

Záznam z jednání

Akce: **II/116 Jinočany - Hlásná Třebáň, přeložka silnice**
Předmět jednání: Upřesnění rozsahu akce, zásady návrhu technického řešení
Datum konání: **1. 12. 2020**
Místo konání: KSÚS Středočeského kraje, Žižkova 1, Říčany

Přítomni: KSÚS: Marek Hanuš
SHB, a.s.: Erich Konečný, Lenka Šanobová

Úvod

Předmětem jednání byla prezentace návrhu směrového a výškového vedení trasy novostavby silnice II/116 v úseku od MÚK Jinočany (exit 21 pražského okruhu) do Hlásné Třebaně, kterou projektant navrhl s využitím koridorů ZÚR, ÚP a upřesnil na základě vstupního projednání se starosty dotčených obcí.

Dále byly upřesněny dílčí termíny jednotlivých částí plnění.

Závěry projednání se starosty dotčených obcí

Projektant starostům dotčených obcí prezentoval přehlednou situaci se zákresem předpokládaného vedení kompletní trasy novostavby silnice II/116 od Jinočan do Hlásné Třebaně, vč. ev. možných podvariant.

V diskuzích k předloženým podkladům byla ve všech případech vybrána pouze jedna trasa, která splňovala představy jednotlivých obcí ze všech hledisek – dopravní, životní prostředí, rozvoj obcí atp.

Zároveň byly diskutovány další požadavky jednotlivých obcí:

Jinočany - Zbuzany:

Obce nesouhlasí s předloženým návrhem výškového vedení trasy, která byla navržena s ohledem na konfiguraci terénu, stávající křižující komunikace a železniční trať. V tomto návrhu nová silnice II/116 přechází na mostě (a tedy cca 7 m vysokém násypu) silnici III/00516 z Jinočan do Zbuzan a následně rovněž na mostě přechází trať SŽ 173 Praha-Smíchov – Beroun.

U obou těchto křížení požadují obce novou trasu navrhnout ve spodní úrovni, což vyvolá potřebu:

- silnici III/00516 „zvednout“ na most a novou silnici ponechat na terénu
- trať SŽ „podkopat“

Podélný profil v úseku křížení s železniční tratí lze upravit.

Úprava výškového vedení na křížení se silnicí III/00516 se jeví prakticky nemožná, zejména s ohledem na stávající polohu silnice III/00516 na hrázi rybníka, kde nelze niveletu silnice upravit tak, aby přešla nadejazdem novou silnicí II/116 v úrovni terénu. Projektant prověří možnosti řešení tohoto „uzlu“ a předloží na dalším jednání.

Dále byly diskutovány možnosti připojení obcí na novou silnici. Za jedinou vhodnou lokalitu je považováno křížení nové silnice II/116 se stávající silnicí III/00511 za Zbuzan do Dobříče. Před křížením s touto stávající silnicí je v ÚP Jinočan ale navíc uvažováno s připojením výhledového západního obchvatu Jinočan na novou II/116.

S ohledem na malou vzdálenost obou požadovaných úrovnových křižovatek projektant prověří možnost návrhu okružní křižovatky se zapojením všech stávajících i výhledových tras.

Dobříč:

Obec požaduje **vybudování „západního“ obchvatu Jinočan** v úseku mezi silnicemi III/0057 a navrhovanou II/116 tak, aby byla při zprovoznění II/116 odvedena z obce Dobříč doprava z Tachlovic a Nučic.

Tachlovice:

Obec požaduje zaručení realizace silnice II/116 v úseku minimálně ZÚ – obec Kuchař. V případě, že by byl realizován pouze úsek D093 dle ZÚR SČK, pak se stavbou nesouhlasí.

Chýnice:

Koridory vymezené v ÚP považuje obec za nevhodné a požaduje trasu umístit dále od obce, která bude zanesena do připravované změny ÚP. Pro trasu bude v maximální možné míře využít koridor označený v ÚP obce jako „rezerva II/116 a II/101“.

Vysoký Újezd:

Byly projednány předložené **varianty** vedení trasy nové silnice v k.ú. Kuchař.

Obec považuje za jedinou vhodnou trasu vedenou v koridoru dle ÚP – tj. východně od obce Kuchař. Západní obchvat by vyvolal neúměrný nárůst dopravy přes Kuchař, zejména s ohledem na plánovanou novou obytnou výstavbu na okraji obce Vysoký Újezd.

Dále bylo detailně upřesněno výsledné vedení východní varianty, které bude zpracováno do nového ÚP obce.

Trasa obchvatu (na křížení s železniční vlečkou) bude odsunuta od skladů společnosti KOVO SDS.

