

Záznam z jednání se zástupci dotčených měst a obcí

Název akce:	I/61 Kladno - Buštěhrad (D7), přeložka; technickoekonomická studie
Místo:	MÚ Buštěhrad
Datum:	13.7.2020
Přítomní:	Dle prezenční listiny

Předmětem jednání bylo představení 3 základních variant přeložení respektive úpravy silnice I/61 zástupcům dotčených měst a obcí.

Popis řešení variant silnice I/61:

Varianta 1:

Jedná se o variantu vedení přeložky severním obchvatem města Buštěhrad s důrazem na maximální vzdálenost od města Buštěhrad, minimální dotčení stávajících sídel v chatové oblasti a s maximálním přiblížením k průmyslovému areálu. Trasa je řešena od stávající OK u Borovin a je ukončena na D7 (exit 9 - Bouchalka).

Trasa je ve směru od Kladna výškově vedena prvních 300 m v trase stávající I/61, poté se odklání směrem k průmyslovému areálu, kde překonává údolí Buštěhradského potoka v cca 6 m vysokém násypu. Od km 1,100 je trasa vedena v zářezu hloubky až 7 m a zpátky na terén se dostává až v km 3,000 odkud je po terénu vedena až k napojení na MÚK Bouchalka. Pro napojení přílehlého průmyslového areálu a města Buštěhrad byla navržena prostorově úsporná kosodélná mimoúrovňová křižovatka s nadjezdem přes trasu vedenou v cca 7 m hlubokém zářezu. Nadjezd přes přeložku umožní snadnou bezkolizní průchodnost území.

Mezi křižovatkami se silnicí III/00714 od Lidic (ul. Tokajická) a ulicí Josefa Stříbrného (silnice napojující obec Lidice na silnici I/61) bylo z důvodu snížení atraktivity na trase stávající I/61 a přirozeného převedení hlavních intenzit na nově budovaný obchvat navrženo přerušení komunikace. Zároveň byla navržena nová komunikace, která bude nahrazovat stávající přímé spojení Buštěhradu a Kladna a zajistí také obslužnost města Buštěhrad autobusovými linkami ve směru na Kladno nebo na Prahu. Tato komunikace bude vycházet z opuštěné silnice I/61 západně od Buštěhradu a bude napojena na plánovanou komunikaci spojující obec Hřebeč s plánovanou silnicí I/61, která je řešena v související investici ŘSD ČR (stavba „I/61 Kladno, obchvat“ vyprojektovaná společností Novák & Partner (dnes po fúzi Valbek s.r.o.)). Tato komunikace bude uvažována jako budoucí krajská silnice v odpovídajícím šířkovém uspořádání.

Klady:

- Maximální oddálení od zastavěného území (hluk, emise, estetika)
- Přesun veškeré tranzitní osobní i nákladní dopravy ze stávající I/61 na obchvat, maximální zklidnění stávající komunikace vlivem jejího přerušení
- Minimální zdržení na trase Kladno – Exit D7
- Trasa vedena v zářezu (hluk, estetika)
- Bezpečnost – MÚK, vzdálenost křižovatek dle ČSN 73 6102

Zápory:

- Nutnost přeložení vedení VVN v místě nové MÚK
- Trasa prochází prvkem ÚSES - lokálním biocentrem mezi průmyslovým areálem a Buštěhradem
- Delší příprava, vyžaduje změnu ZÚR + posouzení vlivu na životní prostředí (EIA)

Varianta 2:

Jedná se o variantu vedenou od okružní křižovatky Dříň vybudované v rámci související přeložky I/61 Kladno, obchvat v místě dnešního „véčka“ středem průmyslové zóny Kladno s řešením dopravní obsluhy jednotlivých subjektů v průmyslové zóně v souladu s ČSN, napojenou východně za průmyslovým areálem na situačně shodné řešení s variantou 1.

Byla podrobně prozkoumána vlastnická struktura průmyslových areálů včetně průzkumu jednotlivých napojení areálů. Uspořádání vjezdů vyvolává nutnost navrhnout novou komunikaci jako intravilánovou komunikaci s návrhovou rychlostí 50 km/h.

Klady:

- Přímé napojení průmyslové zóny na D7 – (splňuje ale i Varianta 1)

Zápory:

- Velice obtížné napojení trasy do okružní křižovatky Dříň (ohrožena kapacita křižovatky)
- Vedení přes stávající vlečky = nutnost překládat vedení VVN
- Vzhledem k množství napojovaných areálů nutno navrhnout jako intravilánovou komunikaci (50 km/h), což má za důsledek zdržení na trase = neatraktivita trasy = stále bude využívána stávající trasa I/61 a odlehčilo by se pouze od dopravy z průmyslového areálu

Varianta 3:

Tato varianta uvažuje se zachováním silnice I/61 ve stávající stopě. Dochází zde pouze k lokálním úpravám za účelem odstranění vytipovaných závad.

Varianta řeší úsek mezi OK u vodojemu a stávající MÚK na dálnici D7 (exit 7).

