

Záznam z jednání

Název zakázky:	I/43 Troubsko/D1 – Bořitov, TES ¹
Místo konání:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Závod Brno
Číslo zakázky:	2021 / 0645
Datum konání:	9.12. 2022
Přítomní:	dle prezenční listiny
Program:	výrobní výbor – seznámení koncepce technického řešení silnic I/73 a I/43 v úseku D1-Bystrc-Kuřim-Bořitov s dotčenými obcemi

Stavba „I/43 Troubsko/D1 - Bořitov“ zahrnuje novostavbu silnice I.třídy (označována nyní jako **I/73**) v úseku D1 – Bystrc – Kuřim – Lysice v kategorii **S 26,0/130** a dále i přeložku silnice **I/43** vedenou jako jižní obchvat města Kuřimi (kategorie **S24,5/100**). Součástí stavby jsou i tunelové úseky (tunely Troubsko, Bystrc I a Bystrc II, Kuřim a Malhostovice v celkové délce cca 5,7km), mimoúrovňové křižovatky, přeložky místní infrastruktury podél navrhovaných páteřních komunikací a ekologická opatření v okolí Stavby.

Součástí technicko ekonomické studie je ekonomické hodnocení, které bude následně podkladem pro záměry projektů nutných pro schválení akce CK MD ČR. Studie bude taktéž podkladem pro zajištění Oznámení EIA.

1 Vztah k rozvoji silniční sítě

Trasa nové I/73 je součástí plánované sítě TEN-T, po stávající silnici I/43 je v současné době vedena mezinárodní silnice E461. Komunikace propojující tah Brno – Moravská Třebová je daná i Politikou územního rozvoje označení **SD20**. Stavba je taktéž vymezena a je v souladu se Zásadami územního rozvoje² Jihomoravského kraje³ (vč. aktualizací) – vymezené koridory **DS40**, **DS41** a **DS45**. Z hlediska návaznosti je třeba vědět, že začátek a konec Stavby souvisí s těmito návaznými koridory a je třeba koordinovat i budoucí přípravu navazujících staveb – **DS10** (Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby MÚK), **DS02** (I/43 Lysice-Sebranice) a **RDZ02** (VRT Javůrek - Brno).

2 Technické řešení a ovlivňující faktory

Studie zahrnuje návrh těchto hlavních komunikací a křižovatek (viz výkres B 01):

- hlavní trasa I/73 v dl. cca 33 km mezi MÚK Troubsko (včetně) a MÚK Lysice (součástí této studie je II. etapa výstavby – dokončení zmiňované MÚK)
- další mimoúrovňové křižovatky na hlavní trase – MÚK Žebětín, Bystrc-jih, Bystrc-sever, Kníničky, Knínice, Čebín
- jižní obchvat Kuřimi v délce cca 4km včetně MÚK Kuřim-jih a MÚK Kuřim-východ
- vyvolané přeložky dotčených úseků krajské a místní komunikační sítě, místních a účelových komunikací vč. dotčených komunikací polních a lesních cest

¹ dále i jen Stavba

² dále i jen ZÚR

³ dále i jen JmK

Všechny přeložky polních cest křížující hlavní trasy komunikací (I/73 či přeložku I/43) jsou navrženy v podjezdech či jsou navrženy souběžné polní cesty ke zpřístupnění katastru s využitím nejbližších nadjezdů či ekoduktů. Zástupcům obcí byly prezentovány i varianty zachování polních cest s využitím nadjezdu do jejich vlastnictví, v případě, že toto nějaká obec požaduje, je nutné to písemně potvrdit. Jedná se o tyto nadjezdy – km 11,3 (obec Jinačovice), km 20,6 (obec Drásov), km 27.6 (obec Malá Lhota), km 28,8 (obec Žernovník).

Následně projektant popsal návrh řešení dle podrobných situací 1:5000 s důrazem na řešení dopravních vazeb, přístupnosti území, zabezpečení řešení střetů s prvky životního prostředí (migrační prostupnost, ochrana proti hluku aj.).

