

Z P R Á V A

o podmínkách, předpokladech a souvislostech změny trasy silnice II/312 na území města



LISTOPAD 2012

Obsah

1	Popis výchozího stavu.....	5
2	Stručný popis kroků při řešení dopravní situace v okolí města Vysokého Mýta.....	5
3	Podmínky dotčených orgánů a ostatních dotčených subjektů	6
3.1	TRANSCONZULTA s.r.o. – Ing. Jiří Shejbal	6
3.2	Ministerstvo dopravy ČR.....	6
3.3	VODNÍ CESTY a.s. – Ing. Jan Kareis, Ph.D.	7
3.4	Pardubický kraj – Ing. Ladislav Umbraun, vedoucí ODSHI.....	7
3.5	Pardubický kraj – RNDr. Milan Boukal, OŽPZ, oddělení ochrany přírody	7
3.6	Ing. Zdena Loumanová – OSRKEF, vedoucí oddělení územního plánování, Ing. Iva Štveráková - OSRKEF, oddělení územního plánování:.....	8
4	Závěrečné hodnocení a doporučení	8
4.1	Vyhodnocení nulové varianty.....	9
4.2	Vyhodnocení krajské varianty	9
4.3	Vyhodnocení dlouhé varianty.....	9
4.4	Doporučení dalšího postupu	9
PŘÍLOHY:		10
Příloha č. 1 - Průběh průplavu D-O-L a silnice II/312 severně od města Vysokého Mýta – zdroj: ÚAP.....		11
Příloha č. 2 - Pracovní varianty změny trasy silnice II/312		12
Příloha č. 3 - Návrh změny trasy silnice II/312.....		13
Příloha č. 4 - Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35 v celé délce po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síti		14
Příloha č. 5 – Záznam z projednání studie „Napojení Chocně na R35 a západní napojení Vysokého Mýta na R35“		18
Příloha č. 6 – Nařízení obce Slatina č. 1/2006 o stavební uzavěře		20
Příloha č. 7 – Záznam ze služební cesty, ze dne 23. 8. 2012, TRANSKONZULTA s.r.o.		21
Příloha č. 8 – Záznam ze služební cesty, ze dne 1. 11. 2012, MDO.....		24
Příloha č. 9 – Stanovisko MDO		25
Příloha č. 10 – Záznam z hlavní části e-mailové korespondence s f-mou Vodní cesty a.s.....		27
Příloha č. 11 – Záznam ze služební cesty, ze dne 13. 11. 2012, Pk		29

SEZNAM ZKRATEK

Poř. čís.	Zkratka	Význam zkratky
1.	ČR	Česká republika
2.	D-O-L	průplav Dunaj - Odra - Labe
3.	DOSS	dotčené orgány státní správy
4.	MDO	Ministerstvo dopravy České republiky
5.	Memorandum	Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35 v celé délce po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síť
6.	MÚK	mimoúrovňová křižovatka
7.	Pk	Pardubický kraj
8.	PÚR	Politika územního rozvoje České republiky

1 Popis výchozího stavu

V současné době je pro rozhodování dle Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v platném znění závazná varianta, která je obsažena v Politice územního rozvoje ČR (PÚR) a v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR) – viz Příloha č. 1 Průběh průplavu D-O-L a silnice II/312 severně od města Vysokého Mýta – zdroj: ÚAP.

Současně probíhají práce na aktualizaci ZÚR a na změně č. 1 Územního plánu Vysokého Mýta (ÚPVM). Obě tyto územně plánovací dokumentace obsahují variantu vedení silnice II/312 severně od zastavěné části města Vysokého Mýta, která je upřesněním dosud platné trasy, na základě technické studie zpracované firmou TRANSCONSULTA s.r.o. Hradec Králové – viz Příloha č. 3 - Návrh změny trasy silnice II/312.

2 Stručný popis kroků při řešení dopravní situace v okolí města Vysokého Mýta

Jednání o spolupráci Ministerstva dopravy ČR (MDO) a Pardubického kraje (Pk) vyústilo v uzavření „Memoranda o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35 v celé délce po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síti“ (Memorandum), mezi Pk a MDO, které schválila Vláda ČR dne 12. dubna 2006 svým usnesením č. 421 – viz Příloha č. 4 „Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35 v celé délce po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síti“. Pro řešení dopravní situace v okolí Vysokého Mýta je důležitý obsah následujícího odstavce.

4. V souladu se svým stanoviskem k návrhu ÚP VÚC Pk ve věci vedení trasy rychlostní silnice R35, se Ministerstvo dopravy ČR zavazuje k podpoře a následnému provedení investičních akcí dopravního napojení části území okresu Ústí nad Orlicí (silnice I/11 a I/14) na R35. Jedná se především o přeložku silnice I/43 Opatov – obchvat, vybudování přivaděče spojujícího souměstí Ústí n. Orlicí a Českou Třebovou s MÚK Litomyšl – západ jako silnici I. nebo II. třídy. Dále se jedná o modernizaci silnic II/315 a II/312 v trase MÚK Zámrska – Chocně – České Libchavy a Žamberka a jejich následné přearování na silnice I. třídy jako spojnice I/11, I/14 a R35. Vyjmenované investice budou součástí programové dokumentace k financování rychlostní silnice R35 v úseku Opatovice nad Labem – Mohelnice včetně harmonogramu výstavby.

MDO a Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) zadalo na základě Memoranda zpracování studie, která měla řešit napojení severní části okresu Ústí nad Orlicí, silnice I/11 a I/14, na silnici R35 u Vysokého Mýta.

Při jednání o studii „Napojení Chocně na R35 a západního napojení Vysokého Mýta na R35“, které se konalo dne 3. 3. 2008 na MÚ Vysoké Mýto, bylo dohodnuto posunutí MÚK od Zámrska do prostoru severně od Vysokého Mýta a potvrzeno dopracování studie v souladu se závazkem z Memoranda – viz výše.

Následně, zejména v důsledku záporného stanoviska města Vysokého Mýta k trasování silnice II/312 severně od města (před Bučkovým kopcem), ustoupilo prakticky MDO a potažmo ŘSD od výše uvedeného závazku z Memoranda, ŘSD zastavilo práce na uvedené studii a v současné době připravuje územně a projekčně napojení R35 na stávající silniční síť

severně od Vysokého Mýta pouze krátkým (cca 100 m) sjezdem na stávající silnici I/35. Přitom Memorandum stále platí.

V ZÚR se tento vývoj projevil tím, že jejich součástí se stala trasa silnice II/312 v okolí Vysokého Mýta, jejímž podkladem nebyla žádná technická studie dopravního řešení – viz příloha č. 1. Teprve následně provedla firma TRANSCONSULTA s.r.o. Hradec Králové upřesnění této trasy, které je v současné době součástí projednávané aktualizace ZÚR a změny č. 1 ÚPVM – viz Příloha č. 3. V praxi se toto projevilo posunutím koridoru silnice směrem k Bučkovu kopci.

3 Podmínky dotčených orgánů a ostatních dotčených subjektů

Na základě úkolu prověřit možnosti přemístění trasy silnice II/312 do prostoru severovýchodně od Bučkova kopce byly pracovně vytipovány 4 varianty – viz Příloha č. 2 Pracovní varianty změny trasy silnice II/312. Následně bylo jednáno s dotčenými projektanty a dotčenými orgány státní správy (DOSS) o předběžných podmínkách pro případnou projektovou přípravu jednotlivých variant. Výstupy z uvedených jednání jsou shrnuty v následujících podkapitolách.

3.1 TRANSCONSULTA s.r.o. – Ing. Jiří Shejbal

Záznam ze služební cesty, ze dne 23. 8. 2012 je uveden v Příloze č. 7. Výsledky jednání lze shrnout do závěru, že dle Ing. Shejbala není reálné úspěšné projednání změny trasy silnice II/312 do prostoru severozápadně od Bučkova kopce, s doporučením posunutí stávající trasy co nejvíce směrem k Bučkovu kopci. Dle Ing. Shejbala bude tato varianta (č. 4 v záznamu ze služební cesty, varianta obsažená v ZÚR a změně č. 1 ÚPVM) bez problému projednatelná a navíc výrazně zlepšuje dopravní obsluhu prostoru mezi Lipovou a Bučkovým kopcem.

