



D0

stav k 04/2021

Pražský okruh

www.okruhprahy.cz

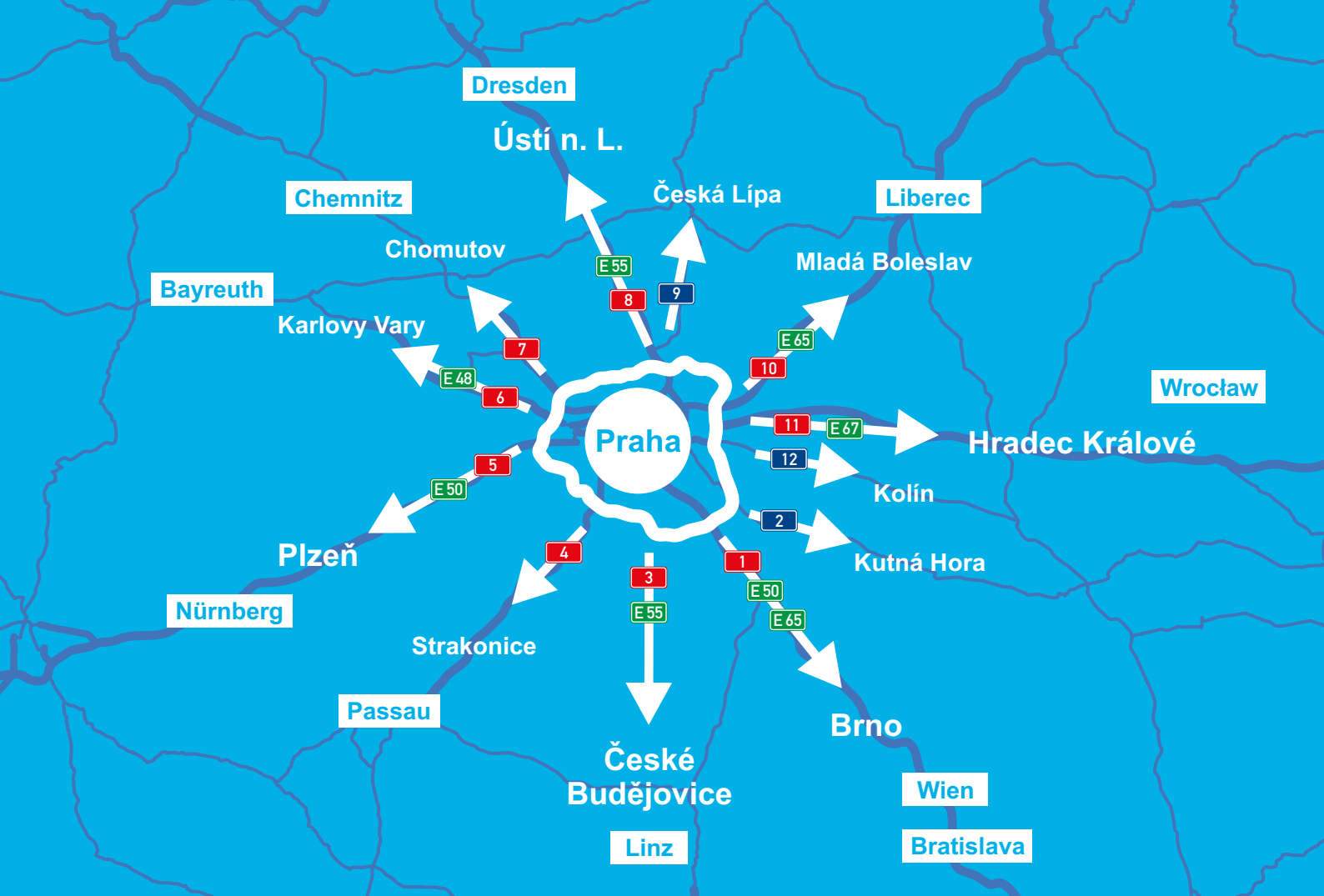


**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR**



Úvod	5
Historie výstavby	7
Přehledná mapa	6
Proces přípravy a výstavby	9
Přehledná mapa	10
510 Satalice–Běchovice	12
511 Běchovice–D1	14
512 D1– Vestec	16
513 Vestec–Lahovice	18
514 Lahovice–Slivenec	20
515 Slivenec–Třebonice	22
516 a 517 Třebonice–Řepy–Ruzyně	24
518 Ruzyně–Suchdol	26
519 Suchdol–Březiněves	28
520 Březiněves–Satalice	30





Pražský okruh

0

1 E 50 E 65

Praha – Brno – Vyškov – Přerov – Ostrava – Polsko

2

Praha – Kutná Hora – Pardubice

3 E 55

Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko

4

Praha – Příbram – Nová Hospoda (I/20)

5 E 50

Praha – Plzeň – Německo

6 E 48

Praha – Karlovy Vary – Cheb – Německo

7

Praha – Slaný – Chomutov

8 E 55

Praha – Ústí nad Labem – Německo

9

Praha – Mělník – Česká Lípa – Rumburk – Německo

10 E 65

Praha – Mladá Boleslav – Turnov

11 E 67

Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko

12

Praha – Kolín



Pražský okruh patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní tak příměstskou dopravu po okraji města. Jedná se v kontextu České republiky o výjimečnou stavbu. Očekávají ji jak Pražané, aby se odlehčilo dopravě v jejich městě, tak řidiči ze všech jiných regionů, kteří chtějí kolem Prahy pohodlně projíždět. Je výjimečnou jak dopravně, protože tvoří úplný obchvat kolem největšího a dopravně nejzatíženějšího města naší země, tak stavebně – obsahuje složitá křížení, tunely, dlouhé a vysoké mosty a celou řadu jiných inženýrských objektů, vyvolaných polohou okruhu v milionové aglomeraci ležící v členitém terénu podél řeky Vltavy. Všechny tyto charakteristiky vykazuje i naposledy zprovozněná tzv. jižní část okruhu. Její zprovoznění představuje symbolicky dokončení jedné poloviny okruhu celkové délky téměř 83 kilometrů.

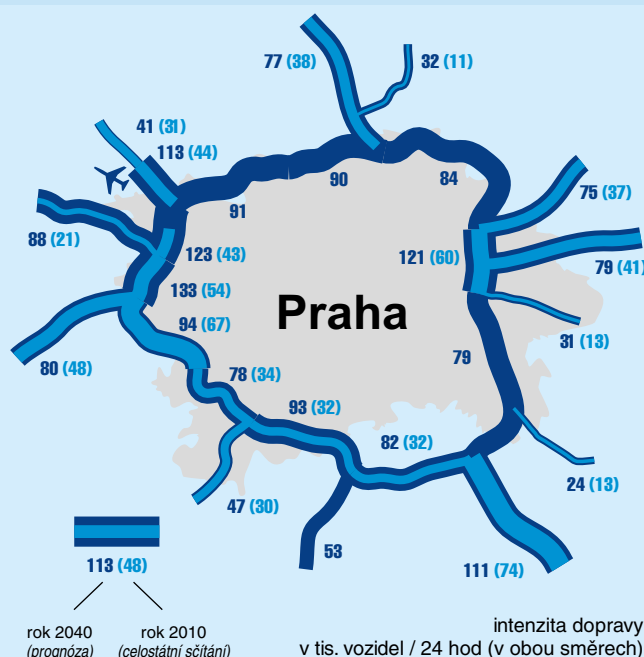
Od 20. září 2010 Pražský okruh definitivně propojil již dříve postavený dálniční tah D1 na Brno s dálnicí D5 na Plzeň a dále do Německa. Tranzitní doprava tak poprvé projela naší republikou kompletně po komunikacích dálničního typu bez nutnosti projíždět obcemi.



INTENZITY DOPRAVY

Zprovozněním jižní části Pražského okruhu v září 2010 došlo k výraznému snížení dopravního zatížení mnoha pražských ulic, které sloužily tranzitní dopravě, patří mezi ně kolonami proslulá Jižní Spojka a Barrandovský most, ulice K Barrandovu či Vídeňská. Definitivní odliv těžké nákladní dopravy z městských dálničních komunikací však nastane až po zprovozněním východní části, která tak konečně propojí dvě doposud oddělené provozované části okruhu.

Postupným dokončováním okruhu a tedy i s růstem jeho významu pro tranzitní i celoměstskou dopravu se předpokládá, že v některých úsecích bude intenzita dopravy dosahovat hodnot přes 120 tisíc vozidel za 24 hodin. Pražský okruh se tak podle předpokladů stane nejvytíženější komunikací dálničního typu v České republice.



D11

D1

D3

D4

D5

D6

D7

D8

D10



↑ Mimoúrovňová křižovatka Ořech v roce 1993

Pražský okruh patří mezi komunikace, jejichž výstavba byla zvažována již v počátečních fázích rozvoje automobilismu v Čechách. Jedny z prvních úvah o výstavbě silničních komunikací procházejících kolem Prahy pocházejí z roku 1930 od Ing. Arch. Krejčara, který navrhoval výstavbu tří tangent. Další návrhy pocházejí z konce 30. let, kdy byla předpokládána výstavba okruhu obepínajícího hlavní město. Podle požadavku plánovací komise z roku 1943 byl okruh nahrazen čtyřmi tangentami, dvěma v severojižním a dvěma v západovýchodním směru. Po válce byla tato koncepce opuštěna, ve Směrném územním plánu se objevuje opět okruh, který je v západní polovině trasován prakticky stejně jako dnes.

V roce 1953 dochází k posunu východní části ještě dále na východ. V 60. letech byly zkoumány různé varianty návrhu trasy okruhu kolem Prahy, které se lišily svou délkou, polohou a vzdáleností od centra města.

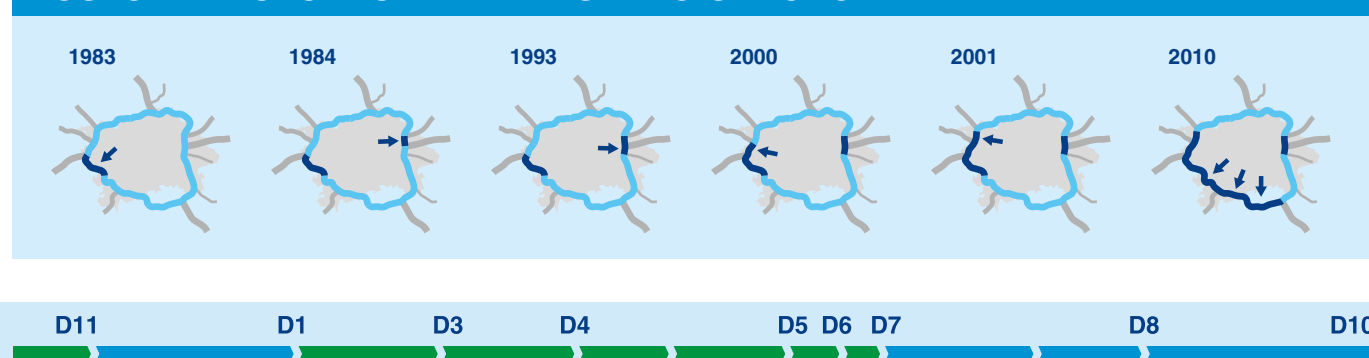
V roce 1974 byl Městskou radou schválen Základní komunikační systém (ZÁKOS), který představoval posun od tzv. roštového systému k systému radiálně-okružnímu se třemi okruhy, devíti radiály a čtyřmi spojkami. Vnější okruh délky přibližně 70 km byl velmi podobný v současnosti plánovanému Pražskému okruhu, střední okruh délky cca 35 km odpovídal zhruba trase dnešního Městského okruhu. ZÁKOS zahrnoval také tzv. vnitřní okruh, který byl veden kolem historického centra. Okruhy doplňovalo devět radiál – Pankrácká, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Veleslavínská, Prosecká, Vysočanská, Žižkovská a Štěrboholská a čtyři spojky – Spořilovská, Libeňská, Hostivařská a Březiněveská.

Na podzim 1977 byla zahájena výstavba prvního úseku Pražského okruhu, stavby „515 Slivenec–Třebonice“. V červnu 1980 byla zahájena také výstavba východní části, konkrétně se jednalo o stavbu „411 Poděbradská–D11–Českobrodská, 1. stavba“, díky které došlo k napojení dálnice D11 na komunikační síť hlavního města Prahy. 20. září 1983 se uskutečnilo zprovoznění stavby „515 Slivenec–Třebonice“ a o rok později, 12. října 1984 následovalo zprovoznění stavby „411 Poděbradská–D11–Českobrodská, 1. stavba“. V roce 1984 byl také schválen nový územní plán, ve kterém doznalo trasování okruhu ovšem jen nepatrných změn.

V červenci 1988 byla zahájena stavba „510 Poděbradská–D11–Českobrodská, 2. stavba“, která zahrnovala do té doby největší most na Pražském okruhu přes Počernický rybník, železniční trať a silnici I/12. Uvedením do provozu další části této tzv. Východní spojky vznikl ucelený úsek dlouhý téměř čtyři kilometry.

