram byla na základě plné moci Ředitelstvím silnic a dálnic ČR pověřena zajištěním všech potřebných úkonů (např. výkupy pozemků, zajištění povolení ke kácení,...).

Projektovou dokumentaci „Vegetační úpravy“ zpracovala firma SUDOP Praha, a.s..

Výsadba vegetačního doprovodu částečně nahradí zeleň vykáčenou z důvodu stavby. Zeleň přispěje k začlenění nové stavby do okolní krajiny a zmírní negativní vliv provozu komunikace na okolí. Celkem bude vysázeno 10 825 ks keřů a 61 ks stromů ve výši 1.6 mil. Kč.

Tuto stavbu „Silnice I/11 Hrádek - průtah“ ve skutečnosti staví dva subjekty Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) - staví optimalizaci žel. trati a Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) - staví silniční část této stavby tj. obslužnou cestu za tratí, rychlostní dvouproudovou silnici a úpravu stávající cesty a chodníku (bude majetkem kraje).

V krátké době by měly proběhnout konzultace mezi těmito stavebními firmami a občany obce, kde se stanoví podmínky k výstavbě. Postupně se budou od obslužné komunikace za tratí budovat podjezdy, podchody a propustky pro vodu. Celkem tedy bude pět podchodů, dva z toho pro vozíčkáře (u nádraží a u hřiště), dva podjezdy pro auta včetně chodníku pro pěší (na Harcově o podjezdové výšce 4,2 m a naproti OÚ včetně chodníku o podjezdové výšce 2,7), dále bude také podchod pod Kompařovským mostem.

Po celé délce rychlostní dvouproudové silnice povedou protihlukové stěny, které je možno na přání provést v průhledné verzi, ale tím se sníží ochrana proti hluku. Věřím, že po dokončení budeme spokojeni s tímto řešením a že neúnosný provoz aut se přesune za protihlukovou stěnu a stávající silnice bude sloužit obci.

Pavel Tomčala starosta obce

## Harmonogram výstavby rychlostní komunikace I/11

V září letošního roku byly zahájeny stavební práce na stavbě „Silnice I/11 Hrádek - průtah“. Stavbu bude realizovat sdružení firem Alpine a PSVS. Stavba „Silnice I/11 Hrádek-průtah“ je součástí stavby „Optimalizace trati st. hr. SR - Mosty u Jablunkova - Bystřice nad Olší“, která je již realizována od konce roku 2007.

V roce 2008 byly stavební práce zahájeny na přeložce stávající místní komunikace v Hrádku - východ. V rámci výstavby nové místní komunikace budou souběžně realizovány také přeložky stávajících inženýrských sítí (plynovod, kabely O2 Telefoniky a vedení NN) a také výstavba nových inženýrských sítí (dešťové kanalizace a část splaškové kanalizace). Přeložka místní komunikace Hrádek - východ bude celkově dokončena ke konci roku 2009, ale již v průběhu roku 2009 na ni bude po určitých úsecích převáděn veřejný provoz. V uvolněném pásu po přeložené místní komunikaci bude od poloviny roku 2009 realizován násyp železničního spodku a potom i realizace kolejového svršku překládané železniční tratě, tak aby mohla být přeložená trať v úseku Hrádek zprovozněna během jara roku 2010.

Již během roku 2009 budou také zahájeny práce na přeložce silnice I/11 v Hrádku a to výstavbou částí podchodů pro pěší, opěrnými zídками budoucího násypu zemního tělesa silnice I/11 a zemními pracemi v prostoru mezi stávající tratí ČD a silnicí I/11, kde bude také potom nová silnice překládána. Již v roce 2009 bude stávající silnice I/11 v některých úsecích šířkově i rychlostně omezena, ale obousměrný provoz bude vždy zachován. V roce 2009 bude také realizována nová místní komunikace vedena po násypu od nového mostního objektu v Návsí poblíž OMW po restauraci Harcov v Hrádku, kde bude provizorně napojena na stávající silnici I/11.

V průběhu roku 2010 budou práce na přeložce silnice I/11 a souvisejících mostních a inženýrských objektech v plném proudu. Budou realizovány dva silniční podjezdy, dokončeny tři podchody pro pěší a devět propustků pod novou a potom i pod stávající silnicí I/11. Budou vybudovány nové dešťové kanalizace a realizováno nové veřejné osvětlení. Veškeré práce budou probíhat za plného obousměrného provozu, pouze s rychlostním a šířkovým omezením na stávající silnici I/11.

V roce 2011 budou probíhat finální práce na přeložené silnici I/11 a mostních objektech. V druhé polovině roku 2011 bude přesunut provoz na nově zrealizovanou silnici I/11 v Hrádku. Tím dojde k uvolnění stávající silnice I/11, která bude stavebními úpravami postupně přeměněna na místní obslužnou komunikaci. Součástí těchto úprav bude také vybudování nových chodníků a autobusových zálivů včetně nově zrekonstruovaných napojení vjezdů k rodinným domkům a okolní zástavbě.

Celkové dokončení stavby silnice I/11 je plánováno na konec roku 2011

Napsal: Ing. Kačmařík Radim, Stavbyvedoucí zhotovitele stavby

