

## **OBSAH**

1. Úvod
2. Varianta Libčice nad Vltavou
3. Varianta Brandýs nad Labem
4. Přeložka silnice I/12
5. Související zařízení
6. Realizace

## 1. Úvod

Technické řešení studie proveditelnosti a účelnosti trasy Regionální alternativy SOKP doplňuje řešení vyhledávací studie dokončení SOKP (07/2014) o variantní řešení severního sektoru – var. Brandýs n/L. (úsek D8 – R10) a variantní řešení části severozápadního sektoru – var. Libčice n/Vl. (úsek MÚK Tursko – D8) a o přeložku silnice I/12 vedenou mimo obce Běchovice, Újezd nad Lesy a Úvaly v úseku MÚK Štěrboholská – SOKP – Regionální alt. Jelikož jsou uvedené varianty částí SOKP a tedy součástí Evropské silniční sítě TEN- T, musí být i v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU z 7.7.2010 o hlavních směrech pro rozvoj TEN – T (možnost čerpání dotací z EU). Z hlediska vnitrostátního musí být v souladu s politikou územního rozvoje ČR 2012 – republikovými prioritami i s dopravní politikou ČR pro období 2014-2020.

## 2. Varianta Libčice nad Vltavou

### 2.1. Trasa var. Libčice

Trasa začíná v MÚK Trubsko, kde se odpojuje v km 11,890 z SOKP – stavba 518 a prochází volným prostorem mezi obcemi Tursko a Chýnov a pokračuje severně obchvatem obce Libčice nad Vltavou, kříží údolí Vltavy ve výšce cca 80m nad hladinou. Na pravém břehu Vltavy míjí severně přírodní památku Větrušická rokle a obec Větrušice a pokračuje jižně obce Drasty, volným prostorem severně obce Klecany (cca 1km) do MÚK D8 u obce Sedlec. Varianta Libčice mění stavbu 519 v celém rozsahu a stavbu 518 v její části od MÚK Tursko (km 11,890) do jejího konce. Území je rovinaté, sklonové poměry do 2% a směrové vedení trasy oblouky v rozmezí poloměrů 1200m – 2000m.

### 2.2. Křižovatky

Napojení území dopravní obsluhy zajišťuje na levém břehu Vltavy MÚK Libčice n/Vltavou a na pravém břehu Vltavy MÚK Vodochody.

### 2.3. Komunikace

- SOKP – novostavba v extravilánu, kategorie R – 33,5/100 včetně zalesněného ochranného pásu v šířce 50m. Délka hlavní trasy 10,1km.

- silnice S75 – přeložka 1,7km

- polní cesty P5 1,8km

### 2.4. Mosty

- most na SOKP přes údolí Vltavy – obj. č. 204. Přemostění je navrženo jako samostatné konstrukce z důvodu bezpečnosti, údržby a etapové výstavby. Most je navržen jako spřežená příhradová konstrukce s betonovou deskou mostovky ve dvou úrovních. Most délky 800 m o šesti polích. Spodní stavbu tvoří opěry a pilíře max. výšky cca 80m.

- mosty na SOKP 0,940km

- mosty přes SOKP 0,250km

### **3. Varianta Brandýs nad Labem**

#### **3.1. Trasa var. Brandýs**

Trasa začíná v MÚK D8 (km 21,21) a pokračuje východním směrem volným prostorem mezi obcemi Bašť a Líbeznice, stáčí se vpravo severně od obcí Měšice a Mratín do souběhu s VVN až k obci Popovice, kde přechází Vinořské údolí východně Dřevčice a končí na MÚK R10 u obce Svěmyslice. Varianta Brandýs mění trasu stavby 520 v celém rozsahu území je rovinaté, podélný sklon do 1% téměř v celé délce, směrové vedení trasy oblouky R= 1500m – 5000m.

#### **3.2. Křižovatky**

Napojení přilehlého území je umožněno mimoúrovňovými křižovatkami

- Líbeznice – km 27,23 (Neratovice)
- Kostelec nad Labem – km 32,657
- Dřevčice – km 38,856 (Brandýs nad Labem)

#### **3.3. Komunikace**

- SOKP – novostavba v extravilánu, kategorie R33,5/100 včetně zalesněného ochranného pásu v šířce 50m – délka hlavní trasy 18,4km
- S- 11,5 – přeložky 0,5km
- S- 9,5 – přeložky 0,5km
- S- 1,5 – přeložky 6,450km
- Polní cesty P5 2,300km

#### **3.4. Mosty**

- mosty na SOKP 0,970km

- mosty přes SOKP 0,160km

#### **3.5. Tunely**

Dva třípruhové ražené tubusy v extravilánu dlouhé 1,250km, tj. celková délka 2,500km.