Devadesátá léta se nesla ve znamení posunu trasování okruhu v jižním a jihovýchodním segmentu. Byly navrženy dvě varianty JVK a JVD. Varianta JVK procházela kolem Šeberova, Újezda, Křeslic a Petrovic, ve variantě JVD byl navržen odsun trasy okruhu za hranice města až k Říčánům. Toto řešení bylo následně převzato do územního plánu hl. m. Prahy, který byl schválen v září 1999 a do územního plánu vyššího územního celku Pražského regionu, který byl schválen koncem roku 2006. V současné době jsou největší problémy s trasou v severní části okruhu, kde městská část Suchdol a mnohá občanská sdružení odmítají stavbu okruhu přes tuto městskou část a dokonce požadují její oddálení.

POSTUP ZPROVOZŇOVÁNÍ PRAŽSKÉHO OKRUHU





Celková doba přípravy a realizace jednotlivých staveb Pražského okruhu je ovlivněna celou řadou faktorů. Do přípravy stavby je v různých fázích zapojena i veřejnost, stavby jsou posuzovány z hlediska jejich vlivů na životní prostředí. Nezřídka také dochází ke zpochybňování dopravního řešení již dříve prověřených variant a k opakovaným požadavkům na posouzení variant nových, které by se vyhnuly problematickým místům, kterých je s ohledem na trasování okruhu v milionové aglomeraci s členitým reliéfem velmi mnoho. To vše má velký vliv na finanční a časovou náročnost jak přípravy, tak i samotné výstavby okruhu, který je charakterizován velkým množstvím mostních objektů, tunelů, ekoduktů a protihlukových opatření – ať už ve formě zakrytí trasy, protihlukových stěn či zářezů a zemních valů. V území, kterým prochází Pražský okruh, je vedena také celá řada inženýrských sítí, které je nutno přeložit, stavba křížuje i hodnotná území, která jsou chráněna právními předpisy na ochranu životního prostředí a obyvatelstva.



↑ Mimoúrovňová křižovatka Třebonice ve výstavbě

Specifikem okruhu je také skutečnost, že se trasa Pražského okruhu pohybuje na hranici hlavního města a Středočeského kraje, kde se vzájemně potkávají aktivity státu (zastoupeným Ředitelstvím silnic a dálnic, popř. ministerstvy), samosprávy (tu reprezentují především Magistrát Hlavního města Prahy a Krajský úřad Středočeského kraje) a dalších veřejných i soukromých subjektů.

ÚSEKY NA PRAŽSKÉM OKRUHU

Pražský okruh je připravován a postaven v několika různých kategoriích, jak čtyřpruhových, tak i šestipruhových.

Název úseku	Uspořádání	Kategorie	Zprovoznění
510 Satalice–Běchovice	Čtyřpruh s rezervou	D 34/100	12. října 1984 5. listopadu 1993
511 Běchovice–D1	Šestipruh	D 34,5/100	
512 D1–Vestec	Čtyřpruh	D 27,5/100	20. září 2010
513 Vestec–Lahovice	Čtyřpruh	D 27,5/100	20. září 2010
514 Lahovice–Slivenec	Čtyřpruh	D 27,5/100	20. září 2010
515 Slivenec–Třebonice	Čtyřpruh	D 26,5/100	20. září 1983
516 Třebonice–Řepy	Šestipruh	D 34/120	28. srpna 2000
517 Řepy–Ruzyně	Šestipruh	D 34/120	29. října 2001
518 Ruzyně–Suchdol	Šestipruh	D 34/100	
519 Suchdol–Březiněves	Šestipruh	D 34/100	
520 Březiněves – Satalice	Šestipruh	D 34/100	

Pozn: Každá komunikace je již při plánování označena tzv. „kategorijním znakem“, který se skládá z písmene a dvou čísel, která jsou oddělena lomítkem. Písmeno „D“, „R“ či „S“ značí druh komunikace (dálnice, rychlostní silnice nebo silnice), první číslo kategorijního znaku označuje celkovou šířku komunikace (šířky všech jízdních pruhů, středního dělicího pásu, vodících proužků, zpevněné a nezpevněné krajnice), za lomítkem následuje údaj o návrhové rychlosti (v km/h), která je také základním rozlišujícím znakem při stavbě komunikací, podle níž je určeno mnoho návrhových prvků, jako například příčný či podélný sklon komunikace, poloměry zatáček aj.



A horizontal number line is shown, labeled from 0 to 5 km. The line is divided into five equal segments by tick marks at 1, 2, 3, and 4. The segments are shaded alternately: the first segment (0 to 1) is black, the second (1 to 2) is white, the third (2 to 3) is black, the fourth (3 to 4) is white, and the fifth (4 to 5) is black.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Úsek 510 patří mezi nejstarší úseky Pražského okruhu. Výstavba okruhu v úseku Poděbradská–D11–Českobrodská byla rozdělena na dvě dílčí stavby, Poděbradská–D11 a D11–Českobrodská. Silnice byla postavena jako čtyřpruhová komunikace s rezervou uprostřed pro případné rozšíření na šestipruhovou. V současné době se připravuje přestavba úseku na šestipruhové uspořádání. K úseku 510 je také řazena část okruhu mezi MÚK Chlumecká a MÚK Satalice, která je součástí výstavby 1. etapy Vysočanské radiály. Ta má být uvedena do provozu v roce 2011. Současné intenzity dopravy překračují 60 tisíc aut/den, výhledově má úsek pojmout až 121 tisíc aut/den.

Stavba 411 Poděbradská–D11–Českobrodská, 1. stavba

Tato stavba umožnila napojení dálnice D11 na komunikační systém v Praze. Začíná za mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Chlumecká, která byla doplněna o větve Chlumecká–D11 a D11–Chlumecká. Samotná MÚK Chlumecká byla postavena v rámci výstavby prvního úseku dálnice D10. V dalším úseku je trasa vedena po náspu mezi Černým mostem a Horními Počernicemi a končí na MÚK Horní Počernice s dálnicí D11, součástí stavby byly pouze větve umožňující propojení od MÚK Chlumecká na dálnici D11 a opačně.

Výstavba proběhla v období červen 1980 až říjen 1984, s uvedením do provozu 12. října 1984.

Stavba 510 Poděbradská–D11–Českobrodská, 2. stavba

Stavba začíná na MÚK Horní Počernice s dálnicí D11, v rámci stavby křižovatky byly postaveny větve umožňující propojení z Českobrodské na D11 a opačně. Vratné větve křižovatky byly realizovány spolu s komunikací do přilehlé nákupní



↑ Estakáda přes Počernický rybník

zóny v roce 1997. V dalším úseku trasa pokračuje zářezem za nímž následuje estakáda přes Počernický rybník, železniční trať Praha–Kolín a silnici I/12 (413,6 m), z jejímž koncem je umístěna MÚK Českobrodská. Do doby výstavby navazujícího úseku 511 Běchovice–D1 na stavbu 510 plynule navazuje Štěrboholská radiála.

Výstavba proběhla v období červenec 1988 až 1993, s uvedením do provozu 5. listopadu 1993.

V roce 2011 byla uvedena do provozu část úseku 510 mezi MÚK Chlumecká a MÚK Satalice, která je součástí stavby 1. etapy Vysočanské radiály – investor hl. m. Praha.

V souvislosti se stavbou 511 Běchovice–D1 a s ní souvisejícím nárůstem dopravních intenzit, je připravována stavba 510 Satalice–Běchovice, zkapacitnění, v rámci níž bude trasa rozšířena na šestipruh. Rozšíření bude realizováno na úkor rezervy ve středním dělicím pásu a stávající zpevněné krajnice. MÚK Horní Počernice s dálnicí D11 bude doplněna o kolektor vlevo, dále budou rozšířeny a prodlouženy rozplety a souplety tak, aby umožnily vedení dvěma jízdními pruhy. V prostoru křižovatky bude okruh veden v uspořádání 2+2 pruhů s oboustrannými kolektory.



↑ Křižovatka Pražského okruhu a dálnice D11 (MÚK Horní Počernice)



DATA O STAVBĚ

Stavba 411 Poděbradská–D11– Českobrodská, 1. stavba

Hlavní trasa:

délka: 1120 m
kategorie: D 34/100

Mostní objekty:

mosty na trase: 2
na větvích MÚK: 1
podchod: 1

Mimoúrovňové křižovatky:

křižovatky: 2 z části

Ostatní komunikace:

Žižkovská radiála: 300 m

Projektant:

Vojenský projektový ústav Praha

Zhotovitel:

Stavby silnic a železnic, o. z. Hradec Králové

Stavba 510 Poděbradská–D11– Českobrodská, 2. stavba

Hlavní trasa:

délka: 2330 m
kategorie: D 34/100

Mostní objekty:

mosty na trase: 4
na větvích MÚK: 1
nadjezd: 1

Mimoúrovňové křižovatky:

křižovatky: 2 z části

Přeložky ostatních komunikací:

přeložka silnice III/3331
polní cesty: 2

Projektant:

Vojenský projektový ústav Praha

Zhotovitel:

Stavby silnic a železnic, o. z. Hradec Králové



↑ Průchod Xaverovským hájem



↑ MÚK Chlumecká



511 Běchovice–D1

Délka 12,571 km | **kategorie:** D 34,5/100 | **Stavba v přípravě. Předpoklad zahájení je v roce 2023**



↑ MÚK Dubeč



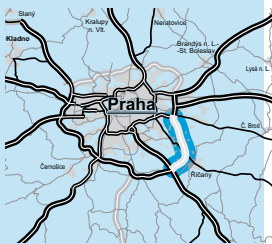
↑ Hlavní trasa v zářezu u Lipan

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Úsek „D0 511 Běchovice–D1“ je součástí postupně realizovaného Silničního okruhu kolem Prahy, který patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní, tak i příměstskou dopravu po okraji města.

Navrhovaná komunikace úseku 511 je ve vybrané variantě vedena jihovýchodně od území hl. m. Prahy. Ze všech zbývajících částí SOKP je právě úsek mezi Běchovicemi a dálnicí D1 patrně nejpotřebnější. Jeho dokončení zásadně sníží intenzitu dopravy na Štěrboholské radiále a Jižní spojnici. Úsek propojí již provozované části SOKP. Dojde tak ke spojení dálnic D10 a D11 se zbylými dokončenými částmi D0 v jihozápadním segmentu SOKP.

Trasa úseku 511 si zachovává odstup od obytných sídel tak, aby v blízkých obcích došlo k co nejmenšímu negativnímu ovlivnění životního prostředí. Tohoto cíle bude dosaženo realizací protihlukových opatření, tj. valů, protihlukových stěn či zelených pásů.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba tvoří jihovýchodní část Pražského okruhu a je navržena jako šestipruh. Začíná na MÚK Českobrodská se silnicí I/12 v km 64,0, za níž následuje nová útvarová MÚK Dubeč. Na stávající MÚK Českobrodská se z důvodů plynulosti dopravy a bezpečnosti provozu zvažovalo zrušení větve umožňující sjezd a nájezd z jihu, ale dle požadavku městské části Běchovice zůstane napojení zachováno.

MÚK Dubeč je významnou dopravní křižovatkou s přeložkou silnice I/12 a Štěrboholskou radiálou. Trasa SOKP je z důvodu minimalizace hluku vedena ve spodní úrovni. Pro směry Štěrboholská radiála–úsek 510 a Štěrboholská radiála–úsek 511 a opačně jsou navrženy direktní, resp. semidirektní rampy.

Zemědělskou krajinou trasa pokračuje východně od Dubče. Podchází silnici Běchovice–Dubč, za kterou následuje 229 m dlouhá estakáda přes údolí Říčanského potoka. Silnice Dubč–Koloděje je spolu s biokoridorem převedena přes SOKP pomocí hloubeného tunelu Dubč. Trasa je dále vedena v zářezu.

Po východní straně je veden až k MÚK Říčany zemní val, který se na straně přilehlé ke komunikaci opírá o gabionovou zeď. Tento val stejně jako i všechny dále uvedené bude osázen stromy a keři. Západně od Hájků je navržena deltovitá MÚK Uhřetěves se silnicí Uhřetěves–Koloděje a výhledovou Hostivařskou spojkou, která představuje budoucí obchvat Uhřetěvsi. Trasa pokračuje v zářezu kolem Uhřetěvsi a Královic k MÚK Říčany se silnicí I/2 (deltovitá křižov

vatka se zvýhodněním směru Říčany – Hostivařská spojka). Křižovatkové větve jsou napojeny na silnici I/2 pomocí malých okružních křižovatek. Pro směr od Běchovic na Říčany je navržena bezkolizní větev, která převede očekávanou dopravní zátěž. Navržená větev podchází okružní křižovátku a napojuje se zprava na silnici I/2. Kolem druhé okružní křižovatky je pro směr do Říčan navržena samostatná větev.

Bezprostředně za MÚK Říčany následuje hloubený tunel Na Vysoké. Jižní portál je tvořen železničním mostem na trati Praha–Benešov. Tunel je požadován ve stanovisku MŽP ČR k procesu EIA a obci Kolovraty. Za tunelem trasa kříží 249 m dlouhou estakádou opět údolí Říčanského potoka.

Trasa je vedena v hlubokém zářezu, který je požadován obcí Kolovraty. Aby byly požadované stínící účinky zářezu posíleny a aby byl zmenšen zábor zemědělské půdy, jsou v návrhu oba zářezové svahy nahrazeny zárubními gabionovými zdmi výšky šest metrů a terén za jejich rubem je v případě potřeby dosypán na úroveň koruny zdi. Pásky za rubem zdi jsou opět navrženy jako vegetační clony.