3.2 Ministerstvo dopravy ČR – odbor infrastruktury a územního plánu

Dne 1. 11. 2012 bylo jednáno na MDO se zástupci správy vodních cest, územního plánování a vyhodnocování vlivu staveb na životní prostředí. V Příloze č. 8 je uveden záznam ze služební cesty a v Příloze č. 9 je uvedeno stanovisko ředitele odboru infrastruktury a územního plánování k projednávané problematice. Z jednání vyplývá, že podmínkou pro změnu trasy silnice II/312 je úprava trasy D-O-L, která umožní průchod obou liniových staveb, D-O-L a silnice II/312 prostorem mezi Bučkovým kopcem a obcí Slatina. Dále bylo řečeno, že projednávání změny trasy koridoru D-O-L je možné za podmínky, že město předloží, na své náklady, návrh, který bude splňovat následující podmínky:

- technicky proveditelná trasa zpracovaná projekčně v rozsahu, ve kterém je zpracován celý průplav,
- technické řešení nesmí obsahovat prvky s vysokými finančními náklady (bourání objektů apod.),
- nerozporuplné projednání navrhované trasy s dotčenými obcemi (obec Slatina vydala stavební uzávěru, která neumožňuje umístění liniových staveb dopravní infrastruktury na území obce – viz Příloha č. 6),
- souhlasné stanovisko příslušných dotčených orgánů státní správy,

- dostatečná efektivnost navrhované změny, doložená propočtem nákladů jednotlivých variant řešení.

3.3 VODNÍ CESTY a.s. – Ing. Jan Kareis, Ph.D.

Následně bylo jednáno e-mailovou cestou s ředitelem projekční firmy VODNÍ CESTY, a.s., Ing. Janem Kareisem, Ph.D.. Záznam hlavní části e-mailové korespondence je uveden v příloze č. 10. Z uvedené korespondence vyplývá, že autoři projektu D-O-L vidí velmi malou možnost umístění koridorů pro výstavbu D-O-L a silnice II/312 v prostoru mezi Bučkovým kopcem a obcí Slatina. Přesto nabízejí pokus o vyřešení tohoto zadání v následujících dvou krocích: studie, která prověří, zda je možné nalézt předmětné řešení (28 000 Kč + DPH), v případě kladného výsledku naprojektování změny trasy průplavu D-O-L, jako podkladu pro změnu územního plánu (49 000 Kč + DPH). V nabídce chybí cenový propočet, který požaduje MDO.

3.4 Pardubický kraj – Ing. Ladislav Umbraun, vedoucí ODSHI

Průběh a výstupy z jednání s Ing. Umbraunem jsou uvedeny v záznamu ze služební cesty ze dne 13. 11. 2012 – viz Příloha č. 11.

Z pohledu dopravní obsluhy neviděl vedoucí odboru v navrhované variantě žádný problém. Z toho usuzují, že ODSHI příliš nepočítá s realizací obchvatu města Chocně, neboť navrhovaná varianta v kombinaci s tímto obchvatem, kdy navrhovaná varianta obchvatu města Vysokého Mýta se napojuje na stávající silnici II/357 a po cca 400 m se z této silnice odpojuje obchvat Chocně, nedává z pohledu dopravní obsluhy žádný smysl.

Z pohledu investora bude významným faktorem porovnání finanční náročnosti obou variant, kdy námi navrhovaná varianta je dle velmi hrubého odhadu o cca 30 % dražší. Obě varianty, stávající i navrhovaná, nejsou realizovatelné pouze z prostředků Pardubického kraje, bude třeba výrazné zapojení externích zdrojů, prostředků evropských fondů, nebo prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury ČR, v této chvíli se nedá odhadnout reálnost získání těchto prostředků ani pro jednu z variant.

3.5 Pardubický kraj – RNDr. Milan Boukal, OŽPZ, oddělení ochrany přírody

Průběh a výstupy z jednání s RNDr. Milanem Boukalem jsou uvedeny v záznamu ze služební cesty ze dne 13. 11. 2012 – viz Příloha č. 11.

Z pohledu ochrany zemědělského půdního fondu je příslušným k vyjádření MŽP ČR (očekávané zábory nad 10 ha), vzhledem ke skutečnosti, že současná varianta zasahuje pozemky s bonitou č. 2 a 3 a navrhovaná varianta zasahuje pouze pozemky s bonitou č. 3, lze očekávat, že by se souhlasem neměl být problém,

Z pohledu ochrany přírody a krajiny je příslušný úřad ORP, z pohledu OŽPZ není v trase navrhované varianty žádný problém, pouze je třeba se vyhnout přírodní rezervaci ležící jižně od křižovatky silnice č. II/357 a silnice na Podrážek a Nořín (není problém).

3.6 Ing. Zdena Loumanová – OSRKEF, vedoucí oddělení územního plánování,

Ing. Iva Štveráková - OSRKEF, oddělení územního plánování:

Průběh a výstupy z jednání s Ing. Zdenou Loumanovou a Ing. Štverákovou jsou uvedeny v záznamu ze služební cesty ze dne 13. 11. 2012 – viz Příloha č. 11.

Ve stále platném Memorandu, podepsaném dne 4. 5. 2006 hejtmánem Ing. Michalem Rabasem a místopředsedou vlády a ministrem dopravy Ing. Milanem Šimonovským, je závazek Ministerstva dopravy ČR k provedení dopravního napojení části území okresu Ústí nad Orlicí (silnice I/14 a I/11) na R35, mimo jiné i modernizací silnic II/315 a II/312 v trase MÚK Zámorsk – Choceň – České Libchavy – Žamberk a jejich následné přerazení na silnice I. třídy jako spojnice silnic I/11 a I/14 a R35.

V rámci jednání o studii „Nápojení Chocně na R35 a západního nápojení Vysokého Mýta na R35“, které se konalo dne 3. 3. 2008 na MÚ Vysoké Mýto, bylo dohodnuto posunutí MÚK od Zámorsku do prostoru severně od Vysokého Mýta a potvrzeno dopracování studie v souladu se závazkem z Memoranda, následně, zejména v důsledku záporného stanoviska města Vysokého Mýta k trasování silnice II/312 severně od města (před Bučkovým kopcem), ustoupilo MDO a potažmo ŘSD od výše uvedeného závazku z Memoranda a v současné době připravuje územně a projekčně ŘSD nápojení R35 na stávající silniční síť severně od Vysokého Mýta pouze krátkým (cca 100 m) sjezdem na stávající silnici I/35.

Podmínkou návrhu na změnu trasy silnice II/312 v okolí města Vysokého Mýta a jeho úspěšného projednání je návaznost navrhované změny na celkové dopravní řešení, zejména ve vztahu k dopravní obsluze obou měst, Vysokého Mýta a Chocně, nelze pouze řešit potřeby obchvatu města Vysokého Mýta. Námi navrhovaná trasa vytvoří relativně dlouhý severní obchvat Vysokého Mýta, který bude nápojen krátkým úsekem (cca 400 m) stávající silnice II/357 na opět velmi dlouhý obchvat města Chocně. Přitom hustota provozu se bude, dle studie firmy TRANSCONZULTA s.r.o., pohybovat v rozmezí 3 až 4 tisíc vozidel za 24 h. Toto skutečně nedává z dopravního pohledu logiku.

Předpoklad realizace „severního obchvatu města Vysokého Mýta“, jako 1. etapy modernizace nápojení severní části okresu Ústí nad Orlicí, formou investice Pardubického kraje, s intenzitou dopravy 3 – 4 tis. vozidel za 24 h, především v důsledku stavebně technického stavu silnic v majetku kraje, leží v přelice daleké budoucnosti. Těžko se dá předpokládat, že kraj přistoupí k realizaci obdobných investic dříve, než bude mít v bezvadném pořádku všechny silnice ve svém majetku. Tento předpoklad bude platit i v případě nápojení externích zdrojů.

Město Vysoké Mýto by mělo, dle názoru OSRKEF, přehodnotit své stanovisko ke stávající trase silnice II/312 v prostoru severně od města a snažit se dosáhnout vybudování úseku od kruhové křižovatky na silnici I/35 po nápojení na stávající silnici II/357 (u obalovny) jako související investice v rámci výstavby silnice R35.

4 Závěrečné hodnocení a doporučení

Z výše uvedených informací vyplývají tři varianty řešení dopravní obsluhy v severní části města. První lze nazvat nulovou variantou a spočívá ve využívání pouze současné silniční sítě. Druhou lze nazvat krajskou variantou, protože ji prosazuje Pardubický kraj, a spočívá ve vybudování krátkého obchvatu města mezi Bučkovým kopcem a zastavěnou částí města s nápojením na stávající silnici II/357. Třetí lze nazvat dlouhou variantou, protože z pohledu

města se jedná o delší obchvat města a spočívá v přemístění trasy silnice II/312 za Bučkův kopec, na k.ú. Slatina.

4.1 Vyhodnocení nulové varianty

Výhody:

- nenarušení prostoru mezi Bučkovým kopcem a zastavěnou částí města.

Nevýhody:

- zvýšení intenzity dopravy v centru města (všechna vozidla, která opustí silnici R35 na MÚK severně od města a pojedou směrem na Choceň, se budou pohybovat po trase Hradecká, Pražská, Hálkova, Čelakovského, Choceňská).

