

## PŘÍLOHA 3.1.

# OBCHVAT TRANZITNÍ DOPRAVY HL. M. PRAHY

zhotovitel přílohy :  
ING. M. STRNAD

investor :

ŘSD ČR - PRAHA

HSP Č. 01PL - 000007

zhotovitel :

Sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle-projekt.kancelář



**NÝDRLE**  
projektová kancelář

ČERVENEC 2014

## **OBSAH**

1. Úvod

2. Návrh

3. Trasy obchvatů

3.1. Východní sektor

3.2. Severozápadní sektor

3.3. Propočet obchvatů

4. Závěr

## **OBCHVAT TRANZITNÍ DOPRAVY HL. M. PRAHY**

### **1. ÚVOD**

Problém obchvatu tranzitní dopravy mimo Prahu je v současné době v její severozápadní, severní a východní části. To je v prostoru, kde není dokončen SOKP. Absencí poloviny SOKP je postižena prakticky celá Praha, především pak městské části Spořilov, Dejvice, Černý Most, Počernice, Běchovice a další.

### **2. NÁVRH**

Řešení navržené ŘSD nabízí využití stávajícího aglomeračního okruhu Středočeského kraje (II. /101 a II. /240) včetně jeho přeložek dle VÚC, což je téměř shodné jako využití trasy SOKP – regionální varianty. Předpokládá se pro obchvat dvoupruhová komunikace šířkové uspořádání S11,5/90.

K rozhodnutí, zda k dočasnému obchvatu využít aglomerační okruh nebo trasu SOKP je nutno zvážit funkci a účel komunikací. Aglomerační okruh Středočeského kraje slouží dopravní obsluze sídelních útvarů v aglomeraci. SOKP, který je součástí TEN-T, slouží především tranzitní dopravě celostátní a mezinárodní. Vyplývá z toho, že v místech kde jsou trasy v souběhu v jednom koridoru pro tranzit, trasa SOKP nahradí aglomerační okruh, ale aglomerační okruh nenahradí pro tranzit trasu SOKP (viz úsek Zbraslav – D1 Modletice). Stávající minimální dopravní zátěž na SOKP je cca 25000 vozidel/den. Obdobnou zátěž lze očekávat na východním a severním sektoru obchvatu v době uvedení obchvatů do provozu (2020). Z hlediska úrovně kvality dopravy bude dvoupruhový obchvat v době uvedení do provozu hraniční (ÚKD=D-E), takže bez rezervy k cílovému roku 2040 (rozpor – nedodržení ČSN 736101 čl. 6.2.1., což znamená snížení ÚKD a zhoršení bezpečnosti provozu).

Pro obchvaty se uvažuje s vytvořením zalesněného ochranného pásma v šířce cca 40m od okraje vozovky na obě strany. Ochranné pásmo bude vykoupeno současně s trvalým zábohem obchvatu a bude sloužit především k ochraně sousedícího území před škodlivými vlivy dopravy (hluk, emise) a jako územní rezerva pro rozšíření komunikace (nárůst intenzity dopravy).

### **3. TRASY OBCHVATŮ**

#### **3.1. Východní sektor**

Úsek mezi D1 (Modletice) až R10 (Brandýs n/L.) je navržen v trase varianty R (regionální) z roku 1996, kdy se rozhodovalo o trase jihovýchodní části SOKP (var. „K“, „D“, „R“). Schválena byla var. „D“, jejíž úsek Vestec – Modletice (D1) byl v roce 2010 uveden do provozu. Obchvat ve východním sektoru navazuje na realizovanou část SOKP, a pokračuje v trase var. „R“, která má všechny sídelní útvary na její trase (Kuří, Říčany, Kolovraty, Nedvězí, Královice, Křemice, Sluštice, Škvorec, Úvaly, Horušánky, Jirny, Zeleneč, Mstětice,

Svémyslice). Obchvat dl. 28,93 km je navržen jako rychlostní, vybaven pěti mimoúrovňovými křižovatkami (Říčany I./2, Šibřina, Úvaly, Jirny, R10).

### **3.2. Severozápadní sektor**

Úsek mezi D8 (MÚK Úžice) a R7 (MÚK Kněževy) je přeložkou II/101 a II/240 včetně jižního obchvatu Kralup n/Vltavou v trase dle VÚC Středočeského kraje. Celková délka obchvatu je 18,6 km z čehož je identický úsek s SOKP délky cca 7,7 km. Součástí severozápadního sektoru se předpokládá rozšíření na šestipruh stávající R-7 v délce cca 4,1 km, takže celková délka je 22,7 km. Trasa obchvatu míjí všechny sídelní útvary na její trase (Kněževy, Tuchoměřice, Lichoceves, Velké Přílepy, Svrkyně, Tursko, Holubice, Debrno, Kralupy n/Vltavou, Chvatěruby, Kozomín, Úžice).

