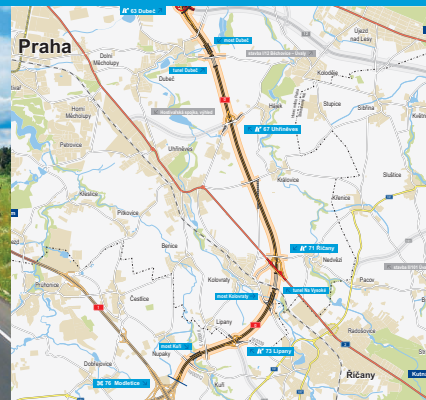


Dálnice **D0**

úsek 511 Běchovice–D1

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **05/2024**



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 spoje. 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–Dubeč, za kterou následuje 229 m dlouhá estakáda přes údolí Říčanského potoka. Silnice Dubeč–Koloděje je spolu s biokoridorem převedena přes SOKP pomocí hloubeného tunelu Dubeč. 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 Uhřiněves se silnicí Uhřiněves–Koloděje a výhledovou Hostivařskou spojkou, která představuje budoucí obchvat Uhřiněvsí. Trasa pokračuje v zářezu kolem Uhřiněvsí a Královic k MÚK Říčany se silnicí I/2 (deltovitá křižo-

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. Navržena větev podchází okružní křižovatkou 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 obcí 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 Kuří. Přes údolí Pítkovického potoka je navržena estakáda Kuří (237,2 m). Stavba končí před novou MÚK Modletice s dálnicí D1 v km 76,570.

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 09/2016 byly zahájeny práce na nové dokumentaci EIA. ŘSD ČR dokončilo dokumentaci EIA pro chybějící částí Pražského okruhu na konci 04/2017. MŽP vydalo 27. 11. 2017 závazné stanovisko EIA. Následovalo zapracování podmínek stanoviska do ÚŘR, její projednání s dotčenými orgány a příprava žádosti o ÚŘ. Dne 24. 7. 2019 se v Praze-Uhřetěvesi uskutečnilo veřejné ústní projednání územního řízení. ŘSD dodalo SÚ všechny požadované dokumenty, včetně vypořádání podaných připomínek. Kvůli procesní chybě SÚ ve věci obesílání vlastníků se ale muselo uskutečnit nové ústní projednání, k němuž došlo 18. 12. 2019. K vydání ÚŘ došlo 30. 7. 2020. Proti ÚŘ bylo podáno 47 odvolání. Zisk pravomocného ÚŘ závisel na vypořádání všech podaných odvolání odvolacím orgánem, kterým byl rozhodnutím MMR z 23. 2. 2021 určen KÚ Jihočeského kraje. Dne 15. 6. 2022 odvolací orgán potvrdil svým rozhodnutím právní moc vydaného ÚŘ. V 05/2022 byla uzavřena smlouva se zpracovatelem pyrotechnického průzkumu. Na celé trase probíhá pyrotechnický průzkum. K 03/2024 bylo vykoupeno 86% vlastníků dotčených pozemků a ve výkupy dál pokračují. V 06/2023 podalo ŘSD 8 žádostí o vydání SP vč. hlavní trasy. Proběhlo kácení zeleně. Tendr na zpracování ZAV byl zahájen 13. 9. 2023 a v 05/2024 byla uzavřena smlouva se zpracovatelem ZAV (ZAV byl zahájen koncem 05/2024). Dne 18. 12. 2023 bylo zahájeno výběrové řízení na zhotovitele stavby. Jako základní termín pro podání nabídek bylo stanoveno datum 22. 2. 2024. Kvůli dodatečným dotazům uchazečů byl ale termín prodloužen a na konci 05/2024 platilo nové datum 4. 7. 2024. Dne 5. 4. 2024 zahájil DESÚ stavební řízení na 69 hlavních stavebních objektech.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
11/2017	04/2010	07/2020	2024	12/2023	2024	2027

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: 12 637 m
kategorie: D 34,5/100 (kategorie D 33,5 dle ČSN s rozšířeným SDP)

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)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské 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 Říčán, Říčany, Pr., Lipany, Kuří u Říčán, Nupaky

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel ÚŘR:

APIS, ing. Lebeda

Zpracovatel DSP:

AFRY CZ s.r.o. a APIS s.r.o.

Předpokládaná cena stavby:

15 070 000 000 Kč (bez DPH)