Směrová i výšková vedení navrhovaných komunikací I/73 i I/43 jsou daná požadovanými návrhovými parametry a jsou podmíněna především morfologií terénu a stávající zástavbou, zejména obytnou. Dalším limitujícím faktorem je značná členitost terénu, stísněné poměry v místech rozhodujících dopravních uzlů a prvky životního prostředí (EVL, přírodní památky, prvky ÚSES aj.).

Převažující vliv stávající a budoucí zástavby těsně se přimykající budoucím trasám komunikací je zejména v oblastech napojení I/73 na D1 (úsek Bosonohy-Troubsko), oblast Bystrc-Kníníčky a Malhostovice-Drásov. Je důležité v těchto místech umožnit mimo dopravní funkce taktéž ostatní rozvoj území a najít vhodnou formu začlenění dopravní stavby do urbanizovaného území.

Členitost území je rozhodujícím faktorem v severní části v úseku Všechnovice – Skalička – Malá Lhota Žernovník – Lysice, kde je nutné překonávat poměrně hluboká údolí. Podobný charakter má také krajina v úseku Rozdrojovice – Jinačovice. Při členitém terénu je nutné zachovat stávající vazby v území pro jeho obslužnost, v místech pohledového začlenění Stavby do krajiny je vhodnější situování Stavby v zářezech či doplnění o valy.

Prvky životního prostředí jsou důležité pro návrh průchozích koridorů zejména:

- oblast Žebětín-Bystrc – průchod mezi PR Bosonožský hájek, Pekárna a EVL Hobrtenky
- zachování cenných území (přírodní památky) v původní trase Staré dálnice (PP Skalky u přehrady, Obůrky-Třeštětec, Krkatá Bába, Čtvrty za Bořím, RVKP Stará dálnice, Mučedník apod.)
- průchod okolo EVL Malhostovické kopečky
- zachování stávajících nebo umožnění nových prvků systému ÚSES, zajištění migrační prostupnosti krajiny (biokoridory lokální, regionální i nadregionální)

Základní občanská vybavenost území je situována mimo plochy dopravy a koridor ZÚR, proto v tomto stupni není v kolizi s připravovanou stavbou. V oblasti Bystrce je vhodné lokality ve městě řešit v součinnosti s architektem, zejména městské plochy těsně se přimykající Stavbě (oblast nad hloubenými tunely, přestupní místo Přístaviště). V případě sdružené investice nutno specifikovat objekty dle budoucích vlastníků.

Jsou navrhovány dvě oboustranné odpočívky na I/73 – Rozdrojovice a Drásov. Bylo ověřeno, že vzdálenosti k sousedním MÚK odpovídají normovým požadavkům. Vymezená plocha předpokládá návrh odpočívky jako velké TYP3 dle „*Typového návrhu odpočívek na dálnici (Valbek 2020/09)*“, zákres v souladu se ZÚR, obě odpočívky odcloněny od okolí navrhovanými valy.

Bylo dohodnuto, že pro odpočívky bude zajištěna územní rezerva pro případ zajištění financování z jiných zdrojů než z této TES. Stavební náklady do TES tedy nebudou zahrnuty, poloha odpočívek však bude posouzena v rámci následného procesu EIA.

Z hlediska etapizace jsou navrhovány tyto samostatné úseky:

- úsek D1 -Bystrc-Kuřim
- úsek Kuřim – Lysice včetně jižního obchvatu Kuřimi

Součástí TES bude i hlukové posouzení – budou navržena protihluková opatření zajišťující splnění příslušných zákonných hlukových limitů. Tato opatření budou dále doplněna o valy tak, aby silnice byla náležitě začleněna do krajiny a v problematických místech pohledově odcloněna.

Předpoklad výstavby obou úseků je 2030 a zprovoznění 2034. Ev. jiné možnosti zprovoznění, i v čase, budou předmětem posouzení v rámci procesu EIA.