### **3.3. Propočet obchvatů (sil. S – 11,5)**

#### 1. Rozšíření R7 (km 0,0 – 4,1), (Dlouhá Míle – Kněževy)

101	Sil. R7 -	4,4*?	48,40 mil.
201	Rozšíření mostu - Kopanický potok	1,1	1,34 mil.
202	Rozšíření mostu – Únětický potok	1,9	2,14 mil.
401	MÚK Dlouhá Míle		88,00 mil.
402	MÚK Kněževy		<u>125,00 mil.</u>
	Součet		264,80 mil.
	<u>Ostatní 26 %</u>		<u>68,80 mil.</u>
	Cena stavby dle normativů		333,60 mil.
	<u>Nepředvídané 15 %</u>		<u>50,00 mil.</u>
	Rozšíření R7 (km 0,0 – 4,1)		<u>383,60 mil. Kč (bez DPH)</u>

#### 2. Silnice II/101; II/240 (úsek MÚK Úžice – rozšíření R7)

Silnice	S 11,5	dl. 18,6-0,8=17,8 km * 38,1*1,1 =	746,00 mil. Kč
Mosty	- v trase 30% *1,125		328,50 mil. Kč
	- přes Vltavu a žel. tratě	0,8*415,8*1,125 =	374,20 mil. Kč
MÚK	- 4 kusy (Kralupy, Debrno, Tvrsko, Kněževy)		
		4*45 mil. *1,1=	<u>198,00 mil. Kč</u>
	Součet		1 646,70 mil. Kč
	<u>Ostatní 25%</u>		<u>411,70 mil. Kč</u>
	Cena dle normativů		2 058,40 mil. Kč
	<u>Nepředvídané 15%</u>		<u>308,80 mil. Kč</u>
	Silnice II/101; II/240		<u>2 367,20 mil. Kč (bez DPH)</u>

### 3. Sil. II/101 (úsek D1 – R10)

Silnice	S11,5	dl.28,93 km * 38,1*1,1=	1 212,5 mil. Kč
Mosty	- v trase 30%*1,125		372,0 mil. Kč
Tunel	(Říčany)	0,45*655,8*1,15=	339,0 mil. Kč
MÚK	- 5 kusů	5* 45 mil.*1,1=	<u>248,0 mil. Kč</u>
	Součet		2 172,0 mil. Kč
	Ostatní 25%		<u>543,0 mil. Kč</u>
	Cena dle normativů		2 715,0 mil. Kč
	Nepředvídané 15%		407,0 mil. Kč
	Cena II/101 (úsek D1 - R10)		<u>3 122,0 mil. Kč (bez DPH)</u>
	<b><u>Celková cena obchvatů (CÚ – 2012)</u></b>		<b><u>5 872,8 mil.Kč (bez DPH)</u></b>

#### 3.4. Realizace obchvatů

- Politické rozhodnutí 07 – 08 / 2014
- Projektová příprava + schválení stavby 09 / 2014 – 03 / 2017
- Stavební činnost 04 / 2017 – 04 / 2020
- Uvedení do provozu 05 / 2020

### 4. ZÁVĚR

- Realizace obchvatů v nejbližší době do roku 2020 umožňuje skutečnost, že jejich trasa je umístěna do koridoru silnice vyšší třídy – aglomeračního okruhu Středočeského kraje, který byl schválen v zásadách územního rozvoje (ZÚR) dne 19. 12. 2011.

- Realizace obchvatu v severozápadním sektoru je v úseku MÚK Úžice – MÚK Debrno obchvatem II/101 města Kralupy n/Vltavou, což je místní prioritou.