MÚK Lipany (osmičkovitý tvar) se silnicí Říčany–Lipany neumožňuje napojení Lipan na Pražský okruh. Toto řešení požadovali zástupci obce Lipany. Stávající silnice bude od Lipan zaslepena. Trasa severně míjí Kuři. Přes údolí Pítkovického potoka je navržena estakáda Kuři (237,2 m). Stavba končí před novou MÚK Modletice s dálnicí D1 v km 76,570.



↑ Jižní portál tunelu Na Vysoké



↑ MÚK Modletice, směr Říčany

D11

D1

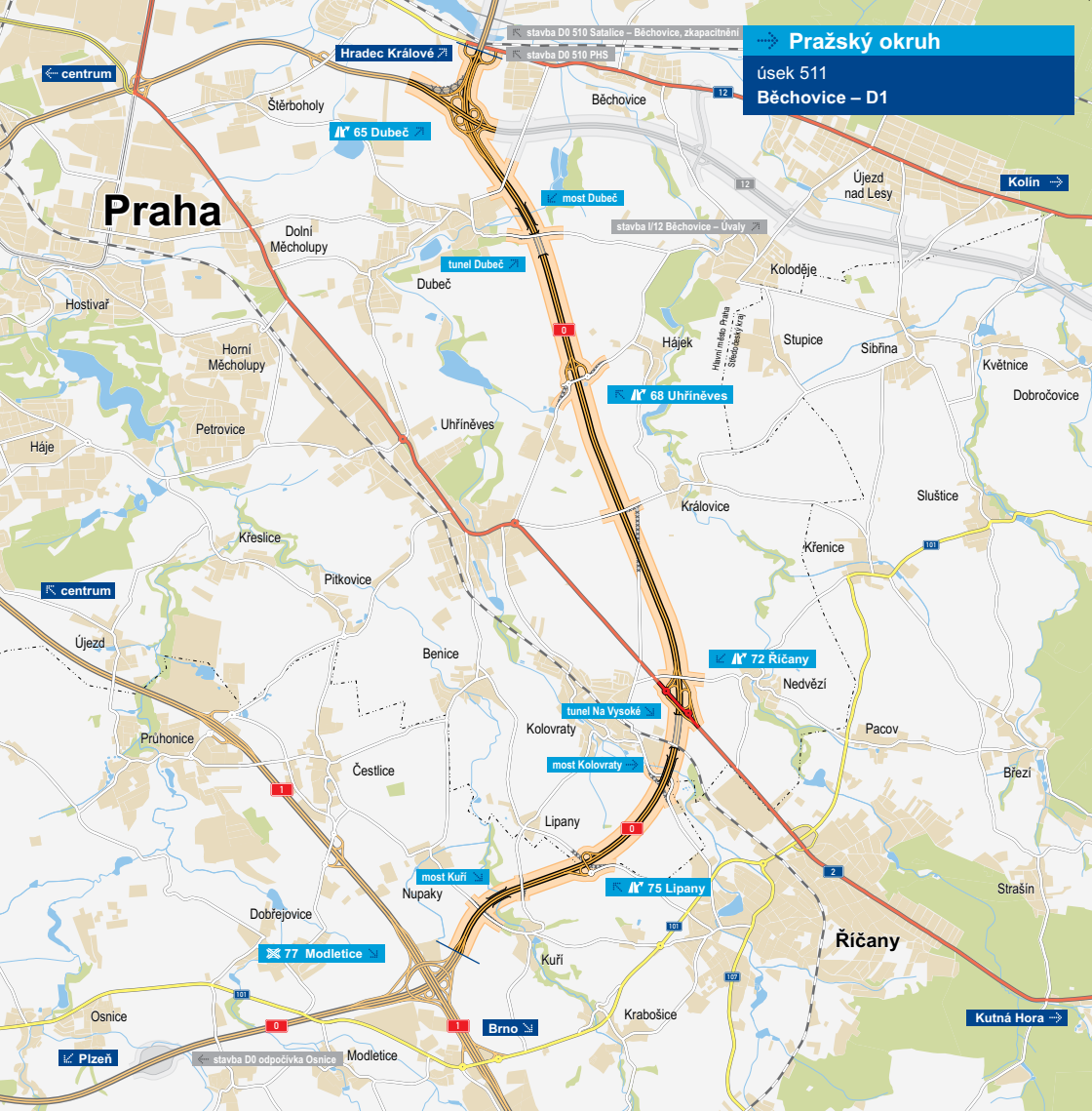
D3

D4

D5 D6 D7

D8

D10



řešená stavba
jiné stavby



0 1,5 3 km

Geografická data poskytl VGHMÚR Dobruška, © MO ČR, 2008

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 09/2016 byly zahájeny práce na nové dokumentaci EIA. ŘSD ČR dokončilo dokumentaci EIA pro chybějící část Pražského okruhu na konci 04/2017. MŽP vydalo 27. 11. 2017 závazné stanovisko EIA. Následovalo zapracování podmínek stanoviska do DÚR, její projednání s dotčenými orgány a příprava žádosti o ÚR. Paralelně probíhala od 1. 6. 2019 příprava DSP a zahájení kroků pro majetkoprávní vypořádání ze strany hlavního města Prahy do doby vydání ÚR. Ohledně výkupů pozemků jsou obesíláni vlastníci parcel dotčených stavbou. ŘSD 25. 9. 2018 podalo na radnici Prahy 22 žádost o vydání ÚR. Dne 24. 7. 2019 se v Praze-Uhřetěvesi uskutečilo veřejné ústní projednání územního řízení. ŘSD dodalo SU všechny požadované dokumenty, včetně vypořádání podaných připomínek. Kvůli procesní chybě SU ve věci obesílání vlastníků se ale muselo uskutečnit nové ústní projednání, k němuž došlo 18. 12. 2019. K vydání ÚR (zatím nepravomocného) došlo 30. 7. 2020. Proti ÚR bylo podáno 47 odvolání. Zisk pravomocného ÚR závisí na vypořádání všech podaných odvolání odvolacím orgánem, kterým byl rozhodnutím MMR z 23. 2. 2021 učen Krajský úřad Jihočeského kraje. Byl dokončen koncept DSP (čistopis se předpokládá v 04/2021). V roce 2021 je v plánu projednání DSP s DOSS a podání žádosti o SP. Byl vydán souhlas s výkupy pozemků dotčených stavbou a zároveň kompenzačními opatřeními hlavního města. V rámci trvalých záborů bude nutné vypořádat 238 listů vlastnictví (501 vlastníků; 640 pozemků).

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
11/2017	04/2010	07/2020*	2022	2022	2023	2026

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

* **zatím nepravomocné**

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 12 637 m
kategorie: D 34,5/100

Tunely:

Dubeč – 232 m, Na Vysoké – 394 m

Mostní objekty:

mosty na trase: 5
nadjezdy: 9
na větvích MÚK: 2
ostatní mosty mimo hlavní trasu: 3
lávky pro pěší a cyklisty: 2 (127 m)
propustky: 9
Mimoúrovňové křižovatky:
Dubeč, Uhřetěves, Říčany, Lipany

Přeložky a úpravy ost. komun.:

Štěrboholská radiála: délka 1463 m
(kategorie: R 25,5/100)
silnice I/2: (délka: 731 m)
silnice III. třídy: 9 (délka: 5027 m)
místní komunikace: 1 (délka: 550 m)
chodníky a cyklostezky: 2 (1260 m)
polní cesty: 10
Opěrné zdi a zárubní zdi:
opěrné: 2 (délka: 184 m)
zárubní: 16 (délka: 15 134 m)
Protihlukové stěny:
počet: 16 (celková délka: 7800 m)

Celkový objem zemních prací:

násypy: 1 800 000 m³
výkopy: 2 600 000 m³
Přeložky a úpravy inž. sítí:
vodo hospodářské objekty: 55

objekty elektro: 48
objekty trubních vedení: 2
dražní objekty: 10
Název stavby:
D0 511: Běchovice–D1

Místo stavby:

Praha a Středočeský kraj

Katastrální území:

Dolní Počernice, Běchovice, Dubeč,

Hájek u Uhř., Uhřetěves, Královice,
Kolovraty, Nedvězí u Říčan, Říčany
u Prahy, Lipany, Kuří u Říčan,
Nupaky

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DÚR:

APIS, ing. Lebeda

Zpracovatel DSP:

Satra, spol. s r.o.

Předpokládaná cena stavby:

9 387 768 595 Kč (bez DPH)

D11 D1 D3 D4 D5 D6 D7 D8 D10



512 D1 – Jesenice – Vestec

Délka 8,750 km | kategorie: D 27,5/100 | Uvedeno do provozu 09/2010

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba patří do souboru staveb jižní části Pražského okruhu, který začíná na křížení s dálnicí D1 a končí na křížení s ulicí K Barrandovu. Výhledově se na tomto úseku v roce 2040 uvažuje s intenzitou 81 000 tisíc aut/den. Stavba je postavena jako čtyřpruhová směrově dělená komunikace.

Stavba začíná před MÚK Modletice s dálnicí D1. Křižovatka Modletice je jedna z nejdůležitějších křižovatek na Pražském okruhu. Pro směry Plzeň–Brno a Brno–Plzeň jsou navrženy semidirektní rampy, které umožní plynulý průjezd dopravy těchto preferovaných dopravních směrů. Stávající MÚK Jesenice na dálnici D1 se silnicí II/101 je s blízkou křižovatkou dálnice D1 s Pražským okruhem propojena oboustrannými kolektory do jedné útvarové křižovatky. Odtud trasa pokračuje v přímé, podchází přeložku silnice II/101. Pro potřeby údržby zde byl postaven služební sjezd. Následuje most přes Dobřejovický potok a bývalý rybník (254 m). Trasa severně míjí Herink a jižně Osnici, u které je vybudován ekodukt Osnice, který převádí lokální biokoridor. Přes údolí Botiče byl postaven pětipolový most (L=162 m, P=160 m). Za mostem trasa pokračuje v zářezu k ekoduktu Kocanda. V místě křížení silnice II/603 je postavena MÚK Jesenice, která umožňuje napojení okolních obcí na Pražský okruh. Dále je trasa vedena v pravostranném oblouku kolem Jesenice. Stavba končí za nadjezdem silnice II/101 před plánovanou křižovatkou s budoucí dálnicí D3.

Délka stavby je 8750 metrů, přičemž šířkové uspořádání odpovídá kategorii S 27,5/100 se středním dělicím pásem rozšířeným na čtyři metry, to je s volnou šířkou osmadvacet metrů. Součástí jsou také tři kolektorové vozovky v křižovatce s D1 o celkové délce 5419 metrů.



↑ MÚK Modletice



↑ Ekodukt Osnice

Vlastní vedení trasy je vymezeno především požadavkem minimalizovat vliv stavby na okolní obce: Jesenice, Kocandu, Dobřejovice, Herink, Nupaky a Modletice.

V místě křížení s dálnicí D1 je návrh úseku 512 ovlivněn návazností na úsek 511, a to cílem minimalizovat vliv stavby na obec Kuří. Dále je vedení trasy ovlivněno tvarem území, lesními porosty a polohou stávajících komunikací včetně tzv. aglomeračního okruhu II/101.

Trasa Pražského okruhu se v prostoru úseku 512 vyhýbá trvalým objektům s výjimkou chatové zástavby v údolí potoka Botiče v chatové oblasti Kocanda. Zástavba zde však není územně narušena, neboť trasa silničního okruhu je vedena po mostním objektu. Výstavba mostního objektu však vyvolala demolicí tří rekreačních chat nacházejících se přímo pod ním.

Stavba úseku 512 vyvolala řadu přeložek stávajících a výstavbu nových inženýrských sítí. K eliminaci hluku byly vystavěny protihlukové stěny a součástí stavby byly rovněž protihlukové valy proměnné výšky v celkové délce 9600 metrů. Stavbou byl značně dotčen také provoz na dálnici D1 v místě napojení na Pražský okruh, kde došlo k úpravám dálnice v délce přibližně 2800 metrů.

D11

D1

D3

D4

D5 D6 D7

D8

D10





DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 8750 m
kategorie: D 27,5/100
plocha vozovek: 210 150 m²

Mostní objekty:

počet celkem: 21 (1640 m)
z toho na SOKP: 7
nad SOKP: 6
v MÚK D1 x SOKP: 8

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 3
délka větví: 15 000 m
(vč. kolektorů podél D1 a SOKP)

Opěrné a zárubní zdi:

počet objektů: 1 (220 m)

Protihlukové stěny:

počet objektů: 6 (2990 m)

Úpravy ostatních komunikací:

počet objektů: 6 (3340 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospod.: 32
objekty elektro: 54
přeložky plynovodu: 4

Objem zemních prací:

výkopy: 1 480 000 m³

násypy: 1 230 000 m³

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Sdružení Pragoprojekt/Valbek – SOKP 512

Zhotovitel:

Sdružení 512: Dálniční stavby Praha, a.s., Skanska DS, a.s., Metrostav a.s., PSVS, a.s.