4.2 Vyhodnocení krajské varianty

Výhody:

- zklidnění dopravy v centru města,
- zlepšení dopravní obsluhy severní části města.

Nevýhody:

- částečné omezení prostoru mezi Bučkovým kopcem a zastavěnou částí města jako rezervy pro rozvoj města,
- v případě, že se nepodaří prosadit realizace této varianty státem, jako související investice s realizací silnice R35, ale bude se jednat o krajskou investici (cca 150 mil. Kč), tak bude nevýhodou i očekávané opoždění realizace od okamžiku dobudování R35.

4.3 Vyhodnocení dlouhé varianty

Výhody:

- zklidnění dopravy v centru města,
- nenarušení prostoru mezi Bučkovým kopcem a zastavěnou částí města.

Nevýhody:

- velké množství limitů pro její přípravu, které mohou vést až nerealizovatelnosti této varianty (D-O-L, požadavek na komplexnost dopravního řešení, úspěšné projednání s dotčenými obcemi – viz stavební uzávěra obce Slatina, přeložka vysokotlakého plynovodu atd.),
- u této varianty nelze prosadit realizaci státem, jako související investice s realizací silnice R35, ale bude se jednat o krajskou investici (cca 200 mil. Kč a více), to znamená, že bude nevýhodou i očekávané opoždění realizace od okamžiku dobudování R35, pravděpodobně větší než u krajské varianty.

4.4 Doporučení dalšího postupu

Na základě zjištěných skutečností a výše uvedeného vyhodnocení jednotlivých variant doporučujeme následující postup:

- v první fázi se soustředit na schválení změny č. 1 ÚPVM, s předpokladem schválení na dubnovém zastupitelstvu v roce 2013,
- po schválení změny ÚPVM zvážit pokus o prosazení realizace krajské varianty státem, jako související investice s realizací silnice R35,
- v případě, že se nerozhodneme pro realizaci krajské varianty státem, nebo se toto nepodaří prosadit, tak zvážit rizika a případně zahájit práce na hledání trasy silnice II/312 severovýchodně od Bučkovy kopce.

Vzhledem k rozsahu limitujících faktorů na straně dlouhé varianty (požadavek komplexního dopravního řešení, dosažení dohody s dotčenými obcemi – viz stavební uzávěra obce Slatina, vyřešení kolize s koridorem D-O-L, přeložka vysokotlakého plynovodu atd.) se domníváme, že rizika hledání trasy pro dlouhou variantu jsou příliš velká a nedoporučujeme tuto cestu. Domníváme se, že reálně zbývají pro město dvě varianty. První je krajská varianta, kdy se budeme muset smířit s určitým omezením prostoru mezi Bučkovým kopcem a zastavěnou částí města, ale se zlepšenými podmínkami dopravního napojení této části města, která přinese zklidnění dopravy v centru. Druhou možností je nulová varianta, kdy nedojde k omezení prostoru mezi Bučkovým kopcem a zastavěnou částí města, ale za cenu zvýšení intenzity dopravy v centru města.