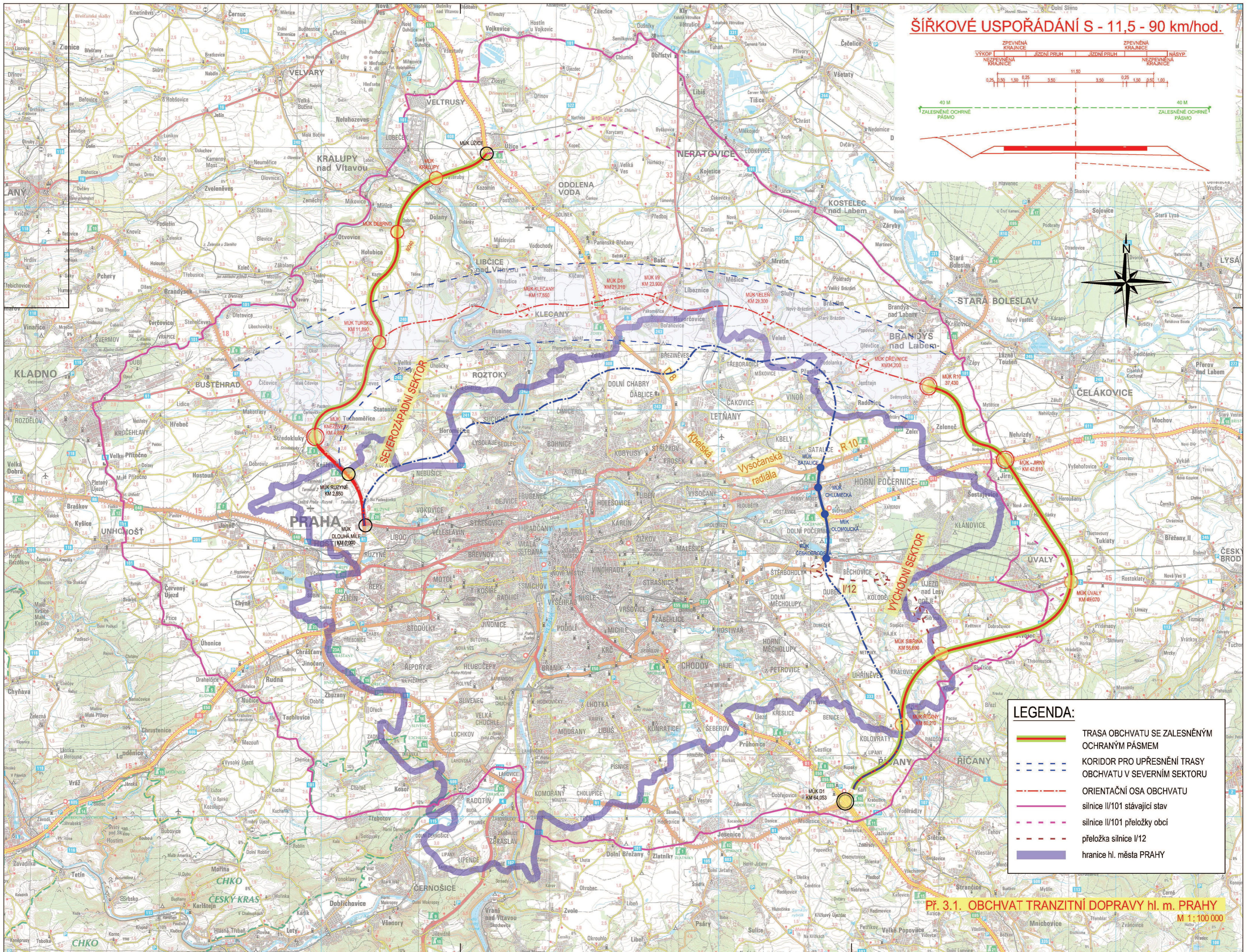
- Nedostatkem navržené kategorie S-11,5/80 je její hraniční kapacita, již v době uvedení do provozu (rok 2020).

- Z hlediska uvedení celého okruhu do provozu v jeho severním sektoru (R10 – R7) je obchvatová trasa přes MÚK Úžice (D8) s ohledem na délku cca 55 km provozně méně výhodná.

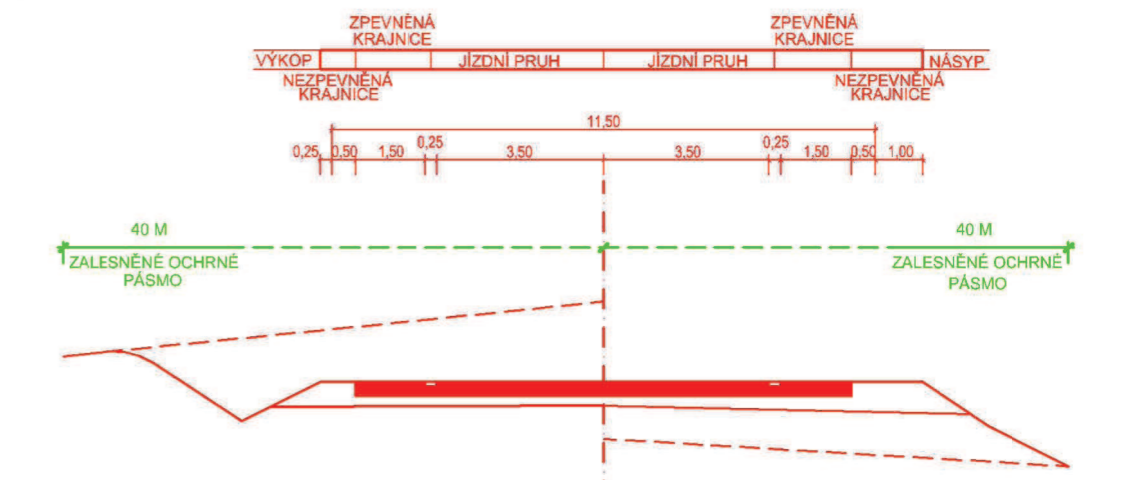
Červenec 2014

Ing. Milan Strnad

autorizovaný inženýr



**ŠÍŘKOVÉ USPOŘADÁNÍ S - 11,5 - 90 km/hod.**



**LEGENDA:**

- TRASA OBCHVATU SE ZALESNĚNÝM OCHRANÝM PÁSMEM
- KORIDOR PRO UPŘESNĚNÍ TRASY OBCHVATU V SEVERNÍM SEKTORU
- ORIENTAČNÍ OSA OBCHVATU
- silnice II/101 stávající stav
- silnice II/101 přeložky obcí
- přeložka silnice II/12
- hranice hl. města PRAHY

**Př. 3.1. OBCHVAT TRANZITNÍ DOPRAVY hl. m. PRAHY**  
M 1 : 100 000