Cena stavby dle smlouvy:

4 539 429 350 Kč (bez DPH)



↑ Most přes Botič



↑ Pražský okruh u Jesenice



Délka 8,337 km | kategorie: D 27,5/100 | Uvedeno do provozu 09/2010

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

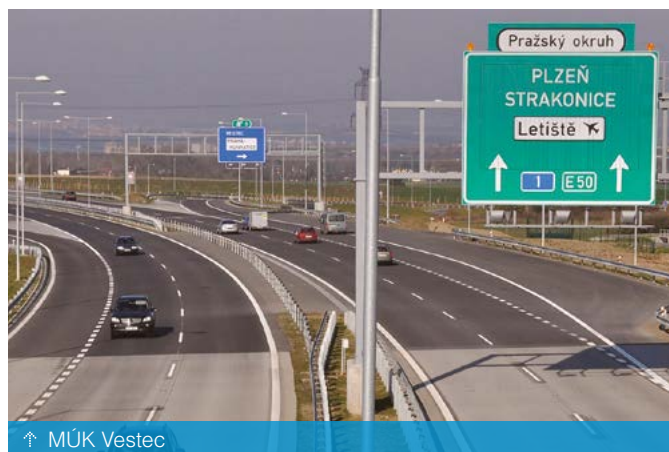
Stavba patří do souboru staveb jižní části Pražského okruhu, který začíná na křížení s dálnicí D1 a končí na křížení s ulicí K Barrandovu. Výhledově se na tomto úseku v roce 2040 uvažuje s intenzitou 81–93 000 aut/den.

Stavba je postavena jako čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace, pouze ve stoupání ve směru Vestec je postavena s přídatným pruhem v úseku mezi nadjezdem Točná a MÚK Zbraslav. Délka stavby je 8337 metrů, šířkové uspořádání je navrženo v kategorii S 27,5/100.

Stavba začíná za nadjezdem silnice II/101 přes Pražský okruh před budoucí MÚK s připravovanou dálnicí D3 u Jeseňnice. V rámci stavby 513 bylo připraveno zemní těleso pro budoucí větev Plzeň–D3.

Mezi výhledovou křižovatkou s dálnicí D3 a křižovatkou Vestec je zemní těleso Pražského okruhu připraveno na výhledové osmipruhé uspořádání. Vnitřní dva pruhy obou jízdních pásů budou plynule pokračovat od stavby 512 D1–Vestec. Vnější pruhy se připojí k pruhům odbočovací a připojovací z MÚK Vestec a budoucí MÚK s dálnicí D3.

Následuje MÚK Vestec s Vesteckým přivaděčem, který bude ve výhledu protažen až k dálnici D1 s připojením na čtvrtém kilometru. Se silnicí Písnice–Dolní Břežany je navržena MÚK Písnice. Trasa je dále vedena v zářezu, přes který jsou vybudovány tři ekodukty. V úseku od nadjezdu silnice Točná–Cholupice až po MÚK Zbraslav je ve směru k dálnici D1 realizován stoupací pruh. Na silnici Točná–Cholupice je vybudován služební sjezd pro potřeby správce komunikace a příjezdů vozidel integrovaného záchranného systému.



↑ MÚK Vestec



↑ Závěr stoupání za tunelem Cholupice

Trasa Pražského okruhu pokračuje v zářezu kolem letiště Točná a tunelem Komořany (levý tubus délky 1937 m, pravý délky 1924 m) klesá do údolí Vltavy a Berounky. Pro každý směr je navržen samostatný tubus, levý třípruhový a pravý dvoupruhový, které jsou propojeny osmi tunelovými propojkami. Pro případ nenadálé události jsou v tunelu vybudovány dva nouzové zálivy v každém tubusu. Součástí tunelu je i technologické centrum situované před portálem a výdechový a nasávací objekt Nouzov. Tunnel se skládá z hloubené části portálu Cholupice, ražené části a hloubené části Komořany. Nad komořanským portálem tunelu je vedena přeložka silnice Komořany–Zbraslav.

Následuje zářezový úsek a ekodukt Šabatka (70 m). V tomto prostoru je navržena MÚK Komořany s novou komunikací, která propojí Komořany a Modřany, tzv. KOMOKO. Následuje most přes Vltavu délky 236 metrů. Pro každý jízdní směr je realizována samostatná letmo betonovaná konstrukce s vedením předpínacích kabelů v nosné konstrukci mostu bez vyvážování přes pylon.

Na most přes Vltavu navazuje MÚK Zbraslav se silnicí I/4. Zde stavba 513 v km 9,687 končí. V rámci stavby 513 byly postaveny čtyři direktní a jedna vratná rampa připojující se k mostu přes Vltavu.

D11

D1

D3

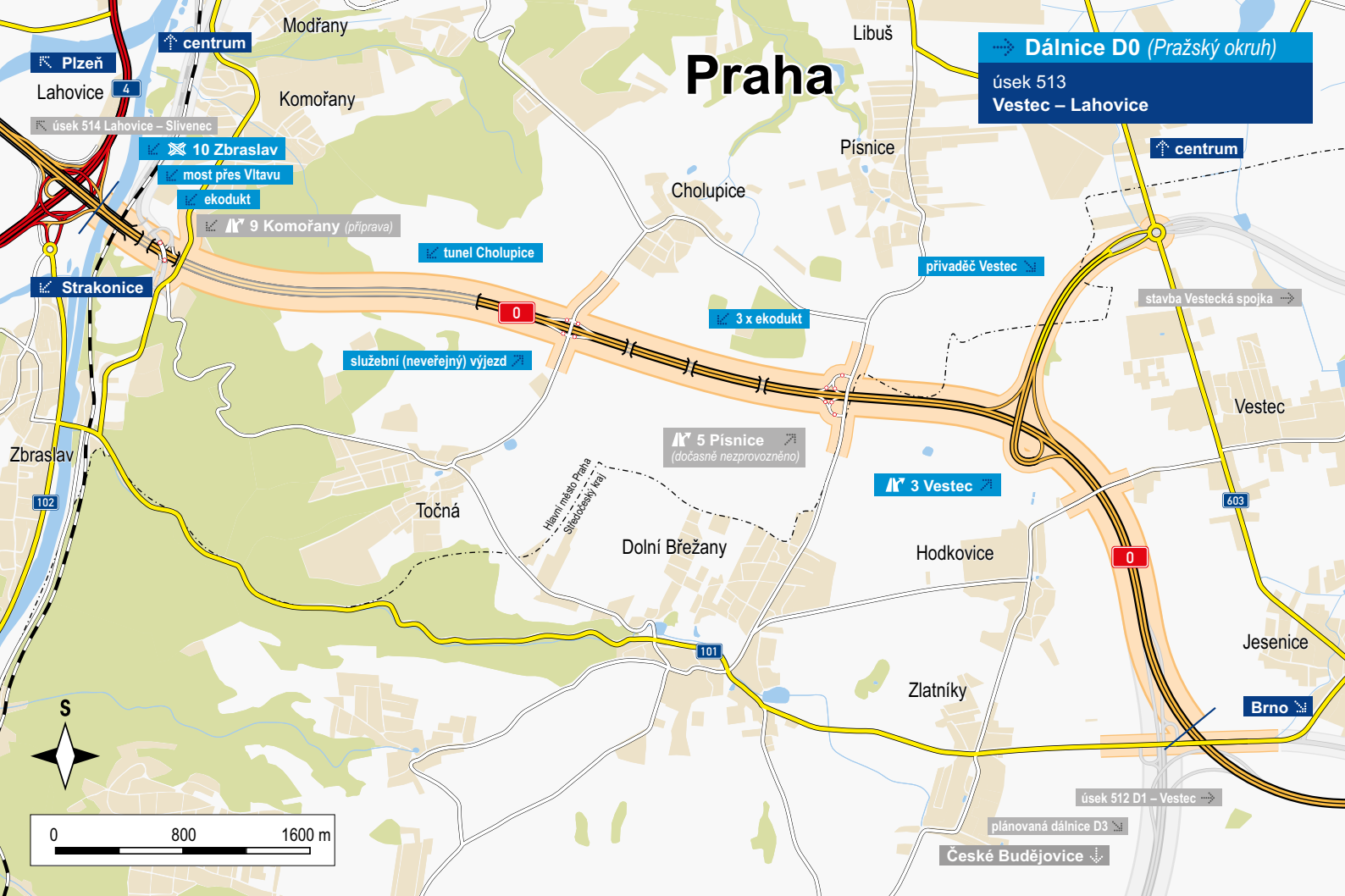
D4

D5 D6 D7

D8

D10





DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 8337 m
kategorie: D 27,5/100
plocha vozovky: 158 000 m²

Mostní objekty:

počet celkem: 26 (1724m)
z toho na hlavní trase: 11
nad hlavní trasou: 7
mostních ramp MÚK: 5
biomostů: 3

Tunely:

přesýpaný tunel: délka 70 m
tunel Cholutice:
LT 1937 m, PT 1922 m

Mimoúrovňňové křižovatky:

počet: 3 (1 výhledová s D3) + část MÚK
Strakonická a nadjezd Točná

Opěrné a zárubní zdi:

počet objektů: 8 (335 m)

Úpravy ostatních komunikací:

počet objektů: 14 (18 518 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospod.: 30
objekty elektro: 60
přeložky plynovodu: 2

Objem zemních prací:

výkopy: 2 902 000 m³

násypy: 1 685 000 m³

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Pragoprojekt, a.s., a IKP Consulting Engineers, s.r.o.

Zhotovitel:

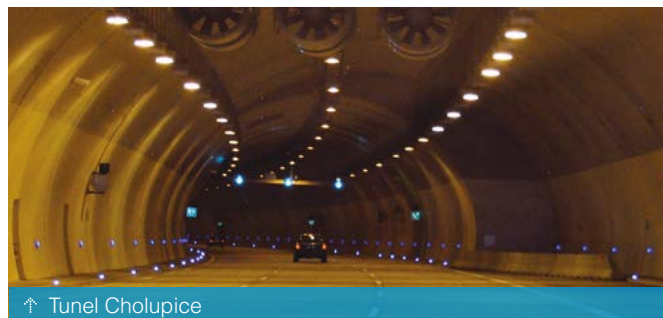
Sdružení Skanska DS, a.s.,
Skanska BS, a.s.,
Alpine Mayreder Bau GmbH

Cena stavby dle smlouvy:

4 931 051 720 Kč (bez DPH)



↑ Pražský okruh u Cholutic



↑ Tunel Cholutice



Délka 6,030 km | kategorie: D 27,5/100 | Uvedeno do provozu 09/2010

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Předmětná stavba rovněž patří do souboru staveb jižní části Pražského okruhu, který začíná na křížení s dálnicí D1 a končí na křížení s ulicí K Barrandovu. Na tomto úseku se v roce 2040 počítá s intenzitou 78 000 aut/den.

Délka úseku je 6030 metrů, šířkové uspořádání je v kategorii R 27,5/100. Stavba je postavena jako čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace, ve stoupání na Slivenec je téměř v celém úseku stavby postaven přídatný pruh.

Stavba začíná za mostem přes Vltavuv prostoru MÚK Zbraslav se silnicí I/4, která byla oproti původním návrhům přeprojektována a zjednodušena. V rámci stavby je upravena i silnice I/4 v nezbytné délce.

Celé údolí Vltavy a Berounky je překlenuto soumostím o celkové délce 2291 metrů, které je tvořeno mostem přes Vltavu (stavba 513) a estakádou Lahovice. Jedná se o nejdelší mostní stavbu doposud postavenou v České republice. Samotná estakáda Lahovice je složená z pěti dilatačních celků. V km 9,873 kříží estakáda silnici I/4 – Strakonickou a vytváří s ní mimoúrovňovou křižovatku dvou čtyřpruhových komunikací spolu s napojením Lahovic a napojením silnice II/102 K Přehradám (od Zbraslavi). V celé zbylé délce estakády až k jižnímu portálu tunelu Lochkov trasa okruhu stoupá. Železniční trať Praha–Plzeň překračuje most ve výšce kolem čtyřiceti metrů.

Za estakádou Lahovice následuje tunel Lochkov (L=1620 m, P=1661 m). Pro každý směr je postaven samostatný tubus, levý je postaven jako dvoupruhový a pravý jako třípruhový. Oba tubusy jsou propojeny pěti až šesti tunelovými propojkami a pro případ nenadálé události jsou v tunelu



↑ Most přes Lochkovské údolí

vybudovány jeden až dva nouzové zálivy v každém tubusu. Součástí tunelu je i technologické centrum situované před portálem a výdechový a nasávací objekt Lochkov. Tunel se skládá z hloubené části Lahovice (L=20, P=12 m), ražené části (L=1252, P=1302 m) a hloubené části Lochkov (L=347, P=347 m). Za tunelem je vybudován most přes výběžek Slavičího údolí (57 m). Pravostranným obloukem je trasa vedena v zářezu, podél kterého byl pro snížení negativních účinků vybudován masivní zemní val.

Následuje most přes Lochkovské údolí, který je svou konstrukcí zcela unikátní. Jedná se o most o pěti polích, staticky působících jako sdružený rám se šikmými podpěrami u hlavního pole. Nosná konstrukce délky 425 metrů je spřažená ocelobetonová konstrukce s konstantní výškou, společná pro oba jízdní pásy, mostovka je železobetonová podporovaná šikmými trubkovými vzpěrami. Konstrukce se nachází ve směrovém oblouku o poloměru 747,5 metru. Největší výška mostu nad údolím je 64,5 metru. Spodní stavba je založená hlubinně na velkopřůměrových pilotách a podzemních stěnách.