- křižovatka se silnicí III/00716 a ulicí Hřebečskou + ČSPH
Ve stávajícím stavu se jedná o velice nepřehlednou a nebezpečnou průsečnou křižovatku navíc se zapojením čerpací stanice.
Bylo navrženo přeložení silnice III/00716 do OK u Vodojemu, zaslepení ulice Hřebečská a znemožnění příjezdu do ČSPH ze směru od Kladna. Tato opatření by umožnila realizovat protihlukovou stěnu v úseku od OK u Vodojemu až ke křižovatce s ulicí Tokajická – směr Lidice (přesný rozsah PHS by byl definován hlukovou studií v dalším stupni dokumentace).
- křižovatka se silnicí III/00714 (směr Lidice)
Bylo navrženo usměrnění stávající rozlehlé křižovatky za účelem jasného vymezení dopravních proudů. Dále bylo na silnici I/61 navrženo zřízení pruhu pro levé odbočení v rozsahu dle platné ČSN. Stávající řešení přechodu pro chodce, který umožňuje pěší spojení Buštěhrad – Lidice, by bylo zachováno s dodržením normové šířky středového ostrůvku pro zvýšení bezpečnosti chodců.
- křižovatka se silnicí III/00714 (směr Buštěhrad) a ulicí Josefa Stříbrného
Byla navržena přeložka komunikace III/00714 do místa křižovatky s ulicí Josefa Stříbrného. V tomto místě byla navržena turbo-okružní křižovatka.
- křižovatka se silnicí III/00713 (směr Makotřasy)
Na stávající průsečné křižovatce (severní větev je ovšem polní cesta se zákazem vjezdu mimo dopravní obsluhu) byla navržena turbo-okružní křižovatka. Zároveň byly dle ČSN upraveny přilehlé autobusové zastávky a zajištěn bezpečnější pohyb chodců v křižovatce.

Klady:

- Rychlost realizace záměru

Zápory:

- Varianta pouze mírně zlepšuje negativní vlivy dopravy v lokálních místech trasy.

Vyádření zástupců jednotlivých samospráv:

Město Buštěhrad:

- Starostka města Buštěhrad požaduje ve variantě 1 doplnění mostního objektu (lávky) pro pěší dopravu mezi Buštěhradem a Stehelčevsí. Projektant i investor souhlasí.
- Starostka města Buštěhrad upozornila na údajnou vzácnou rostlinu nacházející se v ÚSES.
- Starostka města Buštěhrad přislíbila projednání všech variant na zastupitelstvu nejpozději do poloviny srpna, kde bude vybrána finální preferovaná varianta za město Buštěhrad.

Město Kladno:

- Zástupci města Kladno preferují variantu 1. Necháávají ale na rozhodnutí všech ostatních dotčených samospráv.

Obec Lidice:

- Starostka obce Lidice upozornila na plánovanou obytnou zástavbu přibližující se ke stávající I/61 v úseku mezi křižovatkou se silnicí III/00716 a křižovatkou se silnicí III/00714 od Lidic (ul. Tokajická) – plochy vymezené v ÚPD.
- Starostka obce Lidice jednoznačně preferuje variantu 1.
- Varianta 3 je pro Lidice nepřijatelná s ohledem na nevyhovující stávající stav - hluk, emise a bezpečnost.

Obec Makotřasy:

- Starosta obce Makotřasy jednoznačně preferuje variantu 1 s ohledem na zklidnění dopravy v oblasti stávající I/61, bezpečnost a vyloučení negativních vlivů od stávajících vysokých intenzit.
- Starosta obce Makotřasy upozorňuje na vedení plynového vedení STL a VTL v oblasti křižovatky silnice I/61 a silnice III/00713.

Obec Hřebeč:

- Na jednání nebyl přítomný zástupce za obec Hřebeč. Projektant představí projekt zástupcům obce samostatně.

Obec Stehelčev:

- Starostka obce Stehelčev upozorňuje na hlukovou zátěž od Varianty 1, nevyhovující délky přídatných pruhů na D7 v MÚK Bouchalka a vysokou intenzitu nákladních automobilů, které využívají trasu z Kladna přes silnici II/101.
- Projektant sdělil, že hluková zátěž bude v dalším stupni dokumentace posouzena hlukovou studií, na základě jejíchž výsledků budou navržena případná opatření. Nevyhovující délky přídatných pruhů na D7 budou řešeny samostatně v rámci projektu Zkapacitnění D7. V případě, že bude k dalšímu sledování vybrána varianta 1, MD a ŘSD předpokládá, že svůj záměr zkapacitnění D7 na 3+3 jízdní pruhy rozšíří o úsek exit 7 – exit 9.

Zástupce mikroregionu údolí Lidického potoka - RNDr. Miroslav Oplt CSc:

- RNDr. Miroslav Oplt CSc upozornil na studii zpracovanou na objednávku města Buštěhrad v r. 2003 Ateliérem PROMIKA, která prověřovala variantu vedenou jižně od Buštěhradu se zahlobením trasy a návrhem mimoúrovňových křižovatek.
- Zástupce MD Ing. Janeček za podpory ostatních zástupců jednotlivých samospráv vysvětlil, že trasa severního obchvatu byla již v r. 2006 vybrána a odsouhlasena v rámci pořizování ÚP VÚC Pražský region a koridor pro tuto variantu je koncepčně zakotven v ZÚR. Tak razantní změna koridoru ZÚR by znamenala významné zdržení celého záměru a tudíž krok zpět v řešení nevyhovujícího stavu I/61, nehledě na očekávatelná nesouhlasná stanoviska obcí Lidice a Makotřasy.

- RNDr. Miroslav Optl CSc dodal, že varianta 3 je ze všech variant nejhorší, jelikož dostatečně nevyřeší stávající negativní důsledky dopravy na I/61.

Všichni přítomní zástupci samospráv přislíbili zaslání jednotlivých písemných vyjádření ke Studii projektantovi na mail – pavel.chroustovsky@m4roaddesign.cz do 15.8.2020.

Seznam příloh:

1. Prezenční listina

V Praze dne 13.7.2020

Zapsal: Ing. Pavel Chroustovský