Mořina:

Obec požaduje pouze mírnou úpravu předložené trasy v k.ú. Mořina, kde koridor zanesený v ÚP nedopatřením vede přes stavební pozemky p.č. 776/12 a 776/16.

Mořinka:

K předloženému řešení, které je v souladu s ÚP nemá obec připomínky.

Hlásná Třebaň:

Trasa dle ÚP zasahuje do k.ú. obce pouze v úseku připojení na stávající silnici II/116 za místní částí Rovina. Realizace připojení v tomto úseku by vyvolala výstavbu hlubokého odřezu a nutnost návrhu křižovatky se stávající trasou ve zcela nevhodném místě u zástavby.

Obec s tímto návrhem nesouhlasí a požaduje v tomto úseku zachování stávajícího stavu.

Lety:

Trasu dle ÚP, která se připojuje na stávající silnici II/116 za místní částí Rovina, požaduje obec opustit a trasu navázat na stávající silnici ve směru do obce Lety a **jako součást akce realizovat plánovanou přeložku** v úseku po okružní křižovatku se silnicí II/115.

Pro změnu ÚP požaduje obec dodat urychleně podklady o upravené trase (dotčené pozemky).

Stávající trasu silnice III/11621 požaduje obec ponechat pro využití cyklistickou dopravou.

Dále obec požaduje zřízení zastávky BUS pro lokality „V Chaloupkách“ a „K Libří“.

Technické řešení

Byla prezentována situace v měřítku 1:10000 a podélný profil v měř. 1:10000/1000.

Staničení navrhovaného úseku bylo s ohledem na předpokládaný postup výstavby a jasné daný bod začátku stavby na MÚK s pražským okruhem orientováno ve směru Jinočany – Hlásná Třebaň (Lety) - proti směru provozního staničení.

Do situace byly zakresleny obcemi požadované (výše zvýrazněné) „podmiňující“ investice:

- „západní“ obchvat Jinočan
- prodloužení trasy k okružní křižovatce v Letech (přeložkou II/116)

Směrové vedení:

Parametry respektují návrhovou rychlost 90 km/h, poloměry směrových oblouků jsou navrženy v rozsahu R=500 m (4 % klopení) až R=1000 m (2,5 %), běžně R=600 m – R=900 m (2,5%).

Výjimkou je úsek cca km 8,5 – km 10,2 (Trněný Újezd – mezi vápencovými lomy), kde směrové oblouky odpovídají návrhové rychlosti 70 km/h, R=280 m – R=320 m. Tomuto úseku předchází oblouk o R=430 m (80 km/h - 3%) a na tento úsek navazuje oblouk o R=450 m (80 km/h - 2,5%).

Obdobně na rychlost 90 km/h nevyhoví oblouk v km 11,8 u Mořiny, R=330 m, v tomto oblouku se však nachází styková křižovatka a předpokládané snížení rychlosti na 70 km/h (3%) se jeví jako účelné.

Směrové oblouky v konci úseku o R=360 m (4,5 % - 80 km/h) a R=280 m (4,5 % - 70 km/h), si také vyžádají snížení rychlosti, v oblouku o R=280 m je však navržena styková křižovatka se stávající II/116.

Podélný profil:

Maximální podélný sklon je navržen do 6 % (pahorkovité území), s výjimkou úseku km 13-14, kde konfigurace terénu vyžaduje 7 % (horské území). Minimální navržený podélný sklon je 0,5 %.

Křižovatky:

Minimální vzdálenost navržených křižovatek je 600 m, což odpovídá požadavku normy na min. vzdálenost 500 m s výjimkou km 9,8, kde stávající stav vyžaduje výjimečné řešení - 230 m mezi osami křižovatek.

Jsou navrženy:

- dvě křižovatky turbookružní (TOK)
 - o km 0,162 - s větví MÚK D0 + výhledovým východním obchvatem Jinočan
 - o km 1,64 - se silnicí III/00511 + výhledovým západním obchvatem Jinočan
- jedna křižovatka jednovětвовá mimoúrovňová (MÚK)
 - o km 4,71 - se silnicí II/101
- 3 křižovatky úrovnové průsečné
 - o km 7,21 - se silnicí III/10120
 - o km 8,70 - se silnicí III/1157 (+styková III/10122 a III/1157)
 - o km 9,71 - se silnicí III/11610
- 8 křižovatek úrovnových stykových
 - o km 3,14 - se silnicí III/00510
 - o km 6,0 - se silnicí III/10121
 - o km 9,91 - se silnicí III/11515
 - o km 10,74 - se silnicí III/11122
 - o km 11,86 - se silnicí III/11621

- km 13,15 - se silnicí III/11622
- km 13,76 - se silnicí III/11621
- km 14,43 - se silnicí II/116