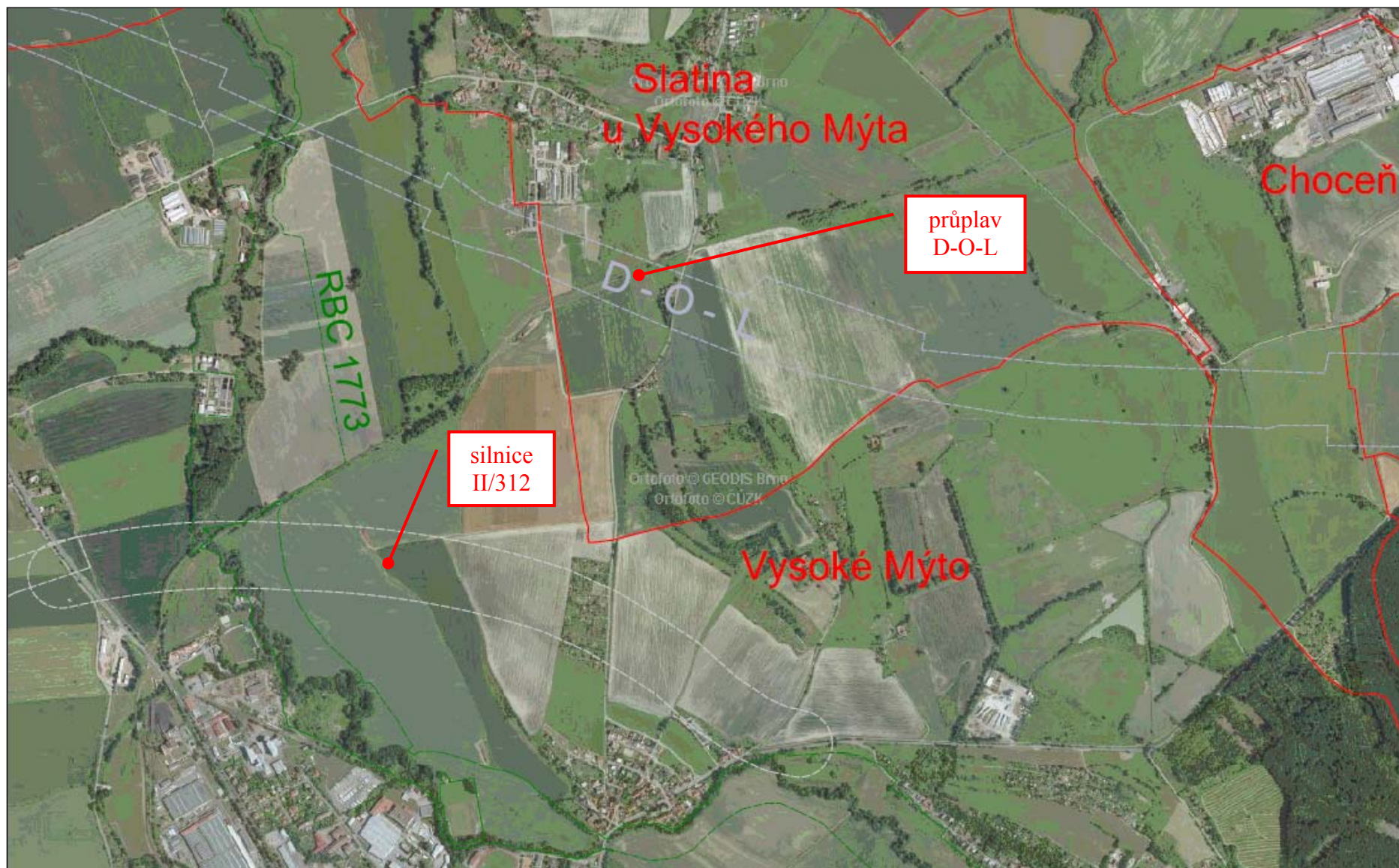
Ve vysokém Mýtě, dne 15. 11. 2012

Zpracovali: Ing. Milan Zeman, Marcela Kubešová, Ing. Lucie Škopková

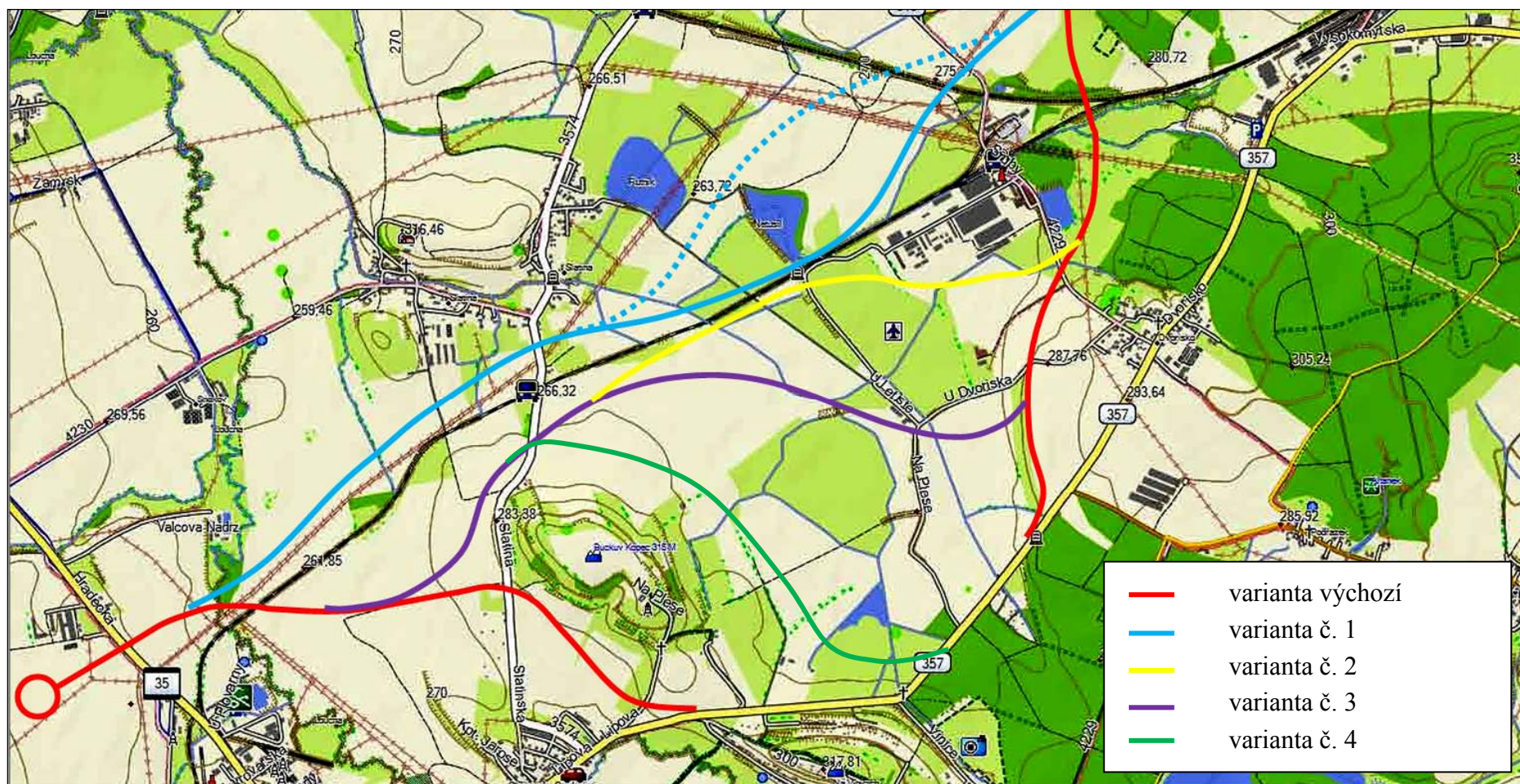
PŘÍLOHY:

1. Průběh průplavu D-O-L a silnice II/312 severně od města Vysokého Mýta
zdroj: ÚAP,
2. Pracovní varianty změny trasy silnice II/312
3. Návrh změny trasy silnice II/312,
4. Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35 v celé délce po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síti,
5. Záznam z jednání o „Napojení Chocně na R35 a západního napojení Vysokého Mýta na R35“,
6. Nařízení obce Slatina č. 1/2006 o stavební uzávěře,
7. Záznam ze služební cesty, ze dne 23. 8. 2012 – TRANSCONZULTA s.ro.,
8. Záznam ze služební cesty, ze dne 1. 11. 2012 – Ministerstvo dopravy ČR,
9. Stanovisko k jednání se zástupci strategického plánování města Vysoké Mýto – MDO,
10. Záznam hlavní části e-mailové korespondence s ředitelem projekční firmy VODNÍ CESTY, a.s., Ing. Janem Kareisem, Ph.D.,
11. Záznam ze služební cesty, ze dne 13. 11. 2012 – Pardubický kraj, ODSHI, OŽPZ, OSRKEF,

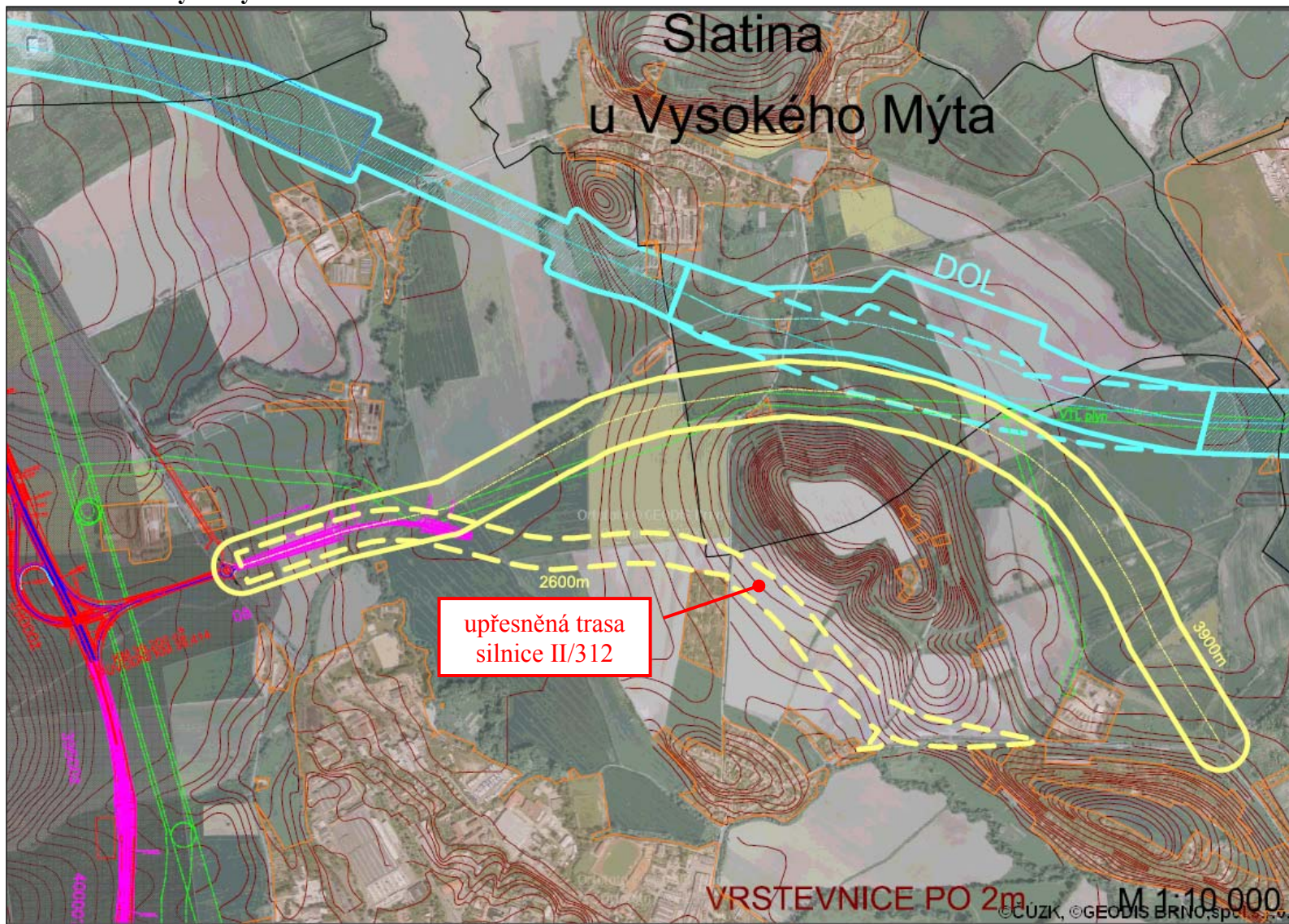
Příloha č. 1 - Průběh průplavu D-O-L a silnice II/312 severně od města Vysokého Mýta – zdroj: ÚAP



Příloha č. 2 - Pracovní varianty změny trasy silnice II/312



Příloha č. 3 - Návrh změny trasy silnice II/312



**Příloha č. 4 - Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35
v celé délce po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síti**

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 12. dubna 2006 č. 421

ke Zprávě o zajištění přípravy a realizace rychlostní silnice R35
na území Pardubického kraje

V l á d a

I. b e r e n a v ě d o m í Zprávu o zajištění přípravy a realizace rychlostní
silnice R35 na území Pardubického kraje, obsaženou v části II materiálu č.j. 530/06;

II. s c h v a l u j e Memorandum o spolupráci při přípravě a realizaci
rychlostní silnice R35 v celé délce trasy po území Pardubického kraje a souvisejících
investic na silniční síti, obsažené v části IV v příloze č. 1 materiálu č.j. 530/06;

III. u k l á d á

1. místopředsedovi vlády a ministru dopravy ve spolupráci s 1. místopřed-
sedou vlády a ministrem financí po schválení Územního plánu velkého územního
celku Pardubického kraje zpracovat dokumentaci programu pro výstavbu rychlostní
silnice R35, včetně souvisejících investic,

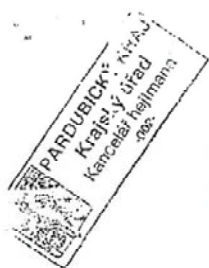
2. místopředsedovi vlády a ministru dopravy čtvrtletně informovat vládu
o stavu přípravy a realizace rychlostní silnice R35 na území Pardubického kraje.

Provedou:

místopředseda vlády a
ministr dopravy,
1. místopředseda vlády a
ministr financí

Předseda vlády

Ing. Jiří P a r o u b e k , v. r.