3 Diskuse

obec Troubsko

- V oblasti MÚK Troubsko je zajištěno propojení Troubska s Bosonohami silnicí III.třídy se standardním průjezdním průřezem. Pokud toto potvrdí i další stupně, nejsou zakreslené silnice Bosonohy-Střelice a obchvat Bosonoh vyvolanými investicemi (provozní škodou) – bude vyznačeno v dokumentaci.
- Nutno respektovat trasu plánovaného horkovodu – přeložky inž. sítí budou řešeny standardně v dalších stupních přípravy.
- Obcí navrhovaný posun portálu tunelu a okružní křižovatky více severněji v rámci katastru byl vysvětlen – nutnost ukončení obchvatu Bosonoh, ochrana obce zachována trasováním I/73 v hlubokém zářezu.
- Způsob rozšíření D1 a úpravy na stávající dálniční odpočívce v km 187,500 D1 vlevo nejsou předmětem této studie.

obec Kníničky

- Dotaz na název MÚK Kníničky, když se celá nachází v katastru Rozdrojovic – bylo vysvětleno, že na komunikacích se názvy neužívají (jen ozn. km) a při tvorbě dokumentací a popisu je vhodné zachovávat názvy z předchozích rozhodnutí a vyjádření, aby nedošlo k omylu.

obec Rozdrojovice

- Požadavek obce na změnu nivelety silnice I/73 byl komentován – nutno zachovat návrhové parametry pro rychlost $v_n=130\text{km/hod}$, výměna z tohoto pohledu není možná.
- Nesouhlas s umístěním odpočívky.

obec Moravské Knínice

- Nutno spolupracovat i s městem Kuřim na zajištění návrhu poldru na Kuřimce (dle požadavků obou ÚPD) jako podklad pro řešení trasování a úprav v rámci Stavby.

obec Čebín

- Objekty Stavby nemají vliv na trasu obchvatu Čebína – vysvětleno i Ing. Frankem.

obec Malhostovice

- Požadavek na zachování přístupu mezi Malhostovicemi a Drásovem (sil. III.tř.), specifikovat vzdálenost úprav komunikací od nejbližší zástavby, zachovat trasování I/73 v tunelu. Projektant doplnil, že přeložka silnice II.třídy je navrhována ve stávající stopě, výškové úpravy počínají v místě posledního domu v obci, detailněji lze řešit až na základě podrobného zaměření území v dalších stupních.
- Nutno zachovat přechody zvěře v polích k trati – silnice I/73 v zářezu oplocena, možnost přechodu zvěře nad portálem tunelu, bude nutné spojit i s ekologickými opatření ve směru k Čebínce s návazností na malhostovické kopečky.

Ředitelství silnic a dálnic ČR Závod Brno

9.12. 2022

- Respektovat požadavek obce, aby stavební technika nejezdila přes obec – POV stavby bude řešeno v dalších fázích přípravy, popř. lze podmínky stanovit v procesu EIA.

obec Všechnovice

- Nutno specifikovat zda odstranit obecní rybník bez náhrady či vytipovat vhodnou lokalitu k přemístění.

obec Lubě

- Nutno zajistit přístup do staveb oddělených pozemků.
- Pro laiky by byla vhodná vizualizace dotčení např. PP Krkatá bába a způsoby vedení mostů nad těmito údolími.
- Jedná se zde i o místo migrujících živočichů – nutno ověřit, popř. zajistit převedení.

obec Malá Lhota

- Obec by měla být odcloněna od I/73 pomocí valů tak, aby nebyla pohledově patrná.
- Respektovat nové výtlačné potrubí (záměr) – bude řešeno v dalším stupni, budoucí křížení lze zajistit pomocí chrániček.

obec Žernovík

- Byla diskutována problematika hluku – dle závěrů hlukové studie budou navržena příslušná opatření.
- Rozhodnutí o ev. umístění nadjezdu na PC přes I/73 – nutno sdělit závěry do ½ ledna 2023.

Bylo dohodnuto:

- zhotovitel poskytne městu Brno vymezené lokality pro nutnost stavebního a architektonického řešení okolních lokalit (prostor nad hloubenými tunely, přestupní uzel Přístaviště)
- obce mohou zaslat svá vyjádření k prezentované Stavbě e-mailem či písemně, popř. jsou možná i individuální setkání po dohodě s ŘSD cca do 01/2023.
- ŘSD vzhledem k nákladům předpokládá zpracování vizualizace stavby až na základě schváleného a odsouhlaseného řešení v dalších krocích přípravy.

Zaznamenal: Ing. Petr Sabadáš

Přílohy: 2 x prezenční listiny