

Z á z n a m

z jednání ve věci DÚŘ stavby „*Silnice I/37 Chrudim – obchvat*“, které se uskutečnilo dne 21.11.2001 na ŘS a D ČR správa Pardubice za přítomnosti:

ŘS a D ČR správa Pardubice, Ing. Hybín, Ing. Klímová
ŘS a D ČR Praha – Čimice, Ing. Vlastníková
Policie ČR DI Chrudim, mjr. Ing. Bureš
OPTIMA Vys. Mýto, Ing. Netolický
HIGHWAY DESIGN, Ing. Kmoníček, Ing. Nývlt
Město Chrudim, Ing. Trávníček
MěÚ Chrudim, odbor V a ŽP,p. Bálek, Ing. Stará
ČD SDC Pardubice, Ing. Filip
KrÚ Pardubického kraje, odbor strateg. rozvoje, Ing. Burdych
odbor dopravy a SH – Ing. Lipan

Policie ČR – správa Vč. kraje, HK DI se nedostavila, STRADA v.o.s., Ing. L. Škrába se z jednání omluvil.

V úvodu jednání byli přítomni seznámeni s důvodem jednání. Jednání navazuje na koordinační schůzku, jež se konala 14.11.2001 na MěÚ Chrudim a jejímž předmětem byla m.j. problematika křižovatky na jihu Medlešic a přivaděč Dašická ulice. Cílem dnešního jednání je :

- a) rozhodnout o křižovatce jižně od Medlešic
- b) upřesnit parametry přivaděče Dašická ulice.

ad a): **Křižovatka jižně od Medlešic :**

Zástupce KrÚ Pardubického kraje – odbor dopravy a SH v souvislosti s výsledky průzkumů a rozborů, jež provedla firma Highway Design pro potřeby ÚPN města Chrudim a pro dopravní generel CZM Chrudim, a na základě dopravně-inženýrské analýzy firmy GRENOP zpochybnil vhodnost realizace MÚK Medlešice již v etapě dvoupruhového uspořádání přeložky v úseku závoďiště – MÚK Vestec. Upozornil na závěry porady s pracovníky MDaS ČR, která se v této věci konala 4.11.1999 na u starosty Města Chrudim, a na které bylo rozhodnuto, že MÚK jižně od Medlešic se bude realizovat až ve výhledu, až dojde k realizaci čtyřpruhu na přeložce I/37, a to jen v případě, že se potvrdí její nezbytnost. Do té doby má být lokalita jižně od Medlešic pouze územně chráněna v ÚPN Chrudim pro případnou realizaci MÚK. To je i obsahem písemného stanoviska MDaS ČR z 2.12.1999.

Dle názoru tohoto zástupce, kterého podpořil přítomný zpracovatel dopravní části ÚPN Chrudim a dopravního generelu firma HD – Ing. Kmoníček, je MÚK jižně od Medlešic nadbytečná a zároveň nežádoucí vzhledem k tomu, že v případě její realizace nedojde k potřebnému odlehčení křižovatky u OkÚ Chrudim (u Bldy) a Masarykova náměstí. Prokazuje to posouzení variant přeložky I/37, dopravně inž. analýza a konečně i dopravní generel. Nejvíce by se negativní dopad MÚK jižně u Medlešic projevil v přechodném období, než bude realizována další „slatiňanská“ etapa, neboť vozidla v obou směrech by jezdila po stávající „pardubické silnici“ bez ohledu na to, že 1. etapa obchvatu bude v provozu. Dle názoru zpracovatele dopravního generelu je výstavba MÚK Medlešice v rozporu s celkovou koncepcí organizace dopravy v CZM Chrudim, kdy příjezd do centra města má být prostřednictvím radiály Dašická na MKO s pokračováním rampou do centra k nablžce parkovacích míst pro vozidla.

Zástupci ŘSaD ČR poukázali na to, že mezi MÚK Vestec a MÚK Dražkovice je příliš velká vzdálenost (5,1 km), proto by měla být možnost dalšího napojení na přeložku u Medlešic. K tomu byl zástupcem firmy HD vysloven názor, že v etapě Dražkovice – Medlešice měla být navržena křižovatka na jihu Mikulovic, která zde opravdu chybí. MÚK na jihu Medlešic však problém absence MÚK Mikulovice neřeší, neboť je méně než 1,5 km daleko od MÚK Vestec. Jeví se scestné budovat pro obyvatele Medlešic (cca 200 obyvatel) MÚK. Navíc přeložka kříží pouze komunikaci III. třídy malého významu. Proto stačí propojení lokálního významu s tím, že obyvatelé Medlešic se na přeložku napojí ve Vestci nebo v Dražkovicích. Jde o malý počet vozidel.