**MINISTERSTVO
DOPRAVY**



**PARDUBICKÝ
KRAJ**

MEMORANDUM

o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35
v celé délce trasy po území Pardubického kraje a souvisejících
investic na silniční síti

Zúčastněné strany

Česká republika – Ministerstvo dopravy,
zastoupené místopředsedou vlády a ministrem dopravy Ing. Milanem Šimonovským
se sídlem nábr. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1

a

Pardubický kraj,
zastoupený hejtmánem Ing. Michalem Rabasem
se sídlem Komenského nám. 125, 532 11 Pardubice

v zájmu naplnění potřeb Dopravní politiky ČR, v zájmu řešení dopravní situace
v Pardubickém kraji i v zájmu neodkladného operativního řešení druhého páteřního tahu ČR
ve směru západ – východ

deklarují tímto prohlášením

**společný zájem na spolupráci, jejímž cílem je významné urychlení přípravy i realizace
rychlostní silnice R35 v celé délce trasy po území Pardubického kraje.**

Spolupráce Ministerstva dopravy ČR a Pardubického kraje je součástí probíhajícího procesu
pořízení Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje a navazuje na řadu
zcela konkrétních jednání, započatých v závěru roku 2004, kdy byla ze strany Ministerstva
dopravy poprvé vyslovena změna jejich stanoviska k vedení koridoru R35 územím
Pardubického kraje ve prospěch jižní varianty.

Vybudování rychlostní silnice R35 má zásadní význam nejen pro řešení dopravní situace
v Pardubickém kraji, ale především umožní vytvoření druhého páteřního tahu ČR ve směru
západ – východ. Jako spojnice mezi dálnicemi D11 a D47 vytvoří R35 paralelní propojení
Čech s Moravou k trase D1. Tímto spojením Čech a Moravy budou vytvořeny podmínky pro
řešení kritické dopravní situace na dálnici D1. V rámci Pardubického kraje by pak urychlení
přípravy i realizace stavby mělo pomoci k rozvoji kraje a posílení jeho regionálních vazeb.

Ministerstvo dopravy v současné době považuje urychlení přípravy a realizaci výstavby
rychlostní silnice R35 za prioritní projekt rozvoje dopravní infrastruktury v ČR. Pro splnění
cíle je připraveno garantovat mimořádný přístup i finanční prostředky na výstavbu. Priorita
úkolů je obsažena i v novém dokumentu „Politika územního rozvoje České republiky“.

Pardubický kraj v souladu s vlastními schválenými rozvojovými dokumenty usiluje o kvalitní
dopravní napojení na síť dálnic a rychlostních komunikací. Považuje to za nutnou podmínku
k realizaci svých rozvojových záměrů i za podmínku dostupnosti svého území ve vazbě na
evropskou dálniční síť.

K naplnění uvedeného záměru vyvinou zúčastněné strany potřebné aktivity vedoucí
k překonání technických, finančních, právních i organizačních problémů. Tyto aktivity
spočívají zejména v realizaci následujících kroků:

1. Rozhodování zásadních otázek a kontrola celého procesu budou stálou náplní již ustaveného vládního Řídícího a koordinačního výboru pro výstavbu rychlostní silnice R35 a související pracovní skupiny.
2. Předmětem Memoranda je příprava a realizace celé trasy R35 na území Pardubického kraje: Sedlice – Opatovice n. Labem – Vysoké Mýto – Staré Město – Mohelnice. Hlavní prioritou spolupráce je termín zprovoznění celé trasy.
3. Pro přípravu úseku Vysoké Mýto – Staré Město je nutnou podmínkou existence platného Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje (dále ÚP VÚC Pk). Schválení ÚP VÚC Pk je výhradní kompetencí Pardubického kraje. Ministerstvo dopravy považuje za nezbytné, aby koridor R35 byl schválen v takzvané jižní variantě (směrová osa stávající I/35).
4. V souladu se svým stanoviskem k návrhu ÚP VÚC Pk ve věci vedení trasy rychlostní silnice R35, se Ministerstvo dopravy ČR zavazuje k podpoře a následnému provedení investičních akcí dopravního napojení části území okresu Ústí nad Orlicí (silnice I/11 a I/14) na R35. Jedná se především o přeložku silnice I/43 Opatov – obchvat, vybudování přivaděče spojujícího souměstí Ústí n. Orlicí a Českou Třebovou s MÚK Litomyšl – západ jako silnicí I. nebo II. třídy. Dále se jedná o modernizaci silnic II/315 a II/312 v trase MÚK Zámorsk – Choceň – České Libchavy a Žamberk a jejich následné přeřazení na silnice I. třídy jako spojnice I/11, I/14 a R35. Vyjmenované investice budou součástí programové dokumentace k financování rychlostní silnice R35 v úseku Opatovice nad Labem – Mohelnice včetně harmonogramu výstavby.
5. Ministerstvo dopravy bude nadále podporovat i další související investice na silniční síti Pardubického kraje, a to především přeložky a obchvaty měst na silnici I/14 – Ústí nad Orlicí a České Třebové. Dále přeložku a obchvat Třebovic s napojením na I/43 včetně modernizace navazujícího úseku I/43 do Lanškrouna a východní přeložku I/43 v úseku Hradec nad Svitavou – Svitavy – MÚK Opatovec.
6. Ministerstvo dopravy zajistí zpracování dokumentu „Postup realizace R35 a souvisejících staveb na území Pardubického kraje“, který bude v dostatečné podrobnosti řešit technické podklady, harmonogram postupné realizace, alokaci finančních prostředků a požadavky na koordinaci celého procesu. Dokument bude základním podkladem pro činnost Řídícího a koordinačního výboru a jeho pracovní skupiny.
7. Pravidelná jednání Řídícího a koordinačního výboru budou svolávána Ministerstvem dopravy minimálně 2 x ročně. Jednání pracovní skupiny budou svolávána dle potřeby.

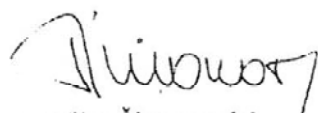
Na základě tohoto Memoranda mohou být uzavírány mezi Ministerstvem dopravy ČR a Pardubickým krajem další dílčí dohody, zabývající se řešením konkrétních témat, souvisejících s realizací uvedeného společného zájmu, deklarovaného Memorandem.

Toto Memorandum je vyhotoveno ve čtyřech exemplářích, po dvou vyhotoveních pro každou ze zúčastněných stran.

Schváleno usnesením vlády České republiky
č. 421 ze dne 12. dubna 2006

Schváleno usnesením Zastupitelstva
Pardubického kraje
Z/142/06 ze dne 20. dubna 2006

V Pardubicích dne ...4.5.2006.....


Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy


Ing. Michal Rabas
hejtman Pardubického kraje

Příloha č. 5 – Záznam z projednání studie „Napojení Chocně na R35 a západní napojení Vysokého Mýta na R35“

<i>záznam z jednání - akce:</i> Studie "Napojení Chocně na R35 a záp. napojení V. Mýta na R35" jako podklad pro ZÚR Pardubického kraje	<i>datum:</i> 03.03.2008	<i>místo:</i> Vysoké Mýto, městský úřad	
<i>přítomni:</i> <i>Za KrÚ Pk:</i> Ing. Kalivoda (ved. OSRK), Ing. Loumanová , Ing. Štveráková <i>Za město Vysoké Mýto:</i> Ing. Krejza (starosta), Ing. Jiraský (místostarosta), Ing. Eliáš (vedoucí odboru ÚP a RR), pí. Kubešová (odbor ÚP a RR) <i>Za město Chocně:</i> Ing. Kučera (starosta), p. Čulík (člen rady) <i>Za projektanty:</i> Ing. Smíšek (zpracovatel dopr. části ÚP Chocně, zpracovatel ZÚR a vlastní studie), Ing. arch. Körner (AURS, spol. s r. o., zpracovatel ZÚR a vlastní studie), Ing. Ježek (AURUM, spol. s r. o., zpracovatel dopravní části ÚP Vysoké Mýto)			

Důvodem jednání byla **stabilizace přivaděče k trase budoucí R35 v prostoru měst Chocně a Vysoké Mýto.**

Jednání **zahájil Ing. Kalivoda**, vedoucí OSRK Pardubického kraje. **Ing. Loumanová vysvětlila souvislosti** zpracovávaných Zásad územního rozvoje a prací ŘSD ČR.

Následně projektanti **Ing. Smíšek a Ing. arch. Körner** komentovali dosavadní zpracované (dopravně inženýrské) studie, možnosti jejich využití a přístup k řešení v úrovni ZÚR.

Dosavadní studie v podstatě postrádaly vazby na obsluhu území, zejména v oblasti územních plánů dotčených měst a obcí. Jen v minimálním rozsahu se zabývaly důsledky na přírodní hodnoty území.