Za mostem následuje MÚK Lochkov se silnicí II/599. Stavba končí před MÚK Slivenec s ulicí K Barrandovu, kde se napojuje na stávající část Pražského okruhu (úsek 515).



↑ MÚK Zbraslav a estakáda přes údolí Vltavy a Berounky

D11

D1

D3

D4

D5

D6

D7

D8

D10





DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 6030 m
kategorie: D 27,5/100
plocha vozovek: 182 407 m²

Mostní objekty:

počet celkem: 14 (3400 m)
z toho na SOKP: 4
nad SOKP: 2
na MÚK: 7
na ostatních kom.: 1

Tunely:

počet: 1 (1661 m)

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Strakonická a MÚK Lochkov

Protihlukové stěny

počet: 2 (951 m)

Opěrné a zárubní zdi:

počet objektů: 5 (366 m)

Úpravy ostatních komunikací:

počet objektů: 17
délka přeložek: 1770 m

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospod.: 24
objekty elektro: 58
přeložky plynovodu: 4

Objem zemních prací:

výkopy: 1 260 000 m³
násypy: 550 000 m³

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Koordínátor RDS:
Valbek, spol. s r.o.,

Zhotovitel:

Sdružení Strabag/Hochtief/Bögl

Cena stavby dle smlouvy:

7 448 429 698 Kč (bez DPH)



↑ Západní portály tunelu Lochkov



↑ Estakáda přes údolí Vltavy a Berounky



515 Slivenec – Třebonice

Délka 7,236 km | kategorie: D 26,5/100 | Uvedeno do provozu 09/1983

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Z pohledu Pražského okruhu se jedná o první zprovozněnou část, která již slouží a vytváří významné propojení mezi „výstupní barrandovskou komunikací“ a dálnicí D5 (Praha–Plzeň) na západním okraji Prahy. Stavba byla uvedena do provozu 20. září 1983. Celková délka stavby je 7236 metrů, šířkové uspořádání je v kategorii D 26,5/100.

Stavba 515 (Slivenec–Třebonice) začíná na MÚK Slivenec s ulicí K Barrandovu. Odtud vede po hranici Prahy kolem Řeporyjí na jedné straně a obcemi Ořech a Zbuzany na straně druhé. U obce Ořech se nachází druhá mimoúrovňová křižovatka sloužící pro napojení okolních obcí a části Prahy 13.

Pražský okruh dále směřuje k obci Zbuzany, překonává železniční trať Praha–Rudná a pokračuje po náspe k nové mimoúrovňové křižovatce Jinočany (zprovozněna v prosinci 2007). Dále trasa vede kolem obcí Jinočany a Třebonice k dálnici D5. Stavba končí na MÚK Třebonice s dálnicí D5 a Radlickou radiálou. V rámci stavby byly postaveny větve umožňující sjezd a nájezd na dálnici D5 i Radlickou spojku, zbytek větví byl dostavěn v rámci stavby 516 Třebonice–Řepy.

Na úseku 515 se nacházejí celkem čtyři mimoúrovňové křižovatky – MÚK Slivenec (K Barrandovu), MÚK Ořech, MÚK Jinočany a MÚK Třebonice. V rámci stavby bylo nově postaveno devět mostů.

V roce 2006 byla na tomto úseku, u obce Zbuzany a Jinočany, realizována protihluková opatření a doplnění SOS systému.

Stavba spolu s výstupní barrandovskou komunikací a Jižní spojkou do podzimu 2010 převáděla tranzitní dopravu ve smě-



↑ MÚK Třebonice – křižovatka Pražského okruhu a dálnice D5

ru Plzeň–Brno a opačně přes území Prahy. Umožnila tak odvedení dopravy z Plzeňské ulice. Současné intenzity dosahují 57 000 aut/den a výhledové pro rok 2040 jsou 91–94 000 aut/den.

Na základě výsledků dopravních průzkumů a každodenních dopravních situací bylo přistoupeno k přestavbě na 2x 3 pruhy. V roce 2014 byla zpracována technická studie, která bude podkladem pro změnu územního plánu. Ve studii byly navrženy tři varianty rozšíření, a to rozšíření na kategorii S 34/100 včetně rozšíření zemního tělesa, rozšíření na S 34/100 pomocí opěrných a zárubních zdí a rozšíření na S 28/100 provozovaného jako šestipruh s nouzovými zálivky a přídatnými pruhy. Studie doporučila s ohledem na rychlé projednání a délku výstavby variantu 3. A dále doporučila zrušení MÚK Chrášťany.

V roce 2015 byla zpracována studie proveditelnosti zvýšení kapacity zprovozněním odstavného pruhu jako třetího jízdního pásu, jenž byla řešena ve třech variantách. První varianta je navržena jako minimální varianta, kdy na stávající širší zpevnění by byly vyznačeny 3x 3,25 m široké jízdní pruhy s 2x 0,5 m širokými vodicími proužky s doplněním některých odbočovacích a připojovacích pruhů a nouzových zálivků. Druhá varianta je přestavba na kategorii S 28/100 provozovaného jako šestipruh s nouzovými zálivky a přídatnými pruhy. U obou variant by bylo zavedeno liniové řízení dopravy. A třetí varianta spočívá v rozšíření na D 34/100. Na základě závěrů studie byla k dalšímu sledování doporučena varianta 2.



↑ Informační systémy na Pražském okruhu u Slivence

D11

D1

D3

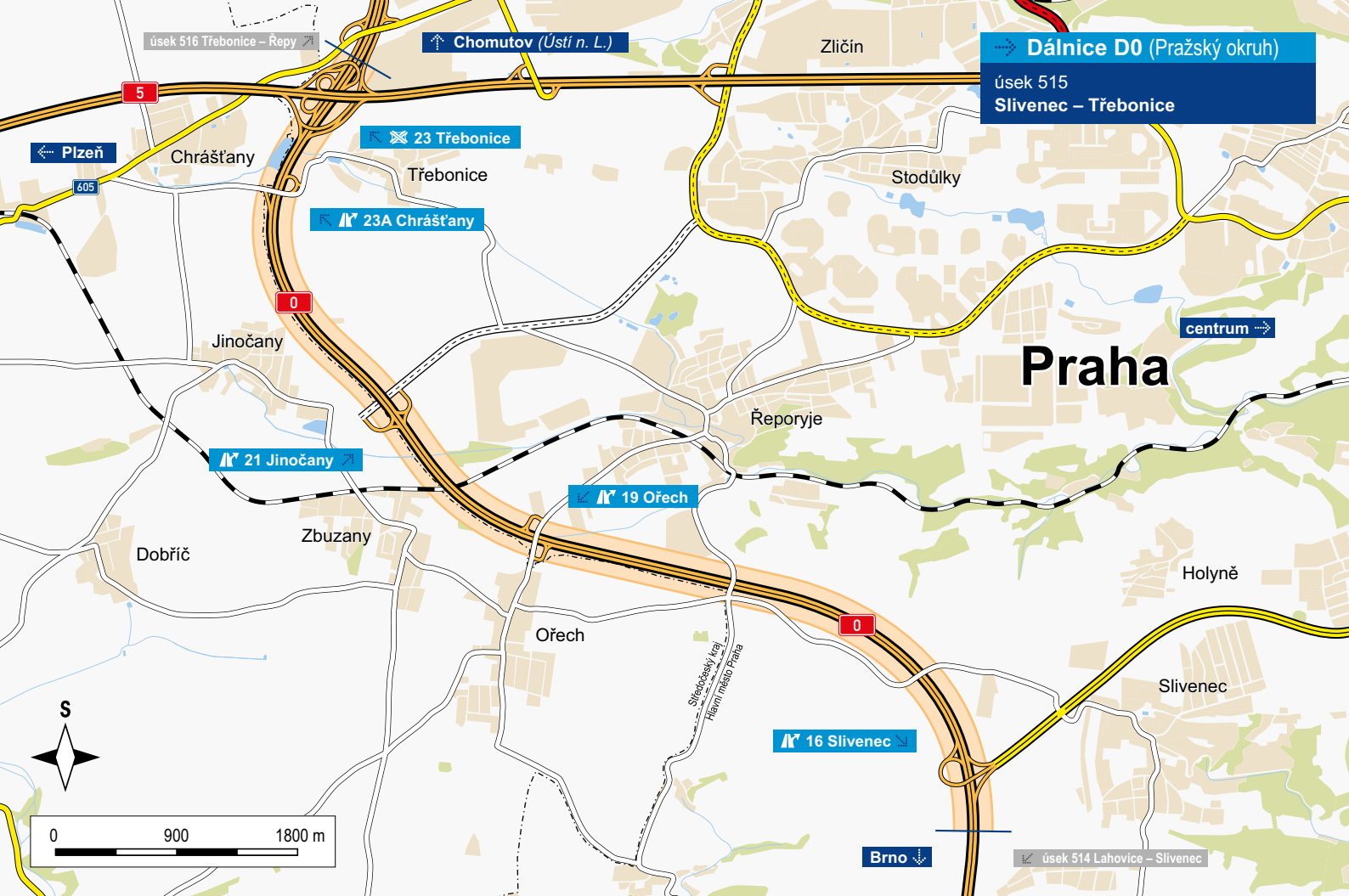
D4

D5 D6 D7

D8

D10





DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 7236 m

kategorie: D 26,5/100

Mostní objekty:

počet celkem: 9

Mimoúrovňňové křižovatky:

počet: 5

MÚK Slivenec (K Barrandovu),

MÚK Řeporyje,

MÚK Jinočany,

MÚK Chráštany (neúplná),

MÚK Třebonice

Protihlukové stěny:

u obce Zbuzany a Jinočany

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Projektant rekonstrukce:

Helika, a.s.



↑ Pražský okruh u Třebonic



↑ Pražský okruh před křižovatkou s dálnicí D5





516 a 517 Třebonice–Řepy–Ruzyně

516: Délka 3,3 km | **kategorie:** D 34/120 | **Uvedeno do provozu** 08/2000

517: Délka 2,5 km | **kategorie:** D 34/120 | **Uvedeno do provozu** 10/2001

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

516 Třebonice–Řepy

Stavba je součástí západního souboru staveb Pražského okruhu. Umožnila odvedení dopravy z ulic v Praze 5 a Praze 6. Současné intenzity jsou 38 000 aut/den a výhledové pro rok 2040 jsou 133 000 aut/den.

Stavba byla zahájena v květnu 1998 a do provozu byla uvedena 28. srpna 2000. Trasa a je postavena jako šestipruhá směrově rozdělená komunikace.

Stavba začíná na MÚK Třebonice s dálnicí D5 a Radlickou radiálou. V rámci stavby byly doplněny chybějící větve a byla do definitivní polohy přeložena větev Brno–Plzeň, která byla v rámci předchozí stavby 515 Slivenec–Třebonice vybudována provizorně. Severní větve křižovatky byly v rámci stavby úmyslně prodlouženy severním směrem tak, aby bylo možno napojit silnici II/605 (ulice Na Radosti) na Pražský okruh. Toto řešení bylo zvoleno s ohledem na dodržení minimální vzdálenosti mezi křižovatkami.

Následně trasa klesá v zářezu kolem logistických areálů, který přechází do náspu. Trasa kříží komunikaci Zličín–Sobín. Náspem je trasa dále vedena kolem Zličína. Na železniční trati Praha–Smíchov–Hostivice je přes trasu okruhu vybudován obloukový most. V zářezu se trasa dostává k MÚK Řepy s dálnicí D6, na které stavba končí před estakádou Ruzyně. V rámci stavby MÚK Řepy byl rovněž vybudován zárodek dálnice D6 v kategorii R 24,5/80, která byla provizorně napojena na tehdejší silnici I/6. Povrch vozovky je cementobetonový, na mostech a v MÚK je asphaltobetonový.



↑ Pražský okruh směr Třebonice



↑ Současné ukončení Pražského okruhu u Ruzyně

517 Řepy–Ruzyně

Stavba je stejně jako přechází součástí západního souboru staveb Pražského okruhu. Umožnila odvedení dopravy z ulic v Praze 6. Současné intenzity jsou 38 000 aut/den a výhledové pro rok 2040 jsou 123 000 aut/den.

Stavba byla zahájena v květnu 1999 a do provozu byla uvedena 29. října 2001. Trasa a je postavena jako šestipruhá směrově rozdělená komunikace.

Stavba začíná za MÚK Řepy s dálnicí D6. Následuje estakáda Ruzyně (1003 m), která převádí Pražský okruh přes údolí Litovického potoka, místní komunikaci, železniční vlečku, trať Praha–Kladno a budoucí rychlodráhu Praha–Letiště, které je umožněno bezkolizní podejití trasy Pražského okruhu.

Za estakádou, která byla ve své době jedna z nejdelších postavených v republice, trasa přechází do zářezu. Na přeložce polní cesty je přes trasu vybudován obloukový most, který dominuje stavbě. V zářezu trasa pokračuje až k MÚK Ruzyně se silnicí I/7 (Evropská ulice). Na MÚK Ruzyně končí šestipruh a dále je trasa vedena přibližně 400 metrů ve stopě silnice I/7, která byla částečně upravena.

