

# Dopravní komise Rady města

## Zápis z jednání Dopravního komise RM ze dne 17. 6. 2013

### Program:

- 1) Zahájení
- 2) Dálniční přivaděč – prezentace firmy Valbek
- 3) Informace o povodňových škodách
- 4) Kamenická ul. – omezení rychlosti v dolní části na 30 km/hod
- 5) Ústecká ul. – Vilsnice – omezení rychlosti na 70 km/hod
- 6) Různé, závěr

Bod 1) Jednání zahájil předseda DK RM pan Jaroslav Foldyna. Projednán byl výše uvedený program jednání.

Dopravní komise RM schvaluje program jednání výboru.

### Hlasování:

Pro: 6

Proti: 0

Zdržel se: 0

Bod 2) Ing. Milan Koloušek z firmy Valbek, která byla zpracovatelem variant tras vedení přeložky silnice I/13 mezi Děčínem a Libouchcem, seznámil přítomné s historií řešení přeložky silnice. Navrženy byly tyto varianty na úrovni technické studie jako podklad pro zpracování dokumentace EIA:

I. **A Údolím Chrochvického potoka** Studie byla zpracována v roce 2006. Ze studie vyplynulo, že tato trasa prochází náročným terénem z hlediska převýšení, dotčení stávající zástavby v městské části Chrochvice s nutnou demolicí pěti obytných objektů, sesuvným územím a přes CHKO České Středohoří.

Z následně zpracované dokumentace EIA vyplynulo, že tato varianta je na samé hranici realizovatelnosti a je nepřijatelná z hlediska veřejného zájmu ochrany přírody a krajiny a zásahem do části CHKO České Středohoří. S touto variantou zásadně nesouhlasila Správa CHKO České Středohoří a MŽP upustilo od jejího projednávání.

I. **B „Kozí dráha“** V roce 2007 byla technickou studií prověřena varianta možného využití tělesa železniční trati Děčín – Novosedlice a to pro případ jejího zrušení. Na tuto variantu byla dopracována dokumentace EIA. Varianta vycházela podstatně ekologicky ekonomicky příznivější. S ohledem na nevyjasnění možnosti

rušení této trati a s ohledem na průchod trasy obytnými částmi města byla po písemné dohodě MŽP ČR a MD ČR od této varianty upuštěno.

V roce 2008 MŽP ČR po dohodě s MD ČR rozhodlo vleký spor o obchvat Děčína a jeho napojení na dálnici D8 následovně: přeložka silnice I/13 nepovede ani místo železnice, ani údolím Chrochvického potoka. Studie EIA, která zkoumala dopad stavby silnice na životní prostředí, označila převážnou část obou variant jako nepřijatelnou.

Následně proběhlo v roce 2009 jednání mezi MD ČR, MŽP ČR, zástupci ÚK, Magistrátu Děčín, CHKO České Středohoří a zpracovatelem předchozích studií s cílem pokusit se najít nové řešení. Byla navržena varianta s tunelem pod Pastýřskou stěnou, která byla na základě dohody MD ČR a MŽP ČR dopracována na úrovni technické studie jako podklad pro zpracování dokumentace EIA.

V roce 2011 bylo vypsáno nové výběrové řízení na zpracovatele dokumentace EIA, do které jsou zahrnuty dvě varianty a to varianta trasy s tunelem pod Pastýřskou stěnou a upravená varianta vedení trasy údolím Chrochvického potoka tj. varianta s tunelem v sedle mezi Popovickým vrchem a Kloboukem.

V současné době je zpracována a projednávána první část dokumentace EIA tj. „Oznámení dle zákona o posuzování vlivů stavby na životní prostředí“ na 2 varianty – upravená varianta údolím Chrochvického potoka a pod Pastýřskou stěnou. EIA bude dopracována dle připomínek.

Následně proběhla diskuze k uvedenému tématu:

Pan náměstek Sinko a řekl, že varianta s vyústěním pod Pastýřskou stěnou je špatná, nebude možno komunikaci využívat v době povodní. Ideální je napojení přivaděče u Lidlu s vyústěním na Vilsnickou spojku. V současné době je nejdůležitější vybudování Vilsnické spojky a Folknářské spojky.

Paní Miškovská (zástupkyně Sdružení občanů za udržitelný rozvoj města Děčína) a zdůraznila, že žádají o prověření variant, které doporučilo MŽP, protože obě navrhované varianty zasáhnou velké množství lidí (cca 7 tis.) a realizací každé z variant by došlo ke zhoršení životního prostředí - zejména vysoké množství imisí z nákladní dopravy, např. při stoupání na Bynov, či v údolí Chrochvického potoka. Upozornila na nerelevantní ukazatele, které byly používány při hodnocení původních variant. Připomínky k oběma projednávaným variantám mají také další obce např. Jílové. Dále naznačila možnost nerealizace přivaděče – sdružení nepovažuje za nezbytně nutný dálniční přivaděč do Děčína.