Studie zpracovávané v rámci zpřesnění koridoru pro ZÚR naopak důsledně vychází z územních plánů obou měst a ze skutečnosti, že obě města generují nejvýznamnější intenzity vazeb k budoucí R35 i velmi významné vzájemné přepravní vztahy.

Z této filozofie vychází navrhované řešení, které z části využívá stávající silnici II/357. Dále využívá prověřované trasy ÚP Chocně (od severního obchvatu po Hemže, s napojením do trasy II/312 směr Č. Libchavy).

Z ÚP Vysoké Mýto je částečně využívána navrhovaná přeložka II/357 severně Lipové.

"Přivaděč" je napojen na trasu R35 na severozápadním okraji Vysokého Mýta jižně zemědělského areálu v prostoru U Smrčku. V křížení se stávající silnicí I/35 je navržena okružní křižovatka, která umožňuje napojení Vysokého Mýta od severozápadu. "Přivaděč" pokračuje severním obchvatem V. Mýta (s možným napojením města stávající, resp. v územním plánu navrhovanou komunikací).

V úseku cca 2 km využívá stávající trasy II/357. Před lokalitou Dvořisko je navržen severozápadním obchvat (mezi lesem a průmyslovým areálem). Trasa dále mimoúrovňově křížuje železniční tratě v místě, kde se rozdělují. V křížení se stávající silnicí II/315 umožňuje napojení od nádraží Chocně (a jižní části města).

V navazujícím úseku již plně využívá trasy stabilizované v ÚP města s krátkým tunelem v prostoru Homole a následným přemostěním železniční tratě a řeky Tichá Orlice.

Cílem navrženého řešení je maximální využití nové trasy pro napojení obou měst v několika bodech a přitažení MÚK V. Mýto (sever) k městu, maximální vyloučení tranzitní dopravy, směřující od jihovýchodu do Chocně ze zastavěného území V. Mýta.

Cílem je minimalizace potřeby nových komunikací a naopak maximální využívání nově navrhované silniční infrastruktury. Dalším cílem je možnost regulace nežádoucí tranzitní dopravy v obou městech krátkým napojením podstatné části aktivit na novou silnici.

Celková délka trasy od napojení na R35 až za navázání na stávající trasu silnice II/312 za obcí Hemže je cca 13 km. V celém průběhu nejsou potřebné rozsáhlejší nové úseky pro napojení stávající silniční a uliční sítě. Celé vedení navrhované přeložky je situováno výhradně na správním území města Chocně a Vysokého Mýta.

Po rozsáhlé diskusi byla přijata doporučení dopracovat studii (se zapracováním dílčích připomínek) jak pro ZÚR Pardubického kraje, tak pro dopravně inženýrskou dokumentaci, pořizovanou ŘSD v rámci projektové přípravy staveb.

zapsal Milan Körner

Příloha č. 6 – Nařízení obce Slatina č. 1/2006 o stavební uzávěře

Nařízení obce Slatina č.1/2006 o stavební uzávěře

Zastupitelstvo obce Slatina vydává podle §33 odst. 3 zákona č.50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších právních předpisů a podle § 11 odst. 1 a 102 odst. 2 písm.d) zákona č. 128/2000Sb., o obcích ve znění pozdějších platných předpisů , toto nařízení:

Článek 1

Úvodní ustanovení

1. Nařízení stanoví rozsah stavební uzávěry v katastrálním území obce Slatina.
2. Účelem stavební uzávěry je ochrana území před umisťováním a realizací staveb výrazně narušujících krajinný ráz, poškozující přírodní a estetické hodnoty území, zdraví obyvatel a rekreační potenciál a vytváření podmínek pro trvale udržitelný rozvoj území.
3. Nařízení je v souladu se schváleným územním plánem velkého územního celku Pardubického kraje.

Článek 2

Vymezení území

Stavební uzávěra se vyhláší pro celé území obce Slatina, k.ú. Slatina u Vysokého Mýta.

Článek 3

Rozsah zákazu nebo omezení stavební činnosti

1. Ve výše vymezeném území se zakazuje umisťování liniových staveb dopravní infrastruktury s výjimkou místních a účelových komunikací.
2. Stavební uzávěrou není zakázáno ani omezeno provádění udržovacích prací.

Článek 4

Závěrečná ustanovení

1. Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 31. 12. 2006
2. Platnost nařízení nelze předem časově omezit, stavební uzávěra se vyhláší na dobu neurčitou.

Anna Horáková


starosta



Pavel Dostál


místostarosta

Vyvěšeno: 15. 12. 2006
Sejmuto 31.12.2006

Příloha č. 7 – Záznam ze služební cesty, ze dne 23. 8. 2012, TRANSKONZULTA s.r.o.

ZÁZNAM ZE SLUŽEBNÍ CESTY

Datum a čas konání služební cesty: 23. 8. 2012
Místo konání služební cesty: Hradec Králové
Účel služební cesty: jednání s Ing. Jiřím Shejbalem (tel: 495 533 1058, mobil: 607 615 115, e-mail: shejbal@transconsult.cz) z firmy Transkonzulta s.r.o. o změně trasy silnice II/312

Záznam průběhu služební cesty

Předmětem služební cesty byla konzultace možností změny trasy silnice II/312 v rámci správního území města Vysokého Mýta se zpracovatelem technické studie **R35 – PŘIVADĚČ II/312 Z CHOČNĚ**. Z diskuse vyplynuly 4 další možné varianty trasy s jednou podvariantou (viz přiložená mapka). Jednotlivé varianty mají následující plusy a mínusy.

Varinata 1. Plusy nízké investiční náklady (nejkratší trasa, odpadnou 2 mostní objekty),
nejmenší prostorové omezení rozvoje města Vysoké Mýto,

Mínusy předpokládaný velký odpor obce Slatina,
nevýhodné z pohledu státu – dle předpisů je součástí stavby rychlostí silnice budování sjezdů a přivaděčů do délky 7 km, tomuto předpisu nejvíce odpovídá původní varianta, stát vybuduje pouze část od kruhové křižovatky k napojení na stávající silnici II/357 (před obalovnou) a zbytek nechá, v případě silnice II. třídy, na kraji, dle mého odhadu nehrozí minimálně v příštích padesáti letech, že by se obchvat Chočně budoval (předpokládaná hustota provozu cca 2 000 vozidel za 24 h a přitom velmi vysoké investiční náklady),

Varinata 2. Plusy malé prostorové omezení rozvoje města Vysokého Mýta,

Mínusy vysoké investiční náklady – z pohledu dopravní obsluhy území nenabízí více než varianta č. 1 a přitom vyžaduje navíc 2 mostní objekty,

Varinata 3. Plusy malé prostorové omezení rozvoje města Vysoké Mýto,

Mínusy trasa prochází z velké části volným nezastavěným prostorem, což snižuje schopnost efektivní dopravní obsluhy sídel prostřednictvím budované komunikace a způsobuje neúměrné narušení neurbanizované krajiny,

Varinata 4. Plusy investičně nejlevnější varianta pro stát (spolu s původní variantou),
relativně dobrá úroveň dopravní obsluhy severní části města,
Mínusy relativně největší prostorové omezení rozvoje města.

Závěry:

Jako reálné se jeví varianty č 1 a 4, s tím, že v případě varianty č. 1 se dá očekávat velký odpor ze strany obyvatel obce Slatina a velmi nesnadné až nemožné úspěšné projednání návrhu změny. Varianta č. 4 sice nezvětšuje tolik prostor pro budoucí rozvoj města, ale dá se očekávat, že její projednání by nemělo přinést velké problémy.

Doporučuji další jednání vedení města a zúčastněných útvarů úřadu (ODO, OI, ÚT, OŽP, OSÚ), kde by se dohodly další kroky.