Rozšíření na šestipruh nebylo realizováno v celé délce z důvodů nevyjasněného pokračování Pražského okruhu. Tento úsek bude realizován v rámci stavby 518 Ruzyně–Suchdol. Stavba končí asi 400 metrů za MÚK Ruzyně plynulým napojením na silnici I/7.

D11

D1

D3

D4

D5

D6

D7

D8

D10



DATA O STAVBĚ

Stavba 516 Třebonice–Řepy

Hlavní trasa:

délka: 3300 m

kategorie: D 34/120

Mostní objekty:

mosty na trase: 5

na větších MÚK: 4

nadjezdy: 2

most na přeložce: 1

Mimoúrovňové křižovatky:

křižovatky: 2 – MÚK Třebonice (s D5), MÚK Řepy (s D6)

Přeložky silnic:

I/6 (484 m + provizorní napojení II cca 500 m),

II/605 (740 m), úprava III/0054 (cca 117 m),

Ostatní komunikace:

polní cesty: 3 (2224 m)

příjezdy: 7

Opěrná zeď: 1

Protihlukové stěny: 2 (1700 m)

Projektant: Pragoprojekt Praha

Zhotovitel:

Sdružení SOKP stavba 516 (Dálniční stavby Praha, Stavby mostů Praha a PSVS)

Stavba 517 Řepy–Ruzyně

Hlavní trasa:

délka: 2508 m

kategorie: D 34,0/120

Mostní objekty:

mosty na trase: 1

nadjezdy: 2

most na přeložce: 1

podchody: 6

Mimoúrovňové křižovatky:

1 + 2 rampy MÚK Řepy

Přeložky silnic:

I/7, Evropská, Drnovská a ulice

Na Hůrce

Ostatní komunikace:

polní cesty: 2

příjezdy: 2

Projektant: SUDOP Praha

Zhotovitel:

Sdružení 517 (SSŽ, Metrostav, SMP Construction, Bögl & Krýsl)



↑ Estakáda Ruzyně přes žel. trať, komunikace a nádrž Jiviny



↑ Most pro polní cestu u Ruzyně



518 Ruzyně–Suchdol

Délka 8,3 km | kategorie: D 34/100 | Stavba v přípravě. Předpoklad zahájení 2027



↑ Příčný řez hloubeným tunelem Suchdol



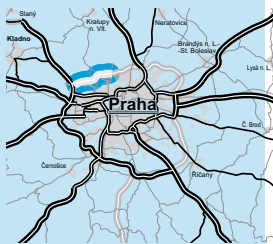
↑ Hlavní trasa u Horoměřic

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba „D0 518 Ruzyně – Suchdol“ je součástí Silničního okruhu kolem Prahy. Po svém dokončení bude tento okružní soubor staveb propojovat 9 dálnic a 2 silnice I. třídy směřujících z Prahy do okolních krajů a států.

Tato stavba spolu s navazující stavbou „D0 519 Suchdol – Březiněves“ propojuje dálnice D7 a D8. Významně zkracuje vzdálenost a čas potřebný k průjezdu ve směru západní Čechy – východní Čechy, resp. západní Čechy – severní Čechy. Zároveň bude mít pozitivní vliv na městský okruh v severozápadním segmentu, který je dnes využíván osobní dopravou pro spojení západ – sever.

Pražský okruh má celorepublikový dopravní význam. Převádí tranzitní dopravu ze zastavěného území Prahy na novou kapacitní komunikaci vedoucí v maximální možné vzdálenosti od sídel. Na této nové komunikaci dálničního typu budou realizovány stavebně-technická opatření snižující zatížení obyvatelstva nadměrným hlukem a jinými negativními vlivy silného provozu. V průchodu mezi Starým a Novým Suchdolem je navržen tunel délky 1970 m. Pražský okruh rovněž rozvádí příměstskou dopravu po okraji hlavního města Prahy.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Předmětná stavba „D0 518 Ruzyně – Suchdol“ začíná v km 29,990 na MÚK Přední Kopanina a končí v km 38,250 za MÚK Rybářka. Tento úsek Pražského okruhu měří 8260 m a je navržen v kategorii D 34/100.

Stavba původně navazovala na stavbu „D0 517 Řepy – Ruzyně“ za MÚK Evropská v km 28,913. Kvůli výstavbě nové přistávací dráhy letiště Ruzyně je potřeba přeložit silnici I/7 v úseku MÚK Ruzyně – MÚK Aviatická a úsek Pražského okruhu km 27,913 – 29,990 bude postaven v rámci stavby „D7 MÚK Ruzyně – MÚK Aviatická“. Nově stavba začíná v km 29,990 za odpojením větve Ruzyně – D7. S dálnicí D7 je navržena výstavba MÚK Přední Kopanina. Tvar křižovatky je rozštěpný, větve jsou navrženy jako dvoupruhové.

Dále je trasa vedena v pravostranném oblouku v mírném zářezu mezi Nebušicemi a Přední Kopaninou. V km 31,2 je navržen služební sjezd pro otáčení vozidel údržby, který využívá nadjezd na přeložce ulice K Tuchoměřicím. Severně od Nebušic stavba podchází pod nadjezdem přeložky silnice III/2404. Tato silnice bude přeložena v délce 1150 m a v kategorii S 7,5/70.

Stavba je vedena v přímé linii mezi Nebušicemi a Horoměřicemi. Se silnicí II/240 je v km 34,4 navržena MÚK Horoměřice. Tvar křižovatky je projektován jako kosodelný. Silnice II/240 bude přeložena v délce 605 m a v kategorii S 9,5/70. Dvěma protisměrnými oblouky prochází stavba mezi Horoměřicemi a Suchdolem. Severozápadně od Výhledu bude s přeložkou silnice II/241 postavena MÚK Suchdol v km 35,9, jejíž tvar je trubkovitý.

Za křižovatkou je trasa vedena v tunelu Suchdol délky 1970 m a světlosti 2x17 m, kterým stavba prochází Starým a Novým Suchdolem. V tunelu budou v každém směru vedeny tři jízdní pruhy a jeden odstavňový pruh. Tunel bude budován jako hloubený, nejprve bude odtěžen povrch na úroveň stropu, poté budou realizovány hloubené stěny tunelu a následně proběhne výstavba stropu tunelu. Tato konstrukce bude zasypána do původní úrovně terénu. Pod takto vytvořenou konstrukcí proběhne čelní odtěžování zeminy v tubusech tunelu.

Za tunelem je v km 38,0 navržena další MÚK, a to Rybářka se stejnojmenným přivaděčem. Tvar křižovatky je trubkovitý. Stavba končí v km 38,250 před opěrou mostu přes Vltavu.

Přivaděč Rybářka je dlouhý 1860 m a je projektován v kategorii MS2 9/9/50. Pomocí přivaděče bude Pražský okruh propojen z MÚK Rybářka s ulicí Kamýčká s napojením na úrovni ulice K Vinici. Velká část přivaděče je vedena v hloubeném tunelu délky 900 m a světlosti 12 m. V tunelu budou vedeny dva jízdní pruhy se zpevněnou krajnicí a oboustrannými chodníky.

Pro minimalizaci vlivu na ŽP z dopravy je trasa vedena v zářezu a v tunelových objektech. Součástí trasy budou protihlukové valy s plynulým přechodem do terénu, protihlukové stěny a v případě nutnosti i nízkohlukové povrchy komunikací. Na svazích komunikací bude umístěna zeleň, která bude snižovat prašnost v okolí komunikací.



↑ Jižní portál tunelu přivaděče Rybářka



↑ MÚK Rybářka

D11

D1

D3

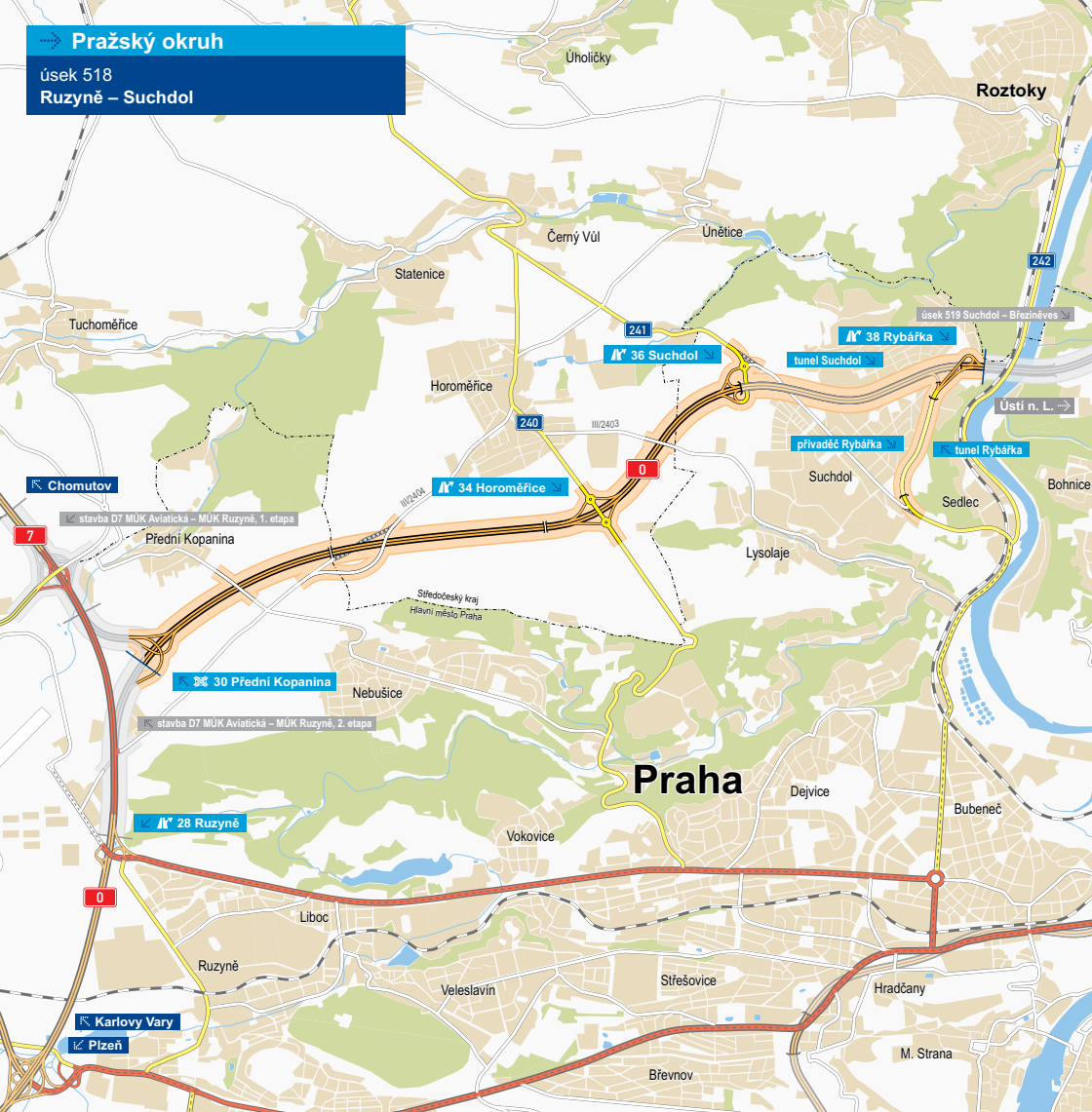
D4

D5 D6 D7

D8

D10





řešená stavba
jiné stavby



0 1 2 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008
ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu je dokončen čistopis technické studie (TES), která byla podkladem pro zpracování oznámení záměru, případně i pro dokumentaci EIA. Trasa SOKP vedená v těchto studiích je vedená výhradně v koridoru schválených ZUR hl.m. Prahy a Středočeského kraje (2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje nabyla účinnosti dne 4. 9. 2018). Závěr zjišťovacího řízení MŽP byl vydán 18.12.2019. Závěr vyžaduje prověřit možnost zrušení přivaděče Rybářka, snížení nivelety tunelu v Suchdole, snížení nivelety trasy v oblasti Horoměřic, vybudování tunelu Suchdol raženou metodou. Tato opatření mají zásadní vliv na obě stavby 518, 519. Tento požadavek vyvolal nutnost zpracování TES s termínem do 12/2020. Pravděpodobně dojde k nutnosti prověření stavu geologie, hydrogeologie, zaměření území změnou dotčeného území atp. Tyto změny mohou mít vliv na územní plán a ZUR a tím pádem dopad do termínů přípravy. Dokončení prací na dokumentaci EIA a předání na MŽP v 05/2022. Vydání závazného stanoviska v 10/2022. Dokončení DÚR v 06/2023, vydání pravomocného územního rozhodnutí v 12/2023.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
2022	2022	2023	2025	2025	2027	2030

Význam zkratek: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 8260 m
kategorie: D 34/100

Tunely:

počet: 2 (Suchdol, Rybářka)
celková délka: 2870 m

Mostní objekty:

počet: 8
z toho nadjezdů: 8
celková délka mostů: 586 m

Mimourovňové křižovatky:

MÚK Přední Kopanina, MÚK Horoměřice, MÚK Suchdol, MÚK Rybářka
celková délka větví: 6359 m

Protihlukové stěny:

počet: 6 (celková délka: 1936 m)

Přeložky ostatních komunikací:

počet: 18
z toho přivaděč Rybářka:
MS2 9/9/50 1860 m

silnice II. třídy: 2 (délka: 1371 m)
silnice III. třídy: 2 (délka: 1571 m)
místní komunikace: 5 (délka: 538 m)
obslužné komun.: 2 (délka: 1515 m)
polní cesty: 6 (délka: 4665 m)
celková délka: 11 520 m

Název stavby:

D0 518 Ruzyně – Suchdol

Místo stavby:

Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Katastrální území:

Přední Kopanina, Nebušice, Horoměřice, Lysolaje, Suchdol, Sedlec

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DÚR:

Pragoprojekt a.s.