## 4. Přeložka silnice I/12

### 4.1. Trasa přeložky I/12

Trasa začíná na Štěrboholské před benzinovou čerpací stanicí, kde odbočuje vpravo do volného prostoru, míjí sídelní útvar Nová Dubeč (Běchovice II.) a CHKO Litožnice, jižně obce Běchovice I. do prostoru mezi Blatov a Koloděje. Potud je trasa shodná s dosud navrhovanou oficiální přeložkou I/12. V MÚK Koloděje se trasa stáčí vpravo mezi novou (plánovanou) zástavbou obce Sibřina a Koloděje. Trasa kříží SOKP (stavba 511) v km 56,495 MÚK Královice a pokračuje obchvatem mezi novou (plánovanou) zástavbou obcí Sibřina a Křemice na stávající II/101.

Území je rovinaté, sklonové poměry do 2%, směrové vedení od poloměru 900m do 2000m.

### 4.2. Křižovatky

Dopravní obsluha přilehlého území je zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK):

- Štěrboholská (Dubeč) – odpojení od stávající komunikace
- Běchovice
- Koloděje
- Sibřina
- Královice – napojení na SOKP (Regionální alt.)
- Křemice

### 4.3. Komunikace

- přeložka sil. I/12, kategorie S 20,75/90, dle ČSN 736110 se jedná o sběrnou komunikaci průtahů sil.I/12 směrově rozdělenou, délka hlavní trasy 9,770km
- sil. S7,5 4,700km
- polní cesty P5 0,550km

### 4.4. Mosty

- na přel. I/12 0,495km
- přes přel. I/12 0,440km
- mimo I/12 0,285km

## **5. Související zařízení**

### **5.1. Vybavení a příslušenství**

Vybavením a příslušenstvím se rozumí zejména svodidla, svislé a vodorovné dopravní značení, světelná signalizační zařízení, vegetační úpravy, clony proti vzájemnému oslňování, atp., jsou součástí standardu komunikace, nejsou zvlášť specifikovány a jsou obsaženy v cenovém normativu.

Nutná protihluková opatření (stěny, valy) jsou graficky vyznačeny v dokumentaci (situace a podélný profil) a obsaženy v cenovém normativu (zvýšená provizorní položka). Nutno uvést, že se předpokládá celou trasu SOKP oddělit oboustranně zelenými pásy v šíři ochranného pásma od souvisejícího území.

### **5.2. Obslužná zařízení**

Obslužná zařízení tj. odpočívá, parkoviště, čerpací stanice pohonných hmot, motoresty, motely, cestmistrovství (SSÚD) nejsou předmětem řešení vyhledávací studie. Tyto budou řešeny na základě veřejnoprávního projednání této studie v následné úrovni projektové dokumentace.

### **5.3. Cizí zařízení**

Cizí zařízení tj. kolektory, kanalizace, vodovody, plynovody, teplovody, horkovody, silnoproud, telekomunikační sítě, kabelovody a produktovou nejsou specifikovány, jsou obsaženy v přepočtu stavby přeložkou „ostatní“ a oceněny procentuelní sazbou, eventuálně zvýšenou provizorní položkou.

## **6. Realizace**

Dokončení silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) se předpokládá ve dvou horizontech – střednědobém (2015 – 2025) a dlouhodobém (2025 – 2050). Stavby 518 a 519 a přeložku sil. I/12 se doporučují realizovat v krátkodobém horizontu (2015 – 2025). Stavba SOKP č. 520 (což je varianta Brandýs nad Labem) se předpokládá realizovat v dlouhodobém horizontu (2025 – 2050).

Dokončení SOKP se předpokládá etapově, ve střednědobém horizontu poloviční profil R 33,5 s provozem čtyřpuhovým bez středního dělicího pruhu. Stavební náklady varianty Libčice n/Vltavou budou cca 4,5 miliardy Kč. Přeložka I/12 se provádí jednorázově, takže stavební náklady jsou cca 5,2 miliardy Kč v CÚ – 2012. Stavební náklady varianty Brandýs n/Labem jsou v CÚ – 2012 cca 10,9 miliardy Kč a budou realizovány v dlouhodobém výhledu s předpokladem zprovoznění v roce 2031.

Červen 2015

Ing. Milan Strnad

autorizovaný inženýr