Pan Foldyna – žádná z variant nebude naprosto ideální, zpracovatel bude hledat nejschůdnější variantu.

Pan Koloušek (Valbek) – napojení komunikace I/13 nemá parametry dálnice – jedná se o 4 m jízdní pruh v obou směrech, proto nevidí v emisích ani hluku zásadní problém. Oznámení stanoví věcný problém a následně bude vyhotovena akustická a emisní studie – jako součást EIA. Šířka posuzovaného území vznikla již v roce 1984 a řešilo se celkem 8 variant z hlediska hluku, emisí, geologie, ekologie, z hlediska technického (tunely, max. stoupání/klesání, apod.),... Z těchto 8 variant byly vybrány 2 varianty a na ně je nyní zpracováno oznámení. V roce 2007 byl u varianty údolím Chrochvického potoka řešen vliv na hluk, emise a bylo porovnáváno s nulovou variantou. U nulové varianty jde komunikace 11 km v zástavbě, u obou navrhovaných variant dojde ke snížení, a to na 800 m a cca 1 km.

Paní Marková (Sdružení občanů za udržitelný rozvoj města Děčína) – uvedla, že je s podivem, že se projednává varianta, která byla 2 x zamítnuta, proto se lidé v Chrochvicích domnívali, že tudy přivaděč nepovede a investovali nemalé finance do svých domů, jeden byl dokonce nově postaven. Dalším protiargumentem bylo to, že přivaděč vedený pod tratí u výjezdu na Ústeckou bude v době povodní zatopený. Dále je komunikace navržena přes 2 ochranná pásma vodních zdrojů v Horním Oldřichově a Chrochvicích. Varianta Údolím Chrochvického potoka byla nejhůře hodnocena MŽP, tak proč se znovu otvírá zamítnutá varianta?

Pan Koloušek – odpověděl, že to je právě důvod, proč se řeší varianta Pod Pastýřskou stěnou

Paní Miškovská, pan Jareš - žádají posouzení Bohyňské varianty, v podstatě ani nepotřebujeme přivaděč, stačí propojit R35 a D8. Měření pro posuzování původních variant bylo děláno chybnou metodikou, nebyly brány v úvahu nově budované dálniční úseky. Bylo kalkulováno s údaji, které už dávno neplatí.

Pan Pažourek – do roku 2020 je třeba se rozhodnout pro jednu z variant. Připomínky budou ke každé z nich, ale nejhorší varianta je žádná varianta!

Pan Koloušek – EIA je vázána na nový ÚP, proto hodnocení EIA neskončí před schválením nového Územního plánu města Děčína.

Pan primátor na závěr řekl, že město dálniční přivaděč potřebuje, uvedl, že z města odešly 2 firmy, které měly zájem zde investovat, protože městu chybí dálniční přivaděč. Město bude dělat vše pro to, aby varianta přivaděče byla co nejšetrnější k obyvatelům města.

Bod 3) Povodňové škody nejsou dosud vyčísleny, pracuje se na tom.

Bod 4) Kamenická – paní Kohoutová – bylo požádáno na KÚ ÚK o stanovení dopravního značení – umístění DZ 30 km v úseku Kamenická x Riegrova po křižovatku Kamenická x Horská a nyní se čeká na stanovisko.

Bod 5) Vilsnická – budou přidány ještě 2 DZ s omezením rychlosti na 70 km. Hluk se v řešeném úseku snížil.

Bod 6) Do příštího jednání DK zařadit následující:

- dopravní investice v příštím programovém období
- potřeby v dopravní infrastruktuře – SWOT analýza (p. Domašinská zašle všem členům SWOT analýzu a vysvětlující materiál)

Z posledního jednání nebyly dořešeny následující úkoly:

- Ing. Koloušek do měsíce připraví návrh možné změny vedení trasy variant s odklonem od Horního Oldřichova.
- Komise doporučuje městu připravit návrh pro zapracování připomínek do EIA a poslat na ŘSD návrh na odklon tras od Horního Oldřichova
- dále se komise zabývala možnostmi realizace přeložky silnice I/13. V první řadě je třeba mít v novém územním plánu schválené vedení trasy přeložky silnice.
- dále komise řešila problematiku kompenzace za demolice domů. Tuto informaci zjistí pan Foldyna do příštího jednání.

Hlasování:

Pro: 7

Proti: 0

Zdržel se: 0

Jaroslav Foldyna, v.r.  
předseda Dopravní komise RM .....  
(podpis)

V Děčíně 17. 6. 2012

Zapsala: Renata Domašinská, odbor rozvoje

Příloha č. 1: Prezenční listina