Předpokládaná cena stavby:

12 587 160 000 Kč (bez DPH)



519 Suchdol – Březiněves

Délka 6,7 km | kategorie: D 34/100 | Stavba v přípravě. Předpoklad zahájení 2027



↑ Patrový most přes Vltavu



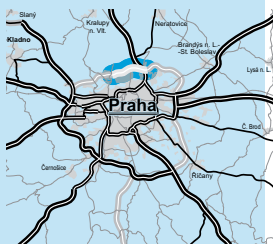
↑ Most přes údolí Čimického potoka a ekodukt

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Předmětná stavba „D0 519 Suchdol – Březiněves“ spolu s předchozí stavbou „D0 518 Ruzyně – Suchdol“ propojuje dálnice D7 a D8. Spojnice dálničního typu významně zkracuje vzdálenost a čas potřebný k průjezdu ve směru západní Čechy – východní Čechy, resp. západní Čechy – severní Čechy.

Stavba je součástí Pražského okruhu, který patří k nejvýznamnějším a nejzatíženějším dálničním komunikacím v České republice. V současnosti jsou zprovozněné úseky v jihozápadní části spojující D1, D4, D5, D6, D7 a pak také ve východní části mezi D10 a D11. Absence zbývajících úseků se negativně podepisuje na plynulosti provozu v hlavním městě a jeho okolí.

Dostavba okruhu přispěje ke zlepšení životních podmínek obyvatel městských částí zasažených stávající dopravou, která při cestě musí využívat trasy vedoucí blíže centru města. Pražský okruh také rozvádí příměstskou dopravu po okraji Prahy. V průchodu kolem zastavěného území je trasa vedena v zářezech s protihlukovými valy, což bude mít příznivý dopad na snížení hlukové zátěže z provozu D0.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba „D0 519 Suchdol – Březiněves“ začíná v km 38,250 před mostem přes Vltavu za MÚK Rybářka a končí v km 44,920 na MÚK Březiněves. Její délka je 6670 m a je navržena v kategorii D 34/100.

Stavba navazuje na předchozí stavbu „D0 518 Ruzyně – Suchdol“ za MÚK Rybářka. Trasa pokračuje mostem přes železniční trať, silnici II/242, Vltavu a místní komunikaci. Most je oproti předchozímu návrhu (dvoupatrový obloukový) navržen jako jednopatrový délky 604 m a výšky 83 m. Konstrukce pětipolového mostu je navržena jako komorový nosník budovaný letnou betonáží. Pilíře mostu jsou umístěny na březích Vltavy. Na mostě jsou umístěny oboustranné protihlukové stěny.

V zářezu trasa pokračuje k údolí Čimického potoka, který překonává obloukovým mostem délky 158 m a výšky 29 m. Oblouk je zde navržen, aby byl minimalizován zásah do chráněné rokle. Na mostě jsou opět umístěny oboustranné protihlukové stěny. Trasa míří dvěma protisměrnými oblouky v zářezu k MÚK Čimice v km 40,6, ze které bude veden čtyřpruhový přivaděč Čimice s ukončením na ulicích Čimická a Spořická. Přivaděč délky 750 m je navržen jako směrově dělený čtyřpruh kategorie MS4dk 18,50/60. Po jižní straně křižovatky je navržen protihlukový val výšky sedm m.

Nejdelším mostem stavby překonává okruh mostem horní část Dražanského údolí. Desetipolový most je dlouhý 696 m a jeho nosná konstrukce je tvořena komorovým nosníkem. Na mostě je umístěna oboustranná protihluková stěna. Pravostranným

obloukem trasa severně obchází Dolní Chabry. Mezi Dolními Chabry a Zdicemi je se silnicí II/608 je v km 43,1 navržena MÚK Ústecká deltovitěho tvaru. Po její severní straně je navržen protihlukový val výšky sedm m. Silnice II/608 bude přeložena v délce 917 m. Přeložka umožňuje umístění výhledové tramvajové trati mezi jízdní pásy na ulici Ústecká.

Za křižovatkou Ústecká se nachází v km 45,3 MÚK Březiněves s dálnicí D8 a Proseckou radiálou. Tato útvarová všesměrná křižovatka je navržena pouze s jednou vratnou větví pro směr Satalice – Prosek. Křižovatka se nachází ve stísněném prostoru mezi skládkou Ďáblice a Březiněvesi. Po severní straně křižovatky je umístěn protihlukový val výšky 10 m.

Součástí stavby je také přestavba Prosecké radiály v okolí MÚK Březiněves v km -1,903 až -4,150 na dálniční standard. Stávající radiála bude rozšířena ze čtyřpruhu kategorie MR 26/120 na šestipruh kategorie D 34/120. Výškové a směrové vedení bude zachováno. Po přestavbě bude úsek přiřazen k dálnici D8. V místě polní cesty Zdíby – Březiněves je navržen nadchod pro zvěř. Ve směru k MÚK Zdíby navazuje samostatná stavba přestavby Prosecké radiály.

Pro minimalizaci vlivu na ŽP z dopravy je trasa vedena především v zářezech. Součástí trasy budou protihlukové valy s plynulým přechodem do terénu, protihlukové stěny a v případě nutnosti i nízkohlučné povrchy komunikací. Na svazích komunikací bude umístěna zeleň, která bude snižovat prašnost v okolí komunikací.



↑ Most přes údolí Dražanského potoka



↑ MÚK Ústecká

D11

D1

D3

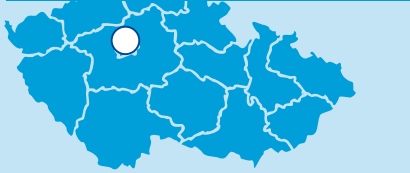
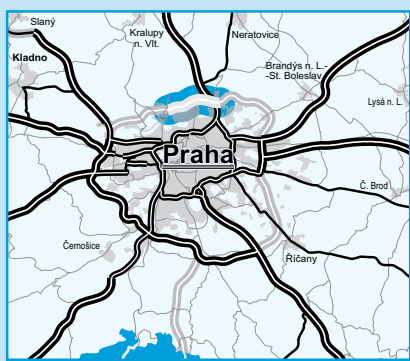
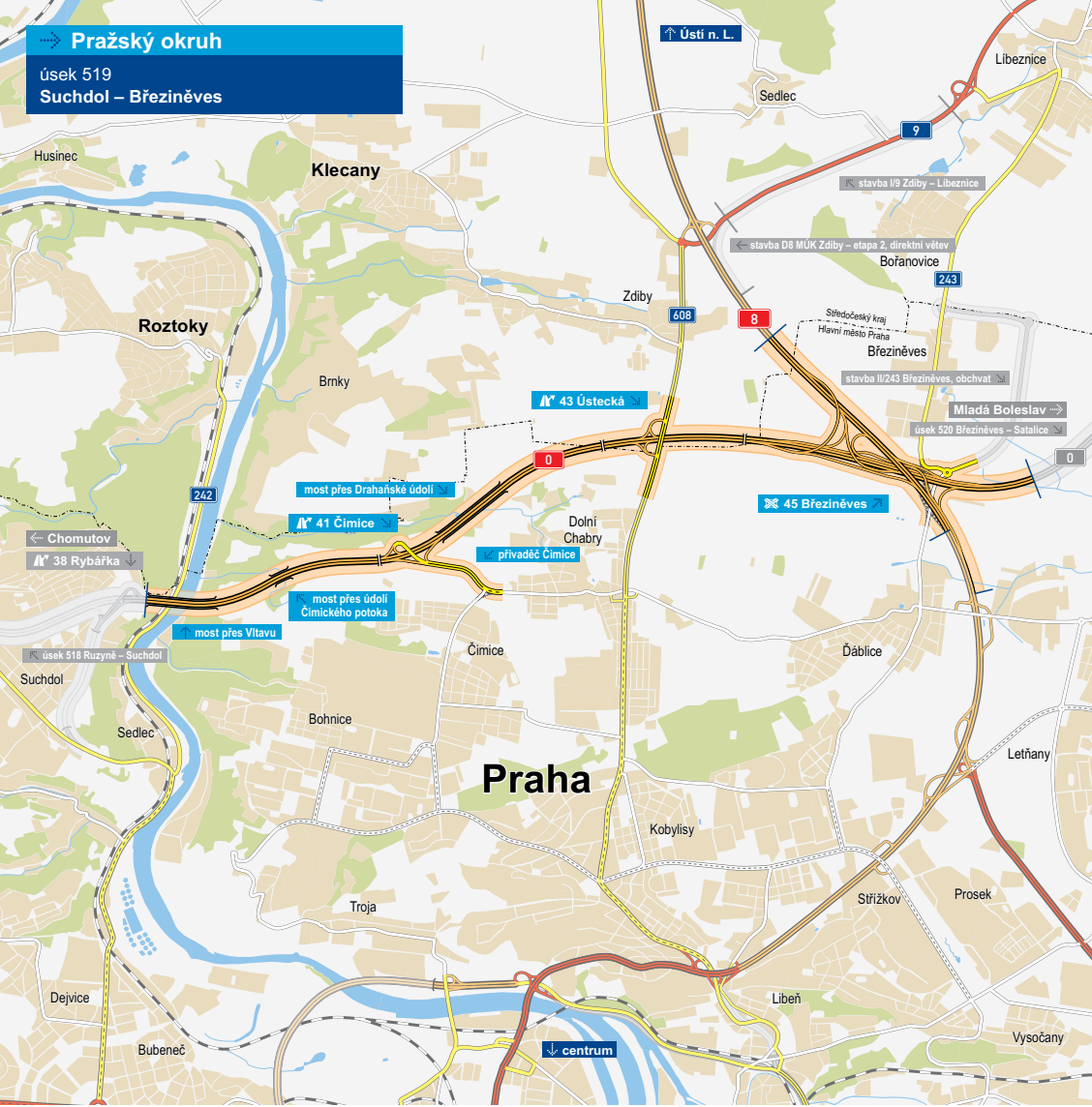
D4

D5 D6 D7

D8

D10





řešená stavba
jiné stavby



0 1 2 km
Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008
ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Stavby 518 a 519 mají dokončeny čístopisy Technické studie (TES). Tyto dokumentace byly podkladem pro zpracování oznámení záměru, případně i pro dokumentaci EIA. Trasa SOKP vedená v těchto studiích je vedená výhradně v koridoru schválených ZÚR hl. m. Prahy a Středočeského kraje (2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje nabyla účinnosti dne 4. 9. 2018). Oznámení záměru stavby 519 předloženo na MŽP 3. 9. 2019 – závěr zjišťovacího řízení MŽP byl vydán 18. 12. 2019. Hlavní podmínkou je sloučení záměru D0 518 a 519 do jednoho záměru a předložit jednu dokumentaci EIA. ŘSD dále prověří korekci trasy kolem Dolních Chabíř (pouze v rámci ZÚR). Dokončení prací na dokumentaci EIA a předání na MŽP v 05/2022. Vydání závazného stanoviska v 10/2022. Dokončení DÚR v 06/2023, vydání pravomocného územního rozhodnutí v 12/2023.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
2022	2023	2023	2025	2026	2027	2030

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 6670 m
kategorie: D 34/100
Mostní objekty:
dálniční mosty: 3
nadměstí: 5
na Prosecké radiále: 3
na větvích křižovatek: 4
nadměstí pro zvěř: 1
lávka pro pěší: 1
celková délka mostů: 2185 m
Mimoúrovňové křižovatky:
MÚK Čimice, MÚK Ústecká,
MÚK Březiněves
celková délka větví: 11 978 m

Protihlukové stěny:

počet: 6
Přeložky ostatních komunikací:
počet: 18
přestavba Prosecké radiály na D8: 1
přivaděč Čimice: 1, (750 m)
silnice II. tříd: 3 (1652 m)
místní komunikace: 5
polní cesty: celková délka 8444 m
celková délka: 11 520 m
Celkový objem zemních prací:
výkopy: 2 265 764 m³
násypy: 1 029 289 m³

Název stavby:

D0 519 Suchdol – Březiněves
Místo stavby:
Hlavní město Praha, Středočeský kraj
Katastrální území:
Suchdol, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Zdice, Březiněves, Dáblice
Druh stavby:
novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zpracovatel TS:
AF-CITYPLAN spol. s r.o.
Zpracovatel DÚR:
Pudis a.s.
Předpokládaná cena stavby:
11 361 449 728 Kč (bez DPH)



520 Březiněves – Satalice

Délka 13 km | **kategorie:** D 34/100 | **Stavba v přípravě. Předpoklad zahájení 2026**



↑ MUK Satalice, pohled směr Vinoř



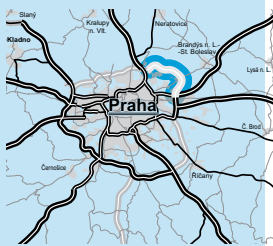
↑ Hlavní trasa u Vnořského parku

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba „D0 520 Březiněves – Satalice“ je součástí Pražského okruhu, který patří k nejzatíženějším dálnicím České republiky. Po svém dokončení bude Pražský okruh propojovat 9 dálnic a 2 silnice I. třídy směřujících z Prahy do okolních krajů a států.