Mosty – tunely - zdi

Jsou navrženy:

- mosty na silnici II/116
 - km 0,45 - přes silnici III/00516 – biokoridor – potok – polní cestu
 - km 2,0 - mostek / propustek přes vodní tok
 - km 4,5 - přes silnici II/101 a údolí Radotínského potoka, biokoridor
 - km 5,2 - přes potok a biokoridor
 - km 6,92 - přes silnici III/10122, polní cestu a železniční vlečku
 - km 8,2 - přes železniční vlečku
 - km 9,8 - most přes vodní tok a biokoridor
 - km 11,2 - most přes polní cestu
- mosty přes II/116
 - km 0,9 - trať SŽ
 - km 1,3 - ekodukt
 - km 9,55 - náhrada stávajícího nevyhovujícího mostu mezi lomy
 - km 11,4 - ekodukt (ev. tunel)
- zárubní zeď
 - km 9,3 - vlevo u lomu Kréta, délka cca 100 m

Polní cesty

Řešení je navrženo s ohledem na minimalizaci přejezdů zemědělské a lesní techniky přes navrženou II/116:

- přeložky:
 - km 0,45 - úprava trasy v místě násypu a pod mostem II/116
 - km 3,2-4,0 - úprava 3 polních cest s využitím stávající silnice III/00510
 - km 5,65 - přeložka polní cesty na most přes II/116
 - km 8,44 - přeložka polní cesty na most přes II/116, ev. varianta cca 500 m dlouhé přeložky pod most v km 8,2
 - km 11,2 - přeložka polní cesty a podjezd pod II/116
- sjezdy:
 - km 3,67 - společný sjezd pro úpravu 3 polních cest
 - km 11,86 - sjezd v místě křižovatky se silnicí III/11621
 - km 13,960 - sjezd vlevo do chatové oblasti
- zrušení polní cesty:
 - km 11,5 - návaznost je zajištěna sjezdem na polní cestu v km 11,86

Cyklotrasy

- cyklotrasa CT3 není stavbou dotčena
- cyklotrasa CT 0013 je trasou II/116 přerušena ve 3 úsecích, kde budou vybudovány souběžné cyklotrasy:
 - v km 3,25 – 4,0 v délce 730 m vlevo od II/116
 - v km 6,2– 6,75 v délce 560 m vlevo od II/116
 - v km 9,7 – 10,6 - v délce 930 m vpravo od II/116

BUS

- požadavek na realizaci zastávek V Chaloupkách
 - o zastávkové zálivy na silnici II/116 by vzhledem k dodržení normových vzdáleností a nutnosti zřízení přechodu pro chodce, resp. nadchodu/ podchodu byly pro obyvatele vzdálené
 - o navrhujeme využít křižovatky v km 13,76 a zřídit točnu autobusů v osadě

Zpracovaná dokumentace

Dále byl upřesněn rozsah akce dle předmětu zakázky:

- **technická studie** - TST
 - o + odhad stavebních nákladů (**ekonomické hodnocení**)
- **oznámení** záměru hodnocení vlivu stavby na životní prostředí
 - o bude vyhotoveno v souladu s požadavky stanovenými v zákoně č. 100/2001 Sb. v platném znění, v rozsahu přílohy č. 3
 - o součástí bude biologický průzkum v rozsahu jarního a letního aspektu
- **dokumentace EIA**
 - o dle závěrů zjišťovacího řízení

Termíny:

- technická studie
 - o koncept - do 5 měsíců od podpisu smlouvy (8.2.2021)
 - zaměření (kritických úseků) bude provedeno po projednání navržených tras
 - o čistopis - do 2 týdnů od obdržení písemných připomínek ke konceptu
 - následně bude studie projednána u dotčených orgánů státní správy a dopravní a technické infrastruktury
- podklady pro zjišťovací řízení - „oznámení“
 - o koncept - do 3 měsíců od schválení studie
 - s ohledem na nutnost současného dokončení biologického průzkumu v rozsahu jarního a letního aspektu, který může být dokončen až v srpnu 2021, byl dohodnut pevný termín **20.9.2021**
 - o podání Oznámení pro zjišťovací řízení - do 5 pracovních dnů od schválení podkladů
- vyhotovení dokumentace EIA - dle požadavků závěru zjišťovacího řízení

Závěr:

K navrženému řešení se zástupce objednatele vyjádří na základě výkresů, které byly prezentovány na jednání.

Dále budou s objednatelem projednány:

- požadavky obcí na rozšíření akce o západní obchvat Jinočan a prodloužení trasy do obce Lety
- výškové řešení trasy v k.ú. Jinočany

Zaznamenal: Erich Konečný

Příloha: Přehledná situace 1:10000