Zástupce KrÚ Pce, odbor strategického rozvoje doporučuje držet se již odsouhlasené koncepce. Dále požaduje pokračovat kontinuálně s výstavbou další etapy do Slatiňan, neboť ukončení

I. etapy na silnici I/17 (směr Hr. Týnec) problém dopravy v Chrudimi nevyřeší. K tomu ŘSD správa Pardubice uvedla, že pokračování realizace další etapy odvisí od toho, kdy bude schválen IZ.

Zástupcem MěÚ Chrudim bylo konstatováno, že MÚK na jihu Medlešic není v ÚPN plánováno pro dvoupruh. MÚK je ÚPN zakotveno až v případě vybudování čtyřpruhu I/37. Tentýž zástupce navrhuje finanční prostředky uspořené za MÚK Medlešice vložit do realizace přivaděče mezi MÚK Vestec a stávající silnici I/37 (II/637). S tímto požadavkem se ŘSaD správa Pardubice neztotožňuje a nehodlá jej v rámci stavby přeložky I/37 financovat.

Dále bylo pojednáno o případném úrovněm napojení silnic II/637 (stará I/37) a III/340 32 na přeložku I/37 stykovou křižovatkou. Bylo konstatováno, že není rovněž vhodné, a to jak z pohledu investora, tak i z pohledu BESIP. Přítomní vč.zástupců Města Chrudim se po diskuzi ztotožňují s názorem silničního správního úřadu, že jakákoliv křižovatka jižně od Medlešic je nadbytečná. Bylo proto dohodnuto, že v tomto místě bude provedeno pouze pravé odbočení z přeložky I/37 na stávající silnici (sjezd), bez možnosti najetí na přeložku ze stará silnice I/37 s tím, že výhledově se buď pravé odbočení úplně zruší, nebo (po dostavbě na čtyřpruh) se využije pro potřeby MÚK Medlešice jih. Křížení přeložky I/37 s III/340 32 se v DÚR provede mimoúrovňově, v trase případného budoucího ramene výhledového MÚK Medlešice jih.

Pokud se výhledově ukáže potřeba MÚK mezi Vestcem a Dražkovicemi, bude MÚK realizováno při realizaci čtyřpruhu.

S tímto řešením přítomní zástupci s o u h l a s í .

ad b) : přivaděč Dašická :

Na předchozím jednání projektant doložil, že pro mimoúrovňové křížení přivaděče Dašická se stávající železnici ČD nejsou vhodné podmínky (viz záznam z 13.11.2001). Proto byl problém přivaděče Dašická otevřen znovu na tomto jednání, z kterého vyplynuly následující závěry:

Intenzita jízdy souprav ČD je cca 1,5 vlaků/1 hod. Dle vyjádření projektantů by při úrovněm křížení nemělo na tomto přejezdu docházet ke kongescím vozidel.

Přítomní souhlasí s úrovněm křížením silnice za předpokladu, že bude provedeno zabezpečení železnice přejezdu světelnou signalizací se závorami. Dle vyjádření přítomného pracovníka ČD se náklady na SZZ předmětného přejezdu pohybují okolo 5,0 mil. Kč. ČD v současné době ani výhledově neplánuje realizaci zab. zařízení tohoto přejezdu vzhledem k nedostatku financí a též proto, že bude dána přednost zřízení SZZ na daleko nebezpečnějších přejezdech. Přesto upozorňuje, že i na chráněném zabezpečeném přejezdu dochází k nehodám.

Projektant prověří možnost zrušení vlečky. V kladném případě by se zlepšily podmínky pro stavební úpravu přejezdu

Přivaděč Dašická bude proveden v kategorii S 9,5, výhledově M 12.

ŘS a D ČR správa Pardubice uvádí, že radiála Dašická nebude hrazena z prostředků státu, tedy že nebude součástí stavby přeložky I/37. Dle vyjádření ŘSaD nejde o vyvolanou investici přeložkou, a že nelze zhodnocovat majetek kraje státními prostředky.

S tím přítomní zástupci Města Chrudim a KrÚ Pardubického kraje zásadně nesouhlasí. Dle jejich názoru se jedná o součást stavby přeložky, neboť realizací přeložky dojde k významné změně dopravního režimu na této silnici. Stavba by se měla dokončit dle původního plánu. Je scestné neřešit stavbu přeložky včetně radiály Dašická. Musí být investičně součástí stavby a rozhodnutí o umístění stavby jí musí zahrnovat. Tato podmínka bude zakotvena i ve stanovisku KrÚ ODSH k územnímu řízení. Ve věci ujasnění financování radiály Dašická je nutno vstoupit do jednání mezi Pardubickým krajem a ŘSaD ČR správa Pardubice.

Dle poznámek zapsal Ing. Lipan