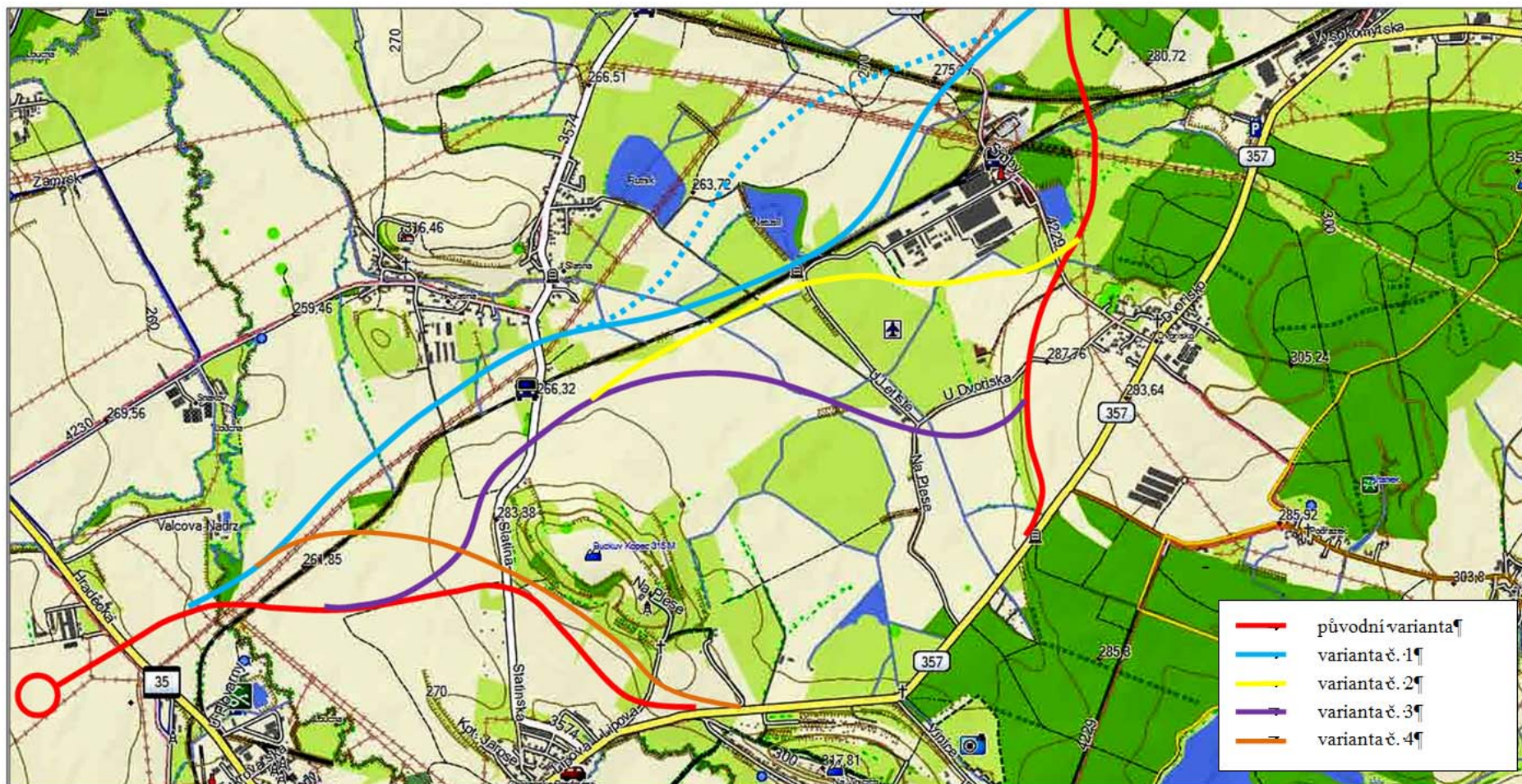
Ve Vysokém Mýtě, dne 24. 8. 2012



Ing. Milan Zeman
referent strategického plánování

Přílohy: 1. Varianty trasy silnice II/312

Varianty trasy silnice II/312



Ve Vysokém Mýtě, dne 24. 8. 2012

Zpracoval: Ing. Milan Zeman

Příloha č. 8 – Záznam ze služební cesty, ze dne 1. 11. 2012, MDO

ZÁZNAM ZE SLUŽEBNÍ CESTY

Datum a čas konání služební cesty: 1. 11. 2012, 6¹⁵ – 12⁰⁰
Místo konání služební cesty: Praha, Ministerstvo dopravy ČR
Účel služební cesty: projednání možností změny trasy silnice č. III/312

Záznam průběhu služební cesty

Na MDO ČR bylo jednáno s ministerským radou Ing. Milanem Valentou z odboru infrastruktury a územního plánu, který má na starosti vodní cesty a s jeho spolupracovníky, kteří mají na starosti územní plánování a vyhodnocování vlivu staveb na životní prostředí. Předmětem jednání byly podmínky, za kterých by bylo možné vést trasu silnice č. II/312 severozápadně od Bučkova kopce. Z jednání vyplynuly následující skutečnosti:

křížení tras silnice č. III/312 a průplavu Dunaj-Odra-Labe (DOL) není přípustné,

projednávání změny trasy koridoru DOL je možné za podmínky, že město předloží, na své náklady, návrh, který bude splňovat následující podmínky:

technicky proveditelná trasa zpracovaná projekčně v rozsahu, ve kterém je zpracován celý průplav,

technické řešení nesmí obsahovat prvky s vysokými finančními náklady (bourání objektů apod.),

nerozporuplné projednání navrhované trasy s dotčenými obcemi,

souhlasné stanovisko příslušných orgánů životního prostředí,

zpracovatelem dokumentace DOL je společnost Vodní cesty a.s.,

současná ochrana koridoru DOL je platná do roku 2013, poté bude vláda rozhodovat o dalším způsobu ochrany daného koridoru, vzhledem ke skutečnosti, že DOL je součástí mezinárodní smlouvy, tak se nedá předpokládat, že se po roce 2013 něco výrazného ve způsobu ochrany DOL změní,

schválení EIA na R-35 v úseku Opatovice Staré město u Moravské Třebové se očekává každým dnem.

Ve Vysokém Mýtě, dne 2. 11. 2012


Ing. Milan Zeman
referent strategického plánování

Příloha č. 9 – Stanovisko MDO



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Městský úřad Vysoké Mýto
Bedřicha Smetany 92
Vysoké Mýto
566 32

Váš dopis značky / ze dne /	Naše značka 37/2012-910-IVD/1	Vyřizuje / linka Valenta Milan, Ing. / 225131368	Praha 8.11.2012
--------------------------------	----------------------------------	---	--------------------

Věc: Stanovisko k jednání se zástupci strategického plánování města Vysoké Mýto

Na základě jednání ze dne 1. 11. 2012 se zástupci strategického plánování města Vysoké Mýto si dovoluujeme sdělit stanovisko Odboru infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy k prověření možnosti změny trasy plánovaného průplavního koridoru Dunaj-Odra-Labe (dále jen DOL). Zástupci města na jednání zjišťovali možnosti změny trasy koridoru v lokalitě Vysokého Mýta, Bůčkův kopec a obce Slatina. Na jednání bylo zástupcům města sděleno následující.

Průplavní koridor DOL je územně chráněn na základě Usnesení vlády České republiky ze dne 24. května 2010 č. 368, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení DOL. O dalších záměrech České republiky v rámci zmíněného koridoru DOL bude rozhodnuto na základě Usnesení vlády České republiky ze dne 19. ledna 2011 č. 49, k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe. V současné době se zpracovává Analytická studie potřebnosti vodního koridoru DOL, která bude následně předložena vládě České republiky, jakožto podklad pro další rozhodnutí o přípravě koridoru DOL. Dalším podkladem pro rozhodnutí vlády České republiky bude Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), kde je trasa průplavního koridoru DOL uvedena pod označením E20, jako labská větev, resp. E30, jako oderská větev. Česká republika je signatářem této mezinárodní dohody, tudíž se zavázala k rozvoji vodních cest ve stanoveném rozsahu a technických parametrech.

Pokud by město Vysoké Mýto uvažovalo o iniciaci změny trasy průplavního koridoru DOL je nezbytné pro další jednání se zástupci věcně příslušného odboru Ministerstva dopravy mít vypracovány na náklady města Vysoké Mýto podkladové projekční dokumentace, které budou řešit možné varianty změny trasy, a to s ohledem na dotčené území a ostatní plánovanou či vybudovanou dopravní a technickou infrastrukturu.

Vzhledem k tomu, že nynější trasa koridoru DOL je vedena v těsném sousedství lokalit rybníků Rutník, Netušil, obcí Slatina a Dvořisko a lokality letiště Choceň, je dalším nezbytným požadavkem, aby zpracované projekční dokumentace byly projednány jak se zástupci dotčených obcí, tak s představiteli environmentálního dozoru v dotčeném území, i se všemi dotčenými orgány a byl získán souhlas s možnými variantami změny trasy koridoru. Dalším nezbytným krokem v projednávání dokumentace je získání souhlasu věcně příslušného odboru Ministerstva dopravy a vzhledem k tomu, že podle našeho mínění by se muselo jednat o dosti zásadní změnu trasy

37/2012-910-IVD/1

koridoru DOL, musela by být nová trasa také se souhlasem Ministerstva dopravy zanesena do všech stupňů územně plánovacích dokumentací.

Na základě předpokladu, že se by se s největší pravděpodobností jednalo o dosti složité technické řešení změny trasy průplavního koridoru DOL, musí být nedílnou součástí vypracované projekční dokumentace také rozpočtový odhad celkových nákladů jednotlivých variant řešení oproti stávající variantě, tak aby bylo možné posoudit ekonomickou efektivnost uvažované změny.

S pozdravem

Ing. Josef Kubovský
ředitel
Odbor infrastruktury a územního plánu

Příloha č. 10 – Záznam z hlavní části e-mailové korespondence s f-mou Vodní cesty a.s.

**Záznam hlavní části e-mailové korespondence s ředitelem projekční firmy
VODNÍ CESTY, a.s., Ing. Janem Kareisem, Ph.D.,**

Dne 2.11.2012 9:08, Marcela Kubešová napsal(a):

Přeji pěkný den,

vedení města by chtělo, aby trasa koridoru přivaděče z Chocně do Vysokého Mýta šla za Bůčkovým kopcem, tedy po k.ú. Slatina. Pro silnici II. tř. je v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje stanovena šířka koridoru 180m a tady jsme ve vymezené rezervě D-O-L. Náš dotaz zní, zda je možná jiná trasa D-O-L tak, aby se přivaděč vešel a jaké by byly náklady na projekt.

S pozdravem

Marcela Kubešová
Městský úřad Vysoké Mýto
Odbor stavební úřad
Oddělení územního plánování
B.Smetany 92
Vysoké Mýto - Město
566 32 Vysoké Mýto
Te.: 465 466 169
Fax: 466 466 110
e-mail: marcela.kubesova@vysoke-myto.cz

From: Jan Kareis [<mailto:kareis@vodnicesty.cz>]
Sent: Tuesday, November 06, 2012 4:40 PM
To: Marcela Kubešová
Subject: Re: Trasa D-O-L Vysoké Mýto
Importance: High

Vážená paní Kubešová,

rád bych Vám pomohl, ale: mezi severní patou Bučkova kopce a záborem průplavu je nejmenší vzdálenost 115 m minus ochranný pás průplavu 20 m; potřebujete tedy posunout průplav o 85 m (!!!) severně; trasa vodního koridoru D-O-L je trasována velmi přesně s minimálním ochranným pásmem, ne jako R35 nebo ona silnice II. třídy; severně od průplavu jsou již intravilány Slatiny a Dvořiska a omezujícím je jistě i ochranné pásmo železnice; v tomto krátkém úseku na sebe navazují objekty tunel, most, obratiště a překladiště, plavební komory s rejdami....

Obávám se tedy, že je nemožné vaše požadavky splnit. Tudiž bych Vám nerad sliboval něco, co se ukáže nereálným a nesplnitelným.

Nejjednodušší by bylo vyprojektovat přeložku silnice II/312 severně od Bučkova kopce co nejpřesněji bez spoléhání na ochranný pás 180 m široký.

Pokud trváte na posunu průplavu (a my se pokusíme držet hesla, že "všechno jde, když se chce") navrhují následující postup:

Vaše objednávka by byla členěna na 2 etapy:

1. etapa - studie možností změny trasy průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v úseku Zámorsk - Dvořísko nebo až Zálší;
cena 28.000 Kč bez DPH;
termín: do 20. 12. 2012;
2. etapa - změna projektu trasy průplavu D-O-L (podklady pro změnu územního plánu);
cena 49.000 Kč bez DPH;
termín: do 31. 1. 2013;

Pokud by nebylo zbylí, ukončili bychom práce 1. etapou.

Snažili bychom se termíny zkrátit a součástí prací by bylo i projednání na Ministerstvu dopravy.

Doufám, že je vidět má snaha Vám vyhovět i přes veliké technické obtíže a okrajové podmínky, které Vaše zadání má.

S pozdravem
Jan Kareis
ředitel
VODNÍ CESTY, a.s.

Příloha č. 11 – Záznam ze služební cesty, ze dne 13. 11. 2012, Pk

ZÁZNAM ZE SLUŽEBNÍ CESTY

Datum a čas konání služební cesty: 13. 11. 2012, 7⁴⁵ - 14⁰⁰
Místo konání služební cesty: Pardubice
Účel služební cesty: jednání na Krajském úřadě Pardubického kraje

Záznam průběhu služební cesty

Předmětem služební cesty bylo projednání podmínek, za kterých by bylo možné připravit trasu silnice č. II/312 v okolí města Vysokého Mýta, procházející severozápadně od Bučkova kopce, s napojením na stávající silnici č. II/357. Problematika byla projednávána na odboru dopravy, silničního hospodářství a investic (ODSHI), odboru životního prostředí a zemědělství (OŽPZ) a odboru strategického rozvoje kraje a evropských fondů (OSRKEF). Z jednání s jednotlivými pracovníky krajského úřadu vyplynuly následující skutečnosti a jejich názory:

Ing. Ladislav Umbraun – vedoucí ODSHI:

- z pohledu dopravní obsluhy není proti navrhované variantě žádných námitek (posuzováno bez ohledu na vedení nově navržené silnice č. II/312 okolo Chocně),
- z pohledu investora (Pardubický kraj) bude stanovisko závislé od ekonomického porovnání obou variant, velmi hrubým odhadem lze očekávat, že navrhovaná varianta bude investičně o 30 % dražší,
- obě varianty, stávající i navrhovaná, nejsou realizovatelné pouze z prostředků Pardubického kraje, bude třeba výrazné zapojení externích zdrojů, prostředků evropských fondů, nebo prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury ČR, v této chvíli se nedá odhadnout reálnost získání těchto prostředků ani pro jednu variantu.

RNDr. Milan Boukal – OŽPZ, oddělení ochrany přírody:

- z pohledu ochrany zemědělského půdního fondu je příslušným k vyjádření MŽP ČR (očekávané zábory nad 10 ha), vzhledem ke skutečnosti, že současná varianta zasahuje pozemky s bonitou č. 2 a 3 a navrhovaná varianta zasahuje pouze pozemky s bonitou č. 3, lze očekávat, že by se souhlasem neměl být problém,
- z pohledu ochrany přírody a krajiny je příslušný úřad ORP, z pohledu OŽPZ není v trase navrhované varianty žádný problém, pouze je třeba se vyhnout přírodní rezervaci ležící jižně od křižovatky silnice č. II/357 a silnice na Podrážek a Nořín (není problém).

Ing. Zdena Loumanová – OSRKEF, vedoucí oddělení územního plánování,

Ing. Iva Štveráková - OSRKEF, oddělení územního plánování:

- ve stále platném „Memorandu o spolupráci při přípravě a realizaci rychlostní silnice R35 v celé délce trasy po území Pardubického kraje a souvisejících investic na silniční síti“, podepsaném dne 4. 5. 2006 hejtmanem Ing. Michalem Rabasem a místopředsedou vlády a ministrem dopravy Ing. Milanem Šimonovským, je závazek Ministerstva dopravy ČR k provedení dopravního napojení části území okresu Ústí nad Orlicí (silnice I/14 a I/11) na R35, mimo jiné i modernizací silnic II/315 a II/312

v trase MÚK Zámorsk – Choceň – České Libchavy – Žamberk a jejich následné přecházení na silnice I. třídy jako spojnice silnic I/11 a I/14 a R35,

- v rámci jednání o studii „Nápojení Chocně na R35 a západního nápojení Vysokého Mýta na R35“, které se konalo dne 3. 3. 2008 na MÚ Vysoké Mýto, bylo dohodnuto posunutí MÚK od Zámorsku do prostoru severně od Vysokého Mýta a potvrzeno dopracování studie v souladu se závazkem z Memoranda,
- následně, zejména v důsledku záporného stanoviska města Vysokého Mýta k trasování silnice II/312 severně od města (před Bučkovým kopcem), ustoupilo MDO a potažmo ŘSD od výše uvedeného závazku z Memoranda a v současné době připravuje územně a projekčně ŘSD nápojení R35 na stávající silniční síť severně od Vysokého Mýta pouze krátkým (cca 100 m) sjezdem na stávající silnici I/35,
- podmínkou návrhu na změnu trasy silnice II/312 v okolí města Vysokého Mýta a jeho úspěšného projednání je návaznost navrhované změny na celkové dopravní řešení, zejména ve vztahu k dopravní obsluze obou měst, Vysokého Mýta a Chocně, nelze pouze řešit potřeby obchvatu města Vysokého Mýta,
- předpoklad realizace „severního obchvatu města Vysokého Mýta“, jako 1. etapy modernizace nápojení severní části okresu Ústí nad Orlicí, jako investice Pardubického kraje, s intenzitou dopravy 3 – 4 tis. vozidel za 24 h, především v důsledku stavebně technického stavu silnic v majetku kraje, leží v přelice daleké budoucnosti,
- město Vysoké Mýto by mělo přehodnotit své stanovisko ke stávající trase silnice II/312 v prostoru severně od města a snažit se dosáhnout vybudování úseku od kruhové křižovatky na silnici I/35 po nápojení na stávající silnici II/357 (u obalovny) jako související investice v rámci výstavby silnice R35.

Ve Vysokém Mýtě, dne 13. 11. 2012



Ing. Milan Zeman
referent strategického plánování