Pražský okruh má celorepublikový dopravní význam. Převádí tranzitní dopravu ze zastavěného území Prahy na novou kapacitní komunikaci vedoucí v maximální možné vzdálenosti od sídel, na které budou realizovány stavebně-technická opatření snižující zatížení obyvatelstva zejména nadměrným hlukem. Trasa je řešena v zahloubené alternativě a v tunelové alternativě.

Tato stavba propojuje dálnice D8 a D10 a nahrazuje současné vedení tranzitní dopravy skrz zastavěné území hlavního města Prahy po ulici Kbelské a dále po Vysočanské radiále. Na území stavby 520 dochází na stávajících komunikacích k překračování kapacity komunikací a ke zpomalování dopravního toku. Dostavba této části okruhu je naprostou nutností. Významně zkracuje vzdálenost a čas potřebný k průjezdu ve směru severní Čechy – východní Čechy, resp. D1 – D8.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba „D0 520 Březiněves – Satalice“ začíná v km 47,100 za MÚK Březiněves a končí za MÚK Satalice. Stavba je dlouhá 12 953 m a je navržena v kategorii D 34/100. Trasa je řešena ve dvou alternativách, a to zahloubené a tunelové. Rozdíl mezi nimi je ve výškovém vedení trasy. Tunely jsou navrženy v kategorii T 12,5 a budou realizovány jako hloubené.

Stavba navazuje na předchozí stavbu „D0 519 Suchbát – Březiněves“ za MÚK Březiněves s dálnicí D8. Trasa pokračuje dvěma protisměrnými oblouky mezi Březiněvsi a Třeboradicemi. Po obou stranách okruhu jsou navrženy protihlukové valy. S přeložkou silnice III/2438 Třeboradice – Libeznice je navržena MÚK Třeboradice v km 49,7, která je projektována jako deltovitá.

Za křižovatkou trasa pokračuje v zářezu s oboustrannými protihlukovými valy severně kolem Třeboradic, podchází železniční trať a silnici III/2443 Třeboradice – Mirovice. Alternativně za křižovatkou trasa pokračuje hloubeným tunelem Třeboradice délky 1330 m, kterým okruh vede severně kolem Třeboradic. Přes tunel jsou převedeny přeložky železniční trati Praha – Turnov a silnice III/2443 Třeboradice – Mirovice, za kterou tunel končí.

Trasa prochází mezi Mirovicemi a Míškovicemi, kde je stavba lemována protihlukovými valy. Přes Mratínský potok přechází okruh mostem délky 168 m. Jižně od Veleně je navržen zářez s protihlukovými valy, resp. alternativně je zde navržen stejnojmenný hloubený

tunel Veleň délky 450 m, za kterým trasa pokračuje v zářezu s oboustrannými protihlukovými valy k MÚK Přezletice (v km 53,1) s přeložkou silnice III/2444. Tvar křižovatky je deltovitý. Větve křižovatky jsou napojeny do okružních křižovek.

Okruh vede v pravostranném oblouku v zářezu s oboustrannými protihlukovými valy severovýchodně kolem Přezletic. V km 55,6 je navržena MÚK Vnoř se silnicí II/610, která je navržena jako deltovitá, větve křižovatky jsou zapojeny do okružní křižovatky se silnicí II/610 a III/0106. Přes křižovátku je okruh veden po estakádě délky 269 m. Dále na jih je trasa vedena v zářezu s protihlukovými valy až k MÚK Satalice.

Alternativně je v km 55,2 je navržen portál tunelu Vnoř. V km 55,6 je navržena MÚK Vnoř se silnicí II/610, která je navržena jako deltovitá, větve křižovatky jsou zapojeny do okružní křižovatky se silnicí II/610 a III/0106. Větve křižovatky jsou vedeny v tunelu.

Tunelem Vnoř okruh pokračuje vede mezi Vnoři a Radonicemi. Tunel délky 2050 m, resp. 2070 m je navržen jako částečně ražený a částečně hloubený. Jižní portál je umístěn v km 57,26 za přeložkou silnice III/0108.

Okruh je dále veden v zářezu s oboustrannými protihlukovými valy k MÚK Satalice v km 59,6. Tato křižovatka bude dostavěna na trojlukovitou křižovatku s oboustrannými kolektory, které budou propojeny s MÚK Chlumecká.



↑ Údolí Ctěnického potoka, budoucí MÚK Vnoř



↑ Údolí Mratínského potoka, budoucí most Míškovice

D11

D1

D3

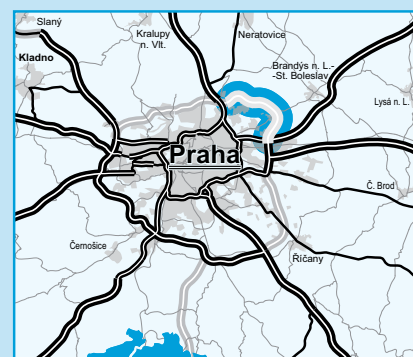
D4

D5 D6 D7

D8

D10





řešená stavba
tunelová varianta
jiné stavby



0 1 2 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2015

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 01/2019 byly započaty práce na konsolidované TES, která variantně obsahuje 1. optimální řešení trasy, 2. řešení trasy zahloubené a 3. řešení trasy s tunelovou variantou 2. Konsolidovaná TES je zadána jako technicko-ekonomická studie, jejíž součástí je ekonomické hodnocení HDM-4 navržených variant. Představení konsolidované TES včetně ekon. hodnocení CK MD za účasti zastupitelů dotčených MČ obcí se uskutečnilo 12. 2. 2020. Centrální komise MD rozhodla, že budou posuzovány všechny tři varianty. Na základě požadavku obcí i CK MD začalo ŘSD prověřovat technickou proveditelnost přeložky silnice II/610 v úseku Brandýs nad Labem – dálnice D0 jako přivaděče, a to mimo zástavbu obcí Dřevčice a Podolanka. Dokončení dokumentace EIA a předání na MŽP do 06/2022 (tj. zjištění aktuálních dopravních intenzit vč. modelů pro budoucí hodnocené roky, akustické studie, biologické monitorování atd. Vydání závazného stanoviska se předpokládá do 11/2022. Dne 19. 10. 2020 bylo zveřejněno oznámení o zahájení zjišťovacího řízení EIA k záměru. Závěr zjišťovacího řízení byl vydán 24. 3. 2021. Ze závěru např. plyne, že v dokumentaci EIA je nutné detailněji rozpracovat technické řešení variant 2 a 3 nebo (lépe) kombinaci těchto variant. Naopak varianta 1 se nedoporučuje v dokumentaci EIA nadále rozpracovávat a prověřovat.

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 12 953 m
kategorie: D 34/100

Tunely (jen v tunelové variantě):

Třeboradice (1330 m), Veleň (450 m),
Vinoř (2050 m)

Mostní objekty:

počet: 21/15
z toho dálniční mosty: 8/5
nadjezdy: 8/4
na větvích křižovatek: 1/1
na kolektoru: 1/1
most na místní komunikaci: 1/1
železniční most: 1/1

technolog. mosty přes SOKP: 1/2
celková délka mostů: 1166/656 m

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Třeboradice, MÚK Přezletice,
MÚK Vinoř, MÚK Satalice

Protihlukové stěny a zemní valy:

počet stěn: 1, počet valů: 24/14

Přeložky ostatních komunikací:

počet: 18
silnice II. třídy: 1 (420 m)
silnice III. třídy: 7 (5044 m)
polní cesty: 4
celková délka: 5464 m

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 3 037 090/4 789 359 m³

násypy: 94 246/317 881 m³

Název stavby:

D0 520 Březiněves – Satalice

Místo stavby:

Hlavní město Praha, Středočeský kraj
Katastrální území:
Březiněves, Dáblice, Horní Počernice,
Miškovice, Satalice, Třeboradice,
Vinoř, Jenštejn, Podolanka, Přezletice,
Radonice u Prahy, Veleň, Zdíby

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel TS:

Společnost Pragoprojekt/APIS -
SOKP 520

Předpokládaná cena stavby

(bez DPH):

Varianta 1: 11 824 778 938 Kč
Varianta 2: 13 829 497 298 Kč
Varianta 3: 24 099 396 641 Kč

D11 D1 D3 D4 D5 D6 D7 D8 D10









ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Informační publikace o Pražském okruhu byla připravena z podkladů zpracovatelů
projektových dokumentací jednotlivých staveb a z archivních materiálů
Ředitelství silnic a dálnic ČR v září 2010.

Poslední aktualizace: duben 2021

Publikaci vydalo:
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12
140 00 Praha 4

Redakční tým: RoadMedia s.r.o. (Ján Skovajsa, Petr Pokorný, Zbyněk Kravciv)

Mapové podklady: ŘSD

Zpracování map: RoadMedia s.r.o. (Petr Pokorný)

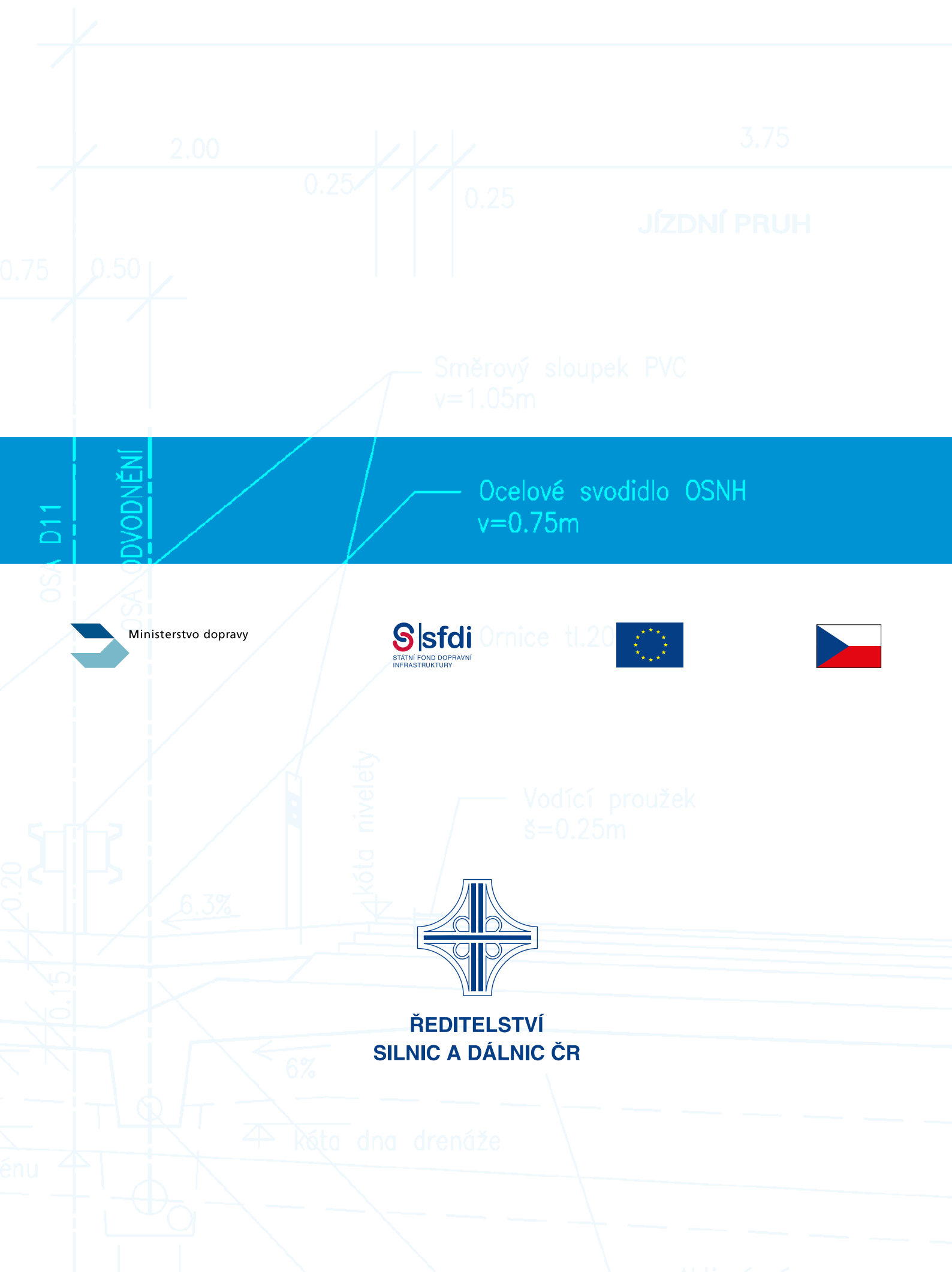
Geografická data: VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008

Fotografie: ŘSD, Karel Smejkal a archiv autorů

Konzultace ŘSD: Jan Hoření, Petr Kural

Grafické zpracování a tisk: RoadMedia s.r.o.

Pozn.: Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů,
které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



Ministerstvo dopravy



Ornice tl.20



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR**